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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 19 (1927)

Heft: 9

Rubrik: Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 22.07.2025

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

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Aus dem Bundesgericht — Ein Kampf um die Wasserstraßen in Deutschland — Schweizerischer Verein von Gas- und Wasserfachmännern — Ausfuhr elektrischer Energie — Aargauischer Wasserwirtschaftsverband — Wasserkraftausnutzung — Elektrizitätswirtschaft — Wärmewirtschaft — Schiffahrt und Kanalbauten — Verschiedene Mitteilungen — Geschäftliche Mitteilungen — Literatur — Kohlen- und Oelpreise — Anwendungen der Elektrizität: Der elektrische Herd an der Fachausstellung für das schweiz. Gastwirtschaftsgewerbe im Juni 1927 in Zürich — Förderung der Licht-Wirtschaft.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 25 vom 25. September 1927

Entwürfe zu Uebereinkommen,

auf welche sich der von der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt gebildete Ausschuß für Privatrecht in der Binnenschiffahrt in seiner Märztagung 1927 geeinigt hat.

Zu ihrem besseren Verständnis geht nachstehenden Entwürfen) zu Uebereinkommen über das Privatrecht in der Binnenschiffahrt ein Kommentar voran. Wie bei der letzten Veröffentlichung (siehe 1926, Heft 2, Seite 17 dieser Zeitschrift) und laut besonderem Beschluß des von der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt gebildeten Ausschusses für Privatrecht in der Binnenschiffahrt ist dieser Kommentar von dem Büro des Ausschusses unter eigener Verantwortung ausgearbeitet worden. Es verpflichtet somit weder den Ausschuß in seiner Gesamtheit noch dessen Mitglieder im einzelnen.*

An dem Umstand, daß diese Veröffentlichung erst verspätet erscheint, trägt jedoch weder das Büro des Ausschusses noch das Büro der Zentral-Kommission die Schuld.

Der von der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt gebildete Ausschuß für das Privatrecht in der Binnenschiffahrt, dem es seit über einem Jahr aus materiellen Gründen unmöglich gewesen war, Sitzungen abzuhalten, hat vom 5. bis zum 11. März 1927 im Haag getagt. Den Vorsitz führte S. Exz. der Bevollmächtigte Italiens, Herr C. Rossetti, der, da er nach Italien berufen, während der beiden letzten Sitzungen durch den Delegierten der Niederlande, Herrn van Slooten, ersetzt worden ist.

Der Ausschuß hatte die Entwürfe zu prüfen, die er in seiner letzten Tagung über die Eintragung der Binnenschiffe und über die internationale Anerkennung der Hypotheken an Binnenschiffen (siehe „Der Rhein" 10. Februar 1926, S. 25 ff.) ausgearbeitet hatte. Es lag ihm gleichfalls von seinem Berichterstatter, dem niederländischen Mitglied Herrn van Slooten, ein die Vorzugsrechte betreffender Entwurf und von seinem deutschen Berichterstatter, Herrn Richter, ein den Zusammenstoß von Binnenschiffen betreffender Entwurf vor. Schließlich hat der Ausschuß auch noch die Prüfung von Vorschlägen beschlossen, die das französische stellvertretende Mitglied, Herr Niboyet, gemacht hatte, und die sich auf das Eigentumsrecht an den Schiffen beziehen.

* * *

Der Ausschuß hat beschlossen, die Bestimmungen, die sich auf die Eintragung, auf das Eigentumsrecht, auf die Hypotheken und auf die Vorzugsrechte beziehen, in einem einzigen Entwurf zusammenzufassen. Diese Verschmelzung hat nicht den Zweck, den Sinn der angenommenen Bestimmungen zu ändern und namentlich nicht, die Tragweite der Artikel über die Eintragung, die ganz allgemein gehalten sind, einzuschränken.

Um jede Mißdeutung zu vermeiden, hat der Ausschuß beschlossen, diesen Entwurf vorläufig mit dem Namen „Entwurf zu einem Uebereinkommen über gewisse Fragen des Binnenschiffahrtsrechts" zu bezeichnen.

