

Flaggenführung – the never ending story

Im Schleusenschiffer 4-2017 wird unter dem Titel «Die korrekte Flagge?» die Frage behandelt, welche Flagge schweizerische Eigner, die ihr Schiff in den Niederlanden registriert haben, führen müssen. Dazu gibt es auch andere Meinungen.

Text und Fotos *Christian Huber*



In den Niederlanden registriert



Im erwähnten Beitrag wird die Auffassung vertreten, die Staatsbürgerschaft des Eigners sei nicht massgeblich. Bei der Argumentation werden die Begriffe «Flaggenstaat» und «Registerhafen» verwendet. Dabei stützt sich der Autor auf das «Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen».

Nun sind Juristen von Berufs wegen pingelige Menschen. Sie runzeln die Stirn, wenn die Vereinten Nationen als «Vereinigte Nationen» bezeichnet werden oder wenn im Zusammenhang mit Nationalflaggen von «Holland» statt von den Niederlanden die Rede ist. «Holland», nämlich Süd- und Nordholland, sind lediglich Provinzen, und zwar jenes Staates, den wir korrekt als Königreich der Niederlande und vereinfacht als «die Niederlande» bezeichnen.

Um es vorwegzunehmen: Ich bin der Meinung, dass der Verfasser des Beitrags, was registerpflichtige Schiffe betrifft, mit einer falschen Begründung recht hat und, was Yachten in der üblichen Grösse betrifft, welche in den Niederlanden domiziliert sind, falsch liegt.

Ist das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen auf die Binnenschifffahrt anwendbar?

Wer die Argumentation, wie schon erwähnt, auf das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen stützt, übersieht die Tatsache, dass das Seerechtsübereinkommen (SRÜ) gar nicht für Binnengewässer gilt, sondern gemäss Artikel 1 Ziffer 1 für das Meeresgebiet «jenseits des Bereichs nationaler Hoheitsbefugnisse». Folgerich-

tig regelt das SRÜ in Artikel 65 beispielsweise auch die «Ausbeutung von Meeressäugtieren» und in Artikel 99 verbietet es die Beförderung von Sklaven. Artikel 100 befasst sich sodann mit der Seeräuberei. Das ist zwar hoch spannend, hat aber mit Binnenschiffahrt so wenig zu tun wie Lawinenverbauungen mit den Niederlanden.

Der Verfasser zitiert aus dem SRÜ folgenden Passus: «Schiffe besitzen die Staatszugehörigkeit dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind». Zitiert man korrekt, so heisst es in Artikel 91 SRÜ: «Schiffe besitzen die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind.» Aber: Dieser Artikel findet sich in Teil VII des Seerechtsübereinkommens, der mit «Hohe See» überschrieben ist. Uns Binnenschiffer hat das nicht zu interessieren.

Wann muss in den Niederlanden ein Schiff registriert werden?

Ich habe von «registerpflichtigen Schiffen» und von «Yachten in der üblichen Grösse» gesprochen. Das ist bewusst ungenau gehalten. Eine Spezialität der Niederlande innerhalb Europas ist nämlich, dass längst nicht alle Schiffe einer Registerpflicht unterliegen. Geht man der Frage nach, welche Schiffe denn überhaupt im Schiffsregister – in den Niederlanden «Kadaster» – eingetragen werden müssen, stösst man auf verschiedene, nicht übereinstimmende Regelungen.

Der niederländische Dienst Wegverkeer (RDW), welcher hoheitliche Aufgaben wahrnimmt, sieht eine Registrierungspflicht bei Binnenschiffen über 20 Meter Länge vor. Das Bürgerliche Gesetzbuch Buch 8 (Burgerlijk Wetboek Boek 8) nennt hingegen in Artikel 785 Ziffer 2 Buchstabe b nicht eine bestimmte Schiffslänge als Kriterium, sondern eine theoretische Wasserverdrängung von 10 Kubikmetern. Diese theoretische Wasserverdrängung wird ziemlich kompliziert berechnet. Vereinfacht umschrieben, entspricht die theoretische Wasserverdrängung dem Ladevermögen der Yacht an Treibstoff, Trinkwasser, Ballast, Vorräten und Hausrat. Pro Schlafstelle werden noch 100 kg dazugerech-

net. Überschreitet dieses Ladevermögen 10 Tonnen, ist Registerpflicht gegeben. Weil das ziemlich umständlich und auch nicht genau zu berechnen ist, wird in der Praxis die Regel «Registerpflicht bei Schiffen über zwanzig Meter Länge» angewandt.

