

2177

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend das Pariser Übereinkommen vom 27. November 1925 über die Eichung der Binnenschiffe.

(Vom 19. März 1927.)

### I.

Die Übereinkunft, die Ihnen zur Genehmigung vorzulegen wir hiermit die Ehre haben, befasst sich mit der internationalen Ordnung der Eichung der Binnenschiffe.

1. Die Schiffseichung oder Schiffsvermessung (Jaugeage) hat zum Gegenstande die Bestimmung entweder des Gewichtes des Schiffes (Déplacement) oder des Gewichtes der Ladung des Schiffes nach Massgabe seiner Eintauchung (Tragfähigkeit) oder endlich des Raumgehaltes des Schiffes. Die zuletzt genannte Art der Eichung kommt für die auf den mitteleuropäischen Wasserstrassen, insbesondere auf dem Rhein, verkehrenden Binnenschiffe nicht in Betracht, indem diese immer auf ihr Déplacement oder auf ihre Tragfähigkeit geeicht werden. Nach dieser Methode wird bei der Eichung der Kähne, nach jener bei der Eichung der Schlepper verfahren.

2. Mit der Eichung werden verschiedene Zwecke verfolgt. Zunächst hat sie — hierin liegt, historisch betrachtet, ihr Ausgangspunkt — administrative (fiskalische) Bedeutung; in den meisten Staaten werden nämlich seit langer Zeit die Schiffsabgaben, wie Kanal-, Schleusen- und Hafengelder, nach der durch die Eichung ausgewiesenen Tonnage erhoben. Sodann gestattet die Eichung die Benutzung des Schiffes als Wage; denn auf Grund der Differenz der Ablesungen an den Eichskalen beim beladenen und beim unbeladenen Schiffe lässt sich anhand des Eichscheines ohne Schwierigkeit das Gewicht der Ladung ermitteln; es wird denn auch in der Binnenschiffahrt diese Art der Gewichtsbestimmung bei Massengütern, wie Kohle und dergleichen, sehr häufig ange-

wendet. Endlich dient die Eichung in Verbindung mit der Eintragung in das Schiffsregister als Mittel zur Identifizierung und Individualisierung der Schiffe; sie lässt sich in dieser Beziehung mit der Grundbuchvermessung in Parallele setzen.

## II.

1. Angesichts dieser grossen wirtschaftlichen und rechtlichen Bedeutung der Eichung liegt es auf der Hand, dass der Staat, gleich wie er die Vorschriften über Mass und Gewicht aufstellt, sich auch mit der Eichung der Schiffe befassen, namentlich dafür Sorge treffen muss, dass die Eichungen zuverlässig und nach derselben Methode vorgenommen werden. Auch die Schifffahrt hat ein grosses Interesse an der staatlichen Ordnung der Eichung; denn ist das Schiff nach den bestehenden Vorschriften durch staatliche Organe geeicht worden, so muss das im Eichschein beurkundete Resultat der Eichung im Gebiete des betreffenden Staates von Behörden und Privaten anerkannt werden. So haben denn auch die meisten Staaten schon vor langer Zeit Reglemente erlassen, welche Bestimmungen über die technische Durchführung der Eichung, die zu deren Vornahme zuständigen Behörden und über die Aufzeichnung des Ergebnisses der Eichung in einem öffentlichen Register und in dem Eichscheine enthalten, der vom Schiffer auf der Reise mitgeführt wird.

2. Bei dieser landesrechtlichen Ordnung der Eichung hatte es indessen nicht sein Bewenden; vielmehr ist die Eichung schon vor nahezu hundert Jahren zum Gegenstande zwischenstaatlicher Regelung gemacht worden. Art. 17 der Mainzer-Akte vom 31. März 1831 bestimmte nämlich, dass die Rekognitionsgebühr (*droit de reconnaissance*) auf Grund des vom Schiffseigner oder Schiffskapitän mitgeführten Eichscheines erhoben werde und dass die Uferstaaten verpflichtet seien, die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, damit die Eichung nach der zurzeit auf dem Rheine zwischen Strassburg und der niederländischen Grenze geltenden Methode vorgenommen werden könne, unter Vorbehalt allfälliger Änderungen, welche anzuordnen die Rheinzentralkommission als zweckmässig erachte. In der Folge, in den Jahren 1838 und 1846, schlossen die Rheinuferstaaten Vereinbarungen ab, in denen die Eichung des näheren geordnet wurde. Der durch Art. 17 der Mainzer-Akte geschaffene Rechtszustand blieb der Schweiz gegenüber, obschon diese an der genannten Akte nicht beteiligt war, nicht ohne Rechtswirkungen. Im August 1841 gelangte nämlich der Badische Ministerresident in Bern an die Regierung des Kantons Baselstadt und machte sie darauf aufmerksam, dass die an der Rheinschiffahrtskonvention beteiligten Staaten Bestimmungen aufgestellt hätten, wonach nicht vorschriftsmässig geeichte Schiffe in keinem Hafen ihrer Staaten zur Ladung zugelassen werden sollten. Da es mehrfach vorgekommen sei, dass Schiffer, deren Schiffe nicht geeicht seien, in Basel Ladungen zum Transporte auf dem Rhein eingenommen hätten, dadurch aber für diese unangenehme Weiterungen und hie und da auch Nachteile für den Versender eingetreten seien, wäre es im Interesse der Rheinschifffahrt sehr wünschenswert, wenn auch der

Kanton Baselstadt eine den oben erwähnten Bestimmungen entsprechende Verfügung erlassen würde. Zur gleichen Zeit machten auch die baslerischen Schiffahrtsinteressenten die Anregung, «der verschiedenen Schwierigkeiten wegen, die mit der Eichung ihrer Schiffe nach Sage der Übereinkunft der Rheinuferstaaten von 1831 in fremden Häfen verbunden waren, als auch aus Rücksichten der Schicklichkeit, in Basel eine eigene Eichenstalt zu etablieren». Der Regierungsrat nahm die Sache an die Hand und erliess, nachdem zuvor die Zentralkommission begrüsst worden war und sich mit den ihr vorgelegten Entwürfen einverstanden erklärt hatte, am 29. Oktober 1842 «in Übereinstimmung mit den von sämtlichen Rheinuferstaaten getroffenen Verfügungen» eine «Verordnung über die Errichtung einer Schiffsaiche» und eine «Ordnung für den Aichmeister».

3. Durch die geltende Rheinschiffahrtsakte sind indessen die früheren, die Eichung betreffenden Vereinbarungen aufgehoben worden. Über die Gründe, welche hierzu führten, äussert sich das Schlussprotokoll der Mannheimer-Akte folgendermassen: «Da die in Art. 17 der Rheinschiffahrtsordnung vom 31. März 1831 enthaltene Verabredung in Betreff der Aiche der Rheinschiffe lediglich durch die Erhebung der Rekognitionsgebühr motiviert war, diese Gebühr aber in Zukunft nicht mehr erhoben werden kann, so bedarf es einer Erneuerung dieser Verabredung nicht. Gleichwohl werden die vertragenden Regierungen auch fernerhin dafür Sorge tragen, dass es an Gelegenheit zur Feststellung der Tragfähigkeit der Schiffe nach der früher von ihnen vereinbarten Vermessungsmethode innerhalb ihrer Gebiete nicht fehle.»

