

Das zusätzliche Personal ist hauptamtlich und nicht nebenamtlich beschäftigt. Die Formulare wurden von den Kantonen geschaffen. Sie wissen, dass das Verfahren zweistufig durchgeführt wird. Eine erste Erhebung erfolgt durch die Kantone; anschliessend gehen die Akten an das Bundesamt für Polizeiwesen. Die Kantone haben also – wie schon festgestellt – Formulare geschaffen, unser Bundesamt dagegen nicht, und zwar, weil es ja nicht mehr darum geht, Personalien und ähnliches zu erheben, sondern weil die eigentlichen Fluchtgründe und die Flüchtlingseigenschaft geprüft werden, und das lässt sich nur im Gespräch und nicht aufgrund von Formularen ermitteln.

Zur Frage nach der Unterbringung in den Kantonen (Stichwort Freiwilligkeit): Der Bund verfügt heute über keine rechtlichen Mittel, die Kantone zu zwingen. Es bleibt also nur die Freiwilligkeit, doch ist vorgesehen, in der Revision des Asylgesetzes dem Bund eine Kompetenz neu zu geben, wobei diese selbstverständlich nur subsidiär sein soll. Die Kantone sollen sich weiterhin auf freiwilliger Basis binden können, und erst, wenn das nicht möglich ist, soll der Bund Flüchtlinge, nötigenfalls gegen den Willen der Kantone, verteilen können.

Präsident: Sind noch Fragen zum Justiz- und Polizeidepartement?

Masoni: Ich danke für die Antwort betreffend Rechtsetzung. Wir sind insbesondere froh, festzustellen, dass der Bundesrat Art. 24 der Verordnung bloss als Umschreibung der Merkmale des Abgabebetruges auffasst und dabei einen weiteren Spielraum bei der Anwendung gemäss Artikel 1 als gegeben erachtet. Aus den Gesetzesmaterialien geht hervor, dass die Kann-Formel ausdrücklich beschlossen wurde, um die Räte mit dieser Bestimmung zu befreunden, und in der Absicht, dadurch den Spielraum von Artikel 1 bei Artikel 24 noch mehr zu erweitern. Wir würden es begrüßen, wenn die engere Auffassung des Bundesamtes für Polizeiwesen, die der Kann-Formel keine besondere Bedeutung zuerkannte, in diesem Sinne angepasst würde.

Genehmigt – Approuvé

Bundesbeschluss – Arrêté fédéral

Eintreten ist obligatorisch –

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Titre et préambule, art. 1 et 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 30 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

84.065

Schiffsregistergesetz. Änderung Loi sur le registre des bateaux. Modification

Botschaft und Gesetzentwurf vom 29. August 1984 (BBI II, 1453)
Message et projet de loi du 29 août 1984 (FF II, 1477)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Reichmuth, Berichterstatter: Die Bedeutung des Rheins als Transportweg für das wirtschaftlich und industriell hoch entwickelte Binnenland Schweiz, das nahezu alle Rohstoffe aus dem Ausland einführen muss, kommt dadurch zum Ausdruck, dass mengenmässig bis zu einem Viertel des schweizerischen Aussenhandels über den Rhein und die Basler Häfen abgewickelt wird. Der Rhein ist für unser Land der einzige Transportweg nach Westeuropa und nach Übersee, auf dem es sich frei bewegen kann und souveräne Rechte besitzt.

Diese Rechte beruhen auf der Mitunterzeichnung der Mannheimer Akte von 1868, die allen Rheinuferstaaten eine freie, ungehinderte und durch Abgaben unbelastete Schifffahrt zwischen Basel und den Rheinmündungshäfen garantiert und der Schweiz auch eine freie unabhängige Gestaltung der Transportpreise ermöglicht. Man hat ausgerechnet, dass ohne die schweizerische Rheinschifffahrt der schweizerischen Volkswirtschaft jährliche Transportmehrkosten von etwa 100 Millionen Franken erwachsen würden. Das Verkehrsaufkommen der Basler Häfen liegt jährlich zwischen 8,5 und 9,5 Millionen Tonnen.

