

Gesetzentwurf **der Bundesregierung**

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 1. Juni 1973 über die Schifffahrt auf dem Bodensee und zu dem Vertrag vom 1. Juni 1973 über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen

A. Zielsetzung

Das Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee und der Vertrag über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen vom 1. Juni 1973 sind aus dem Wunsch der drei beteiligten Staaten entstanden, den Vertrag vom 22. September 1867 zwischen den Bodensee-Uferstaaten, betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee und den Vertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweiz vom 28. September 1867, betreffend die Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen durch zeitgemäße Schifffahrtsvorschriften zu ersetzen.

B. Lösung

Das deutsch-österreichisch-schweizerische Übereinkommen vom 1. Juni 1973 über die Schifffahrt auf dem Bodensee und der deutsch-schweizerische Vertrag über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen tragen den geänderten Verhältnissen auf dem Bodensee, Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen Rechnung und sind dem heutigen Stand der Technik angepaßt. Das Übereinkommen nebst Zusatzprotokoll und der Vertrag sollen für die Bundesrepublik Deutschland durch das vorgesehene Gesetz in Kraft gesetzt werden.

C. Alternative

keine

D. Kosten

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) — 971 02 — Üb 11/75

Bonn, den 29. März 1975

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 1. Juni 1973 über die Schifffahrt auf dem Bodensee und zu dem Vertrag vom 1. Juni 1973 über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen. Mit Begründung (Anlage 1).

Der Wortlaut des Übereinkommens nebst Zusatzprotokoll und des Vertrages sowie die Denkschrift zu dem Übereinkommen nebst Zusatzprotokoll und zu dem Vertrag sind beigelegt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 415. Sitzung am 19. Dezember 1974 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzesentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Bundesregierung stimmt dem Ergänzungsvorschlag des Bundesrates zu.

Schmidt

**Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 1. Juni 1973
über die Schifffahrt auf dem Bodensee und zu dem Vertrag vom 1. Juni 1973
über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein
zwischen Konstanz und Schaffhausen**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 von der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft unterzeichneten Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee nebst Zusatzprotokoll und dem auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen wird zugestimmt. Das Übereinkommen nebst Zusatzprotokoll und der Vertrag werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Das Grundrecht der Freiheit der Person (Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes) sowie das Grundrecht auf

Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes) werden nach Maßgabe der Artikel 10 Abs. 2 des Übereinkommens und Artikel 11 Abs. 2 des Vertrages eingeschränkt.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 4

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Die Tage, an denen das Übereinkommen nach seinem Artikel 26 und das Zusatzprotokoll für die Bundesrepublik Deutschland sowie der Vertrag nach seinem Artikel 15 in Kraft treten, sind im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Auf das Übereinkommen nebst Zusatzprotokoll und den Vertrag findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da sie sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen.

Zu Artikel 2

Da die Artikel 10 Abs. 2 des Übereinkommens und Artikel 11 Abs. 2 des Vertrages das Anhalten, Betreten und Sicherstellen von unter den Schutz des Artikels 13 des Grundgesetzes fallenden Fahrzeugen zulassen und Artikel 10 des Übereinkommens darüber hinaus zur Festnahme von Personen ermächtigt, sind nach Artikel 19 Abs. 1 des Grundgesetzes die eingeschränkten Grundrechte unter Angabe der Artikel zu nennen.

Zu Artikel 3

Das Übereinkommen nebst Zusatzprotokoll und der Vertrag sollen auch auf das Land Berlin Anwendung

finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 4

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 sind die Zeitpunkte, in denen das Übereinkommen nach seinem Artikel 26 sowie das Zusatzprotokoll für die Bundesrepublik Deutschland und der Vertrag nach seinem Artikel 15 in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet, weil schon bestehende Behörden den Vollzug des Gesetzes übernehmen und ihre Aufwendungen durch Erhebung von Gebühren decken werden.

Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee

Die Bundesrepublik Deutschland,
die Republik Österreich und
die Schweizerische Eidgenossenschaft,

in ihrem Bestreben, die Regelung der Schifffahrt auf dem Bodensee den geänderten Verhältnissen und dem Stand der Technik anzupassen und zu diesem Zweck den Vertrag vom 22. September 1867 zwischen den Bodensee-Uferstaaten betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee durch ein neues Übereinkommen und einheitliche Schifffahrtsvorschriften zu ersetzen,

sind wie folgt übereingekommen:

Abschnitt I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

(1) Dieses Übereinkommen regelt die Schifffahrt auf dem Bodensee für den Bereich des Obersees einschließlich des Überlinger Sees.

(2) Andere Hoheitsverhältnisse auf dem Bodensee, insbesondere der Verlauf von Staatsgrenzen, werden durch dieses Übereinkommen nicht berührt.

(3) Die Schifffahrt auf dem Untersee und den beiden Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen wird in einem besonderen Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, die Schifffahrt auf der Strecke des Alten Rheins von der Mündung bis Rheineck-Gaissau wird in einem besonderen Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft nach den Grundsätzen dieses Übereinkommens geregelt, soweit nicht die besonderen örtlichen Verhältnisse Ausnahmen erfordern; dabei werden die Fahrzeuge der drei Vertragsstaaten gegenseitig gleich behandelt. Dies gilt sinngemäß auch für die auf Grund des Artikels 5 zu erlassenden Vorschriften (im folgenden Schifffahrtsvorschriften genannt). Insbesondere werden Zulassungen für Fahrzeuge, Bewilligungen oder Erlaubnisse zum Führen von Fahrzeugen und sonstige Zulassungen, die auf Grund dieses Übereinkommens und der in Satz 1 genannten besonderen Verträge erteilt werden, gegenseitig anerkannt.

Artikel 2

(1) Unter Beachtung der in diesem Übereinkommen und in den Schifffahrtsvorschriften enthaltenen Bestimmungen ist die Schifffahrt für jedermann frei.

(2) Die Vertragsstaaten behandeln die nach diesem Übereinkommen und den Schifffahrtsvorschriften zum Verkehr berechtigten Fahrzeuge gegenseitig gleich.

Artikel 3

In Häfen und an Landestellen, die für den allgemeinen Verkehr bestimmt sind, ist das bloße Anlegen eines

Fahrzeuges unentgeltlich. Jedoch dürfen für besondere Leistungen, die in solchen Häfen oder an solchen Landestellen erbracht werden, unter Beachtung des Artikels 2 Absatz 2 Gebühren vorgesehen werden.

Artikel 4

Die Vertragsstaaten sorgen dafür, daß die Schifffahrt durch Bauten und sonstige künstliche Anlagen oder auf andere Weise nicht mehr behindert wird, als dies zur Wahrung anderer öffentlicher Interessen unvermeidbar ist.

Abschnitt II

Einheitliche Schifffahrtsvorschriften

Artikel 5

(1) Die Vertragsstaaten erlassen für die Schifffahrt einheitliche Vorschriften (Schifffahrtsvorschriften) über die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs sowie über die Abwendung von Gefahren und Nachteilen, die durch die Schifffahrt verursacht werden können.

(2) Die Schifffahrtsvorschriften regeln insbesondere

- a) Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung, die Kennzeichnung und die Zulassung der Fahrzeuge,
- b) Anforderungen hinsichtlich der Anzahl, der Befähigung und der Eignung der zum Führen und zum Betrieb von Fahrzeugen erforderlichen Personen,
- c) den Verkehr und das Verhalten beim Betrieb von Fahrzeugen,
- d) die Zeichen und die Signale für die Schifffahrt,
- e) den Schutz der Umwelt gegen Beeinträchtigungen durch die Schifffahrt.

(3) Soweit es für die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs oder für den Schutz der Umwelt erforderlich ist, werden in den Schifffahrtsvorschriften auch Regelungen für schwimmende Anlagen getroffen.