Es sollte sich indessen bald erweisen, dass die Verfasser der Rheinschiffahrtsakte nicht gut beraten waren, als sie die bisher geltenden internationalen Vorschriften über die Eichung fallen liessen. Der Mangel einer internationalen Ordnung führte nämlich in der Praxis zu den grössten Unzuträglichkeiten. Die Eichscheine wurden nur mehr von den Behörden der Staaten anerkannt, die sie ausgestellt hatten. Überschritt der Schiffer mit seinem Schiffe die Grenze, so war er allen möglichen Weiterungen und Umtrieben ausgesetzt; unter Umständen musste er sogar sein Schiff neu eichen lassen, was nicht nur unnütze Kosten, sondern auch grossen Zeitverlust verursachte. Die Schiffahrtsverbände wurden denn auch bei den beteiligten Staaten vorstellig, zunächst allerdings ohne Erfolg. Endlich ergriff die belgische Regierung die Initiative, um den unhaltbar gewordenen Zuständen ein Ende zu bereiten. Auf ihre Einladung hin versammelten sich anfangs Februar 1898 in Brüssel Delegierte von Deutschland, Frankreich, Belgien und der Niederlande, um eine internationale Ordnung der Eichung zu schaffen. Auf Grund der Beratungen dieser Brüsseler Konferenz wurde durch die genannten Staaten am 4. Februar 1898 eine Übereinkunft betreffend die Eichung der Binnenschiffe abgeschlossen. Diese Übereinkunft besteht aus dem eigentlichen Vertragstexte und einer die Einzelvorschriften technischer Natur enthaltenden Anlage. Ihr wesentlicher Inhalt geht dahin, dass die Eichscheine, die für Binnenschiffe von den zuständigen Behörden eines der Vertragsstaaten auf Grund von der Anlage ent-

sprechenden Vorschriften zum Zwecke der Feststellung des Gewichtes der Ladung nach Massgabe der Eintauchung des Schiffes ausgestellt worden sind, von den Behörden der andern Staaten als den von ihnen selbst ausgestellten gleichwertig anerkannt werden sollen. Jedes geeichte Schiff erhält eine Ordnungsnummer und wird unter dieser in ein Register eingetragen. Nach vollzogener Eichung ist das Schiff mit einer sogenannten Eichplatte zu versehen, auf der eingraviert werden: die Erkennungsbuchstaben des Eichungsamtes, die Ordnungsnummer der Eintragung und der Anfangsbuchstabe des Landes der Eintragung. Alle diese Angaben müssen zudem auf dem Heck des Schiffes angemalt und auf den dauerhaften Teilen des Rumpfes wiederholt werden. Derart wird die Eichung zu einem zweckmässigen Mittel zur Individualisierung und Identifizierung des Schiffes. Im Jahre 1908 vereinbarten die Vertragsstaaten einige Zusatzbestimmungen, die indessen hier kein weiteres Interesse bieten. In Ausführung dieser Konvention erliess die Rheinzentalkommission im Jahre 1899 ein gemeinsames Reglement betreffend die Eichung der Rheinschiffe, das am 1. Oktober 1900 in Kraft gesetzt wurde.

Die Schweiz ist an der Brüsseler Übereinkunft nicht beteiligt. Nichtsdestoweniger hat das Schiffahrtsamt des Kantons Baselstadt in den letzten Jahren wiederholt Schiffe geeicht, wobei es sich an die in der Brüsseler Konvention bzw. in dem Reglemente der Zentralkommission niedergelegten Grundsätze hielt. Die vom Schiffahrtsamte ausgestellten Eichscheine werden von allen Staaten anerkannt, welche die Brüsseler Konvention unterzeichnet haben. Andererseits haben auch wir den nach Massgabe der Brüsseler Übereinkunft ausgestellten Eichscheinen die Anerkennung gewährt.

### III.

1. Die Bestrebungen zum Abschlusse der Übereinkunft, die wir Ihnen heute unterbreiten, gehen aus von der Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit des Völkerbundes. Diese Kommission fasste im April 1922 eine Resolution, dahin lautend, dass der Abschluss einer alle interessierten europäischen Staaten umfassenden Übereinkunft zum Zwecke der Gewährleistung der Vergleichbarkeit und der gegenseitigen Anerkennung der Eichscheine durch Vereinheitlichung der verschiedenen Eichsysteme nach gewissen allgemeinen Grundsätzen als äusserst wünschbar erscheine. Die Kommission beschloss, in der Sache an die beteiligten Regierungen und an die internationalen Flusskommissionen zu gelangen; die Rheinzentalkommission insbesondere wurde eingeladen, sich darüber auszusprechen, ob und in welcher Beziehung die Brüsseler Konvention als revisionsbedürftig erscheine. Die Zentralkommission ihrerseits betraute eine Subkommission (Comité de Jaugeage) mit dem Studium der ihr vorgelegten Frage. Dieses Komitee, in dem das Deutsche Reich, Belgien, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz vertreten waren, kam zum Schlusse, dass die Brüsseler Konvention in verschiedenen Punkten nicht befriedige, und formulierte in seinem Berichte eine

ganze Anzahl von Abänderungsvorschlägen, die am 7. März 1924 durch Vermittlung der Zentralkommission an den Völkerbund geleitet wurden. Die weiteren Unterhandlungen, die in der Folge zwischen den Rheinufestaaten und Belgien hinsichtlich der Revision der Brüsseler Konvention gepflogen wurden, sowie die Ergebnisse der Beratungen der vom Völkerbunde herangezogenen Sachverständigen brauchen hier nicht näher erörtert zu werden, da sie durch die Beschlüsse der Europäischen Eichkonferenz überholt worden sind, die vom 20.—27. November 1925 in Paris tagte und zum Abschlusse des vorliegenden Übereinkommens führte.

2. Das Pariser Übereinkommen über die Eichung der Binnenschiffe vom 27. November 1925 setzt sich die Vereinheitlichung der verschiedenen Eichsysteme durch die Schaffung einer europäischen Eichordnung zum Zwecke. Es beruht in nicht unerheblichem Umfange auf den Grundsätzen der Brüsseler Konvention, doch werden diese modernisiert, namentlich in der Richtung, dass eine grössere Genauigkeit des Eichresultates angestrebt wird; da und dort werden auch Konzessionen an die übrigen europäischen Eichsysteme gemacht. Gleich der Brüsseler Konvention besteht das Pariser Übereinkommen aus dem eigentlichen Vertragstexte und einer Anlage; es wird ausserdem ergänzt durch ein umfangreiches Unterzeichnungsprotokoll.

