

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend
die Genehmigung internationaler
Übereinkommen über die Binnenschifffahrt

(Vom 4. November 1970)

Herr Präsident,
hochgeehrte Herren,

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft

- das Übereinkommen vom 25. Januar 1965 über die Eintragung von Binnenschiffen mit Protokoll Nr. 1 über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen,
- das Übereinkommen vom 15. Februar 1966 über die Eichung der Binnenschiffe und
- das Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Binnenschiffen

zur Genehmigung zu unterbreiten.

Bei diesen drei Übereinkommen handelt es sich um das Ergebnis der Arbeiten der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen in Genf auf dem Gebiete der Vereinheitlichung des europäischen Binnenschiffahrtsrechtes. Bereits unter der Aegide des Völkerbundes sind gleichartige Bemühungen unternommen worden, die zur Unterzeichnung von zwei Übereinkommen derselben Art führten, die jedoch mangels Ratifikation durch die beteiligten Staaten keine Rechtsvereinheitlichung, sondern nur eine Beeinflussung der nationalen Gesetzgebungen und der Doktrin zur Folge hatten. Am 9. Dezember 1930 ist in Genf auch von der Schweiz ein Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen, die dinglichen Rechte an diesen Schiffen und damit zusammenhängende Materien sowie ein Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Folgen des Schiffszusammenstosses in der Binnenschifffahrt unterzeichnet worden. Beide Übereinkommen sind jedoch mangels Ratifikation durch die interessierten Staaten nicht in Kraft getreten. Grösserer Erfolg war dem zurzeit in allen an der Binnenschifffahrt massgeblich interessierten Staaten in Kraft stehenden Übereinkommen vom 27. November 1925 über die Eichung der Binnenschiffe beschieden. Die Schweiz hat dieses Übereinkommen am 2. Juli 1927 ratifiziert (BS 13 313). Die Europäische Wirtschaftskommission der

Vereinten Nationen in Genf hat im Schosse ihres Transportausschusses im Jahre 1955 geprüft, ob die Übereinkommen von 1930 immer noch zur Ratifikation empfohlen werden könnten. Mehrheitlich sprachen sich die interessierten Staaten jedoch für eine Überarbeitung dieser Übereinkommen aus, woraufhin ein besonderer Rechtsausschuss der Wirtschaftskommission in den Jahren 1959 bis 1965 die Texte neu überarbeitet und Entwürfe neuer Übereinkommen erstellte, die zur Unterzeichnung durch die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa aufgelegt wurden. An diesen Arbeiten hat eine schweizerische Vertretung aktiv teilgenommen. Das geltende Übereinkommen von 1925 über die Eichung der Binnenschiffe ist gleichermassen von einem Spezialausschuss der Wirtschaftskommission überarbeitet worden, um der Entwicklung des Schiffsvermessungswesens Rechnung zu tragen. Das neue Übereinkommen von 1966 soll anstelle des bisherigen von 1925 treten.

Die Schweiz ist an der internationalen Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiete des Verkehrswesens interessiert, und sie hat diesen Bemühungen immer ihre Unterstützung angedeihen lassen. Was die Binnenschifffahrt betrifft, stehen für unser Land die Belange der internationalen Rheinschifffahrt im Vordergrund, an der die Schweiz mit einer eigenen Rheinflotte einen nicht unwesentlichen Anteil hat. Die Einheit und Einheitlichkeit des rechtlichen Regimes auf dem Rhein und die Gleichbehandlung der Schiffe aller Rheinuferstaaten und Belgiens sind schweizerischerseits im Rahmen unserer Mitgliedschaft in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Strassburg stets gefördert und unterstützt worden, gehören diese Grundsätze doch zu den wesentlichen Bestimmungen der Revidierten Rheinschiffahrts-Akte von 1868. Aber auch auf den schweizerischen Grenzseen ist die Schweiz immer für eine einheitliche Schifffahrtsordnung eingetreten und hat mit den Nachbarstaaten entsprechende Übereinkommen abgeschlossen. Die drei vorliegenden neuen Übereinkommen vervollständigen auf zivil- und verwaltungsrechtlichem Gebiet die Rechtseinheit in der Binnenschifffahrt.

Die Übereinkommen über die Eintragung der Binnenschiffe nebst dazugehörendem Protokoll Nr. 1 über die dinglichen Rechte und über die Eichung der Binnenschiffe sind von der Schweiz innerhalb der Zeichnungsfrist unterzeichnet worden. Sie treten in Kraft, sobald fünf Staaten ihre Ratifikationsurkunden hinterlegt haben. Für das Übereinkommen über die Eintragung der Binnenschiffe haben sich Frankreich, die Bundesrepublik, Belgien und die Niederlande ausgesprochen; die Ratifizierung durch diese Staaten dürfte in absehbarer Zeit erfolgen. Bezüglich des erst kürzlich unterzeichneten Übereinkommens über die Eichung der Binnenschiffe haben sich die Absichten der andern Rheinuferstaaten und Belgiens noch nicht offiziell abgezeichnet, doch darf auch hier mit einer Ratifikation gerechnet werden. Für die Schweiz ist von wesentlicher Bedeutung, dass die beiden Abkommen von allen Rheinuferstaaten und Belgien ratifiziert werden, damit die rheinische Rechtseinheit gewahrt bleibt. Die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden der Schweiz wird deshalb in demjenigen Zeitpunkt zu erfolgen haben, in dem feststeht, dass auch die übrigen Rheinuferstaaten und Belgien zu einer Ratifizierung bereit sind.

Das Übereinkommen vom 15. März 1960 über den Schiffszusammenstoss ist von der Schweiz innerhalb der damaligen kurzen Zeichnungsfrist nicht unterzeichnet worden, weil vorher noch interne Abklärungen über die Auswirkungen auf das Landesrecht und insbesondere auf die konzessionierte Personenschifffahrt zu treffen waren. Das Übereinkommen ist jedoch inzwischen in Kraft getreten, nachdem Frankreich, die Niederlande, Österreich, Jugoslawien und die Sowjetunion ihre Ratifikationsurkunden hinterlegt haben. Belgien und die Bundesrepublik Deutschland haben das Übereinkommen ihren Parlamenten zur Genehmigung zugeleitet. Die Rechtseinheit auf dem Rhein wird somit in Bälde gewährleistet sein. Für die Schweiz wird es sich nach der parlamentarischen Genehmigung um einen Beitritt zu diesem Übereinkommen handeln.

I. Das Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen und das Protokoll Nr. 1 über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen vom 25. Januar 1965

1. Dieses Übereinkommen besteht aus drei Teilen, erstens dem eigentlichen Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen, zweitens aus einem Protokoll Nr. 1 über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen und drittens aus einem Protokoll Nr. 2 über die Sicherungsbeschlagnahme und Zwangsvollstreckung. Jeder Staat kann im Zeitpunkt, in dem er die Konvention unterzeichnet, ratifiziert oder ihr beitrifft oder auch zu jedem späteren Zeitpunkt die Erklärung abgeben, dass er auch das Protokoll Nr. 1 annimmt und, falls er diese Erklärung abgegeben hat, dass er auch das Protokoll Nr. 2 annehmen will. Im Verhältnis unter den Staaten, welche eine gleichlautende Erklärung abgegeben haben, bilden die Protokolle integrierende Bestandteile der Konvention (Art. 15). Diese singuläre und dem internationalen Vertragsrecht etwas fremde Regelung ist darauf zurückzuführen, dass Staaten, deren Binnenflotten in öffentlichem Eigentum stehen, lediglich ein Interesse an einer Konvention über die administrative Immatrikulierung der Schiffe zeigten, während andere Staaten das Hauptinteresse an einer internationalen Vereinheitlichung und Kundbarmachung der dinglichen Rechte an Binnenschiffen, vor allem zur Stärkung des Hypothekarkredites, hatten. Die Aufspaltung der Materie in eine Konvention und zwei Protokolle will auch den verschiedenen Auffassungen über die Anerkennung des Privateigentums und die dinglichen Rechte Rechnung tragen und allen in der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen vertretenen Staaten den Beitritt erleichtern, ohne dass alle gleichzeitig und je nach ihrer Wirtschaftsverfassung im Gegensatz zu ihrer internen Rechtsordnung auch Vertragstexte über Eigentum und dingliche Rechte an Binnenschiffen übernehmen müssen. Für Staaten wie die Schweiz, deren vornehmliches Interesse in der Rechtsvereinheitlichung der dinglichen Rechte an Binnenschiffen liegt, wäre ein anderer Aufbau des Übereinkommens zweckmässiger gewesen. Im Interesse einer gesamteuropäischen Regelung war die Konzession hinsichtlich des Aufbaus des Übereinkommens jedoch nicht zu umgehen.

Im Protokoll Nr. 2 zum Übereinkommen wurde der Versuch unternommen, die Verarrestierung von Binnenschiffen und die Zwangsvollstreckung international zu vereinheitlichen. Wir konnten uns nach Einholung von Meinungsäusserungen der interessierten Kreise nicht entschliessen, auch dieses Protokoll Nr. 2 zu unterzeichnen und Ihnen zur Genehmigung zu unterbreiten. Dieses Protokoll bringt gegenüber dem bisherigen Rechtszustand weder für die Hypothekargläubiger noch für die Schiffseigentümer Vorteile; dies um so weniger, als es auf die Konkursbetreibung keine Anwendung findet, obwohl in der Schweiz alle registrierten Eigentümer von Rheinschiffen und im Ausland praktisch die meisten Schiffseigentümer der Konkursbetreibung unterliegen. Die Möglichkeit der Verarrestierung von Binnenschiffen wird gegenüber dem in der Schweiz allgemein zulässigen Ausländerarrest erschwert, insbesondere wenn eine dinglich gesicherte Forderung vollstreckt werden sollte, weil die internationale Anerkennung einer Hypothek kaum den Nachweis der Gefährdung des Anspruches zuliesse. Umgekehrt sieht das Protokoll auch vor, dass jeder im Ausland praktizierte Arrest in der Schweiz anerkannt werden müsste, selbst wenn er gegen unseren «ordre public» verstösst. Noch mehr würde das Protokoll Nr. 2 in unsere Vorschriften über die Zwangsvollstreckung eingreifen. Pfändung und Verwertung des Schiffes wären nur noch am Ort, wo sich das Schiff gerade befindet, zulässig, was mit den Zuständigkeitsregeln nach den Artikeln 37, 52, 54, 55, 56 und 57 des Schiffsregistergesetzes von 1923 im Widerspruch steht. Unseren Hypothekarinstituten wäre mit der neuen Ordnung nicht gedient. Unser Schuldbetreibungsrecht ermöglicht dem Hypothekargläubiger die Betreibung und Rechtsöffnung, um ein in der Schweiz registriertes Schiff pfänden zu können. Im Ausland, wo sich das Schiff im Zeitpunkt der Pfändung befinden kann, würden schweizerische Rechtsöffnungstitel jedoch nicht anerkannt. Der Gläubiger müsste also immer am Ort, wo sich das Schiff befindet, rechtlich vorgehen, was mit der Garantie des Wohnsitzrichters im Widerspruch stehen könnte. Unser Recht kennt die Einheitlichkeit des Vollstreckungsverfahrens am Betreibungsort. Das Protokoll Nr. 2 würde dem entgegenstehen. Auch für die Zwangsverwertung eines Schiffes wird im Protokoll Nr. 2 die internationale Anerkennung schlechthin ohne Vorbehalt des «ordre public» vorgesehen, selbst wenn ein Urteil, auf das sich eine Zwangsvollstreckung im Ausland stützt, in der Schweiz nicht anerkannt werden könnte. Aus diesen Gründen ist von einer Genehmigung dieses Protokolls Nr. 2 abzusehen.

2. Das Übereinkommen findet auf Binnenschiffe, die ausschliesslich der Ausübung der öffentlichen Gewalt dienen, keine Anwendung (Art. 13). Weiterhin gestattet das Übereinkommen den Vorbehalt, dass es auf Schiffe, welche auf Seen und dazugehörenden Wasserstrassen verkehren und staatlichen Verwaltungen gehören oder einen konzessionierten Dienst versehen, keine Anwendung findet (Art. 21 Buchst. c).

Dieser Vorbehalt ist auf schweizerisches Verlangen vorgesehen worden, da eine Anwendung des Übereinkommens auf die konzessionierte schweizerische Personenschifffahrt und die Schiffe der Schweizerischen Bundesbahnen nicht

befürwortet werden kann. Diese Schifffahrt untersteht dem Postregal und der eisenbahnrechtlichen Ordnung, auch was die Verpfändung betrifft (Bundesgesetz betr. die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen vom 25. September 1917). Bereits bei der Unterzeichnung ist von diesem Vorbehalt Gebrauch gemacht worden. Hinsichtlich des Eintragungszwanges findet das Übereinkommen auf Güterschiffe von 20 und mehr Metertonnen Tragfähigkeit Anwendung (Art. 3 Abs. 2). Unser Schiffsregistergesetz sieht die obligatorische Aufnahme schon bei 15 Tonnen vor. Eine zusätzliche Verpflichtung entsteht somit durch das Übereinkommen nicht. Binnenschiffen sind nach dem Übereinkommen (Art. 1 Abs. 1 Buchst. *b*) Gleitboote, Fähren, schwimmende Bagger, Krane, Elevatoren und andere schwimmende Anlagen und Geräte ähnlicher Art gleichgestellt; sie sind jedoch nur von 10 Kubikmetern Wasserverdrängung an zu registrieren (Art. 3 Abs. 2). Die Kleinschifffahrt wird indessen nicht erfasst. Das Protokoll Nr. 1 über die dinglichen Rechte findet nur auf eingetragene Schiffe Anwendung.

3. Das Übereinkommen verfolgt einen vornehmlich administrativen Zweck. Es enthält die Verpflichtung der Vertragsstaaten, Schiffsregister einzurichten (Art. 2 Abs. 1), den Eintragungszwang unter den im Übereinkommen genannten Voraussetzungen vorzusehen (Art. 3 Abs. 2), die mehrfache Registrierung eines Schiffes zu verhindern (Art. 4 Abs. 1), die Öffentlichkeit des Registers vorzusehen (Art. 2 Abs. 3) und nur Schiffe einzutragen, für die eine gewisse, wenn auch schwache reale Anknüpfung mit dem Registrierungsland vorhanden ist (Art. 3 Abs. 1), nämlich wenn entweder der Heimathafen in diesem Lande liegt oder der Eigentümer die Staatsangehörigkeit dieses Staates besitzt oder in ihm domiziliert ist. Allen diesen Verpflichtungen des Übereinkommens trägt das schweizerische Schiffsregistergesetz von 1923 bereits Rechnung. Da das Übereinkommen jedoch ohne Einschränkung die Öffentlichkeit des Registers statuiert, während das schweizerische Recht nach ZGB Artikel 970 die Glaubhaftmachung eines Interesses für die Einsichtnahme verlangt, ist in Artikel 21 Buchstabe *b* den Vertragsstaaten ein Vorbehalt gestattet, von dem die Schweiz bereits bei der Unterzeichnung des Übereinkommens Gebrauch gemacht hat. Die Vorschriften des Übereinkommens über die Art der Registrierung und den Inhalt des Registers (Art. 7, 8, 9 und 10) entsprechen dem schweizerischen Schiffsregistergesetz. Von Bedeutung ist indessen Artikel 10 Absatz 2, wonach eine Streichung des Schiffes im Register nur mit Zustimmung aller aus Eintragungen Berechtigten zulässig ist, während das Schiffsregistergesetz in Artikel 19 Absatz 3 lediglich verlangt, dass die Rechtsstellung der Berechtigten durch die Verlegung des Heimathafens nicht beeinträchtigt werden darf. In diesem Punkte wird eine Anpassung des Landesrechtes erforderlich sein. Eine wesentliche Neuerung findet sich ferner in Artikel 11 des Übereinkommens über die Übertragung eines Schiffes aus dem Register eines Landes in das Register eines andern Landes, ohne dass dadurch für den Bestand der dinglichen Rechte ein Unterbruch entsteht. Eine ähnliche Vorschrift kennt Artikel 15 Absatz 3 des Schiffsregistergesetzes, die jedoch in der Praxis nicht angewendet worden ist. Nach dem Übereinkommen kann am neuen Register-

ort eine bedingte Eintragung erfolgen, deren Rechtswirksamkeit von der Löschung des Schiffes im bisherigen Register abhängt. Mit dieser Löschung tritt die Eintragung im neuen Register automatisch in Wirksamkeit. Auf diese Weise soll die Umbuchung auch eines mit Hypotheken belasteten Schiffes ins Ausland oder vom Ausland ermöglicht werden, ohne dass dingliche Rechte, die nach einem anderen Landesrecht entstanden sind, in das neue Register übertragen werden müssen, was an sich wegen der Unterschiedlichkeit in der rechtlichen Ausgestaltung je nach dem anwendbaren Landesrecht schwierig wäre. Die Zustimmung aller aus dem Register berechtigten Personen zur Löschung des Eintrags im bisherigen Register, eine Voraussetzung für die Streichung des Schiffes, kann nach dem Verfahren von Artikel 11 erteilt werden, wenn die Berechtigten bereits die Gewissheit haben, dass für sie im neuen Register gleichwertige Rechte eingetragen sind und diese Eintragung mit der Löschung im bisherigen Register automatisch rechtswirksam wird. Das schweizerische Landesrecht wird das neue Übertragungsverfahren übernehmen müssen. Damit dieses Verfahren in der Praxis auch Anwendung finden kann, wird eine Anpassung des Gebührentarifs erforderlich sein. Was endlich das Registrierungsdokument, den Schiffsbrief, betrifft, so entsprechen die Bestimmungen des Übereinkommens (Art. 12) dem schweizerischen Recht. Von der in Artikel 5 vorgesehenen Möglichkeit, auch im Bau befindliche Schiffe zu registrieren, ist für die Schweiz, solange keine eigene Schiffswerft für die Grossgüter-schiffahrt im Inland besteht und solange sich auch sonst keine Notwendigkeit der Hypothekierung von Schiffsbauwerken zeigt, kein Gebrauch zu machen. Solange ein Neubau auf Werft noch nicht registriert ist, untersteht er dem Fahrniseigentum, und die Werft kann sich durch ihr Retentionsrecht sichern. Was die vorstehend an verschiedenen Orten vorgeschlagene Anpassung des Landesrechtes betrifft, möchten wir auf die Ihnen separat unterbreitete Botschaft betreffend Änderung des Bundesgesetzes über das Schiffsregister verweisen.

4. Das Protokoll Nr. 1 zum Übereinkommen über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen findet auf alle in einem Vertragsstaat immatrikulierten Schiffe Anwendung. Als dingliche Rechte, die ein Schiff belasten können, werden das Eigentum, die Nutzniessung, die Hypothek und das Schiffsgläubigerrecht (Privileg) abschliessend erwähnt (Art. 3). Der Vorbehalt, einer Arrestbeschlagnahme dingliche Wirkung verleihen zu können, ist für unser Recht ohne Bedeutung. Mit Ausnahme der Schiffsgläubigerrechte entspricht das Übereinkommen unserem Recht, das in den Artikeln 31–51 des Schiffsregistergesetzes dieselben dinglichen Rechte und ihre Eintragung kennt. Das Übereinkommen sieht die Publizität der dinglichen Rechte durch Eintragung im Register vor, und dieser Grundsatz entspricht desgleichen dem Immobiliarsachenrecht des ZGB, dessen Bestimmungen auch für registrierte Schiffe gelten. Bedeutsam ist die internationale Anerkennung der eingetragenen dinglichen Rechte in allen Vertragsstaaten, was zur Stärkung des Hypothekarkredites beiträgt (Art. 5). International-privatrechtlich verweist das Übereinkommen auf das Recht des Registrierungsstaates (Art. 10), was ebenfalls zur Klarheit der Rechtsverhältnisse beiträgt. So weiss ein Hypothekargläubiger eines schweizerischen Schiffes, dass seine Hypothek in allen Ver-

tragsstaaten nach schweizerischem Recht anerkannt wird. Für die Rangfolge der dinglichen Rechte wird im Übereinkommen die Reihenfolge der Eintragung als entscheidend erklärt (Art. 6), ohne dass das System der festen Pfandstelle aufgegeben werden muss. Für die Schiffshypotheken wird der minimale Registerinhalt vorgeschrieben (Art. 7). Der Umfang der Sicherung wird nicht einheitlich geregelt, so dass für schweizerische Schiffshypotheken ZGB Artikel 818 unberührt bleibt. Dagegen ist der Umfang der Pfandhaft einheitlich normiert (Art. 9); die Bestimmungen entsprechen jedoch Artikel 43 des Schiffsregistergesetzes. Die in Artikel 51 des Schiffsregistergesetzes vorgesehenen gesetzlichen Pfandrechte, die jedoch ebenfalls nur durch Eintragung im Register entstehen können, sind gesetzliche Hypotheken und fallen als solche auch unter die Anerkennung des Übereinkommens. Lediglich die kraft Verweisung auch auf Schiffe anwendbaren gesetzlichen Pfandrechte ohne Eintragung nach ZGB Artikel 808 und 810 lassen sich nach dem Übereinkommen nicht mehr aufrechterhalten, sondern müssen als Schiffsgläubigerrechte eingefügt werden.