Das erste Kapitel des Entwurfs handelt von der Eintragung. Die Vorbehalte zu diesem Entwurf sind zurückgezogen worden. Der Entwurf ist in vier Punkten vervollständigt worden:

1) Der zweite Absatz von Artikel 2 bestimmt, daß jeder Vertragsstaat die nötigen Maßnahmen ergreifen wird, damit ein Schiff nicht gleichzeitig bei mehreren seiner Aemter eingetragen werden kann, während der frühere Wortlaut, bei genauer Auslegung, die Möglichkeit der doppelten Eintragung innerhalb des gleichen Landes zuließ, eine Möglichkeit, die mit dem allgemeinen Gedankengang des Entwurfes unvereinbar ist. Durch das Verbot dieser doppelten Eintragung hat der Ausschuß übrigens die Zusammenstellung in einem Zentralregister, auf dem die Eintragungen wiederholt werden, nicht verhindern wollen. Dies ist im Schlußprotokoll angegeben.

2) Der Ausschuß ist auf die Frage des Ausfuhrverbotes zurückgekommen. Man hatte früher geglaubt, diese Frage unberührt lassen zu können, da die Ausfuhrverbote gewöhnlich durch eine Bestimmung Gesetzeskraft erhalten, die den Verkauf von Schiffen im Auslande für ungültig erklärt. Nach eingehenderer Untersuchung hat sich herausgestellt, daß ein Schiff dem Bestand an Binnenschiffen eines Staates entzogen werden könnte, ohne daß unbedingt ein Verkauf stattgefunden haben muß. Es kann sich nämlich um ein Schiff handeln, das die Voraussetzungen, um in einem anderen Lande eingetragen zu werden, gerade erfüllt oder bereits früher erfüllt hat. Gewisse Mitglieder des Ausschusses waren der Ansicht, der Eigentümer des Schiffes müsse in diesem Fall das Recht auf die Wahl des Eintragungslandes behalten, während andere die Meinung vertraten, daß, falls das Schiff bereits in einem Lande eingetragen ist, der Eigentümer seinen Anspruch auf die Wahl erschöpft habe und die Regierung des Landes, in dem das Schiff eingetragen ist, in diesem Fall die Löschung verweigern könne. Die unbeschränkte Zulassung der ersten dieser Thesen schien einigen Mitgliedern des Ausschusses zu radikal, und sie haben darauf hingewiesen, daß das System der Ausfuhrverbote, das alle Staaten in Ausnahmefällen angewandt haben, zurzeit noch nicht einmal überall abgeschafft ist. Mit Bezug auf die zweite These war die Mehrheit des Ausschusses der Ansicht, sie beschränke zu sehr die Freiheit des Handels und die Ausfuhrverbote müßten, in der Voraussetzung, daß sie ein notwendiges Uebel sind, wenigstens allgemeine Ausnahmemaßnahmen sein. Unter diesen Umständen ist Artikel 9 ein letzter Absatz zugefügt worden, laut dem „unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 17 das Eintragungsamt des ersten Staates die Löschung nur in Anwendung allgemeiner, aus besonderem Anlaß von der Gesetzgebung dieses Staates getroffener Maßnahmen verweigern kann. Jedoch kann die Löschung nicht verweigert werden, wenn das Schiff nicht mehr die Eintragungsvoraussetzungen in diesem Staate erfüllt." Die deutsche Delegation hat sich das Recht vorbehalten, die Streichung dieses ganzen letzten Absatzes verlangen zu können, während die französische Delegation seine Aufnahme in den Entwurf als Bedingung für den Rückzug der von ihr wegen der dem Eigentümer freibleibenden Wahl des Eintragungslandes gemachten Vorbehalte gestellt hat.

3) Es hat sich herausgestellt, daß, wenn man den Gerichten des Eintragungsortes oder des Ortes, an dem die Eintragung hätte stattfinden sollen, die Zuständigkeit für die Zuwiderhandlung gegen gewisse Artikel des Entwurfes, na-

*) Die Publikation der Entwürfe erfolgt in nächster Nummer.

mentlich des Artikels, der sich auf den Eintragungszwang bezieht, erteilt, die Verfolgung dieser Zuwiderhandlungen nicht mit genügender Wirksamkeit sichergestellt wäre, falls die Zuwiderhandlung in einem anderen Staate, als in dem des zuständigen Gerichtes festgestellt sein sollte.

Artikel 11 (früher 12) ist dahin ergänzt worden, daß in einem solchen Falle die Behörden des Staates, in dem die Zuwiderhandlung festgestellt wird, die nötigen Maßnahmen treffen, um die Verfolgung dieser Zuwiderhandlung durch die zuständigen Behörden herbeizuführen.

4) Die Frage der Eintragung der im Bau befindlichen Schiffe und der Hypotheken an ihnen, ist erneut geprüft worden und hat eine etwas andere Lösung gefunden.