Das Übereinkommen stellt zunächst in Anlehnung an die Brüsseler Konvention den Grundsatz auf, dass die Eichscheine, welche von den zuständigen Behörden eines der Vertragsstaaten auf Grund von Vorschriften ausgestellt sind, die den Bestimmungen des Übereinkommens und der Anlage entsprechen, unter Ausschluss aller andern von den Behörden der übrigen Vertragsstaaten als denjenigen Eichscheinen gleichwertig anerkannt werden, welche diese Staaten nach den gleichen Regeln ausstellen (Art. 1). Sodann verpflichten sich die Vertragsstaaten, die zur Ausführung des Übereinkommens und der Anlage erforderlichen Vorschriften zu erlassen und sich gegenseitig mitzuteilen (Art. 2). Im weitern übernehmen die Kontrahenten die Verpflichtung, jedes Schiff auf sein Ersuchen eichen bzw. nacheichen zu lassen, wobei dafür Vorsorge getroffen wird, dass die Nacheichung und die Nachprüfung der Angaben des Eichscheines nicht zu schikanösen Zwecken missbraucht werden kann (Art. 3 und 4). Die Art. 5 und 6 ordnen den Verkehr zwischen den Vertragsstaaten und stellen verschiedene Benachrichtigungspflichten auf, für deren Erfüllung die Anlage Formulare vorsieht. Art. 7 — von dem später noch eingehender gesprochen werden soll — regelt das intertemporale Recht, während die Art. 8 ff. die üblichen Bestimmungen über die Ratifikation, das Inkrafttreten, die Kündigung usw. enthalten.

Was die Anlage betrifft, so umschreibt sie zunächst den Zweck der Eichung, und zwar dahingehend, dass die Eichung die Feststellung entweder des Gewichtes des Schiffes oder des Gewichtes der Ladung nach Massgabe der Eintauchung bezweckt. Daran reihen sich an die Vorschriften über die technische Durchführung der Eichung, die Beurkundung des Resultates der Eichung im

Eichschein und im Eichregister sowie die Anbringung der Unterscheidungsbuchstaben oder Unterscheidungsnummern des Eichamtes und der Ordnungsnummer des Eichscheines an dem Schiffe, wodurch dessen jederzeitige Identifizierung gewährleistet wird.

Das Unterzeichnungsprotokoll ist für die Schweiz nur von untergeordneter Bedeutung. Es befasst sich insbesondere mit der Stellung der internationalen Flusskommissionen zu dem Übereinkommen und mit den auf der Elbe und auf der Donau gegebenen besonderen Verhältnissen; sodann präzisiert es den Geltungsbereich des Übereinkommens, und zwar in der Weise, dass die Vertragsstaaten den in Art. 2 und 5 aufgestellten Verpflichtungen nur insoweit nachzukommen haben, als sie an einer internationalen Schifffahrt beteiligt sind. In diesem Zusammenhange mag noch hervorgehoben werden, dass eine vom Völkerbund einberufene Kommission von Sachverständigen, in der auch die Schweiz vertreten war, ein sehr zweckmässiges, einheitliches Formular für den Eichschein aufgestellt hat, welches die praktische Handhabung des Übereinkommens ganz erheblich erleichtern dürfte.

Hinsichtlich des Inkrafttretens bestimmt Art. 12, dass das Übereinkommen nach Ratifikation durch fünf Staaten in Kraft tritt, und zwar am neunzigsten Tage nach dem Eingange der fünften Ratifikationsurkunde beim Generalsekretär des Völkerbundes; in der Folge erlangt es für jeden Vertragsstaat Rechtswirkung neunzig Tage nach dem Eingange seiner Ratifikationsurkunde oder der Bekanntgabe seines Beitrittes. Es liegt auf der Hand, dass im Interesse der Rheinschifffahrt ein gleichzeitiges Inkrafttreten des Übereinkommens für Deutschland, Belgien, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz als geboten erscheint, und es haben daher die Regierungen der erwähnten Staaten in Aussicht genommen, sich über die gleichzeitige Hinterlegung der Ratifikationsurkunden zu verständigen. Die Hinterlegung soll, wenn immer möglich, vor dem 3. Juli 1927 stattfinden, sodass das Übereinkommen für die Rheinuferstaaten und Belgien spätestens am 1. Oktober 1927 in Kraft treten kann.

3. Was das Verhältnis der nach den heute geltenden Vorschriften ausgestellten Eichscheine zu dem Übereinkommen anbelangt, so bestimmt dessen Art. 7, dass als Übergangsmassnahme und für einen Zeitraum von fünf Jahren, vom 1. Oktober 1927 ab gerechnet, die früher ausgestellten Eichscheine da zugelassen werden sollen, wo sie es derzeit sind, sowie da, wo sie auf Grund eines Sonderabkommens anerkannt werden. Gemäss dieser Bestimmung ist hinsichtlich der deutschen, belgischen, französischen und niederländischen, nach der Brüsseler Konvention ausgestellten Eichscheine die Situation die, dass sie noch während fünf Jahren in den Konventionsstaaten ohne weiteres anerkannt werden müssen. Die schweizerischen Eichscheine dagegen sind dieses Privilegs nicht teilhaftig, wie andererseits auch die deutschen, belgischen, französischen und holländischen Eichscheine, die vor dem 1. Oktober 1927 ausgestellt worden sind, nach diesem Zeitpunkte in der Schweiz keine Geltung mehr beanspruchen können, es wäre denn, dass zwischen Deutschland, Belgien,

Frankreich, Holland und der Schweiz ein Sonderabkommen im Sinne von Art. 7 der Übereinkunft abgeschlossen wird. Es liegt klar zutage, dass der ohne ein solches Sonderabkommen eintretende Zustand für alle an der Rheinschiffahrt Beteiligten, ganz besonders aber für uns, äusserst nachteilig wäre und dass ein für alle Staaten geltendes Übergangsstadium von fünf Jahren im Interesse der Rheinschiffahrt dringend zu wünschen ist. Mit Rücksicht darauf hat die belgische Regierung, die sich um die internationale Ordnung der Eichung grosse Verdienste erworben hat, den Kontrahenten der Brüsseler Konvention und uns den Abschluss eines Sonderabkommens vorgeschlagen, des Inhaltes, dass Deutschland, Belgien, Frankreich und die Niederlande während der in Art. 7 des Pariser Übereinkommens genannten Frist von fünf Jahren die von der Schweiz vor dem 1. Oktober 1927 ausgestellten Eichscheine als den Eichscheinen gleichwertig anerkennen, die nach Massgabe der Brüsseler Konvention vom 4. Februar 1898 ausgestellt worden sind, und dass die Schweiz ihrerseits den von den vier genannten Staaten gemäss dieser Konvention ausgestellten Eichscheinen die Anerkennung gewährt. Dieser Vorschlag wird in der beiliegenden Erklärung über die gegenseitige Anerkennung der Eichscheine für Binnenschiffe verwirklicht.