Im Schiffsregister kann man aber ungeachtet der Länge jedes Schiff eintragen lassen, wobei dann eine «Brandmerk» angebracht wird. Die Eintragung im Kadaster dient der Rechtssicherheit und dokumentiert, ob Drittsprüche (Hypothek, Miteigentum, Pfandrecht) auf einem Schiff bestehen.

Heimathafen (der Begriff «Registerhafen» ist veraltet) ist in der Regel Wohnort des Eigners, bei Ausländern die niederländische Kontaktadresse. In Fall unserer «Kinette» ist der Heimathafen Amsterdam, weil wir dort einen offiziellen Wohnsitz haben. Folgerichtig führen wir die niederländische Flagge am Heck und an der Backbordsaling einen schweizerischen Wimpel. Dieser signalisiert dem Kenner des Flaggencodes, dass Schweizer an Bord sind. Fahren wir in Deutschland, flattert an der Steuerbordsaling zusätzlich ein deutscher Wimpel als Reverenz an das Gastland.

Registerpflicht und Zertifikatspflicht

Die Pflicht zur Registrierung eines Schiffs ist nicht dasselbe, wie die Pflicht zur Zertifizierung. Schiffe über zwanzig Meter Länge benötigen in der EU ein «Certificat Communautaire», niederländisch «Certificaat van Onderzoek» (CvO). Aber aufgepasst: Wer ein Schiff unter zwanzig Meter kauft, in der Meinung, er könne damit die Zertifizierungspflicht vermeiden, muss wissen, dass es ausser der Länge noch ein weiteres Kriterium gibt, nämlich das Produkt von Breite, Länge und Tiefgang. Ist dieses grösser als 100 Kubikmeter, ist das Schiff zertifizierungspflichtig. Als Beispiel nehmen wir ein Schiff von 19.95 Meter Länge, 4.80 Meter Breite und 1.05 Meter Tiefgang. Das Produkt dieser Masse ist just über 100 m³: Das Schiff benötigt ein CvO. Damit kommen wir zur Kernfrage:

Welche Flagge dürfen Schweizer Yachteigner in den Niederlanden führen?

Zahllose Schweizer haben in den Niederlanden eine Yacht gekauft, haben sie in einem meist friesischen Yachthafen stationiert und verbringen dort ihre wohlverdienten Ferien. Das Schiff ist nicht in einem Schiffsregister eingetragen und als Eigentumsnachweis dient neben dem Kaufvertrag allenfalls ein ICP (Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen). Diese Schweizer



Schweizer Yacht in Friesland

Yachteigner dürfen in den Niederlanden am Heck weiterhin fröhlich die Schweizerflagge (quadratisch oder rechteckig) flattern lassen und können sich dabei auf den niederländischen Wateralmanak berufen. Dort steht nämlich, dass die Flagge der Yacht der Nationalität des Eigners zu folgen habe («De vlag van het yacht volgt de nationaliteit van de eigenaar»).

«Flaggenstaat», «Registerhafen» und entsprechende gesetzliche Vorschriften gibt es demzufolge für

diese Schiffe nicht. Anders verhält es sich in den übrigen EU-Staaten. In Deutschland beispielsweise müssen gemäss dem deutschen Flaggenrechtsgesetz (FIRG) auch Schiffe unter zwanzig Meter Länge registriert sein (und die deutsche Flagge führen).

Und ganz unter uns: Welche Nationalflagge eine ordnungsgemäss ausgerüstete und nach den Regeln guter Seemannschaft geführte Yacht führt, interessiert in der Realität, im wirklichen Leben – näm-

lich auf dem Wasser – niemanden auch nur im Geringsten.



Dr. iur. Christian Huber
www.kinette.ch