5. Die Binnenschiffahrtsrechte vor allem Hollands, Belgiens Frankreichs und Deutschlands kennen wie die Seerechte das Institut der Schiffsgläubigerrechte oder Privilegien, gesetzlicher Pfandrechte, welche das Schiff zur Sicherung bestimmter, aus dem Betrieb der Schifffahrt entstandener Ansprüche dinglich belasten und den eingetragenen, selbst früher entstandenen Hypotheken im Range grösstenteils vorgehen. Die Privilegien als Kreditmittel der Schifffahrt sind älter als die Hypotheken. In denjenigen Rechten, die die Haftung des Reeders auf das Schiff beschränken, bilden die Privilegien zudem ein Korrelat der Haftungsbeschränkung, indem die beschränkten Forderungen vorzugsweise aus dem Schiff zu befriedigen sind. Diese Privilegien sind dem Hypothekarkredit nachteilig, denn sie können während einer Schiffsreise überall und unerwartet entstehen, und es ist umstritten, nach welchem Landesrecht Entstehung und Wirkung dieser gesetzlichen Pfandrechte ohne Eintragung zu beurteilen sind. Der Hypothekargläubiger erfährt erst bei einer Zwangsverwertung des Schiffes, welche Privilegien bestehen und seiner Hypothek im Range vorgehen. Bei privilegierten Haftpflichtansprüchen aus Schiffszusammenstössen kann es sich um beträchtliche Beträge handeln. Das schweizerische Recht kennt Privilegien nur im Seerecht (SSG Art. 38). Im schweizerischen Binnenschiffahrtsrecht waren die Schiffsgläubigerrechte bisher nicht vorgesehen. Unsere Binnenschiffe auf dem internationalen Rhein verkehren jedoch grösstenteils im Ausland und sind in jedem Uferstaat den daselbst geltenden Privilegien unterworfen, so dass der Hypothekarkredit für schweizerische Schiffe ständig latent beeinträchtigt ist. Das Übereinkommen strebt eine massgebliche Einschränkung der Zahl der den Hypotheken im Range vorgehenden Privilegien an. Dieses Ziel ist, wenn auch nicht in idealer Form, so doch weitgehend erreicht worden, was für die Schweiz somit als vorteilhaft angesehen werden kann. Durch Ratifikation des Protokolls Nr. 1 werden unsere Binnenschiffe nicht mehr all den zahlreichen und vielgestaltigen Privilegien der Rechte der ausländischen Staaten, die sie durchfahren, ausgesetzt sein, sondern nur den Privilegien, die das Protokoll in Artikel 11 enumerativ vorsieht, und nur diese Privilegien können den eingetragenen Schiffshypotheken im Range vorge-

hen. Es sind dies einmal die Unterhaltskosten eines beschlagnahmten Schiffes, die zwar auch nach unserem Betreibungsrecht vorweg aus dem Verwertungserlös bezahlt werden, so dass dieses Privileg des Artikels 11 Buchstabe *a* des Protokolls keine Beeinträchtigung des Hypothekarkredites bringt. Die Forderungen aus Anstellungsverträgen der Schiffsbesetzungen für 6 Monate (Art. 11 Buchst. *b*) wären desgleichen nach unserem Betreibungsrecht (SchKG Art. 219) ebenfalls privilegiert. Lediglich die Schadenersatzansprüche aus Dienstverträgen, die sich auf OR Art. 339 stützen können und ebenfalls nach dem Übereinkommen privilegiert sind, können grössere Beträge ergeben. Indessen sind die schweizerischen Schiffsbesetzungen der obligatorischen Unfallversicherung unterstellt, so dass eine übermässige Beeinträchtigung der nachgehenden Hypotheken nicht zu erwarten ist. Dieses Privileg ist aus sozialen Gründen aufgenommen worden. Die letzte Gruppe umfasst die Forderungen aus Hilfeleistung und Bergung eines Schiffes und die Beiträge zur Havarie-Grosse, die begriffsnotwendig auf den Wert des Schiffes beschränkt sind. Wer ein Schiff in Not rettet oder zur Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr Kosten aufwendet, sollte hiefür vorweg entschädigt werden, hat er doch zur Erhaltung der Sache beigetragen. Diesen Überlegungen entspricht die Privilegierung dieser Ansprüche (Art. 11 Buchst. *c*). Da üblicherweise diese Forderungen versichert werden, kann der Hypothekargläubiger den Abschluss einer ausreichenden Versicherung vorschreiben, damit ein allfälliges Privileg seine Hypothek nicht tangieren kann. Weitere Ansprüche, die nach den einzelnen Landesrechten privilegiert sind, sind im Protokoll Nr. 1 nicht übernommen worden, so dass eine massgebliche Einschränkung der den Hypotheken im Range vorgehenden Privilegien eintreten wird. Die Vorteile dieser Einschränkung sind für die Schweiz weitaus grösser als gewisse Nachteile, die sich aus der Übernahme der drei Gruppen privilegierter Forderungen als Folge der Ratifizierung des Protokolls Nr. 1 ergeben können. Ohne internationale Regelung wären unsere Binnenschiffe im Ausland diesen Privilegien und dazu noch allen anderen Privilegien der ausländischen Rechte ausgeliefert. Es liegt somit vor allem im Interesse unserer Hypothekarinstitute, dass das Protokoll Nr. 1 übernommen wird. Allerdings wird unser Schiffsregistergesetz dem Protokoll Nr. 1 anzupassen sein, worüber wir Ihnen in der bereits erwähnten besonderen Botschaft betreffend die Änderung des Schiffsregistergesetzes die entsprechenden Anträge stellen.

Das Protokoll Nr. 1 vereinheitlicht auch die Wirkungen der Privilegien weitgehend (Art. 14, 15, 16 und 17). Ausdrücklich werden die Versicherungsleistungen als Surrogate des Schiffes der Pfandhaft der Privilegien entzogen, so dass sie dem Hypothekargläubiger reserviert bleiben. Von der möglichen Ausdehnung der Pfandhaft auf die Frachtforderungen wird die Schweiz keinen Gebrauch machen (Art. 14 Abs. 3), da okkulte Pfandrechte an Forderungen ohnehin rechtlich sehr diskutabel sind. Aus diesem Grunde bringt die Schweiz auch den nach Artikel 19 zulässigen Vorbehalt an, bei einer Zwangsvollstreckung in der Schweiz die Pfandhaft des Privilegs nicht auch auf Ersatzansprüche für den Verlust des Schiffes gemäss Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe *b* auszuweiten. Dieser Vorbehalt ist bereits bei der Unterzeichnung gemacht worden.

Soweit das Protokoll Nr. 1 keine einheitlichen Regeln über die Privilegien enthält, erklärt es das Recht des Landes, in dem das Schiff registriert ist, für anwendbar, wodurch eine weitere Klarstellung erfolgt (Art. 18). Leider war es nicht möglich, das Privilegienrecht im Übereinkommen abschliessend zu vereinheitlichen, da die Signatarstaaten, deren Rechtsordnungen weiter gehende Schiffsgläubigerrechte kennen, ihr Landesrecht nicht so weit anzupassen und zu ändern bereit waren. Das Protokoll Nr. 1 musste deshalb in den Artikeln 12 und 13 Ausnahmen gestatten, die für die schweizerischen Schiffe jedoch ohne Nachteil sind. Einmal kann das Recht jedes Staates weiterhin vorsehen, dass die Gerichtskosten im Falle einer Zwangsverwertung vorweg aus dem Erlös des Schiffes zu zahlen sind, eine Regel, die auch unser Betreibungsrecht kennt. Sodann kann das Landesrecht die Kosten für die Hebung eines Wracks gleich behandeln, wenn die Wegschaffung im öffentlichen Interesse liegt. Hier handelt es sich nicht um eine pfandrechtliche Privilegierung, sondern um die vorab erfolgende Deckung aus dem Verwertungserlös. Auch unser Recht wird diese Regelung übernehmen können. Drittens kann jeder Vertragsstaat vorsehen, dass ausser den Privilegien nach Artikel 11 des Protokolls auch weitere nationale Schiffsgläubigerrechte beibehalten werden können, die den eingetragenen Schiffshypotheken im Range vorgehen. Es ist aber bestimmt, dass diese weiteren nationalen Schiffsgläubigerrechte für ein im gleichen Lande immatrikuliertes Schiff in den andern Vertragsstaaten nur dann den Hypotheken im Range vorgehen, wenn auch die Gesetzgebung des andern Staates dieselbe Regelung vorsieht, und dass ein in einem andern Lande als dem Vollstreckungsstaat immatrikuliertes Schiff nur dann mit einem nationalen Privileg, das den Hypotheken im Range vorgeht, belastet werden kann, wenn auch im Immatrikulationsstaat dieselben Privilegien mit Vorrecht vor den Hypotheken vorgesehen sind. Wenn also z. B. ein in Deutschland registriertes Schiff in der Schweiz zwangsverwertet wird, so finden weiter gehende Privilegien nach deutschem Recht keine Anwendung, weil die Schweiz diese Privilegien nicht kennt. Ein in der Schweiz registriertes Schiff kann desgleichen in jedem andern Vertragsstaat nur mit den nach schweizerischem Recht vorgesehenen Privilegien, welche den Hypotheken im Range vorgehen, belastet werden. Da wir vorschlagen, dass unser Recht ausser den im Protokoll vorgesehenen Schiffsgläubigerrechten keine weiteren Privilegien übernimmt, die den Hypotheken im Range vorgehen, haben die Hypothekargläubiger schweizerischer Schiffe in keinem andern Vertragsstaat zu befürchten, dass weitere Pfandrechte ihren Hypothekarforderungen vorgehen. Ebenso muss die Schweiz im Zwangsvollstreckungsverfahren in der Schweiz keine weiter gehenden Privilegien anerkennen. Die möglichen Ausnahmen in Artikel 13 des Protokolls tangieren somit die in der Schweiz registrierten Schiffe und unser Zwangsvollstreckungsverfahren nicht. Die Regelung des Protokolls ist deshalb für unser Land annehmbar. Auch wenn ein schweizerisches Hypothekarinstitut eine Hypothek für ein ausländisches Schiff gewährt, kennt es zum voraus die mögliche Belastung mit Privilegien. Diese Belastung kann nicht grösser sein als es das Recht des Registrierungslandes vorsieht.

II. Das Übereinkommen vom 15. Februar 1966 über die Eichung der Binnenschiffe

1. Das neue Übereinkommen soll das derzeitige vom 27. November 1925 (BS 13 313) ersetzen. Artikel 19 des neuen Übereinkommens sieht deshalb vor, dass jeder Staat, der für das neue Übereinkommen die Ratifikationsurkunde hinterlegt, die bisherige Konvention kündigen muss, wofür eine Frist von einem Jahr vorgesehen ist. Ist das neue Übereinkommen mangels Ratifikation durch fünf Staaten noch nicht in Kraft getreten, so kann die Kündigung des bisherigen Abkommens unter der Bedingung, dass die neue Konvention in Kraft tritt, ausgesprochen werden.

In Ausführung des Übereinkommens vom 27. November 1925 hat der Bundesrat am 1. Juli 1927 die Verordnung über die Eichung der Binnenschiffe erlassen (BS 7 329). Diese Verordnung bedarf im Falle der Ratifikation und des Inkrafttretens der neuen Konvention von 1966 der Überarbeitung und Anpassung.

2. Das neue Übereinkommen, das die grundlegenden Bestimmungen enthält, wird ergänzt durch eine Anlage (Annexe), in der die technischen Vorschriften über die Schiffseichung enthalten sind. Der Anlage selbst sind vier Anhänge (appendices) beigefügt, welche die Muster des künftigen Eichscheins und der amtlichen Mitteilungen enthalten. Im Unterzeichnungsprotokoll zum Übereinkommen, das einen integrierenden Bestandteil desselben bildet (Art. 20), ist in Ziffer 1 vorgesehen, dass die Vertragsstaaten nicht verpflichtet sind, die Bestimmungen der Artikel 2, 3 und 8 des Übereinkommens auf die interne Schifffahrt anzuwenden. Einer besonderen Vorbehaltserklärung bedarf es nicht. Mit Rücksicht auf die konzessionierte Schifffahrt und auf die Schifffahrt auf schweizerischen Binnengewässern überhaupt, die nicht an der internationalen Grossschifffahrt auf dem Rhein unterhalb Rheinfeldens teilnimmt, ist von einer Anwendung der Artikel 2, 3 und 8 auf die interne Schifffahrt abzusehen.

3. Für die Anlage und die Anhänge zum Übereinkommen ist in Artikel 17 ein vereinfachtes Verfahren zur Änderung der einzelnen Bestimmungen vorgesehen, während das Übereinkommen selbst nur in der klassischen Form des ratifikationspflichtigen Staatsvertrages geändert werden kann. Die erleichterte Prozedur für Anlage und Anhänge besteht darin, dass eingegangene Änderungsanträge allen Vertragsstaaten mitgeteilt werden, die sich innerhalb sechs Monaten aussprechen können, sei es, dass sie den Antrag ablehnen oder dass sie sich grundsätzlich zur Annahme bereit erklären, jedoch die Erfüllung innerstaatlicher Bedingungen vorbehalten und in diesem Falle während weiterer neun Monate den Antrag ablehnen können. Wird fristgemäss ein Einwand erhoben, so fällt der Antrag als wirkungslos dahin; werden von keiner Seite Einwände erhoben, so ist der Antrag angenommen und die Anlage bzw. die Anhänge sind entsprechend abgeändert (Art. 17 Abs. 1-6). Neben dieser Annahme von Änderungen durch Stillschweigen der Vertragsparteien sieht Artikel 17 Absatz 7 vor, dass die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten die Anlage und die Anhänge durch gemeinsame Übereinkunft ändern können,

ohne dass ein formelles Ratifikationsverfahren erforderlich ist. Bei der Vorbereitung der Konvention hat sich die schweizerische Delegation gegen diese Verfahren ausgesprochen, da Änderungen staatsvertraglicher Vereinbarungen durch Stillschweigen zu grundsätzlichen Bedenken Anlass geben, um so mehr als eine Inanspruchnahme des Parlamentes nur dann entbehrlich wäre, wenn dieses die Regierung zum voraus zur stillschweigenden Annahme eines Änderungsvorschlages ermächtigen würde. Andernfalls müsste man an das Parlament gelangen, ohne zu wissen, ob nicht ein anderer Vertragsstaat durch seinen Einspruch die Änderung zu Fall bringt, wodurch das parlamentarische Genehmigungsverfahren umsonst eingeleitet schiene. Es ist deshalb wohl zu erwarten, dass in der Praxis kaum dieses Verfahren angewendet, sondern die Verwaltungsvereinbarung vorgezogen wird. Es ist zuzugeben, dass beide Verfahren der erleichterten Änderung von Anlage und Anhängen zum Übereinkommen sich deshalb rechtfertigen können, weil es sich um rein technische und administrative Vorschriften handelt und eine raschere Anpassung an veränderte Verhältnisse oder Verfeinerungen der Vermessungsmethoden vorteilhaft erscheint und weil eine parlamentarische Genehmigung in allen Vertragsstaaten solche Änderungen in der gewünschten Frist erschweren könnte. Es stellt sich indessen die grundsätzliche Frage, ob die schweizerische Bundesversammlung sich ihre Zustimmung auch für solche rein technische Vertragstexte vorbehalten soll oder ob sie in Anbetracht des Inhalts der gegebenenfalls zu ändernden Vorschriften den Bundesrat gleichzeitig mit der Genehmigung des Übereinkommens ermächtigt, einen Abänderungsvorschlag nach Artikel 17 Absatz 1–6 abzulehnen oder ihm zuzustimmen oder, wenn es der Bundesrat für nötig erachtet, von sich aus das parlamentarische Genehmigungsverfahren vorzubehalten, wozu das Übereinkommen ermächtigt (Art. 17, Abs. 2, Buchst. b) sowie, wenn eine gemeinsame Verwaltungsvereinbarung zur Änderung der technischen Anlage und Anhänge vorgeschlagen wird, dieser zuzustimmen (Art. 17 Abs. 7). Wir glauben, dass Gegenstand und Inhalt der für eine Änderung in Frage kommenden Vertragsinstrumente eine solche Ermächtigung rechtfertigen, und wir beantragen Ihnen, gleichzeitig mit Ihrem Genehmigungsbeschluss diese Ermächtigung zu erteilen. Da in der Praxis ohnehin die Verwaltungsvereinbarung bevorzugt werden dürfte, die nach dem Übereinkommen in der Kompetenz der zuständigen Behörden der Vertragsstaaten steht, also keine parlamentarische Genehmigung vorgesehen ist und auch in den übrigen Vertragsstaaten kaum vorgesehen wird, würde der Sache eine zu grosse rechtliche und politische Bedeutung zugemessen, wenn auch eine solche technische Verwaltungsvereinbarung der Bundesversammlung vorgelegt werden müsste.

4. Das neue Übereinkommen ändert den Rechtszustand gegenüber der geltenden Konvention in seinen Grundsätzen nicht. Die internationale Anerkennung der von einem Vertragsstaat ausgestellten Eichscheine bleibt gewährleistet (Art. 6), und dies ist für die freie Fahrt der Schiffe von Bedeutung. Bezüglich der Gültigkeitsdauer der Eichscheine ist die neue Konvention indessen strenger. Bisher war bestimmt, dass kein Vertragsstaat die Nacheichung eines Schiffes vor Ablauf von 10 Jahren verlangen könne, es sei denn, dass bedeu-

tende Umbauten oder Veränderungen des Schiffes vorgenommen worden oder dauernde Deformationen als Folge eines Unfalls eingetreten sind. Indirekt war also eine tatsächliche Beschränkung der Gültigkeitsdauer der Eichscheine vorgesehen. Das neue Übereinkommen bestimmt demgegenüber, dass die Eichscheine keine längere Gültigkeitsdauer als 15 Jahre aufweisen dürfen (Art. 4). Da in der Praxis ungefähr alle 10 Jahre ein Schiff nachgeeicht wurde, bringt diese Regelung keine Erschwerung. Auf der andern Seite werden aber künftig die Eichscheine für Gütertransportschiffe um je weitere 10 Jahre und für andere Schiffe um je weitere 15 Jahre verlängert werden können (Art. 5). Um für die Verlängerung eines Eichscheines unnötige administrative Umtriebe und langwierige technische Nachkontrollen zu vermeiden, ist in der Anlage (Art. 8) umschrieben, welche Nachprüfungen durchgeführt werden müssen. Wenn keine grundlegenden Änderungen eingetreten sind, soll eine Verlängerung nicht zu einer Neueichung Anlass geben, durch die ein Schiff längere Zeit festgehalten würde. Wie bisher haben die Vertragsstaaten die Eichbehörden zu bezeichnen und auf Antrag des Schiffseigentümers die Eichung und Nacheichung durchzuführen (Art. 2 und 3), und zwar nach den Bestimmungen des Übereinkommens und seiner Anlage. Die Behörden der Vertragsstaaten teilen einander Rückzug, Verlängerung und Erneuerung von Eichscheinen mit (Art. 7 und 8, Anlage Art. 11). Zur Vermeidung nachteiliger Umtriebe sieht eine Übergangsbestimmung vor, dass die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens gültigen Eichscheine des bisherigen Rechts noch 10 Jahre lang gültig bleiben (Art. 9). Für den Fall der Änderung der technischen und administrativen Vorschriften der Anlage ist ebenfalls eine Übergangsfrist vorgesehen, damit bestehende Eichscheine ihre Gültigkeit nicht sofort verlieren. Da jede Eichung und Nacheichung zu einer längeren Immobilisierung eines Schiffes führen kann, sind auf Antrag der schweizerischen Delegation die erforderlichen Garantien aufgenommen worden. Vor allem wurde erreicht, dass für die Verlängerung eines Eichscheines nicht nur diejenige Amtsstelle oder derjenige autorisierte Eichmeister zuständig ist, der die erste Eichung vorgenommen hat, sondern dass grundsätzlich eine Verlängerung des Eichscheines bei jedem Eichbüro eines Vertragsstaates vorgenommen werden kann (Art. 5). Dadurch werden unnötige Reisen eines Schiffes an den Ort der ersten Eichung vermieden. Allerdings kann ein Vertragsstaat nach Artikel 15 Abs. 2 den Vorbehalt machen, dass von ihm für Gütertransportschiffe ausgestellte Eichscheine nicht oder nur von seinen eigenen Amtsstellen verlängert werden können. Für die Schweiz kommt ein solcher Vorbehalt nicht in Frage, da es in unserem Interesse liegt, dass die Eichscheine, insbesondere für unsere Rheinschiffe, im ganzen Rheingebiet erneuert oder verlängert werden können, ohne dass jedesmal eine zeitraubende Neueichung durchgeführt werden oder das Schiff ohne Ladung an den Ort der ersten Eichung fahren muss.