#### IV.

Frägt sich endlich, ob die Schweiz dem Übereinkommen beitreten soll, so glauben wir, uns auf wenige Worte beschränken zu können. Es scheint uns keiner weiteren Begründung zu bedürfen, dass das Interesse der schweizerischen Rheinschiffahrt die Teilnahme der Schweiz an der durch die Pariser Übereinkunft geschaffenen Rechtsgemeinschaft gebieterisch verlangt. Zwar werden heute unsere Eichscheine von den Kontrahenten der Brüsseler Konvention anerkannt, doch wären die Schwierigkeiten nicht abzusehen, die unserer Schiffahrt erwachsen müssten, wenn wir dem neuen Übereinkommen fernbleiben würden, weil alsdann selbstverständlich mit einer Anerkennung unserer Eichscheine nicht mehr zu rechnen wäre. Abgesehen davon bietet uns das Übereinkommen in Verbindung mit dem oben erwähnten, zwischen Deutschland, Belgien, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz abzuschliessenden Sonderabkommen die erwünschte Gelegenheit, für die heute schon ausgestellten schweizerischen Eichscheine eine sichere Rechtsgrundlage zu schaffen. Das Übereinkommen greift in keiner Weise in die geltende Gesetzgebung ein; es verlangt lediglich den Erlass einiger Ausführungsvorschriften, die angesichts der eingehenden Ordnung, welche das Übereinkommen für die Eichung in technischer und administrativer Beziehung getroffen hat, sich auf wenige Bestimmungen organisatorischer Natur und die Regelung technischer Einzelheiten beschränken können. Zum Erlasse dieser Ausführungsvorschriften ist gemäss Art. 66. Abs. 2, des Bundesgesetzes über das Schiffsregister vom 28. September 1923 der Bundesrat zuständig.

Indem wir Ihnen die Annahme des nachstehenden Bundesbeschlusses empfehlen, bitten wir Sie, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung zu genehmigen.

Bern, den 19. März 1927.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Motta.**

Der Bundeskanzler:

**Kaeslin.**

---

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

**das Pariser Übereinkommen vom 27. November 1925 über die  
Eichung der Binnenschiffe.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 19. März 1927,

beschliesst:

I. Das am 27. November 1925 in Paris abgeschlossene Übereinkommen über die Eichung der Binnenschiffe und die am 3. März 1927 in Brüssel unterzeichnete Erklärung über die Anerkennung der vor dem 1. Oktober 1927 ausgestellten Eichscheine für Binnenschiffe werden genehmigt.

II. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

---

# Übereinkommen

über die

## Eichung der Binnenschiffe<sup>\*)</sup>.

---

Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, das Britische Reich, Spanien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, die Niederlande, Polen, Rumänien, die Union der sozialistischen Sowjet-Republiken, das Königreich der Serben, Kroaten und Slovenen, die Schweiz und die Tschechoslowakei, in dem Bestreben, dem internationalen Binnenschiffverkehrsverkehr neue Erleichterungen zu verschaffen,

haben zu diesem Zwecke zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

### Der Präsident des Deutschen Reiches:

Herrn G. Franoux, Generalkonsul bei der Deutschen Botschaft in Paris;

### Der Präsident der Republik Österreich:

Herrn Dr. Paul Zifferer, Berater für besondere Angelegenheiten der Österreichischen Gesandtschaft beim Präsidenten der Französischen Republik;

### Seine Majestät der König der Belgier:

Herrn J. Brunet, bevollmächtigten Minister, und  
Herrn D. Bouckaert, Generaldirektor der Brücken und Strassen mit dem Range eines Generalsekretärs;

### Seine Majestät der König der Bulgaren:

Herrn Jordan Dantschhoff, stellvertretenden Generaldirektor der Bulgarischen Eisenbahnen und Seehafen;

---

<sup>\*)</sup> Die vorliegende deutsche Übersetzung des Übereinkommens, der Anlage und des Schlussprotokollens ist an einer nach Basel einberufenen gemeinsamen Konferenz zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz festgelegt worden. Für einige wenige Ausdrücke haben sich die einzelnen Staaten eine besondere Übersetzung vorbehalten.

**Seine Majestät der König des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und Irland und der Britischen überseeischen Dominien, Kaiser von Indien:**

Herrn J. G. Baldwin, C. B., Vertreter von Grossbritannien in den internationalen Flusskommissionen, Mitglied des beratenden Fachausschusses für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr;

**Seine Majestät der König von Spanien:**

Marquis de Faura, Botschaftsrat mit dem Range eines Ministers der Botschaft seiner katholischen Majestät beim Präsidenten der Französischen Republik;

**Der Präsident der Republik Finnland:**

Herrn O. Enckell, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister beim Präsidenten der Französischen Republik;

**Der Präsident der Französischen Republik:**

Herrn Albert Mahieu, Senator, Bevollmächtigten von Frankreich in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, und  
Herrn Silvain Dreyfus, Generalinspektor der Brücken und Strassen;

**Der Präsident der Hellenischen Republik:**

Herrn G. Meseviris, Fregattenkapitän, Marineattaché der Hellenischen Gesandtschaft beim Präsidenten der Französischen Republik;

**Seine Durchlaucht der Reichsverweser von Ungarn:**

Herrn Alfred von Dietrich-Sachsenfels, Delegierten von Ungarn in der internationalen Donaukommission;

**Seine Majestät der König von Italien:**

Herrn Carlo Rossetti, bevollmächtigten Minister, Delegierten von Italien in den internationalen Flusskommissionen;

**Ihre Majestät die Königin der Niederlande:**

Herrn Dr. G. van Slooten, Rat beim hohen Militärgerichtshof und beim Appellationshof vom Haag;

**Der Präsident der Polnischen Republik:**

Herrn George Bogorya-Kurzeniecki, Rat im Ministerium für Auswärtiges und Chef der Transitabteilung dieses Ministeriums;

**Seine Majestät der König von Rumänien:**

Herrn G. Popesco, Ingenieur, Generalinspektor, Professor für Schifffahrt an der polytechnischen Schule in Bukarest, Mitglied des beratenden Fachausschusses für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr;

**Das Zentralexekutivkomitee der Union der sozialistischen Sowjet-Republiken:**

Herrn C. Lepine, Präsidenten der nordwestlichen Flussschifffahrt der Union der sozialistischen Sowjet-Republiken;

**Seine Majestät der König der Serben, Kroaten und Slovenen:**

Herrn F. Vilfan, Delegierten bei der internationalen Donaukommission;

**Der Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft:**

Herrn A. Ryniker, beratenden Ingenieur;

**Der Präsident der Tschechoslowakischen Republik:**

Herrn Bohuslav Müller, Ingenieur, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister, Vertreter der Tschechoslowakischen Republik in den internationalen Flusskommissionen;

die nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten über die nachfolgenden Bestimmungen übereingekommen sind, welche die gegenseitige Anerkennung der Eichscheine gewährleisten sollen:

**Artikel 1.**

Die Eichscheine, die von den zuständigen Behörden eines der Vertragsstaaten auf Grund von Vorschriften ausgestellt sind, die den Bestimmungen des Übereinkommens und seiner Anlage entsprechen, werden unter Ausschluss aller andern von den Behörden der übrigen Vertragsstaaten als denjenigen Eichscheinen gleichwertig anerkannt, welche diese Staaten nach den gleichen Regeln ausstellen.

