

**420 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIV. GP**

1977 02 01

**Regierungsvorlage**

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX,  
mit dem die Schiffsregisterordnung und die  
Verordnung zur Durchführung des Gesetzes  
über Rechte an eingetragenen Schiffen und  
Schiffsbauwerken geändert werden**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I**

Die Schiffsregisterordnung vom 19. Dezember 1940, deutsches RGBl. 1940 I S. 1591, in der Fassung des Art. 21 der Verordnung vom 21. Dezember 1940, deutsches RGBl. 1940 I S. 1609, wird wie folgt geändert:

**1. Der § 3 Abs. 3 hat zu lauten:**

„(3) In das Binnenschiffsregister werden die zur Schifffahrt auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern bestimmten Schiffe (Binnenschiffe) eingetragen. Als Binnenschiffe gelten auch Tragflügelboote, Fähren sowie schwimmende Bagger, Kräne, Elevatoren und alle anderen schwimmenden Anlagen und Geräte ähnlicher Art. Es können nur eingetragen werden:

1. Schiffe, die für die Beförderung von Gütern verwendet werden, mit einer Tragfähigkeit von wenigstens 10 Metertonnen;
2. andere Schiffe mit einer Wasserverdrängung von wenigstens 5 Kubikmetern;
3. Schiffe, die eine eigene Triebkraft von wenigstens 50 PS haben;
4. Tankschiffe, Schlepper und Stoßboote.“

**2. Der § 10 Abs. 1 Z. 2 hat zu lauten:**

„2. eines Binnenschiffs,

- a. das für die Beförderung von Gütern verwendet wird mit einer Tragfähigkeit von wenigstens 20 Metertonnen;
- b. das nicht für die Beförderung von Gütern verwendet wird, mit einer Wasserverdrängung von wenigstens 10 Kubikmetern;

- c. das eine eigene Triebkraft von wenigstens 100 PS hat;
- d. das ein Tankschiff, Schlepper oder Stoßboot ist.“

**3. Der § 12 hat zu lauten:**

„§ 12. Bei der Anmeldung eines Binnenschiffs sind anzugeben

1. der Name, die Nummer und das sonstige Merkzeichen des Schiffs;
2. die Gattung und die Baustoffe des Schiffskörpers;
3. der Heimatort;
4. der Bauort und das Baujahr;
5. die Tragfähigkeit in Metertonnen beziehungsweise die Wasserverdrängung in Kubikmetern und bei Schiffen mit eigener Triebkraft die Art und Leistung der Triebkraft;
6. der Name und die Anschrift des Eigentümers, bei mehreren Eigentümern die Größe der einzelnen Anteile;
7. der Rechtsgrund für den Erwerb des Eigentums.“

**Artikel II**

Der Art. 22 der Verordnung vom 21. Dezember 1940, deutsches RGBl. 1940, I S. 1609, wird wie folgt geändert:

1. Der bisherige Wortlaut des § 41 erhält die Absatzbezeichnung „(1)“.

2. Dem § 41 Abs. 1 wird als zweiter Absatz angefügt:

„(2) Auf die Sicherungsbeschlagnahme im Sinn des Protokolls Nr. 2 über die Sicherungsbeschlagnahme und die Zwangsvollstreckung betreffend Binnenschiffe zum Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen vom 25. Jänner 1965, BGBl. Nr. XXXXXX, ist, soweit nicht dieses Protokoll anderes bestimmt, der Zweite Abschnitt des Zweiten Teiles der Exekutionsordnung sinngemäß anzuwenden.“

**Artikel III****Übergangs- und Schlußbestimmungen**

§ 1. Dieses Bundesgesetz tritt mit dem Tag in Kraft, mit dem das Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen vom 25. Jänner 1965 in Kraft tritt.

§ 2. (1) Vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in das Binnenschiffsregister vorgenommene Eintragungen sind an dieses Bundesgesetz anzupassen.

(2) Im Fall des Abs. 1 hat der Eigentümer des Binnenschiffs binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes einen Antrag auf Anpassung der Eintragungen (Anpassungsantrag) zu stellen. Unterbleibt der Anpassungsantrag, so ist der § 19 der Schiffsregisterordnung sinngemäß anzuwenden.

