

Anforderungskatalog

Kriterien zur Registrierung eines Rheinschiffes unter Schweizer Flagge

Bundesgesetz über das Schiffsregister (SR 747.11)
Schiffsregisterverordnung (SR 747.111)

Version Januar 2018

Schweizerische Rheinhäfen
Hochbergerstrasse 160
Postfach
CH-4019 Basel
E-Mail: schiffsregistrierung@portof.ch
www.portof.ch

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
2. Antrag nach Art. 4 Abs. 2 Bundesgesetz über das Schiffsregister	3
2.1 Verfahren	3
2.2 Angaben und Informationspflicht	3
2.3 Exkurs: Antrag auf Ausrüsterbescheinigung	3
3. Voraussetzungen zur Aufnahme in das Schiffsregister	4
3.1 Beteiligungsverhältnis	4
3.2 Rechtlicher und tatsächlicher Bezug zur Schweiz	4
4. Betriebsorganisation	5
4.1 Grundsätzliches	5
4.2 Unabhängigkeit	5
4.3 Mittelpunkt der geschäftlichen Tätigkeit	5
4.4 Sachliche Infrastruktur	6
4.5 Personelle Infrastruktur	6
4.6 Betriebsformen für den Einsatz eines Rheinschiffes	7
5. Rechtliche Grundlagen	7
6. Kontakt	8

1. Ausgangslage

Mit § 8 Staatsvertrag über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft zu einer Anstalt öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit unter dem Namen „Schweizerische Rheinhäfen“ (Rheinhafen-Vertrag) wurde den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) der Vollzug bundesrechtlicher Vorschriften über die Schiffsregistrierung übertragen.

Die SRH sind die zuständige Rheinschiffahrtsbehörde nach Art. 4 Abs. 2 des Bundesgesetzes über das Schiffsregister (SchRG). In dieser Funktion obliegt es den SRH, bestehende Ermessensspielräume der strengen rechtlichen Schranken der Gesetzgebung, im Sinne einer bestmöglichen Anpassung an die aktuellen Marktverhältnisse, anzuwenden.

Der vorliegende Anforderungskatalog richtet sich an Unternehmen nach Art. 4 Abs. 2 lit. b SchRG, jedoch nicht an den Partikulierschiffer nach Art. 4 Abs. 3 SchRG.

2. Antrag nach Art. 4 Abs. 2 Bundesgesetz über das Schiffsregister

2.1 Verfahren

Mit Einreichung des Antrags zur Aufnahme nach Art. 4 SchRG beim zuständigen Schiffsregisteramt wird das Verwaltungsverfahren in Gang gesetzt.

Das Schiffsregisteramt ist lediglich mit formeller Kognition ausgestattet, so dass die materielle Prüfung der Registrierungsvoraussetzungen im Rahmen des Prüfverfahrens von den SRH durchgeführt wird.

Ein erfolgreicher Abschluss des Prüfverfahrens der SRH ist die Voraussetzung zur Ausstellung der Bescheinigung nach Art. 4 Abs. 2 SchRG zuhanden des Schiffsregisteramtes, welche dem Eigentümer eines Rheinschiffes bestätigt, dass die Registereintragung vorgenommen werden kann.

2.2 Angaben und Informationspflicht

Es obliegt dem Gesuchsteller, lückenlos darzutun, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Bescheinigung nach Art. 4 erfüllt sind, die Angaben wahrheitsgemäss erfolgen und sämtliche geforderten Unterlagen beigebracht werden (Art. 17 Abs. 3 Schiffsregisterverordnung). Sollten die Voraussetzungen, die zur Ausstellung einer Bescheinigung geführt haben nicht mehr erfüllt sein, wird die Bescheinigung zurückgezogen (Art. 21 Abs. 2 ff. Schiffsregisterverordnung).

Die SRH stellen den Aufwand des Prüfungsverfahrens und die Ausstellung der Dokumente dem Antragssteller in Rechnung¹.