**Artikel 2.**

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, spätestens neun Monate, nachdem das Übereinkommen auf ihrem Gebiete und unter den im Artikel 12 vorgesehenen Bedingungen in Kraft getreten ist, die Bestimmungen zur Anwendung zu bringen, die jeder von ihnen zwecks Ausführung des Übereinkommens und seiner Anlage erlassen hat; sie werden sich diese Bestimmungen drei Monate vor ihrem Inkrafttreten mitteilen; jede spätere Änderung dieser Bestimmungen soll in der gleichen Frist mitgeteilt werden.

### Artikel 3.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, auf ihrem Gebiet jedes Schiff auf Ersuchen eichen zu lassen. Sie verpflichten sich ebenfalls, jedes Schiff auf Ersuchen nacheichen zu lassen, auf das eine der im Artikel 4 vorgesehenen Bedingungen zutrifft.

### Artikel 4.

Kein Vertragsstaat kann die Nacheichung verlangen, es sei denn, dass am Schiffe grosse Ausbesserungen, bedeutende Umbauten oder Veränderungen der äussern oder innern Abmessungen vorgenommen worden sind, oder wenn der Eichschein vor mehr als zehn Jahren ausgestellt worden ist. Diese Nacheichung kann nur auf Grund der allgemein gültigen Verwaltungsvorschriften ausgeführt werden.

Hält es ein Vertragsstaat für erforderlich, die Angaben des Eichscheines auf eigene Kosten nachzuprüfen, so darf sich diese Nachprüfung bei beladenen Schiffen nur auf die äussern Abmessungen erstrecken.

### Artikel 5.

Das zuständige Ministerium eines jeden Vertragsstaates teilt der zuständigen Behörde des beteiligten andern Vertragsstaates vierteljährlich mit:

1. das Verzeichnis der durch seine Eichämter nachgeeichten Schiffe, deren letzte Eichung durch die Behörde des betreffenden andern Vertragsstaates vorgenommen worden war; diesem Verzeichnis sind die bei der Nacheichung eingezeichneten Eichscheine beizufügen;

2. das Verzeichnis der Schiffe, deren letzter Eichschein in dem betreffenden andern Vertragsstaat eingetragen ist und deren Name oder Devise gewechselt hat.

Die Verzeichnisse werden nach den der Anlage zu diesem Übereinkommen beigefügten Formularen Nr. I und II aufgestellt.

Wenn es sich darum handelt, dringende Auskünfte einzuziehen, so können die zuständigen Behörden der verschiedenen Vertragsstaaten sich unmittelbar miteinander in Verbindung setzen.

Zu diesem Zwecke teilen sich die Vertragsstaaten gegenseitig ein Verzeichnis ihrer verschiedenen Eichämter, deren Unterscheidungsbuchstaben oder Unterscheidungsnummern und die Stellung der sie leitenden Beamten mit. Dieses Verzeichnis ist auf dem laufenden zu halten.

### Artikel 6.

Wenn in einem der Vertragsstaaten ein geeichtes Schiff zugrunde gehen sollte, benachrichtigt die zuständige Stelle dieses Staates innerhalb einer Frist

von höchstens drei Monaten, von dem Tage ab gerechnet, an dem sie den Tatbestand festgestellt hat, die beteiligte Registerbehörde, der, wenn möglich, der Eichschein zurückzusenden ist.

#### Artikel 7.

Als Übergangsmassnahme und für einen Zeitraum von fünf Jahren, vom 1. Oktober 1927 ab gerechnet, sollen die früher ausgestellten Eichscheine da zugelassen werden, wo sie es derzeit sind, sowie da, wo sie auf Grund eines Sonderabkommens anerkannt werden.

#### Artikel 8.

Das Übereinkommen, dessen französischer und englischer Wortlaut in gleicher Weise massgebend sein soll, trägt das Datum des heutigen Tages und bleibt bis zum 1. Oktober 1926 für jeden zur Pariser Konferenz eingeladenen Staat zur Unterzeichnung offen.

#### Artikel 9.

Das Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sind dem Generalsekretär des Völkerbundes zu übermitteln, der ihre Hinterlegung allen Staaten mitteilt, die es unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind.

#### Artikel 10.

Vom 1. Oktober 1926 ab kann jeder Staat, der zu der im Artikel 8 erwähnten Konferenz eingeladen worden war, sowie jeder Staat, der mit einem dieser Staaten eine gemeinsame Grenze hat, dem Übereinkommen beitreten.

Der Beitritt geschieht durch eine dem Generalsekretär des Völkerbundes zu übermittelnde Urkunde, die im Archiv des Sekretariates zu hinterlegen ist. Der Generalsekretär gibt die Hinterlegung sofort allen Staaten bekannt, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind.

#### Artikel 11.

Staaten, die nicht Mitglieder des Völkerbundes sind, können, sofern sie es wünschen, ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunden der Französischen Regierung einreichen, welche diese Urkunden in ihren Archiven aufbewahren und eine Abschrift dem Generalsekretär des Völkerbundes zustellen wird. Dieser hat den Empfang dieser Mitteilungen allen Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, zur Kenntnis zu bringen.

## Artikel 12.

Das Übereinkommen tritt erst nach Ratifikation durch fünf Staaten in Kraft, und zwar am neunzigsten Tag nach dem Eingange der fünften Ratifikationsurkunde beim Generalsekretär des Völkerbundes.

In der Folge erlangt das Übereinkommen für jeden Vertragsstaat Rechtswirkung neunzig Tage nach dem Eingang seiner Ratifikationsurkunde oder der Bekanntgabe seines Beitritts.

Gemäss den Bestimmungen im Artikel 18 des Völkerbundsvertrages hat der Generalsekretär das Übereinkommen am Tage seines Inkrafttretens einzutragen.

## Artikel 13.

Der Generalsekretär des Völkerbundes führt ein besonderes Verzeichnis derjenigen Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet oder ratifiziert haben, ihm beigetreten sind oder es gekündigt haben. Das Verzeichnis steht den Mitgliedern des Völkerbundes sowie jedem Staat, welcher zu der im Artikel 8 erwähnten Konferenz eingeladen worden war, jederzeit zur Einsicht offen und wird nach näherer Weisung des Völkerbundsrates möglichst oft veröffentlicht.

## Artikel 14.

Das Übereinkommen kann von jedem der Vertragsstaaten nach Ablauf von fünf Jahren, von dem Tage des Inkrafttretens für diesen Staat an gerechnet, gekündigt werden. Die Kündigung erfolgt in Form einer schriftlichen Erklärung, die entweder an den Generalsekretär des Völkerbundes oder, soweit es sich um Staaten handelt, die von der im Artikel 11 vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, an die Französische Regierung zu richten ist, die eine Abschrift dem Generalsekretär des Völkerbundes übermitteln wird. Eine Abschrift dieser Erklärung unter Angabe des Tages ihres Einganges ist vom Generalsekretär allen übrigen Vertragsstaaten zu übermitteln.