Im allgemeinen ist in dem Wortlaut des Entwurfes selbst (während dieser Punkt früher nur in dem Kommentar des Sekretariats aufgeführt war — siehe „Der Rhein" vom 10. Februar 1926, Seite 33 ff.) ausdrücklich bestimmt worden, daß wenn ein Schiff, obwohl es laut Artikel 12 (früher Artikel 13) von dem Eintragungszwange befreit ist, trotzdem eingetragen wird, es den vertraglichen Bestimmungen untersteht, und man hat der Liste der Schiffe, denen die Eintragung freigestellt ist, die im Bau befindlichen Schiffe hinzugefügt. Hieraus ergibt sich, daß das ganze Uebereinkommen und demgemäß auch die folgenden Kapitel, die sich auf das Eigentum und auf die Hypotheken beziehen, auf im Bau befindliche Schiffe, die eingetragen sind, zur Anwendung kommt. Diese Lösung, die der in der vorhergehenden Tagung angenommenen entspricht, ist jedoch im Schlußprotokoll Gegenstand einer Beschränkung geworden. Die deutschen Mitglieder des Ausschusses hatten schon früher wegen der Anerkennung der Hypotheken an im Bau befindlichen Schiffen einen Vorbehalt gemacht, da diese Art Hypothek in der deutschen Gesetzgebung außer in Bremen und Hamburg nicht zulässig war. Seitdem hat ein deutsches Gesetz die Hypotheken an solchen Schiffen geregelt; die deutschen Mitglieder des Ausschusses waren jedoch, in diesem Punkt von den französischen Mitgliedern unterstützt, der Ansicht, daß eine solche Hypothek nur von dem an dem Bauorte gültigen Gesetz abhängen könne. Sie waren der Ansicht, daß „weder Deutschland noch Frankreich eine Hypothek anerkennen könnten, die in Belgien auf ein in Deutschland oder in Frankreich im Bau befindliches Schiff aufgenommen wäre."

Die andern Mitglieder des Ausschusses haben diese Ansicht nicht geteilt. Die betreffende Erwähnung im Schlußprotokoll sieht daher vor, daß sich die Vertragsstaaten bei Unterzeichnung des Uebereinkommens das Recht vorbehalten können, zu erklären, daß sie, was die Rechtsordnung des Eigentums, des Nießbrauchs, der Hypotheken und der Zwangsvollstreckung an im Bau befindlichen Schiffen anbelangt, kein anderes Gesetz als das Gesetz des in Betracht kommenden Landes anerkennen werden. Dieser Vorbehalt hat somit auf die Bestimmung von Artikel 3 Bezug, die dem Besitzer die Wahl des Eintragungslandes zuerkennt, wenn das Schiff die Voraussetzungen mehr als eines Landes erfüllt. Dieser Anspruch auf die Wahl kann, wenn es sich um im Bau befindliche Schiffe handelt, von der Landesgesetzgebung zurückgezogen werden. Es ist aber selbstverständlich, daß dem Grunde nach die Landesgesetzgebung in allem, was die Eintragung, den Nießbrauch und die Hypotheken an im Bau befindlichen Schiffen betrifft, die von dem Uebereinkommen zur Verhütung der doppelten Eintragung, zur Sicherstellung der Verlautbarung der Rechte, zur Wahrnehmung der Interessen der Hypothekengläubiger usw. erlassenen Vorschriften achten muß.

Die anderen, an den sich auf die Eintragung beziehenden Klauseln vorgenommenen Aenderungen sind rein formeller Natur.

Die Fassung von Artikel 1 ist dahin abgeändert worden, daß es vermieden wird, darin den Ursprung des Eintragungszwanges, der sich ausschließlich aus Artikel 3 ergeben darf, zu suchen. Um diesen Unterschied deutlich hervorzuheben, sind die Verpflichtungen der Staaten in den beiden ersten Artikeln und die der Privatpersonen in den folgenden Artikeln gruppiert worden, was gewisse kleine Abänderungen an diesen Artikeln notwendig gemacht hat. Der Ausschuß hat außerdem in Artikel 3 die Beschränkung auf Schiffe, die „endgültig in Dienst gestellt werden", aus dem Eintragungszwange gestrichen, da diese Ausdrucksweise unklar schien. Der Gedanke, den man zum Ausdruck bringen wollte und der in der Note des Sekretariats von 1926 angeführt ist, steht jetzt in Artikel 12 (früher Artikel 13) in dem man der Aufzählung der Fälle freistehender Eintragung den Fall von „Schiffen, die noch nicht in einem Vertragsstaat eingetragen sind und sich aus dem Lande, wo sie erbaut oder erworben worden sind, nach dem Land begeben, wo sie eingetragen werden sollen", angefügt hat.