Die Neuerungen des Übereinkommens sind nicht von einer solchen Tragweite, dass die bestehende Konvention deswegen unbedingt hätte geändert werden müssen. Die Notwendigkeit oder Nützlichkeit der Revision ergab sich eher auf dem im Anhang behandelten technischen Gebiet, um den Fortschritt

ten der Eichtechnik Rechnung zu tragen und die Eichungsmethoden noch mehr zu vereinheitlichen und zu verfeinern. Allein im Rahmen der Arbeiten der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen wurde von den übrigen Delegationen eine gleichzeitige Überarbeitung des Übereinkommens verlangt, und schweizerischerseits konnte man sich diesem Wunsch nicht verschliessen. Sofern sich, wie vorauszusehen ist, vor allem die übrigen Rheinuferstaaten und Belgien, zu einer Genehmigung des neuen Übereinkommens entschliessen, wird die Schweiz zur Erhaltung der Rechtseinheit auf dem Rhein ebenfalls mitmachen müssen.

5. Die Eichung eines Schiffes ist Voraussetzung für seine Registrierung. Für die Hafen- und Schleusenabgaben wird auf den Eichschein abgestellt. Auch für die Beschränkung der Haftung ist die Schiffsgrosse, die aus dem Eichschein hervorgeht, massgebend. Für Massengütertransporte wird nach wie vor die geladene und gelöschte Gütermenge nach den Eichmarken des Schiffes festgestellt. Auch aus Sicherheitsgründen wird für die zulässige Eintauchtiefe des Schiffes und den Freibord auf die Schiffsvermessung abgestellt. Die vorgeschriebene Mindestbesatzung des Schiffes hängt von seiner Tragfähigkeit ab, die aus dem Eichschein hervorgeht. Eine international einheitliche und technisch einwandfreie und genaue Schiffsvermessung ist deshalb für die Schifffahrt von grosser Wichtigkeit. Diesen Erfordernissen tragen die technischen Vorschriften in der Anlage zum Übereinkommen Rechnung, die gegenüber der bisherigen Regelung insofern geändert wurden, als die technischen Erfahrungen Berücksichtigung zu finden hatten.

6. Die Ergebnisse der Eichung werden in einem Eichschein festgehalten, der einheitlich im Anhang 1 zur Anlage festgelegt ist. Es war leider nicht zu umgehen, dass der neue Eichschein gegenüber dem bisherigen Muster viel umfangreicher wurde. Die ausländischen Fachleute befürworteten jedoch eine derart umfassende Bezeichnung der Schiffsmasse. Die Vertragsstaaten werden neue Eichscheine nach dem neuen Muster ausstellen müssen. Während das bisherige Übereinkommen bereits in seiner Anlage den einzelnen Vertragsstaaten die Unterscheidungsbuchstaben für ihre Schiffe zugewiesen hatte (für die Schweiz die Lettern «CH»), sieht das neue Übereinkommen lediglich vor, dass jeder Staat seine Buchstaben zu wählen und den anderen Vertragsstaaten bekanntzugeben habe (Art. 2 Abs. 3 und Art. 8 Abs. 2). Anlässlich der Ratifikation oder des Beitritts sind die Unterscheidungsbuchstaben dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zu melden. Sind die gleichen Buchstaben bereits gemeldet worden, so wird die Meldung nicht angenommen. Schweizerischerseits werden deshalb die Buchstaben «CH» rechtzeitig bekanntzugeben sein.

III. Das Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Binnenschiffen

1. Eine ständige Gefahr der See- und Binnenschifffahrt stellen die Schiffszusammenstösse dar, und durch die immer grössere Tonnage der Schiffe und ihre höheren Geschwindigkeiten haben die Kollisionsrisiken zugenommen. Auf

Grenzwässern und internationalen Strömen drängte sich eine Vereinheitlichung des Kollisionsrechtes ebenso wie zur See auf. Bereits 1910 ist ein Übereinkommen über den Schiffszusammenstoss auf See unterzeichnet worden, das seither beinahe weltweite Geltung erlangt hat und in die meisten Landesrechte übernommen worden ist. Das seerechtliche Übereinkommen ist auch von der Schweiz ratifiziert und übernommen worden (SSG Art. 124), und es gilt zur Zeit auch für die Rheinschiffahrt unterhalb Rheinfeldens (SSG Art. 125 und 127). Das deutsche Binnenschiffahrtsrecht, das auch in der französischen Rheinschiffahrt Anwendung findet, hat die seerechtlichen Bestimmungen ebenfalls übernommen, und diese entsprechen dem Übereinkommen von 1910. Ähnlich ist der Rechtszustand in Belgien und in den Niederlanden. Um diese faktisch bestehende Rechts einheit nicht zu sprengen, entspricht deshalb das neue binnenschiffahrtsrechtliche Übereinkommen von 1960 im Aufbau und Inhalt mit wenigen Ausnahmen der seerechtlichen Konvention von 1910.

Das Übereinkommen regelt die ausservertragliche Schadenersatzpflicht, die sich infolge eines Zusammenstosses von Binnenschiffen ergibt, sei es wegen Beschädigung eines Schiffes oder sei es wegen Schäden, die an Bord befindliche Personen oder Sachen erleiden (Art. 1 Abs. 1). Als Schiffszusammenstoss gilt auch die sog. Fernschädigung ohne Berührung zweier Schiffe (Art. 1 Abs. 2), und die Regeln finden auch zwischen Schiffen innerhalb desselben Schleppzuges Anwendung (Art. 1 Abs. 3). Flösse, Fähren, bewegliche Teile von Schiffsbrücken, Schwimmbagger, Krane, Elevatoren und ähnliche schwimmende Anlagen und Geräte sind den Schiffen gleichgestellt. Vor allem aber umfasst das Übereinkommen auch die Kleinfahrzeuge (Art. 1 Abs. 4).

Die Haftung aus Schiffszusammenstössen beruht auf dem Verschuldensprinzip. Es werden drei Fälle unterschieden, nämlich erstens der verschuldete Schiffszusammenstoss, zweitens der unverschuldete Schiffszusammenstoss (abordage fortuit) und drittens der Schiffszusammenstoss infolge gemeinsamen Verschuldens mehrerer Schiffe (Art. 2, 3 und 4). Ist der Schaden durch Verschulden nur eines Schiffes verursacht worden, so haftet dieses. Ist der Schaden durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt worden oder können seine Ursachen nicht festgestellt werden, so wird er von denjenigen getragen, die ihn erlitten haben. Trifft mehrere Schiffe ein Verschulden an der Kollision, so haften sie für alle Personenschäden sowie für die Schäden, die schuldlose Schiffe und Sachen an Bord dieser Schiffe erleiden, solidarisch. Für Schaden an Schiffen, die ein Mitverschulden trifft, und an Sachen an Bord dieser Schiffe haften sie dagegen nur anteilmässig nach dem Verhältnis der Schwere des Verschuldens jedes Schiffes. Erscheint das Verschulden gleich schwer, so wird die Haftung zu gleichen Teilen verteilt. Gegenüber dem seerechtlichen Übereinkommen ist neu, dass für Sachschäden an unschuldigen Schiffen und an Sachen an Bord dieser Schiffe ebenfalls solidarisch gehaftet wird.

Es gehört zu einem im Schiffahrtsrecht aller Länder allgemein anerkannten Grundsatz, dass bei Schiffszusammenstössen die Verschuldenshaftung gilt, dass also nur bei Verschulden gehaftet wird und keine gesetzlichen Schuldvermutungen bestehen.

Das Übereinkommen regelt im weiteren den Regress der Solidarschuldner unter sich (Art. 4 Abs. 3), die Einbeziehung des Verschuldens eines Lotsen (Art. 5), die einheitliche Verjährung von zwei Jahren seit dem Ereignis (Art. 7 Abs. 1) und die Verjährung der Rückgriffsansprüche (Art. 7 Abs. 2).

Da Binnengewässer sich innerhalb der Territorialhoheit eines Staates befinden, wird international-privatrechtlich die ausservertragliche Haftung aus Kollisionen nach dem Recht am Unfallort (*lex loci delicti commissi*) beurteilt; es wird nicht auf die Nationalität, sei es des schädigenden oder des geschädigten Schiffes, abgestellt. Die Regeln des Übereinkommens werden somit nach dem Beitritt der Schweiz auf den schweizerischen Binnengewässern gegenüber schweizerischen und ausländischen Schiffen Anwendung finden.

2. Das Übereinkommen lässt bezüglich der Schiffe, auf die es Anwendung findet, wenig Ausnahmen zu. So ist der Vorbehalt zulässig, es nicht auf Schiffe, die ausschliesslich der Ausübung der öffentlichen Gewalt dienen, oder nicht auf Wasserstrassen anzuwenden, die ausschliesslich der nationalen Schifffahrt reserviert sind (Art. 9). Die Schweiz kennt wohl Wasserstrassen, die infolge ihrer geographischen Lage faktisch nur der inländischen Schifffahrt offen stehen, jedoch keine Wasserstrassen, die von Rechts wegen ausschliesslich der nationalen Schifffahrt reserviert sind. Auch eine Ausnahme für Polizei-, Feuerwehr- und Zollboote dürfte sich nicht rechtfertigen, da deren Haftung, wenn sie schuldhaft mit einem privaten Schiff kollidieren, nach irgendwelchen Rechtsregeln beurteilt werden müsste. Ohne schiffahrtsrechtliche Sondernormen würde OR Artikel 41 Anwendung finden, also gleichermassen die Verschuldenshaftung. Die Einbeziehung in das Übereinkommen bringt somit keine vermehrte Haftung.

Das Übereinkommen sieht im Unterschied zu den Konventionen über die Eintragung und die Eichung der Binnenschiffe nicht vor, dass die Anwendung auf Schiffe, die auf Seen und anschliessenden Abschnitten von Wasserläufen verkehren und den nationalen Eisenbahnverwaltungen gehören oder ihren Dienst auf Grund einer Konzession versehen, ausgeschlossen werden kann. Auch die Kleinschifffahrt ist nicht ausgenommen. Da schon für das von der Schweiz unterzeichnete, die gleiche Materie behandelnde Übereinkommen vom 9. Dezember 1930, das jedoch mangels genügender Ratifikationen nicht in Kraft getreten ist, kein solcher Vorbehalt vorgesehen war, bestand keine Veranlassung, schweizerischerseits darauf zu drängen, dass dem neuen Übereinkommen ein Vorbehalt für den Ausschluss der Schiffe konzessionierter Schifffahrtsunternehmungen beigelegt wird. In einem Botschaftsentwurf für die Genehmigung des Übereinkommens von 1930 ist die Ratifikation ohne einen solchen Vorbehalt befürwortet worden. Wir glauben, dass diese Auffassung auch heute noch vertreten werden kann und dass es seine Berechtigung hat, wenn das Übereinkommen keine weiteren Ausnahmen für bestimmte Schiffsarten zulässt. Auf einem schiffbaren Gewässer verkehren gleichzeitig alle Arten von Schiffen, seien sie konzessioniert oder nicht oder nur der Kleinschifffahrt zuzurechnen. Die gleichen Kollisionsrisiken bestehen für alle auf demselben Gewässer verkehrenden Schiffe, und es liesse sich nicht rechtfertigen, dass bei einem Zusammenstoss von zwei oder mehreren Schiffen jedes von ihnen einer besonderen Haftungsordnung untersteht. Dies wäre

besonders für diejenigen Schiffe nachteilig, die einer strengeren Haftung, wie z. B. einer Kausalhaftung, unterliegen. Auch wäre jedesmal schwer zu beurteilen, ob die für das schädigende Schiff geltende Haftungsregel oder diejenige für das geschädigte Schiff anzuwenden wäre, und bei gemeinsamem Verschulden liesse sich kaum eine gerechte Lösung finden, wenn ein beteiligtes Schiff grundsätzlich kausal haften sollte. Für andere Materien, wie die Immatrikulierung, die Eichung oder auch die Haftung für Passagiere oder Güter, kann für verschiedene Schiffarten eine verschiedene Regelung Platz greifen, da es sich immer um Rechtsverhältnisse zwischen Dritten und ein und demselben Schiff handelt, welche zu beurteilen sind. Bei Schiffszusammenstössen stehen aber immer die Rechtsbeziehungen von zwei oder mehreren Schiffen zueinander in Diskussion, so dass nur ein einheitliches Recht für ein schiff bares Gewässer eine wirkliche und anwendbare Rechtsvereinheitlichung erzielen lässt, ohne dass je nach Schiffart unterschieden wird. Für die Schweiz hat dieses Problem insofern eine besondere Bewandnis, als die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung dem Postregal untersteht und nur gestützt auf eine Konzession durchgeführt werden kann. Auf die konzessionierten Schiffsahrtsunternehmungen findet das Eisenbahnrecht Anwendung, insbesondere das Bundesgesetz vom 28. März 1905 betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffsahrtsunternehmungen und der Post (EHG). Nach Artikel 1 dieses Gesetzes haftet der Inhaber der Unternehmung kausal für den durch den Bau und Betrieb des Schiffes einer Person zugefügten Schaden. Diese Kausalhaftung schützt Dritte und Passagiere. Für Sachschäden kennt indessen auch das Eisenbahnpflichtrecht die Verschuldenshaftung nach OR (EHG Art. 11), während die Schäden, welche die beförderten Güter erleiden, nach den besonderen Vorschriften des Eisenbahntransportgesetzes zu ersetzen sind. Im Falle des Beitritts der Schweiz zum neuen Übereinkommen wird die Kausalhaftung der konzessionierten Schiffsahrt jedoch nur für die Haftung aus einem Schiffszusammenstoss durch die Verschuldenshaftung ersetzt. Dafür wird aber auf allen schweizerischen Gewässern und für alle Schiffe ein einheitliches Kollisionsrecht eingeführt. Die eingehende Abklärung dieser Fragen hat ergeben, dass dieser Lösung der Vorzug zu geben ist und dass das Eisenbahnpflichtgesetz kein unüberwindliches Hindernis für einen Beitritt der Schweiz zum Kollisionsabkommen darstellt. Tritt die Schweiz dem Übereinkommen nicht bei, so bleibt der unbefriedigende Rechtszustand bestehen, der sich dadurch kennzeichnet, dass auf ein und demselben Gewässer verschiedene Haftungsordnungen für Kollisionen bestehen bleiben. Auf den reinen Inlandgewässern, insbesondere den innerschweizerischen Seen, haften zurzeit die konzessionierten Schiffe kausal, und die Verjährung der Ansprüche beträgt ein Jahr. Die nichtkonzessionierten Schiffe und die Kleinschiffe sowie die Personenschiffe, welche gestützt auf eine Rundfahrten- oder Taxibewilligung Personenbeförderungen ausführen, haften dagegen nach OR Artikel 41 nur bei Verschulden. Auf den Grenzgewässern, insbesondere den schweizerischen Grenzseen, bestehen sogar drei Haftungsregime. Die konzessionierten schweizerischen Personenschiffe haften nach EHG Artikel 1 kausal, die konzessionierten Personenschiffe der ausländischen Unternehmungen nach dem Übereinkommen von 1960 nur bei Verschulden und mit zweijähr-

ger Verjährung und die nichtkonzessionierten schweizerischen Schiffe, einschliesslich Kleinboote und Personenschiffe mit Rundfahrten- und Taxibewilligungen, nach OR Artikel 41, wobei die Verjährungsfrist ein Jahr beträgt. Die Haftung wäre zudem noch unterschiedlich, je nachdem sich der Schiffszusammenstoss auf dem schweizerischen oder dem ausländischen Teil eines Grenzgewässers zugetragen hat. Auf dem Rhein zwischen Rheinfelden und der Schweizer Grenze unterhalb Basel gelten zur Zeit ebenfalls drei verschiedene Haftungssysteme. Sollten nach den bestehenden staatsvertraglichen Ordnungen am Oberrhein für die Personenschiffahrt Konzessionen erteilt werden können, so würden diese Schiffe nach EHG Artikel 1 kausal mit einjähriger Verjährung haften. Die freie Schiffahrt dagegen – und darunter fallen alle Grossgüterschiffe der Rheinschiffahrt – haftet gemäss SSG Artikel 125 und 127 nach den Vorschriften des seerechtlichen Kollisionsabkommens von 1910 nur bei Verschulden, wobei die Verjährung zwei Jahre beträgt. Die übrigen Schiffe, insbesondere die Kleinschiffe, haften nach OR Artikel 41 mit einjähriger Verjährung. Mit dem Inkrafttreten des neuen Übereinkommens würde, was die Rechtsverhältnisse bei einem Schiffszusammenstoss betrifft, diese Rechtszersplitterung behoben und einheitlich auf allen schweizerischen Gewässern das Haftungsregime der Konvention von 1960 mit Verschuldenshaftung und zweijähriger Verjährungsfrist gelten. Bei der vorstehenden Gegenüberstellung ist auf die Unterschiede hinsichtlich der Solidarhaftung und der anteilmässigen Haftung mehrerer schuldiger Schiffe bei Personen- und Sachschäden der Kürze halber nicht eingegangen worden, aber auch diese Unterschiede erheischen eine Vereinheitlichung. Die Vorteile, welche der Beitritt zum neuen Übereinkommen bringt, überwiegen sicherlich, auch wenn die Folge davon ist, dass die konzessionierten Schiffe bei einer Kollision nicht mehr kausal haften. Ohnehin sind die Fälle eines Schiffszusammenstosses auf Binnengewässern, bei welchem sich das Verschulden eines der beteiligten Schiffe nicht nachweisen lässt, selten, ja sogar theoretischer Natur. Gerade bei konzessionierten Personenschiffen wird sich gegebenenfalls ein Verschulden nachweisen lassen, werden doch Unfälle polizeilich untersucht und abgeklärt. Es ist mit Nachdruck hervorzuheben, dass sich die Haftung der konzessionierten Schiffe gegenüber den an Bord befindlichen Fahrgästen auch nach dem Übereinkommen nicht ändert. Die Fahrgäste an Bord können sich gegenüber dem sie befördernden Schiff nach wie vor auf die Kausalhaftung nach EHG Artikel 1 berufen. Desgleichen haftet das Unternehmen für beförderte Güter nach wie vor nach den einschlägigen eisenbahnrechtlichen Vorschriften. Lediglich für Personen und Güter an Bord eines andern Schiffes, das an der Kollision beteiligt ist, greifen die neuen Verschuldensregeln des Übereinkommens Platz; ihnen gegenüber haftet das konzessionierte Schiff nur, wenn es die Kollision verschuldet hat. Auch für alle andern Ereignisse, die nicht als Schiffszusammenstösse zu betrachten sind, wie z. B. Explosionen, Anfahrungen usw., haftet das konzessionierte Schiff nach wie vor nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz. Das Übereinkommen hebt die Kausalhaftung der konzessionierten Schiffahrt nur teilweise auf, nämlich für die Haftung infolge Schiffszusammenstössen, während für sonstige Rechtsverhältnisse das Eisenbahnhaftpflichtgesetz unberührt bleibt und auch keiner Änderung bedarf. Sollte früher oder später ein

eidgenössisches Gesetz über die Binnenschifffahrt erlassen werden, so wäre nicht zu umgehen, dass die Kollisionshaftung den internationalen Konventionen angeglichen wird. Im begrenzten Sektor der Kollision von Binnenschiffen wird diese Entwicklung durch den Beitritt zum Übereinkommen von 1960 vorweggenommen.

IV. Die Originaltexte aller drei Ihnen zur Genehmigung unterbreiteten Übereinkommen sind in französischer und russischer Sprache ausgefertigt

Dem Übereinkommen über den Schiffszusammenstoss sind Texte in englischer und deutscher Sprache angeschlossen, und die Vertragsstaaten können erklären, dass sie entweder den französischen, den russischen, den englischen oder den deutschen Text für sich als verbindlich ansehen. Der gewählte Text ist alsdann im Verhältnis zwischen denjenigen Vertragsstaaten verbindlich, welche eine gleichlautende Erklärung abgegeben und den gleichen Text angenommen haben. In allen andern Fällen ist der französische und der russische Text massgebend (Kollisionsübereinkommen Art. 19). Nach den Übereinkommen über die Eintragung und die Eichung der Binnenschiffe kann jeder Staat nur eine Übersetzung des Textes der Übereinkommen in eine andere als die französische oder die russische Sprache hinterlegen oder erklären, dass er eine bereits hinterlegte Übersetzung annimmt. Diese Hinterlegung oder Erklärung bedeutet, dass für die Staaten, die die betreffende Übersetzung hinterlegt oder deren Annahme erklärt haben, dieser Text den Wert einer amtlichen Übersetzung hat. Bei Nichtübereinstimmung dieser Übersetzung mit dem französischen und russischen Text sind die beiden letzteren Texte jedoch allein massgebend (Eintragungsübereinkommen Art. 24, Eichungsübereinkommen Art. 21). Die vorstehend erwähnten Hinterlegungen oder Erklärungen haben anlässlich der Ratifikation oder des Beitritts zum Übereinkommen zu erfolgen.