(4) Regelungen nach Absatz 2 Buchstabe e können auch Maßnahmen zur Beschränkung der Schifffahrt vorsehen, insbesondere können sie das Befahren des Sees mit bestimmten Arten von Fahrzeugen verbieten und die Schifffahrt auf Teilen des Sees oder zu bestimmten Zeiten untersagen.

(5) Jeder Vertragsstaat darf von den einheitlichen Schifffahrtsvorschriften abweichende Bestimmungen erlassen, soweit dies zur Regelung besonderer örtlicher Verhältnisse sowie des Verkehrs und des Betriebes in Häfen erforderlich ist. Die Grundsätze dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften sind dabei zu beachten.

Artikel 6

(1) Fahrzeuge bedürfen, soweit dies in den Schifffahrtsvorschriften vorgesehen ist, einer Zulassung zum Verkehr durch den nach Absatz 2 jeweils zuständigen Vertragsstaat.

(2) Für die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr ist der Vertragsstaat zuständig, in dem es seinen gewöhnlichen Standort hat. Hat das Fahrzeug in keinem der Vertragsstaaten einen gewöhnlichen Standort, so ist der Vertragsstaat zuständig, in dem der Eigentümer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Ist keine dieser Voraussetzungen gegeben, so ist jeder Vertragsstaat zuständig. Der Vertragsstaat, der die Zulassung erteilt hat, ist auch für deren Änderung und Entzug zuständig.

(3) Jeder Vertragsstaat kann die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr vom Bestehen einer Haftpflichtversicherung abhängig machen.

Artikel 7

(1) Zum Führen eines Fahrzeuges ist, soweit dies in den Schifffahrtvorschriften vorgesehen ist, eine Bewilligung oder Erlaubnis durch den nach Absatz 2 jeweils zuständigen Vertragsstaat erforderlich.

(2) Für die Erteilung der Bewilligung oder der Erlaubnis zum Führen eines Fahrzeuges ist der Vertragsstaat zuständig, in dem der Bewerber seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Hat der Bewerber in keinem Vertragsstaat einen gewöhnlichen Aufenthalt, so ist jeder Vertragsstaat für die Erteilung der Bewilligung oder der Erlaubnis zuständig. Der Vertragsstaat, der die Bewilligung oder die Erlaubnis erteilt hat, ist auch für deren Änderung und Entzug zuständig.

Artikel 8

Jeder Vertragsstaat kann zusätzlich zu den Bestimmungen dieses Abschnittes besondere Vorschriften für die gewerbsmäßige Ausübung der Schifffahrt erlassen.

Abschnitt III

Durchführung des Übereinkommens

Artikel 9

(1) Zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtvorschriften wird der Obersee in drei Vollzugsbereiche eingeteilt, die in der Anlage umschrieben sind.

(2) Soweit dieses Übereinkommen nichts anderes bestimmt, ist jeder Vertragsstaat zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtvorschriften in dem Vollzugsbereich zuständig, der seinem Ufer vorgelagert ist.

Artikel 10

(1) Die zuständigen Organe eines Vertragsstaates sind zu Maßnahmen auf Grund dieses Übereinkommens und der Schifffahrtvorschriften auch in den Vollzugsbereichen der anderen Vertragsstaaten berechtigt,

- a) wenn sie, insbesondere im Zusammenhang mit einem Unfall, Vorgänge wahrnehmen, die den dringenden Verdacht einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtvorschriften begründen,
- b) zur Weiterverfolgung eines Fahrzeuges, sofern die Voraussetzungen des Buchstaben a gegeben sind,
- c) zur Verkehrsregelung und aus Anlaß besonderer Veranstaltungen im Rahmen eines Ersuchens des nach Artikel 9 Absatz 2 zuständigen Vertragsstaates.