Der letzte Absatz von Artikel 9, der sich auf den direkten Verkehr zwischen den Eintragungsämtern verschiedener Länder bezieht, ist aus diesem Artikel gestrichen worden, um eine allgemeine Bestimmung zu werden, die sich auf das ganze Uebereinkommen bezieht und auf alle zuständigen Verwaltungs- und Gerichtsbehörden ausgedehnt ist (Artikel C der allgemeinen Bestimmungen).

Ebenso ist Artikel 11, der sich auf die Verpflichtung der Staaten, die nötigen Maßnahmen zur Ausführung des Uebereinkommens zu ergreifen, bezieht, Artikel B der allgemeinen Bestimmungen geworden. Der erste Teil des früheren Artikels 13, der sich auf Schiffe bezieht, die außerhalb des Anwendungsbereiches des Uebereinkommens stehen, ist der Artikel A der erwähnten Bestimmungen geworden; Artikel 14 ist Artikel D geworden, und man hat vorgesehen, daß sich die Staaten, außer den von ihnen erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, auch das Verzeichnis der mit der Führung der Register betrauten Behörden mitteilen sollen. Schließlich ist Artikel 15, der die Rechte der Nichtvertragsstaaten auf den internationalen Wasserstraßen vorbehält, Artikel E geworden.

Der Ausschuß war der Ansicht, man müsse den nunmehr angeführten allgemeinen Bestimmungen eine andere über die Regelung von Streitigkeiten zwischen Staaten hinzufügen, die möglicherweise aus der Anwendung und der Auslegung des Uebereinkommens erwachsen könnten. Die Fassung dieses letzten Artikels ist jedoch vorbehalten worden.

Die Bestimmungen des Kapitels II beziehen sich auf das Eigentum und auf den Nießbrauch. Der Ausschuß hat sich der Ansicht des Herrn Niboyet angeschlossen, daß die Sicherheiten der Hypothekengläubiger so lange unsicher bleiben müssen, wie sogar das Eigentumsrecht an dem Schiffe zweifelhaft bleibt. Wie soll man aber den Eigentümer kennen, wenn man nicht einmal weiß, welches Gesetz das Eigentumsrecht regelt? Wie soll man die unvermeidlichen Konflikte regeln, wenn dieses Gesetz nicht vertragsgemäß festgelegt ist? Diese Betrachtungen sind es, die den Ausschuß veranlaßt haben, den ihm vorgeschlagenen Weg zu beschreiten. Die Anwendung der lex rei sitae entsprechend der deutschen Gesetzgebung hat zu Einwendungen Anlaß gegeben. Der Eigentümer eines Schiffes kann möglicherweise nicht genau wissen, wo sich sein Eigentum im Augenblick des Verkaufs befindet und welches Gesetz somit anwendbar ist. Verkauft er eine Flotte im Bausch und Bogen, so müßte der Verkauf mittels getrennter Verkaufsurkunden und gemäß der verschiedenen, von den Gesetzen der Länder, in denen sich augenblicklich die verschiedenen Teile dieser Flotte befinden, bestimmten Förmlichkeiten vollzogen werden. Die Verweisung an das Ortsgesetz ist außerdem nicht dazu geeignet, alle Konflikte zu regeln. In gewissen Fällen wird dieses Gesetz nicht anwendbar sein, z. B. wenn es eine Eintragung in ein Register verlangt, die in dem Eintragungslande des Schiffes unbekannt und demgemäß unausführbar ist. In andern Fällen kommt die Verweisung nicht in Betracht, wenn z. B. gewisse Forderungen der Gesetzgebung des Eintragungslandes als vom öffentlichen Interesse geboten erachtet werden. Die Verweisung an das Gesetz dieses Landes, was übrigens mit dem, was für die Hypothek vorgeschlagen ist, übereinstimmt, schien die einzige vollständige Lösung der Frage zu sein, und diese Lösung ist es, die Absatz 1 des Artikels 13 bestätigt, indem

es sie jedoch auf den Erwerb unter Lebenden beschränkt. Der Ausschuß war der Ansicht, man müsse die Frage, welches Gesetz bei einer Uebertragung von Todeswegen anwendbar sei, nicht in die beabsichtigte Verordnung aufnehmen. Diese Frage muß ihre gewöhnliche Lösung finden, ohne daß für die Schiffe eine besondere Rechtsordnung geschaffen wird. Man hat jedoch angenommen, daß das Gesetz des Eintragungslandes von den Erben und Vermächtnisnehmern eine Eintragung ihres Eigentums fordern kann, um es Dritten gegenüber geltend machen zu können. Es handelt sich um die Maßnahmen im öffentlichen Interesse, von denen vorstehend die Rede gewesen ist und deren Anwendung vorbehalten bleiben muß, wenn das Gesetz, das für den Nachlaß nach den hierzu zu befolgenden Regeln gültig ist, nicht das Gesetz des Eintragungslandes ist. Dies drückt Absatz 2 von Artikel 13 aus.