2.3 Exkurs: Antrag auf Ausrüsterbescheinigung

Die Anforderungen, die der Gesetzgeber an den Eigentümer eines Rheinschiffes, der die Eintragung im Schiffsregister beabsichtigt, stellt, gelten analog auch für den sogenannten Ausrüster (Binnenreeder nach Art. 15 Schiffsregisterverordnung).

Dieser Antrag ist auf einem gesonderten Formular einzureichen, erfolgt ohne Absprache mit dem Schiffsregisteramt und führt nach positiver Prüfung zur Ausstellung einer sogenannten Ausrüsterbescheinigung².

¹ Gestützt auf den Gebührentarif der Schweizerischen Rheinhäfen (SG 955.470, SGS 421.17) und die Schiffsregisterverordnung (SR 747.111).

3. Voraussetzungen zur Aufnahme in das Schiffsregister

3.1 Beteiligungsverhältnis

Als Eigentümer eines Rheinschiffes sind nur Handelsgesellschaften oder juristische Personen zulässig, das Schiffsregistergesetz lässt das Eigentum einer natürlichen Person an einem gewerblich verwendeten Rheinschiff nicht zu³.

Die Unternehmung muss wirtschaftlich und geschäftlich selbstständig sein, was z.B. nicht zutrifft, wenn der Schiffsführer, und/oder die Besatzung oder deren Familienangehörige zu mehr als einem Drittel an der Unternehmung (Art. 11 Abs. 4 Schiffsregisterverordnung) beteiligt sind.

Die Selbstständigkeit einer Unternehmung setzt eine Autonomie nach aussen voraus, die zudem nicht erfüllt ist, wenn wirtschaftliche Eigentümer mit Sitz oder Wohnsitz ausserhalb der Schweiz über Einzel- oder Kollektivzeichnungsrechte verfügen⁴.

Weiter dürfen am Kapital der Schiffseigentümergeinschaft beteiligte Personen – mit Ausnahme ihrer Rechte in der Generalversammlung – keinen direkten und massgeblichen Einfluss auf den Einsatz und die Führung des Schiffsbetriebes haben, es sei denn, sie würden als Verwaltungsrat oder Geschäftsführer in der Schweiz – und mit Sitz oder Wohnsitz in der Schweiz – eine Organfunktion für die Schiffseigentümergeinschaft ausüben.

Bei internationalen Unternehmenszusammenschlüssen gilt es zu prüfen, wieweit der Einfluss rechtlich verbundener Unternehmen im Ausland geht und in welchem Subordinationsverhältnis die Unternehmen zueinanderstehen. Gerade im Bereich der Fahrgastschiffahrt kommt dabei auch dem Einfluss des Tour Operators eine bedeutende Rolle zu.

Sämtliche Angaben zur Eigentümerschaft, dem bestehenden Einfluss von wirtschaftlichen Eigentümern auf den Reedereibetrieb sowie allfällige Vereinbarungen sind offen zu legen. Zur Wahrung der Anonymität können Beteiligungsverhältnisse notariell beurkundet werden.

3.2 Rechtlicher und tatsächlicher Bezug zur Schweiz

Die aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) gewährleistete Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein wird mit dem Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Mannheimer Akte dahingehend eingeschränkt, dass der freie Transport den ZKR- oder EU-Mitgliedsländern vorbehalten ist. Die Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt setzt gemäss Zeichnungsprotokoll zum Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Mannheimer Akte eine "echte Verbindung" ("lien réel") des Schiffes zum Flaggenstaat voraus.

Die nationalen Vorschriften setzen daher bewusste Schranken für den Erwerb und Betrieb eines Rheinschiffes, welches unter Schweizer Flagge (ausgewiesen durch die sogenannte *Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde*⁵) fahren will.

Die nachstehenden Bemerkungen zu den gesetzlichen Anforderungen konzentrieren sich auf den Nachweis dieser echten Verbindung des Schiffes zur Schweiz. Die Erfüllung dieser

² Urkunde nach Art. 2 Abs. 3 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte).