Die Kündigung tritt ein Jahr nach dem Tage ihres Einganges beim Generalsekretär in Kraft und hat nur für den kündigenden Staat Rechtswirkung.

## Artikel 15.

Die Revision des Übereinkommens kann jederzeit von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten verlangt werden.

Zu Urkund dessen haben die obengenannten Bevollmächtigten das Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Paris, den 27. November 1925, in einer einzigen Ausfertigung, die beim Völkerbundssekretariat hinterlegt wird; eine gleichlautende Abschrift wird allen an der Konferenz vertretenen Staaten zugestellt werden.

*Deutschland:*

Franoux.  
Geelhaar.

*Österreich:*

Paul Zifferer.

*Belgien:*

J. Brunet.  
Bouckaert.

*Bulgarien:*

J. Dantschoff.

*Britisches Reich:*

John Baldwin.

*Spanien:*

Marquis de Faura.

*Finnland:*

Enckell.

*Frankreich:*

Mahieu.  
S. Dreyfus.

*Griechenland:*

G. Mézéviris.

*Ungarn:*

Dietrich.

*Italien:*

Carlo Rossetti.

*Niederlande:*

G. van Slooten.  
A. van Driel.

*Polen:*

J. Kurzeniecki.

*Rumänien:*

G. Popesco.

*Union der sozialistischen Sowjet-  
Republiken:*

Lepine.

*Königreich der Serben, Kroaten  
und Slovenen:*

Unter ausdrücklichem Hinweis auf  
Ziffer IV des Unterzeichnungs-  
protokolls.

F. Vilfan.

*Schweiz:*

Motta.

*Tschechoslowakei:*

Ing. Bohuslav Müller.

## Anlage

zum

### Übereinkommen über die Eichung der Binnenschiffe.

---

#### Artikel 1.

Die Eichung im Sinne dieser Anlage bezweckt die Feststellung entweder des Gewichtes des Schiffes oder des Gewichtes seiner Ladung nach Massgabe der Eintauchung.

Da das Gesamtgewicht eines Schiffes gleich dem Gewicht der von ihm verdrängten Wassermenge ist, so ist das Gewicht der Ladung gleich dem Gewichte der von dem beladenen Schiffe verdrängten Wassermenge, vermindert um das Gewicht der durch das leere Schiff verdrängten Wassermenge.

#### Artikel 2.

Bei der Eichung der Schiffe findet das metrische System ausschliesslich Anwendung.

Daher werden die linearen Abmessungen in Metern, Dezimetern und Zentimetern, die Rauminhalte in Kubikmetern und Kubikdezimetern, die Gewichte in Tonnen zu tausend Kilogramm und dezimalen Bruchteilen von Tonnen angegeben.

Die in den nachstehenden Artikeln 3 und 4 beschriebenen Verfahren bestimmen die Verdrängungen dem Raume nach.

Die Gewichte, die den im Eichschein eingetragenen Raumverdrängungen entsprechen, sind in jedem Falle das Produkt aus diesen Verdrängungen und dem spezifischen Gewicht des Wassers, in dem die Eintauchung der Eichskalen ermittelt worden ist.

#### Artikel 3.

Als Eichraum gilt derjenige zwischen den Aussenseiten der Schiffswandung liegende Raum, welcher begrenzt wird:

1. nach oben von der Ebene der tiefsten Eintauchung die nach den Vorschriften für die verschiedenen Wasserwege, die das Schiff befahren soll, erlaubt ist, und
2. nach unten entweder von der Leerebene, wie sie unten beschrieben ist, oder von derjenigen wagrechten Ebene, die durch den tiefsten Punkt der äussern Fläche des Schiffsbodens geht.

#### Artikel 4.

a) Bei Schiffen, die der Güterbeförderung dienen, werden die Masse an dem Schiffe selbst genommen.

Der Eichraum des Schiffes wird durch wagrechte Ebenen in Eichschichten geteilt, die in der Regel einen Dezimeter Höhe haben.

Die wagrechte Oberfläche jeder Eichschicht wird durch Ordinaten senkrecht zur Längsachse des Schiffes in Abschnitte geteilt. Ihre Anzahl beträgt in dem mittlern, annähernd rechteckigen Teil sowie in jedem der Endstücke im Vor- und Hinterschiff mindestens vier.

Bei der Berechnung der Flächeninhalte ist für die durch Kurven begrenzten Teile die Simpsonsche Formel anzuwenden.

Die gegebenenfalls über die Endstücke im Vor- und Hinterschiff hinausragenden Teile können, wenn ihre Länge höchstens derjenigen der angrenzenden Flächenabschnitte gleich ist, Oberflächenabschnitte bilden, deren Inhalt besonders berechnet wird.

Der Rauminhalt einer Eichschicht ergibt sich durch Multiplikation ihrer Höhe mit der halben Summe der Flächeninhalte der sie begrenzenden obern und untern Ebenen; wenn es die Formen des Schiffes gestatten, können mehrere Eichschichten für die Berechnung gruppenweise vereinigt werden.

Dividiert man den Rauminhalt einer Eichschicht durch ihre Höhe in Zentimetern, so erhält man die Wasserverdrängung des Schiffes für jeden Zentimeter der Eintauchung dieser Eichschicht.

b) Bei Schiffen, die nicht der Güterbeförderung dienen, wird die Wasserverdrängung bis zu einer gegebenen Schwimmlinie dargestellt durch siebzig vom Hundert des Produktes aus folgenden drei Aussenmassen des Schiffsrumpfes, ohne Berücksichtigung von Überhängen jeder Art:

1. die Wasserlinienlänge der gegebenen Schwimmebene;
2. die grösste Breite dieser Schwimmebene;
3. die mittlere Eintauchung, gemessen auf halber Länge der Schwimmebene unter Ziffer 1 bis zur Unterkante des Schiffsbodens.

Diese drei Masse werden an dem Schiffe selbst oder aus seinen Bauplänen ermittelt.

#### Artikel 5.

Wenn Eichskalen nötig sind, werden sie an den Schiffsseiten symmetrisch und paarweise in Ebenen angebracht, die senkrecht zur Schiffsachse und zum Wasserspiegel stehen.

Für Schiffe von mehr als 40 Meter Länge beträgt die Zahl der Eichskalen mindestens sechs, von denen zwei in einer Ebene, die ungefähr in der Mitte der Länge liegt, und je zwei in Ebenen, die zu beiden Seiten der erstern, in Entfernungen von ungefähr einem Drittel der Gesamtlänge des Schiffes liegen.

Sind mehr als sechs Eichskalen vorhanden, so wird ihre Lage analog zu den Angaben in den Absätzen 2 und 4 dieses Artikels bestimmt. Bei Schiffen bis höchstens 40 Meter Länge kann die Zahl der Eichskalen auf vier verringert werden; diese werden dann paarweise in Ebenen angebracht, die ungefähr im ersten und zweiten Drittel der Gesamtlänge des Schiffes liegen.