Die Register, auf denen die Eintragungen vorzunehmen sind, sind die in Artikel 1 erwähnten öffentlichen Register für die Eintragung der Schiffe. Es bleibt jedoch wohlverstanden und deshalb ist das Wort „Register" in der Mehrzahl gebraucht, daß nicht unbedingt ein einziges Register für die Eintragung, das Eigentum und die Hypotheken erforderlich ist, und daß für die Eintragung und für die Veröffentlichung der Rechte unterschiedliche Register geführt werden können unter der Bedingung, daß diese Register übereinstimmen, damit man an Hand des einen in dem anderen nachschlagen kann. Im Schlußprotokoll ist es erwähnt, daß dies freigestellt ist.

Artikel 14 sieht vor, daß die auf das Eigentum bezüglichen Bestimmungen sich auch auf den Nießbrauch beziehen.

Die Bestimmungen dieses Kapitels bezwecken übrigens nur einen ersten Meinungsaustausch über Fragen, die bisher noch nicht erörtert worden waren, in Worte zu kleiden.

Kapitel III handelt von der Hypothek. Da jede allgemeine Erklärung der dinglichen Sicherheiten, die der Hypothek gleichgestellt sind, ungenügend ist, hat es der Ausschuß vorgezogen, diese Sicherheiten im Schlußprotokoll aufzuzählen. Augenblicklich ist nur das auf eingetragenen Schiffen eingetragene Pfandrecht „das Schiffspfandrecht" des deutschen Rechts an dieser Stelle angeführt, die Aufzählung soll jedoch nach den Gesetzgebungen der verschiedenen Vertragsstaaten ergänzt werden. Außer diesem Hinweis auf das Schlußprotopoll gibt Artikel 15 den ersten Satz von Artikel 1 des in der vorhergehenden Tagung verfaßten Textes wieder und bestätigt die Anerkennung der ordnungsmäßig begründeten und in die öffentlichen Register eingetragenen Hypotheken, eine Ausdrucksweise, die so ausgelegt werden soll, wie vorstehend für Artikel 13 angegeben ist. Alle Hypotheken, sowohl die gerichtlichen und gesetzlichen als auch die Vertragshypotheken fallen unter diese Bestimmungen. Die Frage der Hypotheken an im Bau befindlichen Schiffen ist bereits gelegentlich des Kapitel I erörtert worden.

Der zweite Satz des früheren Artikels 1 über die Wirkungen der Hypotheken ist in Verbindung mit dem ersten Satze des früheren Artikels 2, der hauptsächlich diese Wirkungen im Falle der freiwilligen Uebereignung des Eigentums behandelt, der erste Absatz des jetzigen Artikels 16 geworden, der sich auf alle Wirkungen der Hypotheken namentlich im Falle von Veräußerung bezieht. Während jedoch der zweite Satz des früheren Artikels 2 die Wirkungen, wie z. B. das Erlöschen der Hypothek, deren Ablösbarkeit auf Begehren des Erwerbers (purge) oder eine ähnliche Wirkung auf die Fälle beschränkte, in denen diese Wirkung von den Gesetzen des Staates, auf dessen Gebiet sich das Schiff befindet, vorgesehen sind, beschränkt sich der zweite Absatz von Artikel 16 des neuen Entwurfes auf die Bestimmung, daß wenn die Ablösbarkeit auf Begehren des Erwerbers nicht vorgenommen werden kann, weil dies die Gesetzgebung des Landes, in dem das Schiff sich befindet, nicht vorgesehen hat, die eingetragenen Rechte nicht erloschen sind, bis daß diese Maßnahme ordnungsmäßig durchgeführt werden kann. In anderen Worten: der Ausschuß hat beabsichtigt, daß für die Wirkungen des Gesetzes des Eintragungslandes keine anderen Einschränkungen bestehen sollen, als solche, die sich aus einer tatsächlichen Unmöglichkeit ergeben.