Wegen der Versorgung des Binnenlandes Schweiz und vor allem wegen der wirtschaftlichen Kriegsvorsorge ist es für die Schweiz unter dem Aspekt der freien und unbelasteten Rheinschifffahrt bis zum Meer von ausserordentlichem Interesse, eine eigene, moderne und leistungsfähige Rheinschiffahrtsflotte zu unterhalten, die von der Schweiz aus kontrolliert und eingesetzt wird und auch in Notzeiten zur Verfügung steht.

Ich habe es als angezeigt erachtet, bei dieser Gelegenheit auf die grosse Bedeutung der Rheinschifffahrt und auf deren Leistungen für unser Land einmal hinzuweisen.

Die heutige Vorlage geht auf die im Jahre 1980 von den eidgenössischen Räten genehmigte Revision der Rheinschiffahrtsakte zurück, indem nun das Landesrecht entsprechend anzupassen ist. Der Umfang der Vorlage ist relativ bescheiden, deren Inhalt aber von erheblicher Bedeutung für die schweizerische Rheinschifffahrt.

Die Revision des Gesetzes hat hauptsächlich zwei Ziele. Erstens die erwähnte Anpassung des Landesrechtes an die revidierte Rheinschiffahrtsakte und zweitens aus primär landesrechtlichen Interessen die Verschärfung der Registrierungsvorschriften für Rheinschiffe, damit diese den heutigen Anforderungen besser entsprechen.

In Übereinstimmung mit den internationalen Vorschriften der revidierten Rheinschiffahrtsakte will die Vorlage in einem neuen Artikel 4 Absatz 2 festlegen, dass für die Registrierung eines Rheinschiffes im schweizerischen Schiffsregister künftig auch der Nachweis verlangt wird, dass das Schiff von einem wirtschaftlich und geschäftlich selbständigen Unternehmen in der Schweiz verwendet wird, das hier auch über eine für den Betrieb, die Ausrüstung und die Bemanning – die anwesenden Damen mögen diesen noch nicht emanzipierten Fachausdruck entschuldigen – des Schiffes zweckmässige Betriebsorganisation verfügt. Nur bei Erfüllung dieser Bedingungen wird ein Schiff im Sinne der Rheinschiffahrtsakte als zur Rheinschifffahrt gehö-

rig betrachtet, d.h. es ist zur Führung der schweizerischen Flagge berechtigt. Für die sogenannten Partikulierschiffer, das heisst für natürliche Personen, die als Schiffseigentümer die betrieblichen Aufgaben und die Organisation an Bord besorgen, wird in Artikel 4 Absatz 3 für die Registrierung eine Sonderregelung getroffen. Es handelt sich bei diesen ja zur Hauptsache um Familienbetriebe.

Für die obligatorische Aufnahme eines Schiffes ins Schiffsregister werden die technischen Voraussetzungen wie folgt neu festgelegt: Die bisherige Mindesttonnage für Güterschiffe von 15 Tonnen wird auf 20 Tonnen erhöht. Für Schiffe zur Personenbeförderung wird eine Wasserverdrängung von mindestens 10 Kubikmeter verlangt.

Neu umschrieben werden in Artikel 5 auch die Voraussetzungen, unter denen es möglich ist, ein nicht gewerbsmässig benütztes Schiff fakultativ registrieren zu lassen. Die Tragfähigkeit muss hier neu 10 Tonnen betragen (bisher waren es lediglich 2 Tonnen). Für andere als Güterschiffe wird eine Wasserverdrängung von 5 Kubikmeter vorgeschrieben.

In einem neugefassten Artikel 67 werden die Fristen zur Anpassung an die neuen Bestimmungen festgesetzt. Eine relativ grosse Anzahl von Schiffen wird die Anforderungen für die Registrierung nach neuem Recht nicht erfüllen. Damit aber bald eine Verbesserung der Verhältnisse eintritt, kann nicht darauf verzichtet werden, die verschärften Bestimmungen auch auf bereits registrierte Rheinschiffe anzuwenden. Damit stellt sich die Frage – und sie wurde in der Kommission gestellt und diskutiert –, ob durch eine solche Rückwirkung die Eigentumsгарantie verletzt wird oder in wohlerworbene Rechte des Schiffseigentümers oder anderer dinglich Berechtigter eingegriffen wird.