Da die Übereinkommen im Urtext in einer schweizerischen Amtssprache ausgefertigt worden sind und diese, die französische Sprache, neben der russischen im Zweifel allein massgebend ist, ist es richtig, wenn die Schweiz den französischen Text offiziell annimmt, obwohl einige Gründe dafür sprechen könnten, den deutschen Text des Kollisionsabkommens für verbindlich zu erklären, da auf dem Rhein in den Schiffahrtskreisen weitgehend die deutsche Sprache verwendet wird. Allein das Kollisionsabkommen findet nicht nur auf den Rhein, sondern auch auf schweizerische Binnengewässer Anwendung, so dass der Landessprache, in der der Urtext abgefasst worden ist, der Vorzug zu geben ist. Für die Übereinkommen über die Eintragung und die Eichung der Binnenschiffe kann die Erklärung abgegeben werden, dass, sofern ein anderer deutschsprachiger Staat den deutschen Text hinterlegt, diesem der Wert einer amtlichen Übersetzung zuerkannt wird. Für das Kollisionsabkommen, welches der deutschen Übersetzung mehr als nur den Wert einer amtlichen Übersetzung zuweist, ist jedoch keine entsprechende Erklärung abzugeben, sondern der französische Text anzunehmen.

V.

Die verfassungsmässige Grundlage zum Abschluss der Übereinkommen bildet Artikel 8 der Bundesverfassung, der dem Bunde das Recht einräumt, Staatsverträge mit dem Ausland abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung beruht auf Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Alle drei zur Genehmigung unterbreiteten Übereinkommen sind auf unbestimmte Zeit abgeschlossen, können jedoch von jedem Vertragsstaat gekündigt werden, wobei die Kündigung nach Ablauf von 12 Monaten wirksam wird. Der Genehmigungsbeschluss unterliegt deshalb nicht dem Staatsvertragsreferendum nach Artikel 89 Absatz 4 der Bundesverfassung.

Wir empfehlen Ihnen den beiliegenden Bundesbeschluss zur Genehmigung und versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 4. November 1970

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Tschudi

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Genehmigung internationaler Übereinkommen
betreffend die Binnenschifffahrt

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf die Artikel 8 und 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 4. November 1970¹⁾,

beschliesst:

Art. 1

Es werden genehmigt:

1. das Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen vom 25. Januar 1965 sowie das Protokoll Nr. 1 zu diesem Übereinkommen über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen einschliesslich der von der Schweiz bei der Unterzeichnung zu Artikel 21 Absatz 1 Buchstaben *b*, *c* und *d* des Übereinkommens und zu Artikel 19 des Protokolls Nr. 1 erklärten Vorbehalte;
2. das Übereinkommen über die Eichung von Binnenschiffen vom 15. Februar 1966;
3. das Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Binnenschiffen vom 15. März 1960.

Art. 2

Der Bundesrat wird ermächtigt, die in Artikel 1 Ziffern 1 und 2 genannten Übereinkommen zu ratifizieren und den Beitritt der Schweiz zu dem in Artikel 1 Ziffer 3 genannten Übereinkommen zu erklären.

¹⁾ BBl 1970 1262

Vorbehalte

der Schweiz anlässlich der Unterzeichnung am 28. Dezember 1965 des Übereinkommens über die Eintragung von Binnenschiffen vom 25. Januar 1965:

1. *gemäss Artikel 21 Abs.1 des Übereinkommens:*

zu Buchstabe b: dass ihre Registerbehörden Auszüge gemäss Artikel 2 Absatz 3 nur Antragstellern erteilen, die ein Interesse glaubhaft machen, einen solchen Auszug zu erhalten;

zu Buchstabe c: dass sie das Übereinkommen nicht auf Binnenschiffe anwendet, die auf den Seen oder den anschliessenden Abschnitten von Wasserläufen verkehren und den nationalen Eisenbahnverwaltungen gehören oder ihren Dienst auf Grund einer Konzession versehen;

zu Buchstabe d: dass sie das Übereinkommen nicht auf Binnenschiffe anwendet, die im Dienst des Staates nur zu andern als Handelszwecken verwendet werden;

2. *gemäss Artikel 19 des Protokolls Nr. 1 über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen:*

dass sie im Falle einer Zwangsvollstreckung in ihrem Hoheitsgebiet die Bestimmungen des Artikels 14 Absatz 2, Buchstabe *b* des Protokolls Nr. 1 nicht anwendet.

*Übersetzung des französischen Originaltextes***Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen**

vom 25. Januar 1965

Artikel 1

- (1) Für die Anwendung dieses Übereinkommens
 - a) bezeichnet der Ausdruck «Registerbehörde» jede Behörde, die ein Register nach Artikel 2 führt;
 - b) stehen den Binnenschiffen gleich: Gleitboote, Fähren sowie schwimmende Bagger, Krane, Elevatoren und alle anderen schwimmenden Anlagen und Geräte ähnlicher Art.
- (2) Es besteht Einverständnis darüber, dass der in diesem Übereinkommen verwendete Ausdruck «Eigentümer» eines Binnenschiffs im Sinne der innerstaatlichen Rechtsordnung der Vertragspartei zu verstehen ist, in deren Register das Schiff eingetragen ist.

Artikel 2

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, Register für die Eintragung von Binnenschiffen zu führen. Diese gemäss der innerstaatlichen Rechtsordnung angelegten Register müssen den Bestimmungen dieses Übereinkommens entsprechen.
- (2) Jede Vertragspartei bestimmt die Voraussetzungen und die Verpflichtung zur Eintragung in ihre Register insoweit, als die Voraussetzungen und die Verpflichtung nicht in diesem Übereinkommen festgelegt sind.
- (3) Jeder, der es verlangt, hat das Recht, sich gegen Zahlung der Kosten beglaubigte Auszüge aus den Registereintragungen sowie aus den bei der Registerbehörde hinterlegten Urkunden ausstellen zu lassen, soweit die Eintragungen zu ihrer Ergänzung auf diese Urkunden verweisen.

Artikel 3

- (1) Eine Vertragspartei darf die Eintragung eines Binnenschiffs in ihre Register nur zulassen, wenn mindestens eine der folgenden Voraussetzungen gegeben ist:
 - a) dass sich der Ort, von dem aus das Schiff gewöhnlich betrieben wird, im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei befindet;

- b) dass der Eigentümer des Schiffs, wenn er eine natürliche Person ist, Staatsangehöriger dieser Vertragspartei ist oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei hat;
- c) dass der Eigentümer des Schiffs, wenn er eine juristische Person oder eine Handelsgesellschaft ist, seinen Sitz oder die Hauptleitung seiner Geschäfte im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei hat;

die unter b) und c) genannten Voraussetzungen werden bei einem im Mit-eigentum stehenden Binnenschiff nur dann als gegeben angesehen, wenn Personen, denen das Schiff mindestens zur Hälfte gehört, diese Voraussetzungen erfüllen.

- (2) Jede Vertragspartei verpflichtet sich vorzuschreiben, dass – vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 4 Absätze 1 und 2 – jedes Binnenschiff in ihre Register eingetragen wird, wenn es die Voraussetzungen für die Eintragung erfüllt, die entsprechend Absatz 1 in ihrer Rechtsordnung vorge-sehen sind. Diese Verpflichtung der Vertragsparteien besteht jedoch weder für Binnenschiffe, die für die Beförderung von Gütern verwendet werden und eine Tragfähigkeit von weniger als 20 Metertonnen haben, noch für andere Binnenschiffe mit einer Wasserverdrängung von weniger als 10 Kubikmetern.
- (3) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, die erforderlichen Massnahmen zu treffen, damit ein Binnenschiff nicht gleichzeitig in mehr als einem ihrer Register eingetragen sein kann. Diese Bestimmung steht jedoch der Einrichtung von Zentralregistern nicht entgegen, in denen die in den örtlichen Regi- stern enthaltenen Eintragungen wiedergegeben sind.

Artikel 4

- (1) Erfüllt ein Binnenschiff die Voraussetzungen, unter denen es nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften in die Register mehrerer Vertragspar- teien eingetragen werden könnte oder eingetragen werden müsste, so darf es nur in ein Register einer einzigen dieser Vertragsparteien eingetragen wer- den; der Eigentümer hat die Wahl, in welchem Staat das Schiff eingetragen werden soll.
- (2) Keine Vertragspartei kann die Eintragung eines Binnenschiffs, das die von ihrer Rechtsordnung für die Eintragung bestimmten Voraussetzungen erfüllt, in ihre Register verlangen, wenn das Schiff in einem Staat eingetragen ist, der nicht Vertragspartei ist, und wenn es in diesem Staat eine der in Arti- kel 3 Absatz 1 vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt.
- (3) Jede Vertragspartei kann jedoch verlangen, dass natürliche Personen, die ihre Staatsangehörigen sind, und juristische Personen oder Handelsges- ellschaften, deren Sitz sich in ihrem Hoheitsgebiet befindet, die Binnens- chiffe, die ihnen zu mehr als der Hälfte gehören, in ein Register dieser Ver- tragspartei eintragen lassen, wenn sie ihren gewöhnlichen Aufenthalt oder --

bei juristischen Personen oder Handelsgesellschaften – die Hauptleitung ihrer Geschäfte im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei haben.

Artikel 5

- (1) Jede Vertragspartei kann die Voraussetzungen festlegen, unter denen ein in ihrem Hoheitsgebiet im Bau befindliches Binnenschiff in ihre Register eingetragen werden kann oder eingetragen werden muss. Artikel 8 ist auf diese Eintragungen nicht anzuwenden.
- (2) Ein im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei im Bau befindliches Binnenschiff kann nur in die Register dieser Vertragspartei eingetragen werden.

Artikel 6

- (1) Die in Artikel 3 Absatz 2 vorgesehene Verpflichtung gilt nicht für Binnenschiffe, die während des Baues nicht gemäss Artikel 5 eingetragen worden sind und die sich nach ihrer Fertigstellung in den Staat begeben, in dem sie eingetragen werden sollen.
- (2) Die in Artikel 3 Absatz 2 vorgesehene Verpflichtung gilt auch nicht für Binnenschiffe, die aus einem Staat kommen, der nicht Vertragspartei ist, und die sich in den Staat begeben, in dem sie eingetragen werden sollen.

Artikel 7

- (1) Alle Eintragungen, die dasselbe Binnenschiff betreffen, müssen in demselben Register enthalten sein.
- (2) Jede Registereintragung ist mit dem Datum zu versehen; das gleiche gilt für eine Eintragung, durch die eine frühere Eintragung geändert oder gelöscht wird.

Artikel 8

- (1) Das Binnenschiff wird auf Antrag des Eigentümers eingetragen; dieser hat die erforderlichen Belege vorzulegen. Der Antrag muss die Angabe enthalten, dass das Binnenschiff nicht anderswo eingetragen ist, oder, falls es schon eingetragen ist, die Registerbehörde bezeichnen, bei der es eingetragen ist; er muss ausserdem jede Registerbehörde bezeichnen, bei der das Schiff gegebenenfalls früher eingetragen war.
- (2) Die Registerbehörde muss im Register jedes Binnenschiff unter einer eigenen Nummer so eintragen, dass diese Nummern eine fortlaufende Reihe bilden.
- (3) Die Registereintragung muss mindestens folgende Angaben enthalten:
 - a) den Namen oder die sonstige Bezeichnung des Binnenschiffs;
 - b) die Gattung des Binnenschiffs, die Baustoffe des Schiffskörpers, das Baujahr und den Bauort; bei Binnenschiffen mit – wenn auch nur hilfswise – maschinellem Antrieb die Art und die Leistung der Maschine;

- c) die Tragfähigkeit in Metertonnen oder die Wasserverdrängung in Kubikmetern laut Eichschein oder, falls ein Eichschein nicht erforderlich ist, nach den gemachten Angaben und der Berechnungsweise der Eichung, die auf Grund dieser Angaben in dem Staat angewendet wird, in dem die Eintragung beantragt wird;
- d) den Namen und die Anschrift oder den Wohnsitz des Eigentümers und bei Miteigentum den Anteil jedes Miteigentümers.

Artikel 9

- (1) Ändern sich die Tatsachen, die gemäss Artikel 8 im Register eingetragen sind, so hat der Eigentümer die Änderung der Eintragung bei der Registerbehörde zu beantragen und die erforderlichen Belege sowie den in Artikel 12 vorgesehenen Schiffsbrief und gegebenenfalls ein davon ausgestelltes Doppel vorzulegen.
- (2) Jedoch kann jede Vertragspartei in ihrer Rechtsordnung vorsehen, dass bei der Übertragung des Eigentums an einem Binnenschiff die Änderung der Eintragung von demjenigen beantragt werden kann oder beantragt werden muss, der das Schiff erwirbt.
- (3) Wenn das Binnenschiff untergeht, zerstört oder endgültig zur Schifffahrt untauglich wird, ist der Eigentümer verpflichtet, bei der Registerbehörde die Eintragung dieser Tatsache in das Register zu beantragen; er muss seinen Antrag begründen sowie den in Artikel 12 vorgesehenen Schiffsbrief und gegebenenfalls ein davon ausgestelltes Doppel vorlegen.

Artikel 10

- (1) Jede Vertragspartei legt die Voraussetzungen fest, unter denen die Löschung der Eintragung eines in ihren Registern eingetragenen Binnenschiffs vorgenommen werden kann oder vorgenommen werden muss.
- (2) Ist jedoch das Binnenschiff Gegenstand von Eintragungen zugunsten Dritter, so darf die Löschung nur vorgenommen werden, wenn keiner der aus diesen Eintragungen Begünstigten sich der Löschung widersetzt.

Artikel 11

- (1) Ein in einem Register einer Vertragspartei eingetragenes Binnenschiff kann in ein Register einer anderen Vertragspartei nur nach folgendem Übertragungsverfahren eingetragen werden:
 - a) Die Registerbehörde, bei welcher der Eigentümer die Neueintragung des Binnenschiffs beantragt, nimmt die beantragten Eintragungen einschliesslich derjenigen zugunsten Dritter vor, vermerkt jedoch im Register, dass die Wirkung dieser Eintragungen vom Eintritt der Bedingung abhängt, dass die bisherige Eintragung des Schiffs gelöscht wird;

- b) die Registerbehörde, in deren Register das Binnenschiff bisher eingetragen war, löscht die Eintragung gegen Vorlegung des Auszugs aus dem Register der neuen Eintragung und stellt eine Löschungsbescheinigung aus, die den Zeitpunkt der Löschung angibt. Ausser in dem in Artikel 10 Absatz 2 vorgesehenen Fall und dem Fall, in dem die Übertragung der Eintragung mit den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit unvereinbar wäre, kann die Registerbehörde die Löschung nur verweigern, wenn das Binnenschiff gemäss Artikel 4 Absatz 3 in ihrem Register oder in einem anderen Register ihres Staates eingetragen sein muss;
- c) gegen Vorlegung der Löschungsbescheinigung löscht die Registerbehörde, welche die Neueintragung vorgenommen hat, in ihrem Register den gemäss Buchstabe a angebrachten Vermerk, trägt den Zeitpunkt der Löschung der bisherigen Eintragung ein und stellt den in Artikel 12 vorgesehenen Schiffsbrief aus.
- (2) Für die Anwendung dieses Artikels sind die Registerbehörden der Vertragsparteien ermächtigt, unmittelbar miteinander zu verkehren. Die Schriftstücke können in der Sprache der Behörde verfasst werden, die sie absendet.

Artikel 12

- (1) Für jedes eingetragene Binnenschiff stellt die Registerbehörde einen Schiffsbrief aus, der die auf Grund von Artikel 8 Absätze 2 und 3 vorgenommenen Registereintragungen wiedergibt. Der Schiffsbrief enthält die Bezeichnung der ausstellenden Behörde und der Vertragspartei, der sie zugehört.
- (2) Werden im Schiffsbrief wiedergegebene Eintragungen gemäss Artikel 9 im Register geändert, so wird auch der Schiffsbrief geändert.
- (3) *Der Schiffsbrief muss auf Verlangen der zuständigen Behörden jederzeit vorgelegt werden können.*
- (4) Hat die Registerbehörde ein Doppel des Schiffsbriefs ausgestellt, so kann es an dessen Stelle verwendet werden. Das Doppel muss als solches bezeichnet und seine Ausstellung auf dem Schiffsbrief vermerkt werden.

Artikel 13

Dieses Übereinkommen ist auf Binnenschiffe, die ausschliesslich der Ausübung der öffentlichen Gewalt dienen, nicht anzuwenden.

Artikel 14

- (1) Jede Vertragspartei trifft die erforderlichen Massnahmen, damit bis zum Ablauf einer Frist von einem Jahre nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen für sie in Kraft tritt,

- a) die vorher vorgenommenen Registereintragungen und die von ihren Registerbehörden vorher ausgestellten Schiffsbriefe mit den Bestimmungen dieses Übereinkommens in Einklang gebracht werden;
 - b) die nach Artikel 3 erforderlichen Neueintragungen und Löschungen durchgeführt sind.
- (2) Schiffsbriefe, die eine Vertragspartei vor Ablauf der nach Absatz 1 für sie geltenden Frist für ein in ihren Registern eingetragenes Binnenschiff ausgestellt hat, gelten vorübergehend bis zum Ablauf dieser Frist als gleichwertig mit den in Artikel 12 vorgesehenen Schiffsbriefen.

Artikel 15

- (1) Jeder Staat kann zu dem Zeitpunkt, an dem er dieses Übereinkommen unterzeichnet oder seine Ratifikations- oder Beitrittsurkunde hinterlegt oder zu jedem späteren Zeitpunkt erklären, dass er das beigefügte Protokoll Nr. 1 über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen annimmt; er kann bei Abgabe dieser Erklärung oder zu jedem späteren Zeitpunkt erklären, dass er auch das beigefügte Protokoll Nr. 2 über die Sicherungsbeschlagnahme und die Zwangsvollstreckung betreffend Binnenschiffe annimmt.
- (2) Das Protokoll Nr. 1 wird im Verhältnis zwischen denjenigen Vertragsparteien als Bestandteil des Übereinkommens angesehen, die auf Grund von Absatz 1 eine Erklärung hinsichtlich dieses Protokolls abgegeben haben; das gleiche gilt für das Protokoll Nr. 2 im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien, die auch eine Erklärung hinsichtlich dieses Protokolls abgegeben haben. Wird jedoch die Erklärung eines Staates abgegeben, nachdem dieser Staat Vertragspartei des Übereinkommens geworden ist, so wird das Protokoll, für das diese Erklärung gilt, im Verhältnis zwischen dieser Vertragspartei und den anderen Vertragsparteien, welche die gleiche Erklärung abgegeben haben, erst nach Ablauf des neunzigsten Tages nach der Notifikation der Erklärung an den Generalsekretär als Bestandteil des Übereinkommens angesehen.
- (3) Jede Vertragspartei, die auf Grund von Absatz 1 eine Erklärung abgegeben hat, kann diese jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete Notifikation zurückziehen; die Rücknahme der Erklärung hinsichtlich des Protokolls Nr. 1 gilt auch als Rücknahme einer hinsichtlich des Protokolls Nr. 2 abgegebenen Erklärung. Protokolle, für die eine Vertragspartei die Rücknahme der Erklärung notifiziert, treten hinsichtlich dieser Vertragspartei zwölf Monate nach dem Tag der Notifikation ausser Kraft.

Artikel 16

- (1) Dieses Übereinkommen steht den Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa sowie den nach Absatz 8 des der Kommission erteilten Auftrags in beratender Eigenschaft zu der Kommission zugelassenen Staaten zur Unterzeichnung oder zum Beitritt offen.

- (2) Die Staaten, die nach Absatz 11 des der Wirtschaftskommission für Europa erteilten Auftrags berechtigt sind, an gewissen Arbeiten der Kommission teilzunehmen, können durch Beitritt Vertragsparteien des Übereinkommens nach seinem Inkrafttreten werden.
- (3) Dieses Übereinkommen liegt bis einschliesslich 31. Dezember 1965 zur Unterzeichnung auf. Nach diesem Tage steht es zum Beitritt offen.
- (4) Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation.
- (5) Die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 17

- (1) Dieses Übereinkommen tritt am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf der in Artikel 16 Absatz 1 bezeichneten Staaten in Kraft.
- (2) Dieses Übereinkommen tritt für jeden Staat, der nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf Staaten ratifiziert oder beitrifft, am neunzigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkundé in Kraft.

Artikel 18

- (1) Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen kündigen.
- (2) Die Kündigung wird zwölf Monate nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 19

Dieses Übereinkommen tritt ausser Kraft, wenn die Zahl der Vertragsparteien auf weniger als zwei sinkt.

Artikel 20

Jede Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder die Anwendung dieses Übereinkommens, die von den Parteien durch Verhandlung oder auf anderem Wege nicht geregelt werden kann, wird auf Antrag einer der beteiligten Vertragsparteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorgelegt.