(2) Organe, die in den Fällen des Absatzes 1 tätig werden, sind zur Feststellung des Sachverhaltes und zur Vornahme unaufschiebbarer sonstiger Maßnahmen berechtigt. Insbesondere dürfen sie

- a) Fahrzeuge anhalten und betreten,

- b) Personalausweise und amtliche Papiere, die auf Grund der Schifffahrtvorschriften mitgeführt werden müssen, kontrollieren,
- c) an Bord befindliche Personen vernehmen,
- d) Niederschriften aufnehmen,
- e) Geldbeträge erheben, sofern der Betroffene damit einverstanden ist,
- f) beteiligte Fahrzeuge und Beweisgegenstände sicherstellen,
- g) Personen festnehmen, die einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtvorschriften dringend verdächtig sind.

(3) Maßnahmen nach Absatz 2 Buchstaben e, f und g sind nur zulässig, wenn sie der Rechtsordnung des Vertragsstaates entsprechen, dem die Organe angehören, und wenn sie mit der Rechtsordnung des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates nicht grundsätzlich unvereinbar sind.

Artikel 11

(1) Artikel 10 gilt nicht

- a) für den Überlinger See und einen dem Ufer vorgelagerten Streifen jedes Vollzugsbereiches, der in der Anlage zu diesem Übereinkommen umschrieben ist, und in dem die Organe des Vertragsstaates, dem der Vollzugsbereich zugewiesen ist, ausschließlich zuständig sind (Ausschließlichkeitszone),
- b) für Routinekontrollen jeder Art,
- c) gegenüber Dienstfahrzeugen eines anderen Vertragsstaates.

(2) Maßnahmen nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben a bis d sind im Rahmen eines Ersuchens nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe c auch in den Ausschließlichkeitszonen zulässig.

Artikel 12

(1) In den Fällen des Artikels 10 Absatz 1 ist der für den Vollzugsbereich zuständige Vertragsstaat unverzüglich von Maßnahmen nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben f und g zu unterrichten.

(2) Angehörige des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates, die in Übereinstimmung mit Artikel 10 Absätzen 2 und 3 festgenommen werden, sind diesem Vertragsstaat unverzüglich zu übergeben. Dies gilt auch für Personen, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in dem für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaat haben, sofern sie nicht Angehörige des Vertragsstaates sind, dessen Organe sie festgenommen haben. Personen, die nach dieser Bestimmung nicht dem für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaat zu übergeben sind, dürfen in den Vertragsstaat verbracht werden, dessen Organe sie festgenommen haben.

(3) Die in Übereinstimmung mit Artikel 10 Absätzen 2 und 3 sichergestellten Fahrzeuge und Beweisgegenstände dürfen vorläufig in den Vertragsstaat verbracht werden, dessen Organe sie sichergestellt haben. Ist ein anderer Vertragsstaat zur Verfolgung der Zuwiderhandlung zuständig, die Anlaß für die Sicherstellung war, so sind ihm diese Fahrzeuge und Beweisgegenstände unverzüglich zu übergeben.

Artikel 13

(1) Zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtvorschriften ist jeder Vertragsstaat ohne Rücksicht darauf zuständig, in welchem Vollzugsbereich die Zuwiderhandlung begangen worden ist.

(2) Die Zuständigkeit nach Absatz 1 übt der Vertragsstaat aus, in dem die Person, die einer Zuwiderhandlung

gegen die Schifffahrtsvorschriften verdächtig ist, ihren gewöhnlichen Aufenthalt hat. Hat eine Person in keinem der Vertragsstaaten ihren gewöhnlichen Aufenthalt, so übt die Zuständigkeit der Vertragsstaat aus, dessen Organe zuerst tätig geworden sind.

(3) Auf die Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften ist das Recht des Vertragsstaates anzuwenden, in dem die Zuwiderhandlung in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 verfolgt wird. Dies gilt auch für das Verfahren und die Verjährung. Die Unterbrechung der Verjährung in einem Vertragsstaat gilt jedoch auch in den anderen Vertragsstaaten als eingetreten.

Artikel 14

Nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechtes der Vertragsstaaten werden die in einem Vertragsstaat ausgesprochenen und nach dessen Rechtsordnung rechtskräftigen und vollstreckbaren Entscheidungen und Verfügungen wegen Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften auf dessen Ersuchen in einem anderen Vertragsstaat vollstreckt.