In einem Gutachten, das die Verfassungsrechtler des Bundesamtes für Justiz erstattet haben, wird diese Frage verneint, unter der Voraussetzung allerdings, dass den betroffenen Schiffseigentümern eine angemessene Frist zur Anpassung ihrer Betriebsordnung und damit für die Erbringung des Nachweises der Zugehörigkeit ihres Schiffes zur Rheinschiffahrt eingeräumt werde.

Unter Ziffer 22, Seiten 18 ff. der Botschaft, hat der Bundesrat zu diesen Rechtsfragen ausführlich Stellung genommen. Die Kommission konnte sich der Auffassung des Bundesrates anschliessen, dass für den Normalfall die Frist von einem Jahr genügen sollte, um die notwendigen Anpassungen vorzunehmen. Die Frist kann in begründeten Fällen um ein weiteres Jahr erstreckt werden. Im Falle einer Streichung aus dem Register bietet das vorgesehene Verfahren Gewähr genug, dass die Betroffenen ihre Rechte wahren können. Sie können gegen eine Streichung Einspruch erheben, die während fünf Jahren wirksam ist. Auch für die Hypothekargläubiger ist es zumutbar, innert dieser Frist ihre Forderungen geltend zu machen und wenn nötig die entsprechenden Zwangsvollstreckungsmassnahmen einzuleiten.

Das zum vorliegenden Gesetzentwurf durchgeführte Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen, den Parteien und den Organisationen hat eine grossmehrheitlich positive Beurteilung der Vorlage ergeben. Die Kommission hat sich überzeugen lassen, dass die vorgeschlagene Gesetzesrevision notwendig und zweckmässig ist. Unser Land hat ein Interesse daran, dass im Schiffsregisterwesen, d. h. im entsprechenden Bereich der Rheinschiffahrt, die festgestellten Missbräuche beseitigt werden können. Es soll in Zukunft verhindert werden, dass wegen der unbefriedigenden Registrierungsvorschriften die Schweizer Flagge auf dem Rhein immer mehr zu einer Gefälligkeitsflagge wird. Sie können in der Botschaft die Ausführungen über die unerfreulichen Zustände nachlesen, zum Beispiel, dass am 1. Januar 1984 von 431 registrierten Transportschiffen deren 200 sogenannten Domizilgesellschaften gehörten, die keinen Reedereibetrieb in der Schweiz aufrechterhalten. 117 Gesellschaften mit 196 registrierten Schiffen haben ihr Domizil bei Rechtsanwälten, Treuhändern und Leasing-Gesellschaften und betreiben ihre Schiffstätigkeit ohne eigene Betriebsorganisation. Dieser Trend zur Schweizer Flagge hat seine Gründe. In der Botschaft werden sie erwähnt mit steuerli-

chen Vorteilen, günstigeren Hypothekarbedingungen unter gleichzeitiger niedriger Entlohnung der Schiffsbesatzungen und geringeren Sozialaufwendungen. Der gute Ruf der schweizerischen Rheinschiffahrt soll durch Missbräuche, für die sie nicht verantwortlich ist, künftig nicht geschmälert werden können.

Gleichzeitig mit der Revision des Schiffsregistergesetzes wird beantragt, Artikel 48 des Bundesgesetzes über die Binnenschiffahrt zu ergänzen. Es handelt sich um die Strafbestimmungen. Neu sind auch Widerhandlungen gegen verkehrswirtschaftliche Bestimmungen internationaler Vereinbarungen strafbar, nicht nur schiffahrtspolizeiliche.

Die Kommission hat mit allen Stimmen, bei einer Enthaltung, Eintreten auf die Vorlage beschlossen. Ich beantrage Ihnen namens der Kommission Eintreten und Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.

Bundesrätin Kopp: Der Kommissionspräsident hat Ihnen die Vorlage umfassend vorgestellt. Ich beschränke mich darauf, die wichtigsten Gründe, die zu dieser Revision geführt haben, nochmals in Erinnerung zu rufen und ihre rechtspolitische Bedeutung zu erwähnen.

Die Vorlage dient, wie Sie gehört haben, zwei Zielen, einerseits der Anpassung des Landesrechts und andererseits der Verschärfung der Registrierungsvorschriften für Rheinschiffe. Man kann sich natürlich die Frage stellen, weshalb es bereits heute wieder nötig ist, das Gesetz zu revidieren, nachdem 1971 eine umfassende Revision stattgefunden hat. Da das Parlament 1980 das Zusatzprotokoll Nummer 2 zur revidierten Rheinschiffahrtsakte genehmigt hat, gilt es nun, das Landesrecht anzupassen nach dem Motto: Wer A sagt, der muss auch B sagen.