³ Der Besitz und Betrieb durch einen sogenannten Partikulierschiffer (siehe Punkt 1, letzter Satz) stellt die einzige Ausnahme dar, bei der ein Rheinschiff unter bestimmten Voraussetzungen als Inhaber einer Einzelunternehmung eingetragen werden kann.

⁴ Dem BGer genügt gemäss BGE 117 II 85 das Kollektivzeichnungsrecht von leitenden Personen nicht, um eine Selbstständigkeit anzunehmen und fordert im Entscheid das Einzelzeichnungsrecht.

⁵ Blaues Borddokument, auch ‚Bordurkunde‘ genannt, in welches der Eigentümer und falls vorhanden, der Ausrüster des Rheinschiffes, eingetragen wird.

Voraussetzung wird von den SRH unter anderem auch darin gesehen, dass das Schiff den Heimathafen (Basel) anläuft, sei es fahrplanmässig oder doch in bestimmten Abständen. Dies bedingt, dass das Schiff die polizeilichen und vor allem die nautisch-technischen Voraussetzungen, entsprechend den internationalen Vorschriften für den Rhein, erfüllt.

4. Betriebsorganisation

4.1 Grundsätzliches

Der Nachweis einer echten Verbindung zur Schweiz wird mit Art. 4 Abs. 2 lit. b SchRG dahingehend präzisiert, dass sich die Unternehmung (oder deren Zweigniederlassung), die ein Schiff in einem schweizerischen Rheinschiffsregister eintragen lassen will, in der Schweiz über eine Büroorganisation verfügen muss, die für den Betrieb, die Ausrüstung und die Bemannung des Schiffes zweckmässig ausgebaut ist. Die Betriebsorganisation muss deshalb grundsätzlich in der Person des Schiffseigentümers vorhanden sein.

Anhand der zu prüfenden Unterlagen muss für die SRH klar ersichtlich sein, welche Rechte und Pflichten dem Schiffseigentümer oder allenfalls dem mit ihm verbundenen Ausrüster, des zu registrierenden Rheinschiffes, obliegen.

4.2 Unabhängigkeit

Für die geforderte wirtschaftliche und geschäftliche Selbstständigkeit der Unternehmung ist es bedeutsam, ob sie über eine eigene Büroorganisation mit einem bevollmächtigten Leiter sowie mindestens einem ständigen Angestellten verfügt, welcher befugt ist, wichtige Korrespondenzen zu unterzeichnen. Die Unternehmung muss schriftlich und telefonisch direkt – ohne Umweg über eine andere Unternehmung oder einen gesetzlichen Vertreter - erreichbar sein.

Weiter ist eine Unabhängigkeit nur dann anzunehmen, wenn direkte Beziehungen zur Kundschaft bestehen, Verträge mit Dritten abgeschlossen werden können und Korrespondenzen im Namen der Unternehmung (entsprechender Briefkopf/E-Mail Kennzeichnung) geführt werden. Die Autonomie gegen aussen ist nebst der internen Organisation immer auch zu beurteilen (vgl. dazu BGE 117 II 85).

4.3 Mittelpunkt der geschäftlichen Tätigkeit

Die nach Art. 4 Abs. 2 lit. b SchRG geforderte Büroorganisation in Verbindung mit dem Art. 14 Abs. 1 lit. b Schiffsregisterverordnung besagt, dass die Unternehmung (oder deren Zweigniederlassung) den *Mittelpunkt der geschäftlichen Tätigkeit* in der Schweiz haben und von dort aus den Betrieb des Schiffes leiten muss. Der Mittelpunkt der Geschäftsführung wird als der Ort betrachtet, an dem die massgebliche Willensbildung für die Geschäftstätigkeit vorgenommen wird. Für die Beurteilung wichtig sind insbesondere die schiffsbetrieblichen Tätigkeiten der antragstellenden Unternehmung.

Den Entwicklungen der Informationstechnologie wird Rechnung getragen, indem das sogenannte „Management by Handy“ soweit zulässig ist, als die Abwicklung der Geschäftstätigkeit mehrheitlich am Domizil vor Ort stattfindet.