Der frühere Artikel 3 über das Verfahren der Ablösbarkeit ist somit unnötig geworden, es sei denn, insoweit er von dem Verkauf handelt, der jetzt Gegenstand eines besonderen Kapitels ist, das sich auf die Zwangsvollstreckung bezieht.

Artikel 17 unterscheidet sich dem Grunde nach nicht von dem früheren Artikel 4. Er macht die Ueberträge der Eintragung eines mit Hypotheken belasteten Schiffes von einem Land nach dem anderen von der Zustimmung der Hypothekengläubiger abhängig. Im Falle der Zustimmung werden die Eintragungen auf das neue Register übertragen und haben künftig die Wirkungen des Gesetzes des Landes, in welchem das Schiff nunmehr eingetragen ist. Der Ausschuß hat einfach den ersten Absatz des früheren Artikels 4 gestrichen, welcher vorsah, daß wenn das Schiff in einem anderen Lande eingetragen wird, die Zahlung der Forderungen verlangt werden kann. Diese Bestimmung schien überflüssig, da ja bereits die Uebertragung der Eintragung von der Einwilligung der Hypothekengläubiger abhängt, die für diese Einwilligung beliebige Bedingungen stellen und namentlich die Rückzahlung dieser Hypotheken verlangen können.

Kapitel IV regelt die Zwangsvollstreckung. Artikel 18 sieht vor, daß sich das Beschlagnahmeverfahren nach dem Gesetz des Ortes, wo die Beschlagnahme stattfindet, regelt, mit der Ausnahme jedoch, daß die mit der Führung der Register, auf denen die Hypotheken eingetragen werden, betraute Behörde binnen 5 Tagen von der Beschlagnahme in Kenntnis gesetzt werden muß. Diese Behörde macht den eingetragenen Gläubigern von der Beschlagnahme Mitteilung. Dieselben sind somit in der Lage, ihre Interessen wahrzunehmen.

Artikel 19 unterstellt zum gleichen Zweck die Zwangsversteigerung einer Mitteilung an die gleiche Behörde, die mindestens einen Monat vorher stattzufinden hat. Das Versteigerungsverfahren wird durch die lex rei sitae geregelt. Die Zwangsversteigerung überträgt das Eigentum und löscht die Hypotheken unbeschadet irgendwelcher gegenteiliger Bestimmungen der Gesetze des Eintragungslandes. Diese Maßnahme ist zweifellos schwerwiegend, weshalb ihr das vorstehende Mitteilungsverfahren beigegeben ist, ohne dessen Einhaltung die Zwangsversteigerung ungültig wird.

Artikel 20 bezieht sich auf die Verteilung des Versteigerungserlöses gemäß dem Verfahren des am Beschlagnahmeort gültigen Gesetzes, jedoch unter Berücksichtigung der Reihenfolge, die den Gläubigern laut Uebereinkommen zusteht.

Schließlich gibt Artikel 21 die Folgen des zweiten Absatzes von Artikel 19 an: Die Hypotheken müssen auf Vorlegung einer Ausfertigung des Versteigerungsprotokolls gelöscht werden.

Kapitel V, das sich auf die Vorzugsrechte bezieht, ist nur einer sehr kurzen Prüfung unterzogen worden. Der Ausschuß hat, ohne große Aenderungen daran vorzunehmen, den ihm von seinem Berichterstatter, Herrn van Slooten, unterbreiteten Entwurf angenommen. Dieser Entwurf stützt sich auf den von dem Internationalen Ausschuß für Seerecht während seiner Tagung in Venedig ausgearbeiteten Wortlaut, der den Ansichten einer sehr großen Mehrheit von Ausschußmitgliedern entsprach. Er rangiert zeitlich vor den Abänderungen, die durch die Konferenz für Seerecht im April 1926 an dem Brüsseler Uebereinkommen von August 1924 über die Hypotheken und Seeprivilegien vorgenommen worden sind. Man weiß, daß dieser Wortlaut von dem deutschen Gesetz hinsichtlich der Liste der vorberechtigten Forderungen, die der Hypothek vorgehen und deren Anzahl sie beschränkt, abweicht. Nichtsdestoweniger hat Deutschland, das an der Zusammenstellung dieser Liste mitgearbeitet hat, die Absicht, dieses Uebereinkommen zu ratifizieren, wo-

durch unbedingt Rückwirkungen auf das System des deutschen Rechtes über die Vorzugsrechte an Binnenschiffen herbeigeführt werden könnten. Dieses System ist dem des Seerechts nachgebildet. Da diese Frage augenblicklich geprüft wird, waren die deutschen Mitglieder des Ausschusses genötigt, sich betreffs des in Vorschlag gebrachten Wortlautes, der noch eine beschränktere Zahl von Vorzugsrechten, die den Hypotheken vorgehen, als die Brüsseler Bestimmungen in ihrer letzten Fassung enthält, ihre Ansicht vorzubehalten.