Artikel 21

- (1) Jeder Staat kann bei Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären,
 - a) dass er sich durch Artikel 20 hinsichtlich der Anrufung des Internationalen Gerichtshofes wegen der Meinungsverschiedenheiten nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber

- jeder Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch Artikel 20 nicht gebunden;
- b) dass seine Registerbehörden Auszüge aus dem Register gemäss Artikel 2 Absatz 3 nur Antragstellern erteilen, die ein Interesse glaubhaft machen, einen solchen Auszug zu erhalten;
 - c) dass er dieses Übereinkommen nicht auf Binnenschiffe anwendet, die auf den Seen oder den anschliessenden Abschnitten von Wasserläufen verkehren und den nationalen Eisenbahnverwaltungen gehören oder ihren Dienst auf Grund einer Konzession versehen;
 - d) dass er dieses Übereinkommen nicht auf Binnenschiffe anwendet, die im Dienste eines Staates nur zu anderen als Handelszwecken verwendet werden.
- (2) Jeder Staat, der gemäss Artikel 15 die Annahme des beigefügten Protokolls Nr. 1 erklärt, kann gleichzeitig zu diesem Protokoll den dort zugelassenen Vorbehalt machen.
 - (3) Mit Ausnahme der in Absatz 1 bezeichneten Vorbehalte ist kein Vorbehalt zu diesem Übereinkommen zulässig. Die Staaten, die eine Erklärung gemäss Artikel 15 abgeben, können zu den diesem Übereinkommen beigefügten Protokollen, deren Annahme sie erklären, keine Vorbehalte ausser dem in Absatz 2 bezeichneten Vorbehalt machen.
 - (4) Jede Vertragspartei, die einen Vorbehalt nach Absatz 1 oder nach Absatz 2 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen zurückziehen.

Artikel 22

- (1) Sobald dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft ist, kann jede Vertragspartei durch Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens verlangen. Der Generalsekretär notifiziert allen Vertragsparteien das ihm übermittelte Verlangen und ersucht sie gleichzeitig, ihm binnen einer Frist von vier Monaten mitzuteilen, ob sie mit der verlangten Einberufung einverstanden oder nicht einverstanden sind; er beruft eine Revisionskonferenz ein, wenn die Zahl der Vertragsparteien, die diese Einberufung verlangt oder ihre Zustimmung zu dieser Einberufung in der Frist von vier Monaten mitgeteilt haben, mindestens ein Viertel aller Vertragsparteien erreicht.
- (2) Wird jedoch unter den in Absatz 1 genannten Voraussetzungen die Einberufung einer Konferenz nur zur Revision der diesem Übereinkommen beigefügten Protokolle oder eines derselben verlangt, so wird diese Konferenz einberufen,
 - wenn die Zahl der Vertragsparteien, welche die Einberufung der Konferenz verlangt oder ihre Zustimmung zu dieser Einberufung in der Frist

von vier Monaten mitgeteilt haben, mindestens die Hälfte sämtlicher Vertragsparteien erreicht, oder

wenn von den durch das betreffende Protokoll gebundenen Vertragsparteien die Zahl jener, welche die Einberufung der Konferenz verlangt oder ihre Zustimmung zu dieser Einberufung in der Frist von vier Monaten mitgeteilt haben, mindestens zwei und mindestens ein Viertel aller durch dieses Protokoll gebundenen Vertragsparteien beträgt.

- (3) Damit ein Änderungsvorschlag zu einem der beigefügten Protokolle als angenommen angesehen wird, genügt es, dass er von allen durch dieses Protokoll gebundenen Vertragsparteien angenommen wird.

Artikel 23

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert den in Artikel 16 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie den Staaten, die auf Grund des Artikels 16 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind,

- a) den Eingang der Erklärungen oder Notifikationen nach Artikel 15 Absätze 1 und 3,
- b) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 16,
- c) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 17 in Kraft tritt,
- d) die Kündigungen nach Artikel 18,
- e) das Ausserkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 19,
- f) den Eingang der Erklärungen und Notifikationen nach Artikel 21 Absätze 1, 2 und 4.

Artikel 24

- (1) Dieses Übereinkommen ist in einer einzigen Urschrift in französischer und russischer Sprache ausgefertigt, wobei beide Texte in gleicher Weise massgebend sind.
- (2) Jeder Staat kann bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen die Übersetzung des Textes des Übereinkommens in eine andere als die französische oder die russische Sprache hinterlegen oder erklären, dass er eine bereits hinterlegte Übersetzung annimmt. Diese Hinterlegung oder Erklärung bedeutet, dass für die Staaten, die den betreffenden Text hinterlegt oder dessen Annahme erklärt haben, dieser Text den Wert einer amtlichen Übersetzung hat, dass aber bei Nichtübereinstimmung dieses Textes mit dem französischen und dem russischen Text die beiden letztgenannten Texte allein massgebend sind. Der Generalsekretär notifiziert allen Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet oder ihre Beitrittsurkunde hinterlegt haben, die hinterlegten Texte und die Staaten, die sie hinterlegt oder ihre Annahme erklärt haben.

Artikel 25

Nach dem 31. Dezember 1965 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der allen in Artikel 16 Absätze 1 und 2 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften übermittelt.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Genf am 25. Januar 1965.

Protokoll Nr.1 über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen*Kapitel I***Allgemeine Bestimmungen**

Artikel 1

Im Sinne dieses Protokolls bedeutet der Ausdruck «Vertragsparteien» die durch dieses Protokoll gebundenen Vertragsparteien des Übereinkommens über die Eintragung von Binnenschiffen.

Artikel 2

Dieses Protokoll ist auf die dinglichen Rechte an jedem Binnenschiff, auch an einem im Bau befindlichen, gestrandeten oder gesunkenen Schiff, anzuwenden, das in einem Register einer Vertragspartei eingetragen ist.

Artikel 3

Die einzigen dinglichen Rechte, die an einem Binnenschiff bestehen können, sind das Eigentum, der Niessbrauch, die Hypothek und das Privileg; es steht jedoch den Vertragsparteien frei, der Sicherungsbeschlagnahme dingliche Wirkung beizulegen.

*Kapitel II***Eigentum, Niessbrauch und Hypotheken**

Artikel 4

- (1) Die Vertragsparteien gewährleisten die Eintragung des Eigentums, des Niessbrauchs und der Hypotheken an einem Binnenschiff in das Register, in dem das Schiff eingetragen ist.
- (2) Als Teil des Eintragsregisters werden Register betrachtet, die getrennt für die Eintragung dinglicher Rechte an den in diesem Register eingetragenen Binnenschiffen geführt werden, vorausgesetzt, dass zwischen diesen Registern und dem Eintragsregister auf die das einzelne Schiff betreffenden Eintragungen verwiesen wird.

Artikel 5

Das Eigentum, der Niessbrauch und die Hypothek, die in einem Register einer Vertragspartei eingetragen sind, werden im Hoheitsgebiet der anderen Vertragsparteien unter den in diesem Kapitel vorgesehenen Voraussetzungen anerkannt.

Artikel 6

Für die Frage des Vorrangs zwischen den in diesem Kapitel behandelten dinglichen Rechten ist die Reihenfolge der Eintragungen entscheidend, die sich aus dem Register ergibt.

Artikel 7

Die Eintragung der Hypothek muss mindestens enthalten:

- a) den Betrag der Hypothek und, wenn die Zinsen zu diesem Betrag hinzukommen, den Zinsfuß;
- b) den Namen und die Anschrift oder den Wohnsitz des Gläubigers;
- c) die Fälligkeitsbedingungen oder eine Verweisung auf die bei der Registerbehörde hinterlegte Urkunde, in der diese Bedingungen festgesetzt sind.

Artikel 8

Ist nach der Rechtsordnung der Vertragspartei, in deren Register eine Hypothek eingetragen ist, der Gläubiger auf Grund einer aus dem Register ersichtlichen Klausel der die Hypothek begründenden Urkunde in den Besitz des Binnenschiffs eingewiesen, so werden die Rechte, die er durch die Besitzeinweisung im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei erlangt, im Hoheitsgebiet aller anderen Vertragsparteien als eine Wirkung der Hypothek anerkannt, sofern die Besitzeinweisung im Register eingetragen ist.

Artikel 9

- (1) Die Hypothek erstreckt sich auf Sachen, die ihrer Zweckbestimmung nach dauernd auf dem Binnenschiff verbleiben sollen und dem Eigentümer des Schiffs gehören; die Rechtsordnung des Eintragungsstaates kann jedoch abweichende Vereinbarungen zwischen den Parteien zulassen.
- (2) Erstreckt sich die Hypothek nach der Rechtsordnung des Eintragungsstaates des Binnenschiffs auf die Frachtforderungen oder auf Entschädigungen, die auf einem Vertrag über die Versicherung des Schiffs gegen die Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung beruhen, so wird sie im Sinne von Artikel 5 als auf diese Frachtforderungen oder Entschädigungen erstreckt anerkannt.
- (3) Die Anerkennung der Hypothek im Sinne von Artikel 5 erstreckt sich ausser auf das Binnenschiff auf keine anderen Gegenstände als die in den Absätzen 1 und 2 bezeichneten.

Artikel 10

Für die in diesem Kapitel behandelten dinglichen Rechte gilt die Rechtsordnung des Eintragungsstaates, soweit nicht dieses Protokoll eigene Bestimmungen enthält und soweit es sich nicht um den Übergang des Eigentums oder das Erlöschen anderer dinglicher Rechte auf Grund einer Zwangsvollstreckung handelt.

Kapitel III

Privilegien

Artikel 11

Die folgenden Forderungen geniessen an dem Binnenschiff ein Privileg, das den Hypotheken im Range vorgeht:

- a) im Falle der Beschlagnahme die Kosten der Instandhaltung seit der Beschlagnahme einschliesslich der für die Instandhaltung des Schiffs unerlässlichen Ausbesserungskosten;
- b) die Forderungen aus Dienstverträgen des Kapitäns und der übrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung, wobei die Forderungen auf Gehälter, Löhne oder Vergütungen nur bis zur Höhe des Betrags privilegiert sind, der einem Zeitraum von sechs Monaten entspricht;
- c) die Forderungen aus Hilfeleistung oder Bergung sowie die Beiträge des Schiffs zur Grossen Haverei.

Artikel 12

- (1) Jede Vertragspartei kann in ihrer Rechtsordnung vorsehen, dass im Falle der Zwangsversteigerung eines Binnenschiffs die Gerichtskosten, die durch das Zwangsversteigerungsverfahren entstanden sind, dem Versteigerungserlös vor dessen Verteilung an die Gläubiger, auch wenn diese privilegiert oder Hypothekengläubiger sind, entnommen werden; sie kann in diese Gerichtskosten die Verwahrungskosten und die Kosten der Verteilung des Versteigerungserlöses, aber nicht die Kosten des Verfahrens zur Erlangung des vollstreckbaren Titels einbeziehen.
- (2) Jede Vertragspartei kann in ihrer Rechtsordnung vorsehen, dass im Falle des Verkaufs eines gestrandeten, manövrierungsfähigen oder gesunkenen Binnenschiffs, das die Behörden im öffentlichen Interesse haben wegschaffen lassen, die Kosten der Wegschaffung im Range vor den Rechten der Gläubiger, auch wenn diese privilegiert oder Hypothekengläubiger sind, dem Verkaufserlös entnommen werden.

Artikel 13

Jede Vertragspartei kann in ihrer Rechtsordnung vorsehen, dass andere als die in Artikel 11 aufgezählten Forderungen an den Binnenschiffen ein Privileg geniessen, das den Hypotheken im Range vorgeht, jedoch

- a) geniessen an einem Schiff, das in einem ihrer Register eingetragen ist, diese Forderungen im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei nur dann ein Privileg, das den Hypotheken im Range vorgeht, wenn sie ein solches Privileg auch nach der Rechtsordnung dieser anderen Vertragspartei geniessen.
- b) geniessen an einem Schiff, das in einem Register einer anderen Vertragspartei eingetragen ist, diese Forderungen in ihrem Hoheitsgebiet nur dann ein Privileg, das den Hypotheken im Range vorgeht, wenn sie ein solches Privileg auch nach der Rechtsordnung dieser anderen Vertragspartei geniessen.

Artikel 14

- (1) Geniesst nach Artikel 11 eine Forderung ein Privileg, so geniessen die Zinsen dieser Forderung und die Kosten des Verfahrens zur Erlangung eines vollstreckbaren Titels dasselbe Privileg.
- (2) Die in Artikel 11 aufgezählten Privilegien erstrecken sich
 - a) auf alle Sachen, die ihrer Zweckbestimmung nach dauernd auf dem Binnenschiff verbleiben sollen und dem Eigentümer des Schiffs gehören;
 - b) auf die Ersatzansprüche für den Verlust des Binnenschiffs oder für die dem Schiff zugefügten, noch nicht behobenen Sachschäden einschliesslich des einem solchen Schaden entsprechenden Teils der Ansprüche aus Hilfeleistung, Bergung oder Hebung des Schiffs sowie der Vergütungsansprüche aus Grosser Haverei; dies gilt auch nach Übertragung oder Verpfändung der bezeichneten Ansprüche; zu diesen Ansprüchen gehören jedoch nicht Entschädigungsansprüche, die auf einem Vertrag über die Versicherung des Schiffs gegen die Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung beruhen.
- (3) Jede Vertragspartei kann in ihrer Rechtsordnung vorsehen, dass bei einer in ihrem Hoheitsgebiet durchgeführten Zwangsversteigerung die in Artikel 11 aufgezählten Privilegien sich auf die Frachtforderungen erstrecken.

Artikel 15

- (1) Die in Artikel 11 aufgezählten privilegierten Forderungen gehen den in Artikel 13 genannten Forderungen im Range vor.
- (2) Der Rang zwischen den in Artikel 11 aufgezählten privilegierten Forderungen bestimmt sich nach der Reihenfolge der Aufzählung; zwischen den in Artikel 11 Buchstabe c angeführten Forderungen bestimmt er sich jedoch nach der umgekehrten Reihenfolge der Zeitpunkte, zu denen sie entstanden sind; reicht der zu verteilende Erlös nicht aus, so wird er unter die gleichrangigen Gläubiger nach dem Verhältnis ihrer Forderungen aufgeteilt.

Artikel 16

Die in Artikel 11 aufgezählten Forderungen sind auch dann privilegiert, wenn sie entstanden sind, während das Binnenschiff durch eine andere Person als den Eigentümer betrieben worden ist; dies gilt nicht, wenn das Binnenschiff dem Eigentümer durch eine unerlaubte Handlung entzogen worden und ausserdem der Gläubiger nicht in gutem Glauben gewesen ist.

Artikel 17

- (1) Die in Artikel 11 aufgezählten Privilegien erlöschen mit Ablauf eines Jahres, wenn der privilegierte Gläubiger sein Privileg nicht gerichtlich geltendgemacht hat. Die Frist beginnt mit dem Tag, an dem die Forderung fällig wird. Für die Forderungen aus Hilfeleistung oder Bergung beginnt sie jedoch mit dem Tag, an dem diese Massnahmen abgeschlossen sind.
- (2) Das Privileg erlischt mit der Forderung.

Artikel 18

Nach der Rechtsordnung des Eintragungsstaates werden beurteilt

- a) die Voraussetzungen sowie die Art und Weise des etwaigen Erlöschens der in Artikel 11 aufgezählten Privilegien im Falle eines freiwilligen Verkaufs des Binnenschiffs;
- b) die Frage, auf welche Gegenstände sich die in Artikel 13 bezeichneten Privilegien erstrecken, sowie der Rang und das Erlöschen dieser Privilegien;
- c) alle anderen nicht durch das Protokoll geregelten Fragen, welche die in Artikel 11 oder in Artikel 13 bezeichneten Privilegien betreffen.

Kapitel IV

Vorbehalte

Artikel 19

Jeder Staat kann auf Grund von Artikel 21 Absatz 2 des Übereinkommens erklären, dass er bei einer in seinem Hoheitsgebiet durchgeführten Zwangsvollstreckung Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe *b* dieses Protokolls nicht anwenden wird.

Übersetzung des französischen Originaltextes

Übereinkommen über die Eichung von Binnenschiffen

vom 15. Februar 1966

Artikel 1

Dieses Übereinkommen enthält in seiner Anlage Bestimmungen über den Zweck und die technischen Einzelheiten der Eichung von Binnenschiffen sowie von anderen Schiffen, die auf Binnenwasserstrassen verkehren. Diese Anlage enthält auch das Muster des Eichscheins, der für jedes nach Massgabe des Übereinkommens geeichte Schiff auszustellen ist.

Artikel 2

- (1) Sobald dieses Übereinkommen im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei anwendbar wird, setzt sie Vorschriften zur Durchführung des Übereinkommens und seiner Anlage in Kraft.
- (2) Jede Vertragspartei teilt jeder anderen Vertragspartei auf Verlangen die Vorschriften mit, die sie nach Absatz 1 in Kraft gesetzt hat.
- (3) Jede Vertragspartei bestimmt in ihrem Hoheitsgebiet zwecks Anwendung dieses Übereinkommens die Stelle, Stellen oder Organe, die mit der Ausstellung der Eichscheine beauftragt sind; sie werden im folgenden als «Schiffseichämter» bezeichnet. Jedes Schiffseichamt wird durch Buchstaben oder durch Nummern und Buchstaben gekennzeichnet, wobei der oder die letzten Buchstaben die Kennbuchstaben der Vertragspartei sind, in deren Hoheitsgebiet sich das Amt befindet.

Artikel 3

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, in ihrem Hoheitsgebiet die in Artikel 1 genannten Schiffe auf Ersuchen des Schiffseigners oder seines Vertreters eichen oder naheichen zu lassen.

Artikel 4

- (1) Die Geltungsdauer eines Eichscheines beträgt höchstens fünfzehn Jahre; auf jedem Eichschein ist der Tag anzugeben, an dem er ungültig wird.

- (2) Ungeachtet der auf dem Eichschein angegebenen Geltungsdauer wird dieser ungültig, wenn das Schiff solche Änderungen (Reparaturen, Umbauten, bleibende Formänderungen) erfährt, dass die Angaben des Eichscheins über die Wasserverdrängungen für gegebene Eintauchungen oder über die grösste Tragfähigkeit nicht mehr zutreffen.

Artikel 5

Vorbehaltlich des Artikels 15 Absatz 2 kann jedes Schiffseichamt im Rahmen der Anweisungen der Vertragspartei, der es untersteht, die Gültigkeit eines Eichscheins verlängern, wenn nach Überprüfung und einer allenfalls für zweckmässig gehaltenen Einsichtnahme in die der Ausstellung des Eichscheins zugrunde liegende Schiffseichakte festgestellt wird, dass die Angaben des Eichscheins gültig bleiben. Die Geltungsdauer der Verlängerung beträgt höchstens zehn Jahre für Schiffe, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, und fünfzehn Jahre für andere Schiffe.

Artikel 6

- (1) Im Rahmen ihrer Gültigkeit im Sinne der Artikel 4 und 5 werden Eichscheine, die von einem Schiffseichamt einer Vertragspartei auf Grund von Vorschriften ausgestellt sind, die diesem Übereinkommen entsprechen, von den Behörden der anderen Vertragsparteien als denjenigen Eichscheinen gleichwertig anerkannt, welche diese Parteien auf Grund ihrer eigenen dem Übereinkommen entsprechenden Vorschriften ausstellen.
- (2) Absatz 1 hindert eine Vertragspartei nicht, Angaben von Eichscheinen, die von Schiffseichämtern einer anderen Vertragspartei ausgestellt sind, auf eigene Kosten nachprüfen zu lassen; diese Nachprüfung ist jedoch so durchzuführen, dass die Behinderung des Schiffsbetriebs auf das unvermeidliche Mass beschränkt wird. Stellt die Vertragspartei, welche die Nachprüfung durchführen lässt, die Unrichtigkeit von Angaben des Eichscheins fest, so teilt sie dies der Vertragspartei des Schiffseichamts mit, das den Eichschein ausgestellt hat; Absatz 1 findet auf diese Angaben keine Anwendung.

Artikel 7

- (1) Im Falle der Nacheichung eines Schiffes zieht das Schiffseichamt, das den neuen Eichschein ausstellt, den alten Eichschein ein.
- (2) Stellt ein Schiffseichamt einer Vertragspartei einen Eichschein für ein Schiff aus, dessen vorheriger Eichschein von einem Schiffseichamt einer anderen Vertragspartei ausgestellt worden war, so teilt die erstgenannte Vertragspartei dies der zweiten Vertragspartei mit und schickt ihr den eingezogenen Eichschein nach Artikel 11 der Anlage dieses Übereinkommens zurück.
- (3) Jede Vertragspartei trifft die erforderlichen Massnahmen, damit in Fällen, in denen in ihrem Hoheitsgebiet ein Schiff, dessen Eichschein von einem Schiffseichamt einer anderen Vertragspartei ausgestellt worden ist, zerstört,

abgewrackt oder endgültig fahruntüchtig wird, das Schiffseichamt, das den Eichschein ausgestellt hatte, benachrichtigt und ihm nach Möglichkeit der Eichschein zurückgeschickt wird.

Artikel 8

- (1) Jede Vertragspartei teilt den anderen Vertragsparteien Bezeichnung und Anschrift ihrer für Angelegenheiten der Schiffseichung zuständigen Zentralstelle oder -stellen mit.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Zentralstellen teilen sich gegenseitig das Verzeichnis der Schiffseichämter ihres Zuständigkeitsbereichs sowie die diesen Ämtern nach Artikel 2 Absatz 3 zugewiesenen Kennbuchstaben oder -nummern mit; sie teilen sich ferner Änderungen dieser Verzeichnisse und dieser Buchstaben oder Nummern mit.
- (3) Die zuständigen Zentralstellen der Vertragsparteien sind ermächtigt, zwecks Anwendung des Artikels 2 Absatz 2 dieses Übereinkommens, des vorliegenden Artikels und der Artikel 10 und 11 der Anlage des Übereinkommens unmittelbar miteinander in Verbindung zu treten.
- (4) Die Schiffseichämter der Vertragsparteien sind ferner ermächtigt, zwecks Anwendung des vorliegenden Artikels und der Artikel 10 und 11 der Anlage dieses Übereinkommens sowie zwecks Einholung dringender Auskünfte unmittelbar miteinander in Verbindung zu treten.