In der Praxis werden zunehmend Aufgaben der Unternehmen an Dritte ausgelagert. Wenn es sich dabei um reedereispezifische Aufgaben handelt oder die Anzahl der ausgelagerten Geschäftsbereiche ein bestimmtes Mass überschreitet, dann muss entweder über ein alternatives Geschäftsmodell oder eine Errichtung einer Zweigniederlassung im Ausland nachgedacht werden. Jegliche Einbindung von Dritten, die der Geschäftstätigkeit einer Reederei dienen, ist mindestens vertraglich zu belegen. In der Botschaft des Bundesrates

zum SchRG von 1984 wurden solche „Anbindungen“ gar als unzulässig betrachtet⁶ und es wurde für den Eigentümer eine eigene Betriebsorganisation mit Infrastruktur, welche höchstens gesellschaftsrechtlich, nicht aber vertraglich ausgelagert werden kann, gefordert.

Die Grenzen von „vertraglich abgesicherten Unternehmenshüllen ohne eigenen Inhalt“ sind oft nur schwer erkennbar und bedürfen einer aufwändigen Einzelfallbeurteilung durch die SRH. Mit dieser marktwirtschaftlich orientierten Praxis reizen die SRH ihren Ermessensspielraum sehr stark aus. Die SRH behalten sich vor gemäss Art. 17 Abs. 3 Schiffsregisterverordnung Dokumente einzufordern, die zur Klarheit beitragen können.

4.4 Sachliche Infrastruktur

Zur zweckmässigen Ausstattung einer selbstständigen Unternehmung für den Reedereibetrieb gehören unter eigenem Namen gemietete Büroräumlichkeiten, die der Art und des Schiffseinsatzes des Reedereibetriebs entsprechen. Das Vorhandensein eines bevollmächtigten Leiters sowie die Präsenz eines ständig anwesenden Angestellten sind zwingend. Die Infrastruktur der Unternehmung muss den branchenüblichen Verhältnissen entsprechen, das Geschäftsdomizil muss von aussen erkennbar und für das Personal und die Kundschaft zugänglich sein. Ein direkter Kundenkontakt ist genauso Voraussetzung, wie auch das Führen der Korrespondenz unter eigenem Namen.

Weder eine Zweckentfremdung von Wohnräumen ist zulässig noch eine vertragliche Anbindung an externe Büroräumlichkeiten. Die Zurverfügungstellung einer Infrastruktur des Treuhänders, welche zur Verrichtung von Buchhaltung und Steuerangelegenheiten dient, reicht ebenfalls nicht aus.

Der Umfang der sachlichen und personellen Infrastruktur hängt von der Anzahl und dem Typ der zu bereedernden Schiffe ab. Die SRH behalten sich vor, Kundenbesuche vor Ort abzuhalten, um sich einen Augenschein zu nehmen und sich überzeugen zu lassen, dass diese Anforderungen erfüllt werden.

Der Zusammenschluss mehrerer Firmen zu einer Bürogemeinschaft ist dann zulässig, wenn es sich um echte Bürogemeinschaften handelt, die über eigene realistische Büroflächen pro Firma verfügen, welche der Firmengrösse und Tätigkeit sowie der zu bereedernden Flotte entsprechen. Geschäftsdomizile oder Bürogemeinschaften die z.B. aus Gründen der Steueroptimierung, in der Schweiz domiziliert sind und bei einem Anwalt oder Treuhänder eingemietet werden, gelten nicht als „zweckmässig“ im Sinne von Art. 4 Abs. 2 lit. b SchRG.

4.5 Personelle Infrastruktur

Am Geschäftsdomizil der Schiffseigentümerunternehmung muss fachkundiges Reedereipersonal angestellt sein (sog. an Land beschäftigtes Personal). Das Bundesgericht versteht hierunter, dass das Reedereipersonal – insbesondere deren Leiter – selbständig in der Lage sein müsse, ohne eingreifende Neuorganisation das Schiff selber zu bereedern, d.h. ein Rheinschiff auszurüsten und zu bemannen, die erforderlichen Reparaturarbeiten anzuordnen, Frachtgeschäfte abzuschliessen usw. (BGE 114 Ib 196). Einem Rechtsanwalt oder Treuhänder kann diese Fachkunde kaum zugesprochen werden, sollte er gar der einzige Verwaltungsrat in der Unternehmung sein, so verneint das Gericht diese Fachkunde klar.