Artikel 15

(1) Die zuständigen Justiz- und Verwaltungsbehörden der Vertragsstaaten leisten einander bei der Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften Rechts- und Amtshilfe jeder Art und übernehmen auf Ersuchen eines Vertragsstaates die Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften, soweit dies nach innerstaatlichem Recht nicht unzulässig ist. Sie wenden dabei ihr Recht an, soweit dieses Übereinkommen nichts anderes bestimmt.

(2) Alle mit einem Verfahren wegen einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften zusammenhängenden Unterlagen und sonstigen Gegenstände sind dem nach Artikel 13 Absatz 2 zur Verfolgung zuständigen Vertragsstaat zu übergeben.

(3) Die Vertragsstaaten unterrichten einander über den Entzug der Zulassung und den Entzug der Bewilligung oder der Erlaubnis zum Führen eines Fahrzeuges, die Androhung des Entzuges sowie über alle Tatsachen, die dafür erheblich sein können.

Artikel 16

In Durchführung dieses Übereinkommens eingenommene Geldbeträge werden zwischen den Vertragsstaaten nicht erstattet. Das gleiche gilt für die den Vertragsstaaten entstehenden Kosten.

Artikel 17

Die zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften zuständigen Behörden der Vertragsstaaten können, soweit dieses Übereinkommen nichts anderes bestimmt, unmittelbar miteinander verkehren. An eine unzuständige Stelle gerichtete Ersuchen oder Mitteilungen sind an die zuständige Stelle weiterzuleiten.

Artikel 18

Die Vertragsstaaten teilen einander auf diplomatischem Wege mit, welche Behörden zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften zuständig sind.

Abschnitt IV

Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee

Artikel 19

(1) Es wird eine Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee (im folgenden Kommission genannt) gebildet.

(2) Die Kommission hat unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs auf dem See, der Erfordernisse des Umweltschutzes sowie der Erkenntnisse von Wissenschaft und Technik

- a) die Angelegenheiten festzulegen, die in den Schifffahrtsvorschriften einheitlich zu regeln sind, und dafür Vorschläge auszuarbeiten,
- b) auf die einheitliche Durchführung der für die Schifffahrt geltenden Vorschriften hinzuwirken,
- c) alle die Bodenseeschifffahrt betreffenden Fragen, insbesondere solche technischer und nautischer Natur, zu beraten und darüber Informationen auszutauschen,
- d) Empfehlungen betreffend die Bodenseeschifffahrt an die Vertragsstaaten zu richten und Änderungen geltender Vorschriften vorzuschlagen.

(3) Die Kommission hat ferner für die gegenseitige Information über Rechtsvorschriften zu sorgen, welche die Schifffahrt auf dem See unmittelbar betreffen.

(4) Jeder Vertragsstaat entsendet drei Mitglieder in die Kommission und bestimmt ein Mitglied zum Vorsitzenden seiner Delegation. Es können Sachverständige zugezogen werden. Die Delegationsvorsitzenden verkehren unmittelbar miteinander.

(5) Die Kommission faßt ihre Beschlüsse einstimmig, wobei jede Delegation eine Stimme hat. Auf Verlangen eines Delegationsvorsitzenden hat die Kommission innerhalb von zwei Monaten zu einer Sitzung zusammenzutreten. Die Kommission gibt sich selbst eine Geschäftsordnung, in der die Einsetzung von Ausschüssen und Sachverständigengruppen vorgesehen werden kann.

Abschnitt V

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

Artikel 20

(1) Bestehen zwischen den Vertragsstaaten Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Durchführung dieses Übereinkommens oder der Schifffahrtsvorschriften, so ist ihre Beilegung zunächst im Rahmen der in Artikel 19 vorgesehenen Kommission und dann auf diplomatischem Wege anzustreben.