Artikel 9

Eichscheine, die in einem Staat gültig sind, in dem dieses Übereinkommen in Kraft gesetzt wird, gelten als Eichscheine nach dem Übereinkommen, sofern das Schiff nicht solche Änderungen erfahren hat, dass die Angaben des Eichscheins über die Wasserverdrängungen des Schiffes nach Massgabe der Eintauchungen oder über die grösste Tragfähigkeit nicht mehr zutreffen. Die Geltungsdauer dieser Eichscheine ist die darin vorgesehene; sie darf jedoch zehn Jahre – vom Inkrafttreten des Übereinkommens in dem betreffenden Staat an gerechnet – nicht überschreiten. Diese Eichscheine dürfen nicht auf Grund des Artikels 5 verlängert werden; jedoch kann ein Eichschein nach Massgabe des Übereinkommens gegen Abgabe des alten Eichscheins ohne Nacheichung ausgestellt werden, wenn die in Artikel 5 für eine Verlängerung vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind.

Artikel 10

- (1) Dieses Übereinkommen liegt für die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa sowie für die nach Absatz 8 der Satzung der Kommission in beratender Eigenschaft in die Kommission aufgenommenen Staaten zur Unterzeichnung oder zum Beitritt auf.
- (2) Dieses Übereinkommen liegt bis zum 15. November 1966 zur Unterzeichnung auf. Danach liegt es zum Beitritt auf.

- (3) Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation.
- (4) Die Ratifikation oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.
- (5) Bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde notifiziert jeder Staat dem Generalsekretär den oder die Kennbuchstaben, die er für die Anwendung des Artikels 2 Absatz 3 gewählt hat; durch eine weitere Notifikation an den Generalsekretär kann er seine Wahl später ändern. Falls der oder die von einem Staat notifizierten Buchstaben bereits von einem anderen Staat notifiziert worden sind, gibt der Generalsekretär bekannt, dass die Notifikation nicht angenommen werden kann. Eine Änderung des oder der früher gewählten Buchstaben wird drei Monate nach dem Tag wirksam, an dem sie dem Generalsekretär notifiziert wurde.
- (6) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, dass das Übereinkommen nur auf einen Teil seines Hoheitsgebietes Anwendung findet. Jeder Staat, der erklärt hat, dass das Übereinkommen nur auf einen Teil seines Hoheitsgebiets Anwendung findet, kann jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete Notifikation erklären, dass das Übereinkommen auf das gesamte oder einen Teil des übrigen Hoheitsgebiets Anwendung findet; diese Notifikation wird zwölf Monate nach ihrem Eingang beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 11

- (1) Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach Interlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf der in Artikel 10 Absatz 1 bezeichneten Staaten in Kraft.
- (2) Dieses Übereinkommen tritt für jeden Staat, der es nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf Staaten ratifiziert oder ihm beiträgt, zwölf Monate nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel 12

- (1) Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation kündigen. Diese Kündigung kann für das gesamte Hoheitsgebiet der Vertragspartei oder nur für einen Teil desselben gelten.
- (2) Die Kündigung wird zwölf Monate nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 13

Dieses Übereinkommen tritt ausser Kraft, wenn zu irgendeiner Zeit nach seinem Inkrafttreten die Zahl der Vertragsparteien während zwölf aufeinanderfolgender Monate weniger als fünf beträgt.

Artikel 14

Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, welche die Parteien nicht durch Verhandlungen oder auf anderem Wege beilegen können, kann auf Antrag einer der beteiligten Vertragsparteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung unterbreitet werden.

Artikel 15

- (1) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, dass er sich in bezug auf die Anrufung des Internationalen Gerichtshofs wegen Streitigkeiten durch Artikel 14 nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber einer Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch Artikel 14 nicht gebunden.
- (2) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, dass die von seinen Schiffseichämtern ausgestellten Eichscheine für Schiffe, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, nicht verlängert werden dürfen oder dass die Verlängerung nur von dem Schiffseichamt, das die Eichscheine ausgestellt hat, oder nur von einem seiner Schiffseichämter vorgenommen werden darf. Die anderen Vertragsparteien sind sodann verpflichtet, die Gültigkeit der betreffenden Eichscheine nicht zu verlängern.
- (3) Jede Vertragspartei, die einen Vorbehalt nach den Absätzen 1 und 2 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation zurückziehen.
- (4) Mit Ausnahme der in den Absätzen 1 und 2 bezeichneten Vorbehalte ist kein Vorbehalt zu diesem Übereinkommen zulässig.

Artikel 16

- (1) Nachdem dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft gewesen ist, kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens beantragen. Der Generalsekretär notifiziert diesen Antrag allen Vertragsparteien und beruft eine Revisionskonferenz ein, wenn binnen vier Monaten nach der von ihm vorgenommenen Notifizierung mindestens ein Viertel der Vertragsparteien ihm ihre Zustimmung zu diesem Antrag mitteilt.
- (2) Wird eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen, so teilt der Generalsekretär dies allen Vertragsparteien mit und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, die sie durch die Konferenz prüfen zu lassen wünschen. Der Generalsekretär übermittelt allen Vertragsparteien mindestens drei Monate vor Eröffnung der Konferenz deren vorläufige Tagesordnung sowie den Wortlaut der Vorschläge.

- (3) Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 10 Absatz 1 bezeichneten Staaten ein.

Artikel 17

- (1) Jede Vertragspartei kann eine oder mehrere Änderungen der Anlage dieses Übereinkommens oder ihrer Anhänge vorschlagen. Der Wortlaut jedes Änderungsvorschlags wird dem Generalsekretär der Vereinten Nationen mitgeteilt; dieser übermittelt ihn allen Vertragsparteien und bringt ihn den anderen in Artikel 10 Absatz 1 bezeichneten Staaten zur Kenntnis.
- (2) Binnen sechs Monaten nach der Übermittlung des Änderungsvorschlags durch den Generalsekretär kann jede Vertragspartei diesem mitteilen,
- a. dass sie gegen die vorgeschlagene Änderung Einspruch erhebt oder
 - b. dass sie den Vorschlag zwar anzunehmen beabsichtigt, die für die Annahme erforderlichen Voraussetzungen in ihrem Staat jedoch noch nicht erfüllt sind.
- (3) Solange eine Vertragspartei, die eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe *b* gemacht hat, dem Generalsekretär die Annahme nicht notifiziert hat, kann sie noch binnen neun Monaten nach Ablauf der für die Mitteilung vorgesehene Frist von sechs Monaten gegen den Änderungsvorschlag Einspruch erheben.
- (4) Wird gegen die vorgeschlagene Änderung nach den Absätzen 2 und 3 Einspruch erhoben, so gilt sie als nicht angenommen und bleibt ohne Wirkung.
- (5) Ist gegen die vorgeschlagene Änderung kein Einspruch nach den Absätzen 2 und 3 erhoben worden, so gilt sie als angenommen und tritt zum folgenden Zeitpunkt in Kraft:
- a. wenn keine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe *b* gemacht hat, mit Ablauf der in Absatz 2 genannten Frist von sechs Monaten;
 - b. wenn mindestens eine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe *b* gemacht hat, zu dem früheren der beiden folgenden Zeitpunkte:
 - an dem Tag, an dem alle Vertragsparteien, die eine solche Mitteilung gemacht haben, dem Generalsekretär ihre Annahme des Änderungsvorschlags notifiziert haben, jedoch frühestens am Tag des Ablaufs der in Absatz 2 genannten Frist von sechs Monaten, wenn alle Annahmeerklärungen vor diesem Tag notifiziert worden sind;
 - an dem Tag des Ablaufs der in Absatz 3 genannten Frist von neun Monaten.
- (6) Der Generalsekretär notifiziert so bald wie möglich allen Vertragsparteien, ob gegen den Änderungsvorschlag nach Absatz 2 Buchstabe *a*

Einspruch erhoben worden ist und ob eine oder mehrere Vertragsparteien nach Absatz 2 Buchstabe *b* eine Mitteilung an ihn gerichtet haben. Haben eine oder mehrere Vertragsparteien eine solche Mitteilung gemacht, so notifiziert er später allen Vertragsparteien, ob die Vertragspartei oder Vertragsparteien, welche die Mitteilung gemacht haben, Einspruch gegen den Änderungsvorschlag erheben oder ihn annehmen.

- (7) Die Anlage dieses Übereinkommens und ihre Anhänge können unabhängig von dem in den Absätzen 1 bis 6 vorgesehenen Änderungsverfahren durch Vereinbarung zwischen den zuständigen Verwaltungen aller Vertragsparteien geändert werden, jedoch unter der Voraussetzung, dass eine Vereinbarung über die Änderung des Anhangs 1 vorsieht, dass Eichscheine, die vor dem Inkrafttreten der Änderung entsprechend dem früheren Wortlaut des Anhangs 1 ausgestellt wurden, während einer Übergangszeit gültig bleiben. Der Generalsekretär bestimmt den Zeitpunkt, zu dem die Änderung in Kraft tritt.

Artikel 18

Ausser den in den Artikeln 16 und 17 und in Artikel 21 Absatz 2 vorgesehenen Notifikationen notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 10 Absatz 1 bezeichneten Staaten

- a. die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 10 sowie den oder die nach Artikel 10 Absatz 5 notifizierten Kennbuchstaben oder Gruppen von Kennbuchstaben und die nach Absatz 6 des genannten Artikels abgegebenen Erklärungen;
- b. die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 11 in Kraft tritt;
- c. die Kündigungen nach Artikel 12;
- d. das Ausserkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 13;
- e. den Eingang der Erklärungen und Notifikationen nach Artikel 15 Absätze 1, 2 und 3.

Artikel 19

Bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde hat jeder Vertragsstaat des am 27. November 1925 in Paris unterzeichneten Übereinkommens über die Eichung der Binnenschiffe dieses zu kündigen. Wurden jedoch bis zu diesem Zeitpunkt weniger als fünf Ratifikations- oder Beitrittsurkunden hinterlegt, so kann der betreffende Staat, wenn er es wünscht, den Generalsekretär der Vereinten Nationen bitten, als amtlichen Zeitpunkt seiner Kündigung den Tag anzusehen, an dem die fünfte Ratifikations- oder Beitrittsurkunde hinterlegt wird.

Artikel 20

Das Unterzeichnungsprotokoll dieses Übereinkommens hat die gleiche Rechtskraft, Gültigkeit und Geltungsdauer wie das Übereinkommen selbst, als dessen Bestandteil es gilt.

Artikel 21

- (1) Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in französischer und russischer Sprache ausgefertigt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.
- (2) Eine Übersetzung des Wortlauts dieses Übereinkommens in eine andere Sprache als die französische oder russische kann beim Generalsekretär der Vereinten Nationen gemeinsam von Staaten hinterlegt werden, die ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunden hinterlegen oder bereits hinterlegt haben. Ein anderer Staat kann bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde oder zu einem späteren Zeitpunkt erklären, dass er eine bereits hinterlegte Übersetzung annimmt. Für Staaten, die eine Übersetzung hinterlegt oder erklärt haben, dass sie sie annehmen, hat die Übersetzung den Wert einer amtlichen Übersetzung, jedoch sind bei Abweichungen allein der französische und der russische Wortlaut verbindlich. Der Generalsekretär unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet oder ihre Beitrittsurkunde hinterlegt haben, von den hinterlegten Übersetzungen und den Namen der Staaten, die sie hinterlegt oder ihre Annahme erklärt haben.

Artikel 22

Nach dem 15. November 1966 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt; dieser übermittelt allen in Artikel 10 Absatz 1 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Genf am 15. Februar 1966.

Anlage

Artikel 1

- (1) Die Eichung besteht darin, die von einem Schiff nach Massgabe seiner Eintauchung verdrängte Wassermenge festzustellen.
- (2) Die Eichung eines Schiffes bezweckt, seine höchstzulässige Wasserverdrängung sowie gegebenenfalls seine Wasserverdrängungen bei bestimmten Schwimmebenen festzustellen. Die Eichung von Schiffen, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, kann auch bezwecken, die Feststellung des Gewichts der Ladung entsprechend der Eintauchung zu ermöglichen.

Artikel 2

Jedes Schiffseichamt trägt jeden von ihm ausgestellten Eichschein mit eigener Nummer in ein besonderes Register ein, wobei die Nummern eine laufende Folge bilden; es trägt in dieses Register das Ausstellungsdatum des Eichscheins sowie Namen und Devise des Schiffes und andere Angaben ein, die seine Identifizierung ermöglichen.

Artikel 3

Die Eichscheine müssen dem in Anhang 1 dieser Anlage wiedergegebenen Muster entsprechen. Die Vertragsparteien brauchen in die von ihnen ausgestellten Eichscheine Rubriken nicht aufzunehmen, die in diesem Muster als wahlweise einzusetzend angegeben sind. Unter dem Vorbehalt, dass eine Vertragspartei die Numerierung und die Reihenfolge des Musters für alle Rubriken desselben beibehält, die auf den von ihr ausgestellten Eichscheinen enthalten sind, kann sie auf diesen Eichscheinen zusätzliche Rubriken hinzusetzen oder vorschreiben, dass ergänzende Einzelangaben in die vom Muster übernommenen Rubriken eingetragen werden. Die Eichscheine brauchen nur in der Landessprache oder in einer der Landessprachen des Ausstellungsstaats gedruckt und abgefasst zu sein.

Artikel 4

- (1) Bei der Eichung eines Schiffes werden die Masse an dem Schiff selbst genommen. Der auszumessende Teil des Schiffes ist der Teil, der sich zwischen der Schwimmebene – die der grössten Eintauchung entspricht, bei der das Schiff fahren kann – und entweder der in Artikel 7 Absatz 1 bestimmten Leerebene oder der waagrechten Ebene befindet, die durch den tiefsten Punkt des Schiffsrumpfes verläuft.

- (2) Die Längen- und Breitenmasse werden in Zentimetern, die Höhenmasse in Millimetern ermittelt.
- (3) Der auszumessende Teil des Schiffes wird durch waagrechte Ebenen oder durch Ebenen, welche durch die die Schnittlinie der in Absatz 1 genannten Ebenen bildende Gerade verlaufen, in Eichschichten geteilt. Die Dicke der Eichschichten wird so gewählt, dass unter Berücksichtigung der Formen des Schiffsrumpfes die Berechnung der Rauminhalte mit ausreichender Genauigkeit erfolgen kann; der Abstand zwischen waagrechten Ebenen oder die mittlere Dicke der Eichschichten zwischen sich schneidenden Ebenen ist für die Berechnung der Rauminhalte in den geformten Teilen konstant und grundsätzlich gleich 10 cm.
- (4) Den Rauminhalt einer durch waagrechte Ebenen begrenzten Eichschicht erhält man durch Multiplikation ihrer Dicke mit der halben Summe der Flächeninhalte der sie begrenzenden oberen und unteren Schnittebenen. Den Rauminhalt einer durch sich schneidende Ebenen begrenzten Eichschicht erhält man auf die gleiche Weise, wobei als mittlere Dicke die zwischen der oberen und unteren Ebene gemessene Länge der Senkrechten genommen wird, die durch den Schwerpunkt der Fläche der mittleren Schnittebene der Eichschicht verläuft; zur Vereinfachung kann man jedoch für alle Eichschichten die Längen an der Senkrechten messen, die durch einen gemittelten Schwerpunkt verläuft.
- (5) Für die Berechnung des Flächeninhalts jeder Schnittfläche teilt man diese Fläche durch Ordinaten rechtwinklig zur Längsachse des Schiffes in Abschnitte gleicher Länge; ihre Anzahl beträgt in dem mittleren, im allgemeinen annähernd rechteckigen Teil sowie in jedem der Endstücke im Vor- und Hinterschiff mindestens vier; der Flächeninhalt der über die Endstücke im Vor- und Hinterschiff hinausragenden Teile wird gegebenenfalls gesondert berechnet.
- (6) Für die Berechnung der von Kurven begrenzten Flächen ist die Simpsonregel anzuwenden; jedoch können die Kurven an den über die Endstücke im Vor- und Hinterschiff hinausragenden Teilen bekannten Kurven, wie der Ellipse, der Parabel usw., gleichgestellt werden.
- (7) Ist die Abweichung der Flächeninhalte hinreichend gleichmässig, so kann man sich auf die Berechnung einer Anzahl von Flächeninhalten beschränken, die zum Aufzeichnen einer Kurve für die Abweichungen der Flächeninhalte der Schnittflächen oder einiger ihrer Abschnitte in Abhängigkeit von der Höhe dieser Ebenen ausreichen, und die anderen Flächeninhalte durch Ablesung an dieser Kurve ermitteln.
- (8) Teilt man den Rauminhalt einer Eichschicht durch ihre mittlere Dicke in Zentimetern, so erhält man die Wasserverdrängung des Schiffes für jeden Zentimeter der mittleren Eintauchung dieser Eichschicht.
- (9) Für Schiffe, nach deren Zweckbestimmung keinesfalls die Eintauchungsunterschiede für die Feststellung des Gewichts ihrer Ladung herangezogen wer-

den, brauchen auf ausdrückliches Ersuchen desjenigen, der die Eichung beantragt hat, die in der Rubrik 33 des Eichscheins enthaltenen Tabellen nicht ausgefüllt zu werden.

Artikel 5

Bei Schiffen, die nicht zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, beschränkt man sich, anstatt die Eichung nach Artikel 4 vorzunehmen, auf die Berechnung der Wasserverdrängung in der Schwimmebene der grössten Eintauchung und in der Leerebene oder in nur einer dieser Ebenen. Für diese Berechnung

- stützt man sich entweder auf geometrische Angaben, die am Schiff selbst oder aus den Ausführungsplänen ermittelt werden,
- oder man nimmt als üblichen Wert der Wasserverdrängung das Produkt aus dem Völligkeitsgrad und den folgenden drei Massen des Schiffsrumpfes:
 - a. der Wasserlinienlänge in der Schwimmebene;
 - b. der grössten Breite in der Schwimmebene;
 - c. der mittleren Eintauchtiefe auf halber Wasserlinienlänge der Schwimmebene nach Buchstabe a bis zur Unterkante des Schiffsrumpfes;

hierbei werden diese Masse ohne Berücksichtigung irgendwelcher Vorsprünge des Rumpfes am Schiff selbst oder aus den Ausführungsplänen ermittelt, wobei der angenommene Wert für den Völligkeitsgrad der für die betreffende Schiffsgattung allgemein gebräuchliche Wert ist; für alle schlanken Schiffe (Fahrgastschiffe, Schlepper usw.) wird dieser Wert in Ermangelung anderer Berechnungsunterlagen gleich 0,7 genommen.

Artikel 6

- (1) An den Seiten des Schiffes sind paarweise Eichmarken anzubringen; sie müssen gut sichtbar und zur vertikalen Ebene durch die Längsachse des Schiffes symmetrisch angeordnet sein. Jede Marke wird dargestellt durch einen waagrechten Strich von mindestens 30 cm Länge, der in der Ebene der Eintauchung liegt, bis zu der das Schiff geeicht wurde, und durch einen senkrechten Strich von mindestens 20 cm Länge, der von der Mitte des waagrechten Striches nach unten abgesetzt ist; die Eichmarke kann auch zusätzliche Striche enthalten, die mit dem waagrechten Strich ein Rechteck bilden, bei dem dieser Strich die Unterseite darstellt. Die Striche werden eingemeisselt oder eingeschlagen.
- (2) Die durch die senkrechten Striche der Eichmarken verlaufenden Ebenen müssen annähernd gleich weit voneinander entfernt und annähernd symmetrisch zu dem in Artikel 4 Absatz 4 genannten gemittelten Schwerpunkt verteilt sein. Der Abstand zwischen diesen Ebenen muss bei einem Schiff mit n Markenpaaren etwa $1/n$ der Länge des Schiffes betragen.

- (3) Jedes Schiff hat mindestens drei Eichmarkenpaare.

Jedoch

- a. genügt bei Schiffen, die nicht zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, ein Markenpaar;
 - b. kann bei Schiffen, deren Rumpf weniger als 40 m lang ist, gestattet werden, dass nur zwei Markenpaare angebracht werden.
- (4) Anstelle der in Absatz 1 vorgeschriebenen Form können die Eichmarken aus einer fest angebrachten Platte von mindestens 30 cm Länge und 4 cm Höhe bestehen, deren unterer Rand der Eintauchung entspricht, bis zu der das Schiff geeicht wurde, und deren Mitte durch einen senkrechten Strich bezeichnet ist.
- (5) Auf Platten, die Eichmarken darstellen, oder bei anderen Eichmarken wird ein aus folgenden Angaben bestehendes Eichzeichen deutlich eingemeißelt oder eingeschlagen:
- a. Kennbuchstaben oder Kennnummern des Schiffseichamts, das den Eichschein ausstellt,
 - b. Nummer des Eichscheins.