Der Ausschuß war jedoch in seiner Gesamtheit der Ansicht, daß diese Unterschiede berechtigt seien, weil ja die Bedingungen für die Ausübung der Schiffahrt auf Binnengewässern von denen auf See verschieden sind. Deshalb stehen in dem Entwurf unter den Vorzugsrechten, die der Hypothek vorangehen, nicht: 1. der Beitrag des Schiffes an gemeinsamer Haverei, 2. der Ersatz für künstliche Bauanlagen wie Brücken, Hafenbecken und Wasserstraßen zugefügte Schäden, 3. der Ersatz für Verlust oder Beschädigung von Ladung oder von Gepäck, 4. die Forderungen aus von dem Kapitän für die Bedürfnisse der Erhaltung des Schiffes und der Fortsetzung der Reise gemachten Auslagen. Der Ausschuß war außerdem der Ansicht, die Gerichtskosten, Abgaben und bevorrechtigten öffentlichen Steuern auf solche zu beschränken, die infolge der Fahrt des Schiffes geschuldet sind, da der Hypothekengläubiger nicht für Schulden aufzukommen hat, die sein Schuldner auf Grund von Eigentum, das mit dem hypothekierten Schiff nichts zu tun hat, etwa haben kann. Die bevorrechtigten Forderungen des Kapitäns und der Mannschaft für die Zahlung ihrer Löhne sind auf die Löhne beschränkt, die für sechs Monate geschuldet werden. Die Artikel 23, 24 und 25 entsprechen den Artikeln 5, 6 und 8 des Uebereinkommens von Brüssel (Wortlaut von 1924 — nicht abgeändert). Artikel 26 entspricht den Absätzen 1, 2, 4 und 5 von Artikel 9 des Brüsseler Uebereinkommens (Wortlaut von 1926) abgeändert, um mit der neuen Liste der Vorzugsrechte und den Bestimmungen über die Zwangsvollstreckung übereinzustimmen. Die Artikel 27 und 28 entsprechen dem ersten Absatz von Artikel 11, beziehungsweise dem Artikel 13 des Brüsseler Uebereinkommens (Wortlaut von 1924 — nicht abgeändert). Artikel 29 bestimmt den Anwendungsbereich des Kapitels über die Vorzugsrechte, das jedesmal in Frage kommt, wenn es sich um Schulden handelt, die auf einem in einem Vertragsstaat eingetragenen Schiffe lasten.

Ebenso wie das Kapitel über die Vorzugsrechte, ist auch der Entwurf, der von dem Zusammenstoß handelt, nur einer allgemeinen Prüfung unterzogen worden. Auch hier hat sich der Ausschuß weitgehend von den Arbeiten der Seeschifffahrtskonferenz leiten lassen, und der Entwurf lehnt sich sehr eng an den Wortlaut des Brüsseler Uebereinkommens vom 23. September 1910 an. Während jedoch Artikel 12 dieses Uebereinkommens die Anwendung der in ihm enthaltenen Bestimmungen nur für die Fälle vorsieht, in denen sämtliche beteiligten Schiffe den Vertragsstaaten angehören, oder in denen die Landesgesetze diese Anwendung vorsehen, sieht der Entwurf des rheinischen Ausschusses in seinem ersten Artikel vor, daß seine Bestimmungen wörtlich in die Landesgesetzgebungen jedes der Vertragsstaaten aufzunehmen sind. Statt einen Gesetzeskonflikt zu lösen, war der Ausschuß also der Ansicht, man müsse mittels einer Vereinheitlichung der Gesetzgebung vorgehen. Eine Vereinheitlichung der Gesetzgebung — wenn sie zu erzielen ist — gewährleistet nämlich am besten die Lösung aller Schwierigkeiten sowie die vollständige Anwendung des Grundsatzes der Gleichbehandlung, da die angewandte Rechtsordnung von dem Anwendungsbereich des Landesgesetzes abhängt und nicht mehr von der Staatsangehörigkeit oder dem Eintragungsorte eines Schiffes, das zufällig an einem Unfall beteiligt sein kann, der hauptsächlich andere Schiffe betrifft.