Die obligatorische Aufnahme von Binnenschiffen in ein schweizerisches Schiffsregister setzt die gewerbsmässige Verwendung der Schiffe zur Beförderung von Personen oder Gütern voraus. Diese gewerbsmässige Verwendung auf dem Rhein ist nach den revidierten Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte nur Schiffen gestattet, die als zur Rheinschiffahrt gehörig betrachtet werden, d. h. zur Führung der Flagge eines Vertragsstaates berechtigt sind. Die Voraussetzungen hierfür wurden in der gestützt auf das Zusatzprotokoll Nummer 2 erlassenen Verordnung der Rheinzentralkommission festgelegt. Verlangt wird insbesondere die echte Verbindung des Schiffes zum Registrierungsstaat und ein tatsächlicher Mittelpunkt der geschäftlichen Tätigkeit des Schiffseigentümers in diesem Staat.

Damit im Landesrecht eine einwandfreie Delegationsnorm besteht, soll der Bundesrat im neuen Artikel 66 Absatz 2 des Gesetzes zur Festsetzung der Bedingungen ermächtigt werden, welche erfüllt sein müssen, damit ein Rheinschiff die schweizerische Flagge führen darf und damit es im Sinne der revidierten Rheinschiffahrtsakte als zur Rheinschiffahrt gehörig betrachtet werden kann.

In Ihrer vorberatenden Kommission ist die Frage aufgeworfen worden, was der Bundesrat aufgrund dieser Delegationsnorm vorzukehren gedenke. Die notwendigen flaggenrechtlichen Bestimmungen werden in die neue Vollziehungsverordnung zum Schiffsregistergesetz aufgenommen, welche zurzeit von einer kleinen Expertenkommission ausgearbeitet wird. Ohne auf Details einzugehen – es sei denn, Sie wünschen dies ausdrücklich –, möchte ich zusammenfassend festhalten, dass es nicht darum geht, ein helvetisches Rheinschiffahrtskartell zu errichten, sondern die Flotten der Vertragsstaaten der Rheinschiffahrtsakte sollen gegenüber anderen Flotten abgeschirmt werden.

Zur Erleichterung der Kontrolle, ob ein Schiff als zur Rheinschiffahrt gehörig qualifiziert werden kann, soll der Bundesrat vorschreiben dürfen, dass die Aktien von Aktiengesellschaften oder Kommanditaktiengesellschaften auf den Namen lauten müssen. Diese Regelung geht weniger weit als Artikel 22 des Seeschiffahrtsgesetzes, der Namenaktien zwingend vorschreibt.

Die Schweiz hat ein eigenes Interesse, im Schiffsregisterwesen, d. h. im entsprechenden Bereich der Rheinschiffahrt, sauberen Tisch zu machen. Deshalb soll auch verhin-

dert werden, dass wegen der liberalen Registrierungs Vorschriften weiterhin Rheinschiffe in der Schweiz, h. h. vor allem in Basel, auf den Namen reiner Domizilgesellschaften, sogenannter Briefkastenfirmen, registriert werden können. Die wichtigsten Gründe für die Registrierung solcher Schiffe im schweizerischen Schiffsregister werden in der Botschaft erwähnt. Auch der Kommissionspräsident hat darauf hingewiesen. Ich möchte sie hier nicht wiederholen.

Die Schweizer Flagge auf dem Rhein droht im Zuge der geschilderten Entwicklung mehr und mehr den Charakter einer Gefälligkeitsflagge zu erhalten. Dadurch werden nicht nur die Wettbewerbsverhältnisse gestört, sondern es wird auch die Bedeutung der wirklichen Schweizer Flotte auf dem Rhein, namentlich im Hinblick auf die Versorgung in Krisenzeiten, relativiert.

Der Bundesrat schlägt daher in Übereinstimmung mit der Expertenkommission und der schweizerischen Delegation in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vor, dass für die Registrierung eines Rheinschiffes im schweizerischen Schiffsregister nebst den in Artikel 4 Absatz 1 gestellten Anforderungen künftig auch der Nachweis verlangt werden soll, dass das Schiff von einem wirtschaftlich und geschäftlich selbständigen Unternehmen in der Schweiz verwendet wird.