(2) Wird auch auf diplomatischem Wege keine Einigung erzielt, so kann jeder interessierte Vertragsstaat verlangen, daß der Fall einer Schiedskommission unterbreitet wird.

Artikel 21

(1) Die Schiedskommission besteht aus drei Mitgliedern. Diese dürfen nicht Angehörige eines der Vertragsstaaten sein; sie dürfen nicht mit dem Fall in anderem Zusammenhang bereits befaßt gewesen sein.

(2) Jede der am Schiedsverfahren beteiligten Parteien bestellt ein Mitglied der Schiedskommission. Besteht eine Partei aus zwei Vertragsstaaten, so bestellen diese ein Mitglied im gemeinsamen Einvernehmen. Die beiden von den Parteien bestellten Mitglieder wählen einen Obmann.

(3) Hat eine der Parteien ihr Mitglied nicht innerhalb von zwei Monaten nach Notifikation des Antrages auf Einleitung des Schiedsverfahrens bestellt, so wird das Mitglied auf Antrag der Gegenpartei vom Präsidenten des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte bezeichnet.

(4) Können sich die beiden Mitglieder nicht innerhalb von zwei Monaten nach ihrer Bestellung auf einen Obmann einigen, so wird dieser auf Antrag einer der Parteien vom Präsidenten des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte bezeichnet.

(5) Ist in einem der in den Absätzen 3 und 4 erwähnten Fälle der Präsident des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte verhindert oder ist er Angehöriger eines Vertragsstaates, so wird die Bezeichnung vom Vizepräsidenten vorgenommen. Ist auch dieser verhindert oder Angehöriger eines Vertragsstaates, so nimmt das amtsälteste Mitglied des Gerichtshofes, das nicht Angehöriger eines Vertragsstaates ist, die Bezeichnung vor.

Artikel 22

(1) Die Schiedskommission wirkt in jedem Stadium des Verfahrens auf eine gütliche Erledigung des Falles hin. Erweist sich eine solche Erledigung als nicht möglich, so fällt die Kommission mit Stimmenmehrheit eine Entscheidung. Diese Entscheidung ist endgültig und für alle Vertragsstaaten verbindlich.

(2) Die Schiedskommission legt ihren Vergleichsvorschläge und Entscheidungen zugrunde

- a) die Bestimmungen dieses Übereinkommens unter besonderer Beachtung des Artikels 1 Absatz 2,
- b) die zwischen den Vertragsstaaten geltenden einschlägigen Übereinkünfte allgemeiner oder besonderer Art,
- c) das Völkergewohnheitsrecht,
- d) die allgemeinen Rechtsgrundsätze.

Artikel 23

(1) Falls die Parteien nicht etwas anderes vereinbaren, setzt die Schiedskommission ihre eigenen Verfahrensregeln fest.

(2) Der am Schiedsverfahren nicht als Partei beteiligte Vertragsstaat kann dem Verfahren jederzeit als Nebenintervenient beitreten.

(3) Jede Partei trägt die Kosten des von ihr bestellten Mitglieds der Schiedskommission; die Kosten des Obmannes sowie die sonstigen Kosten werden von den Parteien zu gleichen Teilen getragen.

Abschnitt VI

Schlußbestimmungen

Artikel 24

Dieses Übereinkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber den Regierungen der Republik Österreich

und der Schweizerischen Eidgenossenschaft innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Übereinkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 25

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden bei der Österreichischen Bundesregierung hinterlegt werden.

Artikel 26

(1) Dieses Übereinkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Es tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Ablauf des Monats in Kraft, in dem die letzte Ratifikationsurkunde hinterlegt worden ist.

(2) Jeder Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen auf diplomatischem Wege schriftlich gegenüber den beiden anderen Vertragsstaaten kündigen. Die Kündigung wird nach Ablauf des auf sie folgenden Kalenderjahres im Verhältnis zwischen allen Vertragsstaaten gleichzeitig wirksam.