In Artikel 3 hat der Ausschuß auf Vorschlag seines Berichterstatters eine Bestimmung aufgenommen, die des näheren ausführt, daß die einzelnen Teile eines Schleppzuges nicht solidarisch sind, sondern daß jedes Fahrzeug nur für sein eigenes Verschulden haftet. Der Ausschuß war der Ansicht, daß diese Lösung, die sich nicht mit der niederländischen Gesetzgebung deckt, bereits aus dem Wortlaut des Brüsseler Uebereinkommens hervorgeht, daß es, da die Schleppfrage in der Binnenschiffahrt eine Bedeutung hat, die die Seeschiffahrt nicht kennt, jedoch zur Vermeidung von Irrtümern in der Auslegung nötig war, näher darauf einzugehen. Der Ausschuß glaubt, man solle, wenn der Entwurf vollständig ausgearbeitet ist, die Konferenz für das Seerecht bitten, gegebenenfalls das Uebereinkommen von 1910 so zu ergänzen und abzuändern, daß die beiden Wortlaute übereinstimmen. Diese Frage ist wichtig, da das maritime Uebereinkommen in den Binnengewässern jedesmal, wenn ein Seeschiff, das einem der Vertragsstaaten angehört, an dem Zusammenstoß beteiligt ist, zur Anwendung kommt.

Die Verjährungsfrist der Ansprüche auf Schadenersatz (Artikel 7) ist von zwei Jahren (gleicher Artikel des Uebereinkommens von 1910) auf ein Jahr herabgesetzt worden, da die Entfernungen in der Binnenschiffahrt bedeutend kleiner sind.

Schließlich war der Ausschuß der Ansicht, man müsse eine Frage prüfen, die mit der des eigentlichen Zusammenstoßes (Zusammenstoß zwischen Schiffen) zusammenhängt. Es ist dies die Frage der an feststehenden Anlagen (Brükken, Böschungen, Kais usw.) verursachten Schäden. Herr Richter ist gebeten worden, über diese Frage Bericht zu erstatten, und zwar für die nächste Tagung des Ausschusses, die Ende September in Genf abgehalten werden soll.

Aus dem Bundesgericht.

(Streitigkeiten gemäß WRG Art. 71 Uebertragung einer Konzession an einen Dritten.)

B. W. I. Am 19. März 1927 hatte sich das Bundesgericht mit folgendem Falle zu beschäftigen: Einer freiburgischen Gemeinde war im Jahre 1893 vom Kanton die Konzession zur Ausnutzung einer Wasserkraft erteilt worden. Da die Gemeinde vorläufig nicht selbst das Werk errichten und betreiben wollte, so übertrug sie die Konzession gemäß WRG Art 42 an eine private Gesellschaft, mit dem Vorbehalt, daß sie nach Ablauf von 30 Jahren das Nutzungsrecht wieder an sich nehme und die Anlagen zu einem durch Experten festzusetzenden Preise übernehmen könne. Die kantonale Verleihungsinstanz gab zu dieser Uebertragung ihre Zustimmung und verkehrte in der folgenden Zeit mit der Gesellschaft als der Konzessionärin. Mit Erlassen in den Jahren 1919 und 1923 wurde ihr die Konzession erweitert durch Gestattung des Höherstaues und Erweiterung des Absatzgebietes.

Als nach Ablauf der 30 Jahre die Gemeinde mit der Gesellschaft wegen Uebernahme des Betriebes in Verhandlungen eintrat, kam es zu Uneinigkeiten, die zu einer Klage der Gesellschaft gegen die Gemeinde führte. Darin verlangte sie, daß gerichtlich festgestellt werde, daß sie, die Gesellschaft, und nicht die Gemeinde, Konzessionärin sei; ferner sei der Gemeinde eine Frist anzusetzen, um von ihrem Rücknahmerecht Gebrauch zu machen, mit der Androhung der Verwirkung dieses Rechtes.

II. Der Cour d'Appel des Kantons Freiburg schützte den ersten Klagepunkt mit folgender Begründung: die Uebertragung der Konzession von der Gemeinde auf die Gesellschaft sei als Verleihung zu betrachten, nicht als zweiseitiger Vertrag, weshalb die Gemeinde als Konzedentin und die Gesellschaft als Konzessionärin zu betrachten seien.

Die Gemeinde rekurrierte ans Bundesgericht, das jedoch auf den Rekurs nicht eintrat, da gemäß WRG Art. 71 diese Streitigkeit nicht in seine Kompetenz falle. Im Gegensatz zur Vorinstanz stellte es fest, daß die Uebertragung einer Konzession an einen Dritten juristisch keine Verleihung sei