Eine wesentliche Rolle für die baldige Wirksamkeit der Gesetzesrevision kommt der Übergangsbestimmung zu. Der Kommissionspräsident hat zu Recht darauf hingewiesen, dass die Kommission sich intensiv mit der Frage der Rückwirkung beschäftigt hat. Rückwirkungen müssten uns in jedem Fall beschäftigen, weil sie um Teil rechtlich nicht unbedenklich sind. Die Kommission ist aber aufgrund eines Gutachtens des Bundesamtes für Justiz zum gleichen Schluss wie der Bundesrat gekommen, nämlich dass in diesem Falle keine Gründe geltend gemacht werden können, die zur Annahme führen könnten, dass die Rückwirkung im vorgeschlagenen Sinn rechtlich nicht vertretbar sei, um so weniger, als eine entsprechende Übergangsfrist gesetzlich fixiert wurde.

Der Zweck dieser Übergangsbestimmung ist nicht etwa der, die zur Diskussion stehenden Schiffe möglichst bald aus dem Schiffsregister herauszustreichen, sondern die betreffenden Firmen zu veranlassen, ihre Organisation anzupassen. Sollten sie in dem einen vorgesehenen Jahr dazu nicht in der Lage sein, so kann diese Frist um ein weiteres Jahr verlängert werden.

Die vorgeschlagene Revision des Schiffsregistergesetzes ist im Interesse der Erhaltung und Förderung einer leistungs- und konkurrenzfähigen schweizerischen Rheinflotte und damit auch der Landesversorgung notwendig. Die internationale Dimension des Geschäftes verleiht ihm zudem eine gewisse zeitliche Dringlichkeit.

Ich bitte Sie daher, der Vorlage zuzustimmen. Dies dürfte Ihnen um so leichter fallen, als Sie diesmal keiner Normenflut zustimmen müssen, sondern mit einer einfachen Regelung dazu beitragen können, dass auf den Fluten des Rheins eine vernünftige Ordnung einkehren wird.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Adopté

Ziff. I

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

(Die Änderung in Art. 10 Abs. 2 Ziff. 3 betrifft nur den französischen Text)

Ch. I

Proposition de la commission

Art. 10 al. 2 ch. 3

... que, pour un bateau à moteur, la force de ses engins...

Pour le reste du chiffre I: Adhérer au projet du Conseil fédéral

Reichmuth, Berichterstatter: Die Kommission beantragt in Artikel 10 Absatz 2 Ziffer 3 eine redaktionelle Änderung im französischen Text, indem dort statt «bateau automobile» «bateau à moteur» eingesetzt werden soll.

Adopté

Ziff. II, III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II, III

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 29 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

85.002

Geistiges Eigentum. Abkommen von Nizza Propriété intellectuelle. Arrangement de Nice

Botschaft und Beschlussentwurf vom 4. Februar 1985 (BBI I, 609)
Message et projet d'arrêté du 4 février 1985 (FF I, 601)

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

Frau **Meier** Josi, Berichterstatterin: Wer eine Marke für Waren oder Dienstleistungen schützen will, lässt sie in Markenregistern als nationale oder internationale Marke eintragen. Damit man diese Marken leichter auffinden kann – allein in der Schweiz gibt es rund 300 000 Eintragungen –, wurde eine internationale, einheitliche Klassifikation mit heute 42 verschiedenen Klassen je nach Art der Waren oder Dienstleistungen geschaffen. Das geschah 1957 im Abkommen von Nizza, das seinerseits als besonderes Abkommen der Pariser Verbandsübereinkunft zum Schutze des gewerblichen Eigentums zustande kam. 1962 trat die Schweiz diesem Abkommen von Nizza bei. Sie hat seither eine erste Revision ratifiziert. 1977 wurde eine neue Revision in Genf beschlossen, welche die Schweiz ebenfalls unterzeichnete. Heute geht es darum, dieses revidierte Abkommen im Hinblick auf seine Ratifikation zu genehmigen.

Schiffsregistergesetz. Änderung

Loi sur le registre des bateaux. Modification

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.065
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	302-304
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 613

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.