Die Eichskalen müssen gut sichtbar und unverrückbar angebracht sein. Sie weisen in der lotrechten Richtung Zweizentimeterteilung auf, und es wird alle zehn Zentimeter eine besondere Marke angebracht; der Nullpunkt liegt entweder in der Leerebene oder in der Ebene des tiefsten Punktes des Schiffsbodens an der Stelle der betreffenden Eichskala.

Als Eintauchung des Eichraumes gilt das arithmetische Mittel aus den Angaben, die an allen Eichskalen abgelesen werden.

#### Artikel 6.

Die Leerebene wird durch diejenige Schwimmlage bestimmt, welche das Schiff im Süßwasser annimmt, wenn es nichts anderes trägt als:

1. die Ausrüstung, die Vorräte und die Mannschaften, die zur Fahrt des Schiffes unerlässlich sind;
2. das Wasser, das aus dem Schiffsraume mit den gewöhnlichen Schöpfmitteln nicht zu entfernen ist;
3. ausserdem, bei Schiffen mit eigener Antriebskraft, das Wasser, das normalerweise zum Betriebe der Maschinenanlage gebraucht wird; weder Brennstoff noch beweglicher Ballast ist zu berücksichtigen.

#### Artikel 7.

Die Ergebnisse der Eichung werden durch die Ausstellung eines Eichscheines beurkundet; dieser Eichschein wird unter einer Ordnungsnummer in ein besonderes Register von dem Amt eingetragen, das dafür von jedem Vertragsstaate für einen bestimmten Bezirk eingerichtet und durch Unterscheidungsbuchstaben oder Unterscheidungsnummern bezeichnet ist, wobei der oder die letzten Buchstaben den Staat bezeichnen, auf dessen Hoheitsgebiet das betreffende Amt sich befindet.

Das Verzeichnis der Buchstaben, welche die Staaten bezeichnen, ist dieser Anlage beigelegt.

#### Artikel 8.

Die Ebene der tiefsten Eintauchung, wie sie im Artikel 3 bestimmt ist, wird auf jeder Seite des Schiffes in sichtbarer Weise durch ein oder mehrere Eichzeichen oder Eichplatten kenntlich gemacht, deren unterer Rand in dieser Ebene liegt.

Bei jedem Zeichen oder auf jeder Platte sind folgende Angaben deutlich einzuschlagen:

1. die Unterscheidungsbuchstaben oder Unterscheidungsnummern des im Artikel 7 genannten Amtes;
2. die Ordnungsnummer des Eichscheines.

Diese Angaben werden in unzerstörbaren Zeichen auf den dauerhaftesten Teilen des Schiffsrumpfes wiederholt.

#### Artikel 9.

Jedes geeichte Schiff muss mit einem Eichschein versehen sein. Dieser Eichschein gibt im wesentlichen an:

1. das im Artikel 7 genannte Amt, bei dem die Eintragung stattgefunden hat;
2. die Unterscheidungsbuchstaben oder Unterscheidungsnummern des genannten Amtes, die Ordnungsnummer des Eichscheines und das Datum;
3. den Namen oder die Devise des Schiffes;
4. die Bauart;
5. die grösste Länge und die grösste Breite des Schiffsrumpfes;
6. gegebenenfalls die Wiederholung der unter Ziffer 2 angeführten Angaben des letzten Eichscheines, der durch die neue Eichung ungültig geworden ist;
7. gegebenenfalls die Zahl, Anbringungsstelle und Beschreibung der Eichskalen und insbesondere die für den Nullpunkt gewählte Lage;
8. das Mittel aus den senkrechten Abständen zwischen dem tiefsten Punkte des Schiffsbodens in den Querschnitten, wo die Eichskalen sich befinden, und der oben bezeichneten Leerebene, ferner die Bemannung, die Ausrüstung, die Höhe des Bodenwassers im Schiff und das Gewicht des Wassers, das normalerweise zum Betriebe der Maschinenanlage gebraucht wird, also alles, was bei Bestimmung der Leerebene in Betracht gezogen worden ist, sowie die Lage des festen Ballastes;
9. die Zunahme der Wasserverdrängung des Schiffes, von Zentimeter zu Zentimeter der Eintauchung von der Leerebene an gemessen; bei Schiffen, die nicht der Güterbeförderung dienen, treten an Stelle dieser Angaben jene über die Leerverdrängung gemäss Artikel 6 und über die Verdrängung zwischen der oben im Artikel 3 bezeichneten Ebene der grössten Eintauchung und der Leerebene.

#### Artikel 10.

Im Falle der Nacheichung eines Schiffes werden die frühern Bezeichnungen und Marken und gegebenenfalls die Eichplatten und Eichskalen entfernt, und es wird bei ihrem Ersatz wie bei einer ersten Eichung verfahren.

Gleichzeitig wird der frühere Eichschein eingezogen.

#### Artikel 11.

Wird der Name oder die Devise des Schiffes geändert, so wird diese Änderung von dem zuständigen Beamten auf dem Eichscheine vermerkt. Dieser Vermerk ist zu datieren und zu unterzeichnen.

## Formular I.

## Anlage I.

Schiffe nachgeiecht in \*) während des Viertels des Jahres und vordem zuletzt geeicht in \*)

Ord- nungs- nummer	Name oder Devise des Schiffes	Buchstaben und Nummern der vorhergehenden Eintragung	Grösste Wasser- verdrängung im Raummass nach dem alten Eichschein	Buchstaben und Nummern der neuen Eintragung	Grösste Wasser- verdrängung im Raummass nach dem neuen Eichschein	Datum der Nacheichung	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8

\*) Name des Staates.

## Formular II.

## Anlage I (Folge).

Schiffe eingetragten in \*), die den Namen oder die Devise gewechselt haben während des Viertels des Jahres

Ord- nungs- nummer	Früherer Name oder frühere Devise des Schiffes	Neuer Name oder neue Devise	Buchstabe und Nummer der Eintragung	Name und Sitz des Beamten, der den Eichschein geändert hat	Datum dieser Änderung	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7

\*) Name des Staates.

## Anlage II.

### Verzeichnis der Unterscheidungsbuchstaben der im Artikel 7 genannten Staaten.

D = Deutschland	— = Lettland
A = Österreich	LT = Litauen
B = Belgien	L = Luxemburg
GB = Britisches Reich	NO = Norwegen
Freistaat Irland	N = Niederlande
BG = Bulgarien	PL = Polen
DA = Danzig	P = Portugal
DK = Dänemark	RM = Rumänien
E = Spanien	SR = Union der sozialistischen So-
— = Estland	wjetrepubliken
SF = Finnland	SHS = Königreich der Serben, Kroa-
F = Frankreich	ten und Slowenen
GR = Griechenland	S = Schweden
M = Ungarn	CH = Schweiz
I = Italien	CS = Tschechoslowakei

### Unterzeichnungsprotokoll.

Im Begriff, das heute abgeschlossene Übereinkommen über die Eichung der Binnenschiffe zu unterzeichnen, haben die gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten folgendes vereinbart:

I. Es besteht Einverständnis darüber, dass auf den der Zuständigkeit einer internationalen Kommission unterstellten Wasserstrassen das Übereinkommen weder das einer derartigen Kommission als solcher etwa zustehende Recht, die zur Ausführung des Übereinkommens erforderlichen Vorschriften selbst aufzustellen, noch die Verpflichtungen berührt, die für sie aus den Verträgen, Übereinkommen und Schiffsakten hervorgehen, die ihre Rechtsordnung bestimmen.