(3) Im Falle einer Kündigung dieses Übereinkommens nehmen die Vertragsstaaten unverzüglich Verhandlungen zur einvernehmlichen Neuregelung der Schifffahrt auf dem Bodensee auf. Bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung wird dieses Übereinkommen weiter angewendet.

Artikel 27

(1) Mit dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens treten alle früheren Übereinkommen, Protokolle und sonstigen Vereinbarungen über die Regelung der Schifffahrt auf dem Bodensee außer Kraft, insbesondere der Vertrag vom 22. September 1867 zwischen den Bodensee-Uferstaaten betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee, das Bregenzer Protokoll vom 6. Mai 1892, das Bregenzer Revisionsprotokoll vom 30. Juni 1894, das Konstanzer Protokoll vom 8. April 1899 sowie die weiteren Vereinbarungen der Jahre 1909, 1915, 1927 und 1933.

(2) Die Vertragsstaaten wenden bis zum Inkrafttreten der Schifffahrtsvorschriften, längstens jedoch für drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens, die derzeit geltenden, auf Grund der in Absatz 1 genannten Übereinkommen, Protokolle und Vereinbarungen erlassenen Vorschriften über die Schifffahrt auf dem See sowie diese Übereinkommen, Protokolle und Vereinbarungen selbst weiter an, soweit sie Vorschriften über die Schifffahrt enthalten.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 in drei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Frank

Für die Republik Österreich:

Dr. Karl Fischer

Dr. Elmar Grabherr

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

Diez

Anlage**zu Artikel 9 und Artikel 11****Abgrenzung der Vollzugsbereiche und Ausschließlichkeitszonen****I. Vollzugsbereiche**

1. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich verläuft von der Mitte der Leiblachmündung in gerader Linie zum Rheinspitz, Weißes Haus, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie vom Fernsehturm auf dem Pfänder-Romanshorn, neue katholische Kirche (Punkt 1). Von Punkt 1 verläuft sie in Richtung Romanshorn, neue katholische Kirche, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein-Mitte Argenmündung (Punkt 2).
2. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft verläuft von Punkt 2 in gerader Linie zum letzten Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein.
3. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft beginnt bei Punkt 2 und folgt der geraden Linie in Richtung Romanshorn, neue katholische Kirche, bis zu ihrem Schnittpunkt mit der geraden Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein-Hagnau, Kirche (Punkt 3). Von Punkt 3 verläuft sie in gerader Linie bis zum Schnittpunkt der geraden Linien Romanshorn, neue katholische Kirche-Fischbach, St. Magnuskirche, und Rheinspitz, Weißes Haus-Hagnau, Kirche (Punkt 4). Von Punkt 4 folgt sie der geraden Linie in Richtung Konstanz, Bismarckturm, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie Scherzingen, Kirche-Halttau, Wohnhaus (Punkt 5). Von Punkt 5 folgt sie der geraden Linie bis zur Mitte der geraden Linie zwischen den Punkten Bottighofen, Schlöbli, und Konstanz, Hinteres Eichhorn (Punkt 6). Von Punkt 6 folgt sie der geraden Linie zum letzten Staatsgrenzpunkt im Konstanzer Trichter und dann der vertraglich festgelegten Staatsgrenze.

II. Ausschließlichkeitszonen

1. Die Grenze der Ausschließlichkeitszonen verläuft westlich der geraden Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein-Mitte Argenmündung in 3 km Entfernung vom Ufer bei Mittelwasserstand. Im Gebiet östlich dieser Linie beträgt der Abstand der Grenze der Ausschließlichkeitszonen 2 km vom Ufer bei Mittelwasserstand.
2. Die Grenze zwischen den Ausschließlichkeitszonen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich wird durch die gerade Linie bestimmt, die von der Mitte der Leiblachmündung zum Punkt 1 verläuft.
3. Die Grenze zwischen den Ausschließlichkeitszonen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird durch die gerade Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein-Punkt 2 bestimmt.
4. Die Grenze zwischen den Ausschließlichkeitszonen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird durch den Linienzug Punkt 5-Punkt 6-letzter Staatsgrenzpunkt im Konstanzer Trichter und durch die vertraglich festgelegte Staatsgrenze bestimmt.