§ 3. (1) Vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes gestellte, noch nicht erledigte Anmeldungen sind — vorbehaltlich des Abs. 2 — ohne Rücksicht auf dieses Bundesgesetz zu erledigen; für die nachmaligen Eintragungen gilt der § 2 sinngemäß.

(2) Hat das Gericht im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes über eine Anmeldung noch nicht einmal entschieden, so hat es mit dieser Entscheidung dreißig Tage ab diesem Zeitpunkt zuzuwarten. Während dieser Frist steht es dem Anmelder frei, durch einen Schriftsatz seine Anmeldung an dieses Bundesgesetz anzupassen; macht er von diesem Recht Gebrauch, so ist seine Anmeldung mit Rücksicht auf dieses Bundesgesetz zu erledigen.

§ 4. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Justiz betraut.

## Erläuterungen

### Allgemeines

#### I.

In den Jahren 1959 bis 1964 hat eine vom Inlandtransportausschuß der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa eingesetzte Arbeitsgruppe für Binnenwasserrecht das Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen samt zwei Anhängen ausgearbeitet: den Anhang 1 bildet das Protokoll Nr. 1 über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen, der Anhang 2 das Protokoll Nr. 2 über die Sicherungsbeschlagnahme und die Zwangsvollstreckung betreffend Binnenschiffe.

Die Hauptzwecke des **Übereinkommens** sind, eine allgemeine Pflicht zur Eintragung von Binnenschiffen zu schaffen und gleichzeitig doppelte Eintragungen zu untersagen. Dadurch sollen die Anwendung der verwaltungsrechtlichen Vorschriften auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt erleichtert und gleichzeitig der Kreditgewährung eine bessere Grundlage gegeben werden.

Das **Protokoll Nr. 1** über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen bestimmt zunächst, welche dinglichen Rechte an einem Binnenschiff bestehen können; als solche zählt es das Eigentum, den Nießbrauch, die Hypothek und das Privileg auf; unter einem stellt es den Vertragsstaaten frei, auch die Sicherungsbeschlagnahme mit dinglicher Wirkung auszustatten.

Wie den Erläuterungen zu diesem Protokoll zu entnehmen ist, will dieses nicht die materiellrechtlichen Regeln für die dinglichen Rechte vereinheitlichen, sondern grundsätzlich nur deren internationale Wirkungen sicherstellen; Vereinheitlichungsbestimmungen sind nur in dem Umfang aufgenommen worden, als dies den Verfassern zum Schutz der Schiffskredite unerlässlich schien.

Das **Protokoll Nr. 2** behandelt, wie sich schon aus seiner Bezeichnung („über die Sicherungsbeschlagnahme und die Zwangsvollstreckung betreffend Binnenschiffe“) ergibt, die Sicherungsbeschlagnahme und die Zwangsvollstreckung von Binnenschiffen.

Das Übereinkommen ist vom 25. Jänner 1965 bis 31. Dezember 1965 zur Unterzeichnung aufgelegt gewesen. Innerhalb dieser Frist haben Österreich (am 18. Juni 1965), Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Jugoslawien, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz das Übereinkommen unterzeichnet; Frankreich und die Niederlande haben es bereits ratifiziert.

Nach Art. 15 des Übereinkommens kann jeder Staat zu dem Zeitpunkt, zu dem er das Übereinkommen unterzeichnet oder seine Ratifikations- oder Beitrittsurkunde hinterlegt, oder zu jedem späteren Zeitpunkt erklären, daß er das Protokoll Nr. 1 annehme; er kann weiter bei Abgabe dieser Erklärung oder zu jedem späteren Zeitpunkt erklären, daß er auch das Protokoll Nr. 2 annehme.

Frankreich und die Schweiz haben bei der Unterzeichnung, die Niederlande bei der Ratifikation erklärt, das Protokoll Nr. 1 anzunehmen; Frankreich hat bei seiner Unterzeichnung außerdem erklärt, auch das Protokoll Nr. 2 anzunehmen.

Derartige Erklärungen sind von Österreich bei der Unterzeichnung nicht abgegeben worden; es ist jedoch beabsichtigt — im Zug der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde —, für Österreich die Erklärung abzugeben, daß es sowohl das Protokoll Nr. 1 als auch das Protokoll Nr. 2 annehme.