II. Es besteht Einverständnis darüber, dass das Übereinkommen in keiner Weise die Rechte und Verpflichtungen berührt, die sich für die Vertragsstaaten aus Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung der in Registertonnen ausgestellten Messbriefe ergeben.

III. Es besteht Einverständnis darüber, dass vorläufig die im Bereich derjenigen Dienststellen ausgestellten oder künftig auszustellenden Eichscheine, die zur Zeit Eichungen gemäss den Vermessungs- und Berechnungsvorschriften des zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn im Jahre 1913 abgeschlossenen Übereinkommens ausführen, denjenigen gleichgestellt werden,

die gemäss den Bedingungen des Übereinkommens und seiner Anlage ausgestellt werden. Falls nach Ablauf einer Frist von zehn Jahren, vom 1. Oktober 1926 an gerechnet, die Staaten, die solche Eichscheine ausstellen, nicht auf diesen Vorbehalt verzichtet haben, wird eine neue Konferenz zur Prüfung der Frage einberufen werden.

IV. Es besteht Einverständnis darüber, dass jeder Vertragsstaat, auf dessen Gebiet am 1. Oktober 1926 Abgaben von der Schifffahrt auf der Grundlage der Registertonne erhoben werden, im Zeitpunkte der Unterzeichnung des Übereinkommens oder bei seinem Beitritt verlangen kann, dass vorläufig die diesen Abgaben unterworfenen Binnenschiffe mit einem auf Registertonnen lautenden Messbriefe versehen sind; in diesem Falle wird ein solcher Messbrief von den Behörden dieses Staates jenen gleichgeachtet, die von ihnen nach dem gleichen System ausgestellt werden; kann ein solcher Messbrief nicht vorgelesen werden, so kann dieser Staat eine ergänzende Vermessung vornehmen.

V. Es besteht Einverständnis darüber, dass die Vertragsstaaten den in den Artikeln 2 und 5 des Übereinkommens erwähnten Verpflichtungen nur insoweit nachzukommen haben, als sie an einer internationalen Schifffahrt beteiligt sind.

VI. Es besteht Einverständnis darüber, dass jeder Vertragsstaat im Zeitpunkte der Unterzeichnung des Übereinkommens oder bei seinem Beitritt verlangen kann, dass im Falle der Nacheichung eines ursprünglich von seinen Behörden geeichten Schiffes die ursprünglichen, unzerstörbaren Zeichen, sofern sie nicht lediglich die Feststellung der erfolgten Eichung bezweckten, durch Beifügung eines unzerstörbaren, gleicharmigen Kreuzes ergänzt werden, dass diese Beifügung der im Artikel 10 der Anlage zu dem Übereinkommen vorgeschriebenen Entfernung der Zeichen gleichgeachtet wird, dass die alten Eichplatten anstatt entfernt, mit einem Kreuz zu versehen sind, dass die alten Eichplatten, falls neue angebracht werden, auf der gleichen Höhe wie die neuen und neben ihnen liegen sollen.

In vorstehendem Falle sind die im dritten Absatze des Artikels 5 und im Artikel 6 des Übereinkommens vorgesehenen Mitteilungen ebenfalls an das Amt der ursprünglichen Eintragung zu richten.

Das vorliegende Protokoll hat dieselbe Wirksamkeit, rechtliche Bedeutung und Geltungsdauer wie das heute abgeschlossene Übereinkommen und bildet einen wesentlichen Bestandteil desselben.

Zu Urkund dessen haben die nachstehend genannten Bevollmächtigten dieses Protokoll unterzeichnet.

Geschehen zu Paris, den 27. November 1925, in einfacher Ausfertigung, die beim Völkerbundssekretariate hinterlegt wird; eine gleichlautende Abschrift wird allen an der Konferenz vertretenen Staaten zugestellt werden.

*Deutschland:*

Franoux.

*Österreich:*

Paul Zifferer.

*Belgien:*J. Brunet.  
Bouckaert.*Bulgarien:*

J. Dantschhoff.

*Britisches Reich:*

John Baldwin.

*Spanien:*

Marquis de Faura.

*Finnland:*

Enckell.

*Frankreich:*Mahieu.  
S. Dreyfus.*Griechenland:*

G. Mézéviris.

*Ungarn:*

Dietrich.

*Italien:*

Carlo Rossetti.

*Niederlande:*G. van Slooten.  
A. van Driel.*Polen:*

J. Kurzeniecki.

*Rumänien:*

G. Popesco.

*Union der sozialistischen Sowjet-  
Republiken:*

Lepine.

*Königreich der Serben, Kroaten  
und Slovenen:*

F. Vilfan.

*Schweiz:*

Motta.

*Tschechoslowakei:*

Ing. Bohuslav Muller.

**Erklärung**  
über  
**die Anerkennung der vor dem 1. Oktober 1927 ausgestellten  
Eichscheine für Binnenschiffe.**

Nachdem die Deutsche, Belgische, Französische und Niederländische Regierung einerseits und die Schweizerische Regierung anderseits sich vom Nutzen einer Verständigung über die Anerkennung der Eichscheine für Binnenschiffe überzeugt haben, sind die gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten über folgendes übereingekommen:

Einzigter Artikel.

Deutschland, Belgien, Frankreich und die Niederlande erklären sich bereit, während einer Dauer von fünf Jahren, vom 1. Oktober 1927 an gerechnet, die von der Schweiz vor diesem Datum ausgestellten Eichscheine als den Eichscheinen gleichwertig anzuerkennen, welche vor diesem Datum nach Massgabe der auf Grund von Art. 1 der Brüsseler Konvention vom 4. Februar 1898 erlassenen Bestimmungen ausgestellt worden sind; die Schweiz anderseits wird während des gleichen Zeitraumes die vor dem 1. Oktober 1927 gemäss diesen Bestimmungen ausgestellten Eichscheine als den auf ihrem eigenen Gebiete ausgestellten Eichscheinen gleichwertig anerkennen.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten die vorliegende Erklärung aufgesetzt.

So geschehen zu Brüssel in fünf Exemplaren am 3. März 1927.

*Für Deutschland:* **v. Keller.**

*Für die Schweiz:* **Barbey.**

*Für Belgien:* **C. Vandervelde.**

*Für Frankreich:* **Maurice Herbette.**

*Für die Niederlande:* **van Vredenburg.**



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend das Pariser  
Übereinkommen vom 27. November 1925 über die Eichung der Binnenschiffe. (Vom 19.  
März 1927.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1927
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2177
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1927
Date	
Data	
Seite	337-360
Page	
Pagina	
Ref. No	10 029 989

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.