Jede Vertragspartei kann jedoch für die in ihrem Hoheitsgebiet geeichten Schiffe vorschreiben, dass dieses Zeichen nur auf einem einzigen Eichmarkenpaar anzubringen ist.

- (6) Das Eichzeichen wird ebenfalls in unaustilgbaren Schriftzeichen an einer gut sichtbaren Stelle, die im Eichschein erwähnt ist, auf einem Teil des Schiffes angebracht, der fest, vor Stößen geschützt und dem Verschleiss wenig ausgesetzt ist.
- (7) An der Stelle der Eichmarken können Eichskalen am Schiffsrumpf angebracht werden; werden solche Skalen angebracht, so muss der Nullpunkt jeder Skala in der Ebene der Unterkante des Schiffsbodens an der Stelle der Skala oder – wenn ein Kiel vorhanden ist – in der Ebene der Unterkante des Kiels an der Stelle der Skala liegen; jedoch dürfen Eichskalen, deren Nullpunkt in der Leerebene liegt und die sich beim Inkrafttreten des Übereinkommens in dem Staat, in dem ein Schiff geeicht worden ist, an diesem Schiff befinden, beibehalten werden, bis ein diesem Übereinkommen entsprechender Eichschein für das Schiff ausgestellt worden ist.

Artikel 7

- (1) Die in Artikel 4¹ Absatz 1, am Anfang des Artikels 5 und in Artikel 6 Absatz 7 erwähnte Leerebene ist die Ebene, die durch die Wasseroberfläche verläuft,
- a. wenn das Schiff weder Brennstoff noch beweglichen Ballast trägt, sondern nur

- die Ausrüstung, die Vorräte und die Besatzung, die sich während der Fahrt normalerweise an Bord befinden; jedoch darf der Brauchwasservorrat 0,5 v. H. der maximalen Verdrängung des Schiffes nicht merklich überschreiten;
 - das Wasser, das mit den üblichen Lenzeinrichtungen aus dem Schiffsraum nicht entfernt werden kann;
- b. wenn die Maschinen, Kessel, Rohrleitungen und Anlagen, die dem Antrieb oder den Nebenzwecken sowie der Erzeugung von Wärme oder Kälte dienen, Wasser, Öl und andere Flüssigkeiten enthalten, mit denen sie normalerweise für ihren Betrieb versehen sind;
 - c. wenn das Schiff sich in Süßwasser, d. h. in Wasser mit einer Dichte von 1 befindet.
- (2) Befindet sich das Schiff bei seiner Eichung nicht in dem in Absatz 1 angegebenen Zustand oder in einem Zustand, der zu der gleichen Eintauchung und annähernd zu der gleichen Schwimmelage führt, so werden die Gewichtsunterschiede und der Unterschied in der Wasserdichte rechnerisch berücksichtigt.
 - (3) Die Gewichte der Lasten an Bord, die der Leereintauchung entsprechen, werden auf dem Eichschein angegeben.

Artikel 8

Um nach Artikel 5 des Übereinkommens zu überprüfen, ob die Angaben eines Eichscheins gültig bleiben oder nicht,

- a. werden folgende Masse des Schiffes kontrolliert: Länge, Breite, Leereintauchtiefe an der Stelle jeder Eichmarke;
- b. werden in Fällen, in denen das Schiff bleibende Formänderungen aufweist, einige Breiten kontrolliert und mit den Berechnungsunterlagen der letzten Eichung verglichen, um festzustellen, ob diese Formänderungen vor oder nach dieser Eichung eingetreten sind.

Artikel 9

Wird ein Schiff nachgeeicht, so sind die ungültig gewordenen Marken, Platten, Bezeichnungen und Eichskalen zu entfernen oder als ungültig zu kennzeichnen.

Artikel 10

- (1) Wird der Name oder die Devise des Schiffes geändert, so wird die erforderliche Berichtigung auf dem Eichschein von einem hierzu befugten Beamten vorgenommen; dieser hat die Berichtigung zu beglaubigen. Wird die Änderung im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei als derjenigen vorgenommen, der das Schiffseichamt, das den Eichschein ausgestellt hat, untersteht, so hat die für Eichfragen zuständige Zentralstelle der erstgenannten Vertragspartei die zuständige Zentralstelle der anderen Vertragspartei davon zu benachrichtigen; zu diesem Zweck übersendet sie mindestens vier-

teljährlich ein Verzeichnis, das nach dem in Anhang 2 dieser Anlage enthaltenen Muster aufgestellt ist; jedoch kann auf Grund einer Absprache zwischen den beteiligten Vertragsparteien anstelle dieser Übersendung von Verzeichnissen eine Mitteilung an das Schiffseichamt erfolgen, das den Eichschein ausgestellt hat.

- (2) Das Schiffseichamt, das den Eichschein ausgestellt hat, oder – mit schriftlicher Genehmigung dieses Amtes oder der zuständigen Zentralstelle des Staates, in dem sich dieses Amt befindet – jedes Schiffseichamt einer anderen Vertragspartei kann im Eichschein die Berichtigungen vornehmen, die durch Veränderungen des Schiffes, welche die Ungültigkeit des Eichscheins nach Artikel 4 Absatz 2 des Übereinkommens nicht zur Folge haben, notwendig werden; es hat diese Berichtigungen in der im Eichschein hierfür vorgesehenen Rubrik zu beglaubigen. Das andere Schiffseichamt darf auch ohne diese schriftliche Genehmigung die Berichtigungen im Eichschein vornehmen, in diesem Fall jedoch nur vorläufig für eine Dauer von höchstens drei Monaten mit der Massgabe, dass es einerseits das Schiffseichamt, welches den Eichschein ausgestellt hat, oder die zuständige Zentralstelle des Staates, in dem sich dieses Amt befindet, davon benachrichtigt, und dass es andererseits diese Berichtigungen in der im Eichschein hierfür vorgesehenen Rubrik beglaubigt und darin ihre vorläufige Geltungsdauer erwähnt.

Artikel 11

- (1) Verlängert ein Schiffseichamt einer Vertragspartei nach Artikel 5 des Übereinkommens einen Eichschein, der von einem Schiffseichamt einer anderen Vertragspartei ausgestellt ist, so hat die zuständige Zentralstelle der erstgenannten Vertragspartei die zuständige Zentralstelle der anderen Vertragspartei davon zu benachrichtigen; zu diesem Zweck übersendet sie mindestens vierteljährlich ein Verzeichnis, das nach dem in Anhang 3 dieser Anlage enthaltenen Muster aufgestellt ist; jedoch kann auf Grund einer Absprache zwischen den beteiligten Vertragsparteien anstelle dieser Übersendung von Verzeichnissen eine Mitteilung des Schiffseichamtes, das die Verlängerung vorgenommen hat, an das Schiffseichamt erfolgen, das den Eichschein ausgestellt hat.
- (2) Zwecks Anwendung des Artikels 7 Absatz 2 des Übereinkommens übersendet die zuständige Zentralstelle der Vertragspartei, deren Schiffseichamt die Nacheichung von Schiffen vorgenommen hat, die vorher von einem Schiffseichamt einer anderen Vertragspartei geeicht worden sind, der zuständigen Zentralstelle dieser anderen Vertragspartei mindestens vierteljährlich das Verzeichnis der betreffenden Schiffe, das nach dem Muster in Anhang 4 dieser Anlage aufgestellt ist und dem die eingezogenen Eichscheine beiliegen; jedoch kann auf Grund einer Absprache zwischen den beteiligten Vertragsparteien anstelle dieser Übersendung von Verzeichnissen eine Mitteilung des Schiffseichamtes, das den Eichschein einzieht, an das Schiffseichamt erfolgen, das ihn ausgestellt hat.

Anlage – Anhang 1

[Seite 1 des Deckels]

.....(1)

EICHSCHEIN

für

BINNENSCHIFFE**Übereinkommen vom 15. Februar 1966**

Eichung nach Artikel 4 der Anlage des Übereinkommens¹⁾ (Schiff, das zur Beförderung von Gütern bestimmt ist)

Eichung nach Artikel 5 der Anlage des Übereinkommens¹⁾ (Schiff, das nicht zur Beförderung von Gütern bestimmt ist)

¹⁾ Die Rubrik ist auf dem Eichschein nur einzusetzen, wenn dies zutrifft.

Anlage – Anhang 1

[Seite 2 und 3 (Innenseiten)
des Deckels]

ERLÄUTERUNGEN

Bei den auf dem Eichschein aufgeführten Angaben

- wird allein das metrische System angewendet;
- werden die linearen Abmessungen in Metern angegeben, wobei die Bruchteile auf Zentimeter gerundet werden; die Rauminhalte werden in Kubikmetern angegeben, wobei die Bruchteile auf Kubikdezimeter gerundet werden; die Gewichte werden in Tonnen angegeben, wobei die Bruchteile auf Kilogramm gerundet werden;
- wird bei der Rundung jeder Bruchteil unter 0,5 nicht berücksichtigt und jeder Bruchteil von 0,5 oder mehr als eine Einheit gerechnet.

Anmerkung – Die Nummer der Rubriken, auf die in den nachstehenden Erläuterungen Bezug genommen wird, ist im Eichschein in Klammern gesetzt.

1. Name und Kennbuchstabe(n) des Staates.
2. Bezeichnung und Sitz des Schiffseichamts, das den Eichschein ausstellt.
4. Laufende Nummer der Eintragung des Eichscheins im Register des Schiffseichamts.
5. Datum der Eintragung in das Register.
6. Das Eichzeichen besteht aus den Angaben der Rubriken 3 und 4.
7. Name und Devise des Schiffes. Im Falle einer Änderung ist der frühere Name oder die frühere Devise zu löschen und die neue Angabe in Rubrik 8 einzusetzen.
9. Ort und Datum der Eintragung des neuen Namens oder der neuen Devise in den Eichschein.
10. Unterschrift des befugten Beamten.
11. Siegel des befugten Beamten.
12. In Rubrik a) wird die Länge bei umgelegtem Ruder angegeben. Der in Rubrik c) anzugebende Tiefgang ist der Abstand zwischen der Ebene der grössten Eintauchung und der dazu parallel laufenden Ebene, die durch den tiefsten Punkt des Schiffes verläuft. In Rubrik d) wird für Schiffe mit Vorrichtungen, die ohne Abbau eine Verminderung des Höhenmasses (umlegbare Masten, absenkbares Steuerhaus usw.) bei der Durchfahrt unter Bauwerken ermöglichen, die Feshöhe so angegeben, als sei von diesen Vorrichtungen Gebrauch gemacht worden (Masten umgelegt, Steuerhaus abgesenkt usw.).

13. Angabe der Schiffsgattung, z.B.: Schlepper, Schubboot, Fahrgastschiff, schwimmendes Gerät, Motorgüterschiff, Kahn usw.
14. Angabe der Baustoffe, z.B.: Stahl, Aluminium, Eisenbeton, Kunststoffe, Holz usw.
15. Angabe der wichtigsten Einzelheiten, deren Änderung möglich ist (mit Deck, ohne Deck, Vorhandensein oder Fehlen von Lukendeckeln) und gegebenenfalls der besonderen Merkmale.
16. Name und Ort der Bauwerft und gegebenenfalls der Werft, die den Umbau oder die Erneuerung durchgeführt hat.
17. Das Baujahr ist das Jahr des Stapellaufs. Gegebenenfalls ist auch das Jahr des Umbaues oder der Erneuerung anzugeben.
18. Ohne Ruder und Bugspriet.
19. Gemessen an der Aussenseite der Beplattung ohne Schaufelräder.
20. Dampfmaschine, Benzinmotor, Dieselmotor usw.; Typ und gegebenenfalls Seriennummer; Maschinenleistung in PS laut Angabe des Herstellers.
21. Arithmetisches Mittel der in der Rubrik 30 d) angeführten Werte. Die Leer-ebene ist für Süsswasser festgestellt (Dichte: 1).
23. Die Linie der grössten Eintauchung wird durch die Eichmarken festgelegt.
24. Soweit möglich, ist annäherungsweise das Gewicht des festen Ballastes anzugeben.
25. Angabe der Art und Zahl dieser Maschinen oder Kessel.
28. Zahl der Eichstriche oder Eichplatten.
29. Die Abstände werden in der Längsachse des Schiffes und parallel zur Ebene der grössten Eintauchung gemessen. Ist ein einziges Paar Eichmarken vorhanden, so sind nur die Spalten 1 und 5 auszufüllen; sind zwei Paar Eichmarken vorhanden, so sind die Spalten 1, 2 und 5 auszufüllen und so weiter. Als Enden des Schiffes gelten die Punkte, welche die in die Rubrik 18 einzutragende Länge des Schiffsrumpfes bestimmen.
30. Bei der Feststellung des Punktes, über dem ein Schiff nicht mehr als dicht angesehen werden kann, werden Wassereintritts- und -austrittsöffnungen nicht berücksichtigt.
32. Es ist anzugeben, in welcher Weise die Eichskalen dargestellt werden (Teilung, Zahl und Abstand der unaustilgbaren Marken usw.).
33. Wird die Tabelle nicht ausgefüllt, so ist sie durchzustreichen.
37. bis 59.

In diese Rubriken können ergänzende Angaben, die sich auf die Eichung beziehen, sowie gegebenenfalls die zur Beachtung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften zweckmässigen Angaben eingetragen werden. Staaten, die eine Erklärung nach Absatz 2 des Unterzeichnungsprotokolls abgeben

Anlage – Anhang 1

haben, weisen hier darauf hin, dass ihre ungültig gewordenen Eichzeichen weder entfernt noch ausgelöscht werden dürfen und dass links davon eine unaustilgbare Marke angebracht werden muss, die aus einem kleinen gleicharmigen Kreuz besteht.

61. Diese Angabe ist wahlweise einzusetzen, wenn der Eichsachverständige selbst den Eichschein ausstellt.
62. Unterschrift des Eichsachverständigen; diese Angabe ist in dem oben genannten Fall wahlweise einzusetzen.
64. Ort und Datum der Ausstellung des Eichscheins.
65. Bezeichnung der Person oder der Dienststellung der Person, die den Eichschein ausstellt.
66. Unterschrift der Person, die den Eichschein ausstellt.
67. Siegel des Schiffseichamts, das den Eichschein ausstellt.
- 71, 76 und 84. Siehe 64.
- 72, 77 und 85. Siehe 65.
- 73, 78 und 86. Siehe 66.
- 74, 79 und 87. Siehe 67.
81. Siehe 61.
82. Siehe 62.

(1)

(2) Schiffseichamt

3 Kennbuchstabe(n) oder -nummer(n) des Schiffseichamts.....

(4) Eichschein Nr.

(5) Eingetragen am

(6) EICHZEICHEN

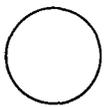
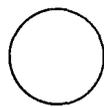
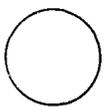
(7) Name oder Devise des Schiffes

8 Neuer Name
 oder neue Devise

(9) In In In
 am am am

(10)

(11)

.....
In	In	In
am	am	am
.....
		

(12) Masse des Schiffes für die Durchfahrt unter Bauwerken²⁾

a) Länge	.....	m
b) Breite	.....	m
c) Tiefgang bei grösster Eintauchung	.....	m
d) Festhöhe	.....	m

²⁾ Diese Rubrik ist wahlweise einzusetzen

Anlage – Anhang 1

BESCHREIBUNG DES SCHIFFES

- (13) Gattung
- (14) Baustoffe
- a)* des Schiffsrumpfes
- b)* der Aufbauten (Deckshäuser ^{*)}
- c)* der Lukendeckel ^{*)}
- (15) Einzelheiten der Bauart
-
- (16) Bauwerft
-
- (17) Baujahr
- (18) Grösste Länge des Schiffsrumpfes
- (19) Grösste Breite des Schiffsrumpfes
- (20) Art, Kennzeichnung und Leistung der Antriebsmaschine ^{*)}
-
- (21) Mittlere Leertauchung in Süsswasser
- 22 Grösste Tragfähigkeit (in Tonnen) in Süsswasser ³⁾
- (23) Senkrechter Abstand von der Ebene der grössten
Eintauchung bis zum Gangbord
- a)* in der Mitte des Schiffsrumpfes
- b)* am tiefsten Punkt des Gangbords ^{**)}

^{*)} Nur auszufüllen, wenn Aufbauten, Lukendeckel oder Antriebsmaschine vorhanden sind.

^{**)} Nur auszufüllen, wenn dieser Punkt nicht in der Mitte des Schiffsrumpfes liegt.

³⁾ Diese Rubrik kann bei Eichscheiden für Schiffe entfallen, die nach Artikel 5 der Anlage des Übereinkommens geeicht werden (Schiffe, die nicht zur Beförderung von Gütern bestimmt sind).

LASTEN AN BORD, DIE DER LEERTAUCHUNG ENTSPRECHEN

- (24) Lage und Beschreibung des festen Ballastes *)
-
- (25) Maschinen, Kessel, Rohrleitungen oder andere Anlagen, die Wasser, Öl oder andere Flüssigkeiten für ihren Betrieb enthalten *)
-
-
-
- 26 Annäherndes Gewicht des Wassers im Laderaum, das mit den üblichen Lenzeinrichtungen nicht entfernt werden kann *)
- 27 Ausrüstung:
- a) Beschreibung und annäherndes Gewicht der Ankerketten und Anker
-
- b) Annäherndes Gewicht der übrigen beweglichen Ausrüstung und der Ersatzteile
- c) Annäherndes Gewicht der Einrichtung
- d) Annäherndes Gewicht des oder der Beiboote
- Vorräte:
- a) Annäherndes Gewicht des Brauchwassers
- b) Annäherndes Gewicht der anderen Vorräte

*) Nur auszufüllen bei Vorhandensein von festem Ballast (oder von Maschinen oder von Wasser im Laderaum).

Anlage – Anhang 1

EICHMARKEN

- (28) Die Ebene der grössten Eintauchung wird auf jeder Seite des Schiffes kenntlich gemacht

durch *) eingemeisselte Striche
 eingeschlagene Striche
 Platten

		Backbord ⁴⁾					Steuerbord ⁴⁾				
Marken von vorn nach hinten		1 (vorn)	2	3	4	5	1 (vorn)	2	3	4	5
(29)	Waagrechte Abstände:										
	a) vom senkrechten Strich der vorderen Marke bis zum vorderen Ende des Schiffes .....	.....					.....
	b) zwischen den senkrechten Strichen benachbarter Marken .....		.....					.....
	c) vom senkrechten Strich der hinteren Marke bis zum hinteren Ende des Schiffes .....					.....					.....
(30)	Senkrechte Abstände an der Stelle jeder Marke										
	a) zwischen der Marke und dem Gangbord ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	b) zwischen der Marke und der Parallelebene zur Ebene der grössten Eintauchung, über der das Schiff nicht mehr als dicht angesehen werden kann .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	c) zwischen der Marke und der Leerebene ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	d) zwischen der Leerebene und dem Boden des Schiffes .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	e) zwischen der Marke und dem Boden des Schiffes (Summe der Angaben c) und d)) ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	f) zwischen dem Boden des Schiffes und der Ebene, die durch den tiefsten Punkt des Schiffes und parallel zur Ebene der grössten Eintauchung verläuft ⁵⁾

*) Nichtzutreffendes streichen.

⁴⁾ Die Zahl der Spalten, die auf den Eichscheinen einzusetzen ist, kann verringert werden.

⁵⁾ Diese Rubrik ist wahlweise einzusetzen.

EICHZEICHEN

31 Das Eichzeichen ist ausser bei den Eichmarken zusätzlich angebracht

.....

.....

(32) Eine Eichskala ist – nicht*) – unter jeder Eichmarke angebracht. Sie

.....

.....

A. EICHUNG NACH ARTIKEL 4 DER ANLAGE DES ÜBEREINKOMMENS (SCHIFF, DAS ZUR BEFÖRDERUNG VON GÜTERN BESTIMMT IST)⁶⁾

(33) WASSERVERDRÄNGUNG UND VERÄNDERUNG DER WASSERVERDRÄNGUNG DES SCHIFFES JE ZENTIMETER GEMITTELTER EINTAUCHUNG⁷⁾

1. Von der in Süsswasser ermittelten Leerebene an*)

2. Von der Ebene des Schiffbodens an*)

Gemittelte Eintauchung, gemessen in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³	Mittlere Zunahme ⁸⁾ in m ³ je cm	Gemittelte Eintauchung, gemessen in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³	Mittlere Zunahme ⁸⁾ in m ³ je cm	Gemittelte Eintauchung gemessen in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³	Mittlere Zunahme ⁸⁾ in m ³ je cm
1			11			21		
2			12			22		
3		-----	13			23		
4			14			24		
5			15			25		
usw.			usw.			usw.		

*) Nichtzutreffendes streichen.

⁶⁾ Auf dem Eichschein nur einzusetzen, wenn dies zutrifft.

⁷⁾ Diese Tabelle braucht nicht aufgestellt zu werden für Schiffe, nach deren Zweckbestimmung keinesfalls die Eintauchungsunterschiede für die Feststellung des Gewichts ihrer Ladung herangezogen werden.