Nach Art. 24 des Übereinkommens sind nur der französische und der russische Text verbindlich, doch kann bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen die Übersetzung in eine andere Sprache hinterlegt werden. Bei Nichtübereinstimmung dieser Fassung mit den verbindlichen Texten sind aber immer diese maßgebend.

In den Jahren 1963 und 1964 haben zwei Übersetzungskonferenzen, an denen Vertreter Österreichs, der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz teilgenommen haben, stattgefunden; über die Abfassung einer gemeinsamen deutschen Übersetzung, die nach Art. 24 hinterlegt werden soll, konnte bei dieser Gelegenheit Übereinstimmung erzielt werden.

## II.

Die Ratifikation des in Rede stehenden Übereinkommens sowie die Annahme des erwähnten Protokolls Nr. 2 bedingen ausführungsgesetzliche Änderungen der geltenden Schiffsregisterordnung sowie der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken, deutsches RGBl. 1940, I S. 1609; diese sieht der gegenständliche Entwurf vor.

Die notwendigen Änderungen sind geringfügig, weil die Vertragsbestimmungen über weite Strecken entweder dem in Österreich ohnedies bereits geltenden Recht entsprechen oder self-executing sind.

Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, daß die Annahme des Protokolls Nr. 1 aus den beiden letztgenannten Gründen keine spezielle Transformation erforderlich macht.

## Besonderes

## Zum Art. I

## Zu den Z. 1 und 2

Nach § 3 Abs. 3 Schiffsregisterordnung (in der Folge kurz SchRegO genannt) sind in das Binnenschiffsregister nur solche Schiffe einzutragen, die zur Schifffahrt auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern bestimmt sind.

Da die im Art. 1 Abs. 1 Buchstabe b des Übereinkommens über die Eintragung von Binnenschiffen erwähnten „Anlagen“ zum Teil nicht zur Schifffahrt bestimmt sind, muß die Legaldefinition dieser Bestimmung in den § 3 Abs. 3 SchRegO aufgenommen werden, um eine innerstaatliche Rechtsgrundlage für die Registrierung der genannten „Anlagen“ zu schaffen.

Das in Rede stehende Übereinkommen knüpft weiter die Eintragung im Art. 3 Abs. 2 zweiter Satz an andere Merkmale als die SchRegO an.

Diese unterschiedlichen Anknüpfungsmerkmale machen eine Angleichung der österreichischen Anknüpfungsmerkmale an das Übereinkommen notwendig.

Es wird daher im § 3 Abs. 3 und im § 10 Abs. 1 Z. 2 SchRegO auch auf Metertonnen bzw. die Wasserverdrängung in Kubikmetern abzustellen sein.

Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, daß der Art. 4 — besonders dessen Abs. 1 und 2 — bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen dem § 10 Abs. 1 Z. 2 sowie den §§ 4 und 14 (hievon besonders dem Abs. 2) SchRegO materiell derogiert bzw. derogieren kann; einer besonderen ausführungsgesetzlichen Bestimmung bedurfte es darüber jedoch mit

Rücksicht auf die innerstaatliche Anwendbarkeit des Art. 4 (und im Zusammenhang damit des Art. 3 Abs. 1) nicht.

## Zur Z. 3

Der Art. 8 Abs. 3 des Übereinkommens verlangt über die SchRegO hinausgehende Eintragungen (Baustoffe des Schiffskörpers, Baujahr, Anschrift des Eigentümers).

Der § 12 SchRegO ist daher in diesem Sinn zu ergänzen.

## Zum Art. II

## Zu den Z. 1 und 2

Das Kapitel II des Protokolls Nr. 2 sieht als einstweilige Verfügung besonderer Art die Sicherungsbeschlagnahme eines Binnenschiffes vor. Die Merkmale der Sicherungsbeschlagnahme decken sich im wesentlichen mit den Merkmalen einer einstweiligen Verfügung nach dem Zweiten Abschnitt des Zweiten Teiles der Exekutionsordnung. Die in dem vorgenannten Teil der Exekutionsordnung enthaltenen Bestimmungen waren daher, der Rechtstechnik der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 21. Dezember 1940, deutsches RGBl. 1940 I S. 1609, folgend (vgl. z. B. Art. 22 §§ 2, 4, 5, 7 und 12) als auf die Sicherungsbeschlagnahme „sinngemäß“ anwendbar zu erklären.