Die SRH legen Wert auf zweckdienliche Informationen über den beruflichen Werdegang und Hintergrund des Schiffsbetriebsleiters der Unternehmung sowie der Bekanntgabe der nautischen Mitarbeiter, insbesondere der Schiffsführer. Entsprechende Dokumente werden eingefordert.

⁶ BBI 1984 1467.

Innerhalb der Unternehmung muss eine angemessene Stellvertreterregelung bestehen, entsprechende Anstellungsverträge müssen mit der Schiffeigentümerunternehmung abgeschlossen und nachgewiesen werden.

Die Schiffsbesatzung muss grundsätzlich ebenfalls über die Schiffeigentümerunternehmung angestellt werden und die landesüblichen Sozialversicherungsbeiträge müssen pflichtgemäss geleistet werden.

4.6 Betriebsformen für den Einsatz eines Rheinschiffes

Der Gesetzgeber hat mit Art. 4 Abs. 2 lit. b SchRG in Verbindung mit Art. 14 Abs. 1 lit. b und Art. 15 Schiffsregisterverordnung statuiert, dass sowohl der Eigentümer, als auch der Ausrüster, über eine für den Reedereibetrieb als zweckmässig ausgebaute Betriebsorganisation zu verfügen hat.⁷

Im Falle, dass der Schiffseigentümer sein Schiff einem sogenannten Ausrüster zur Bereederung überlässt – der Ausrüster hat dabei eine Ausrüsterbescheinigung nach Art. 2 Abs. 3 der MA vorzuweisen – muss er über eine entsprechende direkte vertragliche Bindung mit dem Ausrüster verfügen. Dieser Vertrag, i.d.R. handelt es sich dabei um einen Bareboat Chartervertrag, muss die Rechte und Pflichten des Schiffseigentümers zur Bereederung und dem Einsatz des Schiffes eindeutig an den Ausrüster abtreten. Der Ausrüster hat das Schiff auf eigene Rechnung zu betreiben. Entsprechende Verträge sind den SRH vorzulegen und können eingefordert werden.

Die massgeblichen nautisch-technischen Entscheide sowie die wirtschaftlichen Entscheide müssen am Sitz des Ausrüsters getroffen werden.

Alternative Geschäftsmodelle sind immer unter der Berücksichtigung der vorgenannten Bedingungen im Einzelfall zu entscheiden.

5. Rechtliche Grundlagen

Revidierte Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 zwischen Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preussen; SR 0.747.224.101

Bundesgesetz über das Schiffsregister vom 28. September 1923; SR 747.11

Schiffsregisterverordnung vom 16. Juni 1986; SR 747.111

Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Mannheimer Akte inkl. Ausführungsverordnung

⁷ Vgl. dazu BGE 114 Ib 196 E4.

6. Kontakt

Die SRH unterstützen Ihre Kunden mit einer lösungsorientierten Bearbeitung des Antrages und bieten dafür die Möglichkeit eines persönlichen Gesprächs.

Unsere Ansprechpersonen gelten wie folgt:

Person	Zuständigkeit	Koordinaten
Alexandra Mungenast	Stv. Bereichsleiterin Qualitätsmanagement, Internationales und Recht	Tel.: +41 61639 95 87 schiffsregistrierung@portof.ch
Michelle Karrer	Teamleiterin der Abteilung Schiffsregistrierung, Internationales, Recht	Tel.: +41 61639 95 64 schiffsregistrierung@portof.ch
Stefanie Rommel	Sachbearbeiterin und Hauptansprechperson Schiffsregistrierung	Tel.: +41 61639 95 82 schiffsregistrierung@portof.ch