⁸⁾ Diese Spalte ist wahlweise einzusetzen.

Anlage – Anhang 1

Gemittelte Eintauchung, gemessen in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³	Mittlere Zunahme ⁹⁾ in m ³ je cm	Gemittelte Eintauchung, gemessen in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³	Mittlere Zunahme ⁹⁾ in m ³ je cm	Gemittelte Eintauchung, gemessen in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³	Mittlere Zunahme ⁹⁾ in m ³ je cm

⁹⁾ Diese Spalte ist wahlweise einzusetzen.

Gemittelte Eintauchung, gemessen in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³	Mittlere Zunahme ¹⁰⁾ in m ³ je cm	Gemittelte Eintauchung, gemessen in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³	Mittlere Zunahme ¹⁰⁾ in m ³ je cm	Gemittelte Eintauchung gemessen in cm	Entsprechende Verdrängung in m ³	Mittlere Zunahme ¹⁰⁾ in m ³ je cm

ANMERKUNG – Man erhält das Gewicht einer Ladung (in Tonnen), indem man den Unterschied zwischen

- der Verdrängung (in m³) des Schiffes, die der gemittelten Eintauchung zu Beginn der Beladung (oder Entladung) entspricht, und
- seiner Verdrängung (in m³), die der gemittelten Eintauchung bei Abschluss dieses Vorgangs entspricht,

mit der Dichte des Wassers des Hafens multipliziert, in dem die genannten Eintauchungen gemessen wurden.

Die Zunahme der mittleren Eintauchung h beim Übergang des Schiffes von Wasser mit der Dichte d_1 in Wasser mit der geringeren Dichte d_2 ist gleich

$$h (d_1 - d_2) \times a.$$

Die Abnahme der mittleren Eintauchung h beim Übergang des Schiffes von Wasser mit der Dichte d_3 in Wasser mit der höheren Dichte d_4 ist gleich

$$h (d_4 - d_3) \times a;$$

dabei wird h in cm ausgedrückt, und a ist ein von den Formen des Schiffes abhängiger Koeffizient, der im allgemeinen gleich 0,9 angenommen wird.

¹⁰⁾ Diese Spalte ist wahlweise einzusetzen.

Anhang 1 – Anlage

**B. EICHUNG NACH ARTIKEL 5 DER ANLAGE DES
ÜBEREINKOMMENS (SCHIFF, DAS NICHT ZUR BEFÖR-
DERUNG VON GÜTERN BESTIMMT IST)¹¹⁾**

- 34 Nach dem Übereinkommen ermittelte Wasserverdrängung bei grösster Eintauchung*)
- 35 Nach dem Übereinkommen ermittelte Wasserverdrängung in der Leerebene*)
- 36 Nach dem Übereinkommen ermittelte Wasserverdrängung zwischen der Leerebene und der Ebene der grössten Eintauchung*)
-

¹¹⁾ Auf dem Eichschein nur einzusetzen, wenn dies zutrifft.

*) Es braucht nur die Rubrik 34 oder 35 ausgefüllt zu werden.

BEMERKUNGEN

(37) bis (59)

Anlage – Anhang 1

FRÜHERE AUSSER KRAFT GESETZTE EICHSCHNEINE

60	Bezeichnung des Eichamts, das den Eichschein ausgestellt hat	Datum der Eintragung	Eichzeichen	Name oder Devise des Schiffes	Gattung des Schiffes ¹³⁾

(61) In am

Der Eichsachverständige

(62)

63 Die Gültigkeit dieses Eichscheins läuft am ab. Jedoch wird der Eichschein schon früher ungültig, wenn das Schiff solche Veränderungen (Reparaturen, Umbauten, bleibende Formänderungen) erfährt, dass die Angaben der Rubrik 22 oder der Tabelle 33 (oder der Rubriken 34, 35 und 36) nicht mehr zutreffen.

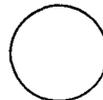
Dieser Eichschein ist ausgestellt

(64) in am

(65)

(66)

(67)



68 Registernummer¹³⁾

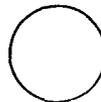
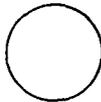
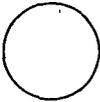
69 Staat der Registrierung¹³⁾

¹²⁾ Diese Spalte ist wahlweise einzusetzen.

¹³⁾ Für jedes in das Binnenschiffsregister eingetragene Schiff auszufüllen.

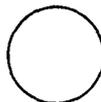
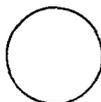
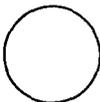
BEGLAUBIGUNG DER VORLÄUFIGEN ÄNDERUNGEN DES EICHSCHEINS

70	Die Rubrik Nr. wurde geändert, und diese Änderung ist gül- tig bis	Die Rubrik Nr. wurde geändert, und diese Änderung ist gül- tig bis	Die Rubrik Nr. wurde geändert, und diese Änderung ist gül- tig bis
	Die Rubrik Nr. wurde geändert, und diese Änderung ist gül- tig bis	Die Rubrik Nr. wurde geändert, und diese Änderung ist gül- tig bis	Die Rubrik Nr. wurde geändert, und diese Änderung ist gül- tig bis
	Die Rubrik Nr. wurde geändert, und diese Änderung ist gül- tig bis	Die Rubrik Nr. wurde geändert, und diese Änderung ist gül- tig bis	Die Rubrik Nr. wurde geändert, und diese Änderung ist gül- tig bis
(71)	In am	In am	In am
(72)	.....	.....	.....
(73)	.....	.....	.....
(74)			



BEGLAUBIGUNG DER ÄNDERUNGEN DES EICHSCHEINS¹⁴⁾

75	Die Rubrik Nr. wurde geändert	Die Rubrik Nr. wurde geändert	Die Rubrik Nr. wurde geändert
	Die Rubrik Nr. wurde geändert	Die Rubrik Nr. wurde geändert	Die Rubrik Nr. wurde geändert
	Die Rubrik Nr. wurde geändert	Die Rubrik Nr. wurde geändert	Die Rubrik Nr. wurde geändert
(76)	In am	In am	In am
(77)	.....	.....	.....
(78)	.....	.....	.....
(79)			



¹⁴⁾ Diese Rubriken sind wahlweise einzusetzen.

Anlage – Anhang 1

VERLÄNGERUNG DES EICHSCHEINS⁵⁾

- | | | | |
|------|---|---|---|
| 80 | Die Angaben dieses
Eichscheins sind gül-
tig geblieben | Die Angaben dieses
Eichscheins sind gül-
tig geblieben | Die Angaben dieses
Eichscheins sind gül-
tig geblieben |
| (81) | In am | In am | In am |
| (82) | Der Eichsachverstän-
dige
..... | Der Eichsachverstän-
dige
..... | Der Eichsachverstän-
dige
..... |
| 83 | Dieser Eichschein wird
verlängert bis
..... | Dieser Eichschein wird
verlängert bis
..... | Dieser Eichschein wird
verlängert bis
..... |
| (84) | In am | In am | In am |
| (85) | ..... | ..... | ..... |
| (86) | ..... | ..... | ..... |
| (87) |  |  |  |
-

⁵⁾ Diese Rubriken sind wahlweise einzusetzen.

Anlage – Anhang 2

Verzeichnis der in¹⁾ eingetragenen Schiffe, die während des Monats (der Monate)
 des Jahres den Namen oder
 die Devise geändert haben

Laufende Nummer	Früherer Name oder frühere Devise des Schiffes	Neuer Name oder neue Devise	Eichzeichen	Name und Sitz des Beamten, der den Eichschein geändert hat 5	Datum dieser Änderung	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7

¹⁾ Name des Staates.

Anlage – Anhang 3

Verzeichnis der Schiffe, die in¹⁾ geeicht worden sind und deren Eichschein in¹⁾ während des Monats (der Monate) des Jahres verlängert wurde

Laufende Nummer 1	Name oder Devise des Schiffes 2	Eichzeichen 3	Datum des Ablaufs der Gültigkeit der bewilligten Verlängerung 4	Datum der Verlängerung 5	Bemerkungen 6

¹⁾ Name des Staates.

Anlage – Anhang 4

Verzeichnis der in¹⁾ während des Monats (der Monate).....
 des Jahres nachgezeichnet und zuletzt in¹⁾ gezeichnete Schiffe

Laufende Nummer 1	Name oder Devise des Schiffes 2	Eichzeichen der vorigen Eintragung 3	Eichzeichen der neuen Eintragung 4	Datum der Nacheichung 5	Bemerkungen 6

¹⁾ Name des Staates.

Unterzeichnungsprotokoll

Bei der Unterzeichnung des Übereinkommens haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten folgendes vereinbart:

(1) Es besteht Einvernehmen darüber, dass die Vertragsparteien den in den Artikeln 2, 3 und 8 des Übereinkommens vorgesehenen Verpflichtungen nur insoweit nachzukommen haben, als auch andere Binnenwasserstrassen als Seen ohne Verbindung mit anderen Wasserstrassen in ihrem Hoheitsgebiet von der internationalen Schifffahrt benutzt werden.

(2) Hat ein Staat bei der Unterzeichnung oder der Ratifikation des Übereinkommens oder beim Beitritt zu demselben bekanntgegeben, dass die von seinen Dienststellen angebrachten Eichzeichen nicht lediglich die Feststellung der erfolgten Eichung bezwecken, so werden diese Zeichen bei der Nacheichung weder entfernt noch ausgelöscht, und es wird nur links von ihnen eine unauslöschbare Marke angebracht, die aus einem kleinen gleicharmigen Kreuz besteht.

(3) Es ist erwünscht, dass die Eichung nach Artikel 4 der Anlage des Übereinkommens mit grosser Genauigkeit durchgeführt wird und dass diese auf jeden Fall ausreichend ist, damit die Fehlerspanne bei den in den Eichschein einzutragenden Verdrängungswerten – gleichviel ob es sich um die Höchstverdrängung oder um Verdrängungen handelt, die gegebenen Eintauchungsunterschieden entsprechen – niedriger ist als

- 1 v.H. bei einer Verdrängung von höchstens 500 m³;
- 5 m³ bei einer Verdrängung zwischen 500 m³ und 2000 m³;
- 0,25 v.H. bei einer Verdrängung von mindestens 2000 m³.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

GESCHEHEN zu Genf am 15. Februar 1966

Übersetzung des französischen Originaltextes

Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen

Vom 15. März 1960

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für den Ersatz, der durch den Zusammenstoß von Binnenschiffen in den Gewässern einer der Vertragsparteien den Schiffen oder den an Bord befindlichen Personen oder Sachen zugefügt wird.
2. Dieses Übereinkommen gilt auch für den Ersatz jedes Schadens, den ein Binnenschiff in den Gewässern einer der Vertragsparteien, ohne dass ein Zusammenstoß stattgefunden hat, durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung von Vorschriften anderen Binnenschiffen oder den an Bord solcher Schiffe befindlichen Personen oder Sachen zufügt.
3. Der Umstand, dass die in den Absätzen 1 und 2 bezeichneten Schiffe zu demselben Schleppzug gehören, berührt die Anwendbarkeit dieses Übereinkommens nicht.
4. Für die Anwendung dieses Übereinkommens
 - a) umfasst die Bezeichnung «Schiff» auch Kleinfahrzeuge;
 - b) stehen den Schiffen gleich: Gleitboote, Flösse, Fähren und bewegliche Teile von Schiffsbrücken sowie schwimmende Bagger, Krane, Elevatoren und alle schwimmenden Anlagen und Geräte ähnlicher Art.

Artikel 2

1. Eine Schadenersatzpflicht besteht nur, wenn der Schaden durch Verschulden herbeigeführt ist. Gesetzliche Schuldvermutungen bestehen nicht.
2. Ist der Schaden durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt oder können seine Ursachen nicht festgestellt werden, so wird er von denjenigen getragen, die ihn erlitten haben.
3. Ein zu einem Schleppzug gehörendes Schiff haftet nur, wenn es selbst ein Verschulden trifft.

Artikel 3

Ist der Schaden durch das Verschulden nur eines Schiffes verursacht, so trifft die Schadenersatzpflicht dieses Schiff.

Artikel 4

1. Haben zwei oder mehrere Schiffe durch ihr Verschulden bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt, so haften sie als Gesamtschuldner für Personenschäden sowie für den Schaden, der den schuldlosen Schiffen und den an Bord dieser Schiffe befindlichen Sachen zugefügt worden ist, jedoch anteilmässig für den den anderen Schiffen und den an Bord dieser Schiffe befindlichen Sachen zugefügten Schaden.
2. Soweit keine gesamtschuldnerische Haftung besteht, haften die Schiffe, die durch ihr Verschulden bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt haben, den Geschädigten in dem Verhältnis der Schwere des jedem von ihnen zur Last fallenden Verschuldens; kann jedoch nach den Umständen das Verhältnis nicht festgestellt werden oder erscheint das Verschulden gleich schwer, so verteilt sich die Haftung zu gleichen Teilen.
3. Soweit gesamtschuldnerische Haftung besteht, hat jedes der haftenden Schiffe einen gemäss Absatz 2 zu bestimmenden Teil der Zahlung an den Gläubiger auf sich zu nehmen. Bezahlt ein Gesamtschuldner mehr als einen Teil, so kann er bezüglich des Mehrbetrages gegen die Gesamtschuldner, die weniger als ihren Teil gezahlt haben, Rückgriff nehmen. Ein durch die Zahlungsunfähigkeit eines Gesamtschuldners verursachter Ausfall wird von den anderen Gesamtschuldner in dem in Absatz 2 bestimmten Verhältnis getragen.

Artikel 5

Die in den vorhergehenden Artikeln bestimmte Haftung besteht auch, wenn der Schaden durch das Verschulden eines Lotsen verursacht wird, selbst wenn die Verwendung des Lotsen zwingend vorgeschrieben war.

Artikel 6

Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen ist nicht von der vorherigen Beachtung irgend einer besonderen Förmlichkeit abhängig.

Artikel 7

1. Die Schadenersatzansprüche verjähren mit Ablauf von zwei Jahren seit dem Ereignis.
2. Die Rückgriffsansprüche verjähren mit Ablauf eines Jahres. Diese Verjährung beginnt entweder mit dem Tage, an dem eine gerichtliche Entscheidung über die Höhe der gesamtschuldnerischen Haftung rechtskräftig geworden ist, oder, wenn keine solche Entscheidung vorliegt, mit dem Tage der Zahlung, die zu dem Rückgriff Anlass gibt. Die Verjährung der Ansprüche auf Verteilung des einen zahlungsunfähigen Gesamtschuldner treffenden Teiles beginnt jedoch frühestens mit dem Tage, an dem der Anspruchsberechtigte Kenntnis von der Zahlungsunfähigkeit dieses Gesamtschuldners erlangt.

3. Für die Unterbrechung und die Hemmung der Verjährung gelten die diese Rechtsgebiete regelnden Bestimmungen des Rechtes des angerufenen Gerichtes.

Artikel 8

1. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens lassen Beschränkungen allgemeiner Art hinsichtlich der Haftung des Eigentümers oder Ausrüsters eines Schiffes oder des Frachtführers auf Grund internationaler Übereinkommen oder des nationalen Rechtes unberührt, wie Beschränkungen nach der Tragfähigkeit, der Maschinenleistung oder dem Wert des Schiffes sowie Beschränkungen, die sich aus dem Abandonrecht ergeben. Sie lassen auch die sich aus dem Beförderungsvertrag oder aus irgendwelchen anderen Verträgen ergebenden Verpflichtungen unberührt.

2. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten nicht für den Ersatz von Schäden, die auf radioaktive Eigenschaften oder auf ein Zusammenwirken radioaktiver Eigenschaften und giftiger, explosiver oder sonstiger gefährlicher Eigenschaften von Kernbrennstoffen oder von radioaktiven Erzeugnissen oder Abfällen zurückzuführen sind.

Artikel 9

Jede Vertragspartei kann zu dem Zeitpunkt, an dem sie dieses Übereinkommen unterzeichnet, ratifiziert oder ihm beiträgt, erklären,

a) dass sie sich vorbehält, in ihrem nationalen Recht oder in internationalen Vereinbarungen vorzusehen, dass die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht auf Schiffe anzuwenden sind, die ausschliesslich der Ausübung der öffentlichen Gewalt dienen;

b) dass sie sich vorbehält, in ihrem nationalen Recht vorzusehen, dass die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht auf die Wasserstrassen anzuwenden sind, die ausschliesslich ihrer nationalen Schifffahrt vorbehalten sind.

Artikel 10

1. Dieses Übereinkommen steht den Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa sowie den nach Absatz 8 des der Kommission erteilten Auftrages in beratender Eigenschaft zu der Kommission zugelassenen Staaten zur Unterzeichnung oder zum Beitritt offen.

2. Die Staaten, die nach Absatz 11 des der Wirtschaftskommission für Europa erteilten Auftrages berechtigt sind, an gewissen Arbeiten der Kommission teilzunehmen, können durch Beitritt Vertragsparteien des Übereinkommens nach seinem Inkrafttreten werden.

3. Das Übereinkommen liegt bis einschliesslich 15. Juni 1960 zur Unterzeichnung auf. Nach diesem Tage steht es zum Beitritt offen.

4. Dieses Übereinkommen ist zu ratifizieren.

5. Die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 11

1. Dieses Übereinkommen tritt am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf der in Artikel 10 Absatz 1 bezeichneten Staaten in Kraft.

2. Dieses Übereinkommen tritt für jeden Staat, der nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf Staaten ratifiziert oder beitrifft, am neunzigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel 12

1. Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen kündigen.

2. Die Kündigung wird zwölf Monate nach dem Eingang der Notifizierung beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 13

Sinkt durch Kündigungen die Zahl der Vertragsparteien nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf weniger als fünf, so tritt das Übereinkommen mit dem Tage ausser Kraft, an dem die letzte dieser Kündigungen wirksam wird.

Artikel 14

Jede Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die von den Parteien durch Verhandlung oder auf anderem Wege nicht geregelt werden kann, wird auf Antrag einer der beteiligten Vertragsparteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorgelegt.

Artikel 15

1. Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, dass er sich durch den Artikel 14 des Übereinkommens hinsichtlich der Anrufung des Internationalen Gerichtshofes wegen der Meinungsverschiedenheiten nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber jeder Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch den Artikel 14 nicht gebunden.

2. Jede Vertragspartei, die einen Vorbehalt nach Absatz 1 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen zurückziehen.

Artikel 16

Mit Ausnahme der in Artikel 9 Buchstaben a) und b) und in Artikel 15 vorgesehenen Vorbehalte ist kein Vorbehalt zu diesem Übereinkommen zulässig.

Artikel 17

1. Sobald dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft ist, kann jede Vertragspartei durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens verlangen. Der Generalsekretär wird dieses Verlangen allen Vertragsparteien mitteilen und eine Revisionskonferenz einberufen, wenn binnen vier Monaten nach seiner Mitteilung mindestens ein Viertel der Vertragsparteien ihm die Zustimmung zu dem Verlangen notifiziert.
2. Wenn eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen wird, teilt der Generalsekretär dies allen Vertragsparteien mit und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, die sie durch die Konferenz geprüft haben wollen. Der Generalsekretär teilt allen Vertragsparteien die vorläufige Tagesordnung der Konferenz sowie den Wortlaut dieser Vorschläge mindestens drei Monate vor der Eröffnung der Konferenz mit.
3. Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 10 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie die Staaten ein, die auf Grund des Artikels 10 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind.

Artikel 18

Ausser den in Artikel 17 vorgesehenen Mitteilungen notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 10 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie den Staaten, die auf Grund des Artikels 10 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind:

- a) die gemäss Artikel 9 Buchstaben a) und b) abgegebenen Erklärungen,
- b) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 10,
- c) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 11 in Kraft tritt,
- d) die Kündigungen nach Artikel 12,
- e) das Ausserkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 13,
- f) den Eingang der Erklärungen und Notifizierungen nach Artikel 15 Absatz 1 und 2.

Artikel 19

Dieses Übereinkommen wird in französischer und in russischer Sprache in einem einzigen Exemplar ausgefertigt. Dieser Ausfertigung werden Texte in eng-

lischer und in deutscher Sprache angeschlossen. Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, dass er entweder den französischen oder den russischen oder den englischen oder den deutschen Text als für sich verbindlich ansieht; in diesem Falle ist dieser Text auch im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien verbindlich, die von dem gleichen Recht Gebrauch gemacht und denselben Text angenommen haben. In allen anderen Fällen sind der französische und der russische Text massgebend.

Artikel 20

Nach dem 15. Juni 1960 werden das Original dieses Übereinkommens und die ihm angeschlossenen Texte in englischer und in deutscher Sprache beim Generalsekretär der Vereinigten Nationen hinterlegt, der jedem der in Artikel 10 Absatz 1 und 2 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften dieses Originals und dieser Texte in englischer und in deutscher Sprache übermitteln wird.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses am fünfzehnten März eintausendneunhundertsechzig geschlossene Übereinkommen unterschrieben.

0755

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung internationaler Übereinkommen über die Binnenschifffahrt (Vom 4. November 1970)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1970
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10728
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1970
Date	
Data	
Seite	1262-1337
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 875

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.