## Zum Art. III

## Zum § 1

Dieses Bundesgesetz soll erst in Kraft treten, wenn auch das in Rede stehende Übereinkommen völkerrechtlich in Kraft tritt (Art. 17 besonders Abs. 1 des Übereinkommens); dies ist mit Rücksicht darauf, daß das Übereinkommen bisher nur von Frankreich und den Niederlanden ratifiziert worden ist, auch bei einer Ratifikation durch die Republik Österreich derzeit noch nicht der Fall.

Auf das völkerrechtliche Wirksamwerden der beiden Protokolle war nicht besonders abzustellen, weil dieses nicht von der Annahme durch fünf Vertragsstaaten abhängt (Art. 15 Abs. 2 des Übereinkommens); da Frankreich neben der Ratifikation des Übereinkommens auch die beiden Protokolle bereits angenommen hat, werden diese bei ihrer beabsichtigten Annahme durch die Republik Österreich jedenfalls zwischen Frankreich und der Republik Österreich mit dem Zeitpunkt wirksam werden, da das Übereinkommen als solches völkerrechtlich wirksam wird.

**Zu den §§ 2 und 3**

Nach dem Art. 14 Abs. 1 Buchstabe a des Übereinkommens sind **alle** Registereintragungen mit den Bestimmungen des Übereinkommens in Einklang zu bringen; es war daher die Anpassung der Eintragungen an die durch das Übereinkommen geschaffene neue Rechtslage anzuordnen (§ 2).

Wen sich auch aus dem Übereinkommen ergibt, daß nach dessen Inkrafttreten grundsätzlich nur noch Eintragungen vorgenommen werden sollen, die ihm entsprechen, so ist dies doch wohl einschränkend in dem Sinn zu verstehen, daß bereits eingebrachte Anmeldungen auf Grund der zuvor bestandenen Rechtslage erledigt werden können, wenn nur vorgesorgt wird, daß die diesbezüglichen Registereintragungen in der Folge anzupassen sind.

Eine entsprechende Regelung war sohin vorzusehen (§ 3 Abs. 1).

Gleichzeitig erscheint es aber sachgerecht und mit dem Übereinkommen jedenfalls in Einklang stehend, demjenigen, der eine Anmeldung vor Inkrafttreten des Übereinkommens eingebracht hat, die Möglichkeit zu geben, diese seine Anmeldung an die neue Rechtslage anzupassen, um sich ein sonst notwendiges weiteres Anpassungsverfahren zu ersparen.

Die in diesem Zusammenhang vorgesehene Frist von dreißig Tagen hemmt zwar einerseits die gerichtliche Entscheidung für diesen Zeitraum, doch muß andererseits der Anmelder — will er von seinem diesbezüglichen Recht Gebrauch machen — während dieses Zeitraums nicht nur den der Anpassung dienenden Schriftsatz einbringen, sondern sich zunächst auch vergewissern, ob nicht vor Inkrafttreten des Übereinkommens die Entscheidung bereits ergangen ist; die Frist ist aber auch nicht zu kurz, da

das Inkrafttreten des Übereinkommens für die Betroffenen nicht überraschend kommen wird (§ 3 Abs. 2).

Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, daß der Art. 14 des Übereinkommens die Vertragsparteien auch verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die von ihren Registerbehörden ausgestellten **Schiffsbriefe** mit den Bestimmungen des Übereinkommens in Einklang gebracht werden.

Einer diesbezüglichen besonderen ausführungsgesetzlichen Bestimmung bedurfte es mit Rücksicht auf die ausdrücklich angeordnete Anpassung der Eintragungen im Schiffsregister jedoch nicht. Diese Anpassung bringt nämlich auf Grund des unmittelbar wirksamen Art. 12 ohnedies die Notwendigkeit mit sich, auch im **Schiffsbrief** die Änderung der Eintragungen vorzunehmen bzw. vornehmen zu lassen.

Dies gilt sinngemäß auch für die Frage, was hinsichtlich der Wirksamkeit von Schiffsbriefen rechtens sein soll, die binnen Jahresfrist nicht amtlich ergänzt, berichtet oder erneuert worden sind.

**Zum § 4**

Die Vollziehungsklausel steht mit dem Bundesministeriengesetz 1973 in Einklang.

Die Gesetzwerdung dieses Entwurfs wird auf den Bundeshaushalt keinen Einfluß haben, zumal mangels einer diesbezüglichen Ausnahmebestimmung auch für die zu stellenden Anpassungsanträge eine Gebühr von derzeit 150 S zu entrichten sein wird (Tarifpost 12 II Buchstabe b GJGebGes. 1962); mit Rücksicht auf die zu erwartende, doch verhältnismäßig geringe Gesamtzahl von Anpassungsanträgen (im weitesten Sinn), ist mit dem Erfordernis eines Personalmehraufwandes nicht zu rechnen.

## Anhang I

## Gegenüberstellung der gesetzlichen Bestimmungen in der geltenden und in der Fassung des Entwurfes

## Geltende Fassung:

## § 3

(1) Seeschiffsregister und Binnenschiffsregister werden getrennt geführt.

(2) In das Seeschiffsregister werden die Kaufahrtschiffe und andere Seefahrzeuge (Seeschiffe) eingetragen, die nach §§ 2, 26 des Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kaufahrtschiffe, vom 22. Juni 1899 (RGBl. S. 319) in der Fassung des Gesetzes vom 29. Mai 1901 (RGBl. S. 184) zur Führung der Reichsflagge berechtigt sind.

(3) In das Binnenschiffsregister werden die zur Schifffahrt auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern bestimmten Schiffe (Binnenschiffe) eingetragen. Es können nur Schiffe eingetragen werden, deren Tragfähigkeit mehr als 10 Tonnen beträgt oder die eine eigene Triebkraft von wenigstens 50 effektiven Pferdestärken haben, ferner Tankschiffe, Schlepper und Stoßboote, auch wenn bei ihnen diese Voraussetzungen nicht vorliegen.

## § 10

(1) Zur Anmeldung verpflichtet ist der Eigentümer

1. eines Kaufahrtschiffs, dessen Bruttoreaumgehalt 50 Kubikmeter übersteigt;

2. eines Binnenschiffs, dessen Tragfähigkeit mehr als 20 Tonnen beträgt oder das eine eigene Triebkraft von mehr als 100 effektiven Pferdestärken hat, ferner jedes Tankschiff, Schleppers oder Stoßboots.

Von der Anmeldepflicht nach Nr. 1 kann der Reichsminister der Justiz im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister durch Verwaltungsanordnung allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

## Neue Fassung:

## § 3

(1) Seeschiffsregister und Binnenschiffsregister werden getrennt geführt.

(2) In das Seeschiffsregister werden die Kaufahrtschiffe und andere Seefahrzeuge (Seeschiffe) eingetragen, die nach §§ 2, 26 des Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kaufahrtschiffe, vom 22. Juni 1899 (RGBl. S. 319) in der Fassung des Gesetzes vom 29. Mai 1901 (RGBl. S. 184) zur Führung der Reichsflagge berechtigt sind.

(3) In das Binnenschiffsregister werden die zur Schifffahrt auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern bestimmten Schiffe (Binnenschiffe) eingetragen. Als Binnenschiffe gelten auch Tragflügelboote, Fähren sowie schwimmende Bagger, Kräne, Elevatoren und alle anderen schwimmenden Anlagen und Geräte ähnlicher Art. Es können nur eingetragen werden

1. Schiffe, die nur für die Beförderung von Gütern verwendet werden, mit einer Tragfähigkeit von wenigstens 10 Metertonnen;

2. andere Schiffe mit einer Wasserverdrängung von wenigstens 5 Kubikmetern;

3. Schiffe, die eine eigene Triebkraft von wenigstens 50 PS haben;

4. Tankschiffe, Schlepper und Stoßboote.

## § 10

(1) Zur Anmeldung verpflichtet ist der Eigentümer

1. eines Kaufahrtschiffs, dessen Bruttoreumgehalt 50 Kubikmeter übersteigt;

2. eines Binnenschiffs

a. das für die Beförderung von Gütern verwendet wird, mit einer Tragfähigkeit von wenigstens 20 Metertonnen;

b. das nicht für die Beförderung von Gütern verwendet wird, mit einer Wasserverdrängung von wenigstens 10 Kubikmetern;

c. das eine eigene Triebkraft von wenigstens 100 PS hat;

d. das ein Tankschiff, Schlepper oder Stoßboot ist.

Von der Anmeldepflicht nach Nr. 1 kann der Reichsminister der Justiz im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister durch Verwaltungsanordnung allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

## 420 der Beilagen

7

## Geltende Fassung:

## Neue Fassung:

(2) Bei anderen Schiffen, die nach § 3 Abs. 2, 3 in das Schiffsregister eingetragen werden können, steht dem Eigentümer die Anmeldung frei; sind mehrere Miteigentümer vorhanden, so kann jeder von ihnen das Schiff zur Eintragung anmelden.

(2) Bei anderen Schiffen, die nach § 3 Abs. 2, 3 in das Schiffsregister eingetragen werden können, steht dem Eigentümer die Anmeldung frei; sind mehrere Miteigentümer vorhanden, so kann jeder von ihnen das Schiff zur Eintragung anmelden.

## § 12

## § 12

Bei der Anmeldung eines Binnenschiffs sind anzugeben:

Bei der Anmeldung eines Binnenschiffs sind anzugeben:

1. der Name, die Nummer oder das sonstige Merkzeichen des Schiffs;

1. der Name, die Nummer oder das sonstige Merkzeichen des Schiffs;

2. die Gattung und der Hauptbaustoff;

2. die Gattung und die Baustoffe des Schiffskörpers;

3. der Heimatort;

3. der Heimatort;

4. der Bauort und das Jahr des Stapellaufs, es sei denn, daß dies nur mit besonderen Schwierigkeiten zu ermitteln ist;

4. der Bauort und das Baujahr;

5. die Tragfähigkeit und bei Schiffen mit eigener Triebkraft die Stärke der Triebkraft;

5. die Tragfähigkeit in Metertonnen beziehungsweise die Wasserverdrängung in Kubikmetern und bei Schiffen mit eigener Triebkraft die Art und Leistung der Triebkraft;

6. der Eigentümer, bei mehreren Eigentümern die Größe der einzelnen Anteile;

6. der Name und die Anschrift des Eigentümers, bei mehreren Eigentümern die Größe der einzelnen Anteile;

7. der Rechtsgrund für den Erwerb des Eigentums.

7. der Rechtsgrund für den Erwerb des Eigentums.

## Artikel 22

## Artikel 22

## Exekutionsrechtliche Vorschriften

## Exekutionsrechtliche Vorschriften

VI. Besondere Bestimmungen über einstweilige Verfügungen über eingetragene Schiffe oder Schiffsbauwerke

VI. Besondere Bestimmungen über einstweilige Verfügungen über eingetragene Schiffe oder Schiffsbauwerke

## § 41

## § 41

Eine auf Grund einer einstweiligen Verfügung angeordnete Untersagung der Veräußerung, Belastung oder Verpfändung eines eingetragenen Schiffs oder Schiffsbauwerks oder eines eingetragenen Rechts an einem solchen Schiff oder Schiffsbauwerk ist, wenn das Registergericht die Anordnung erlassen hat, von Amts wegen in das Register einzutragen, sonst ist das Registergericht um die Eintragung zu ersuchen.

(1) Eine auf Grund einer einstweiligen Verfügung angeordnete Untersagung der Veräußerung, Belastung oder Verpfändung eines eingetragenen Schiffs oder Schiffsbauwerks oder eines eingetragenen Rechts an einem solchen Schiff oder Schiffsbauwerk ist, wenn das Registergericht die Anordnung erlassen hat, von Amts wegen in das Register einzutragen, sonst ist das Registergericht um die Eintragung zu ersuchen.

(2) Auf die Sicherungsbeschlagnahme im Sinn des Protokolls Nr. 2 über die Sicherungsbeschlagnahme und die Zwangsvollstreckung betreffend Binnenschiffe zum Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen vom 25. Jänner 1965, BGBl. Nr. XXXXX, ist, soweit nicht dieses Protokoll anderes bestimmt, der Zweite Abschnitt des Zweiten Teiles der Exekutionsordnung sinngemäß anzuwenden.