- III. An die Stelle der in Abschnitt I und II genannten Mitte der Leiblachmündung tritt nach einer neuen vertraglichen Feststellung des Grenzverlaufes zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich der letzte Staatsgrenzpunkt in diesem Gebiet.

**Zusatzprotokoll
zu dem Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee
vom 1. Juni 1973**

I.

Zur Ergänzung der in Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee (Übereinkommen) vorgesehenen Verträge über die Schifffahrt auf dem Untersee und den beiden Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen einerseits und der Strecke des Alten Rheins von der Mündung bis Rheineck-Gaissau andererseits (Zusatzverträge) sowie zur Durchführung der auf Grund dieser Verträge geltenden Vorschriften haben die Vertragsstaaten folgendes vereinbart:

1. Zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Schifffahrtsvorschriften, die auf den in Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens genannten Gewässern begangen werden, ist jeder Vertragsstaat ohne Rücksicht darauf zuständig, in welchem Vertragsstaat die Zuwiderhandlungen begangen worden sind. Hinsichtlich der in einem der anderen Vertragsstaaten begangenen Zuwiderhandlungen kann die Zuständigkeit nur ausgeübt werden, wenn dieser Vertragsstaat ein Ersuchen um Übernahme der Verfolgung stellt.
2. Der Artikel 13 Absatz 3 und die Artikel 14 bis 18 des Übereinkommens werden auf die Schifffahrt auf den in Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens genannten Gewässern angewendet, wobei
 - a) an die Stelle des Übereinkommens die Zusatzverträge treten,

b) an die Stelle der Schifffahrtsvorschriften die auf Grund der Zusatzverträge geltenden Vorschriften treten,

c) hinsichtlich der Verfolgung von Zuwiderhandlungen an die Stelle des nach dem Übereinkommen zuständigen Vertragsstaates der nach diesem Zusatzprotokoll zuständige Vertragsstaat tritt.

3. Die Befugnisse der in Artikel 19 des Übereinkommens vorgesehenen Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee werden auf Angelegenheiten ausgedehnt, die ausschließlich oder teilweise den Geltungsbereich eines Zusatzvertrages betreffen, wobei der am Zusatzvertrag jeweils nicht beteiligte Vertragsstaat an den Abstimmungen nicht teilnimmt.
4. Für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Durchführung der Zusatzverträge oder der auf Grund dieser Verträge geltenden Vorschriften gelten die Artikel 20 bis 23 des Übereinkommens, wobei an die Stelle der Vertragsstaaten des Übereinkommens die Vertragsstaaten des jeweiligen Zusatzvertrages treten.

II.

Dieses Zusatzprotokoll ist Bestandteil des Übereinkommens; es wird angewendet, sobald und solange der jeweilige Zusatzvertrag anwendbar ist.

GESCHEHEN auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 in
drei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
Frank

Für die Republik Österreich:
Dr. Karl Fischer
Dr. Elmar Grabherr

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:
Diez

**Vertrag
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Schweizerischen Eidgenossenschaft
über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein
zwischen Konstanz und Schaffhausen**

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

und

DIE SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT

in dem Wunsch,

im Hinblick auf Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee vom 1. Juni 1973 den Vertrag vom 28. September 1867 zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweiz betreffend die Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen durch einen neuen Vertrag und einheitliche Schifffahrtsvorschriften zu ersetzen,

sind wie folgt übereingekommen:

Abschnitt I**Allgemeine Bestimmungen****Artikel 1**

Dieser Vertrag regelt die Schifffahrt auf dem Untersee und den Rheinstrecken zwischen Konstanz (Straßen- und Eisenbahnbrücke) und Schaffhausen (Straßenbrücke Schaffhausen-Feuerthalen).

Artikel 2

(1) Unter Beachtung der Bestimmungen dieses Vertrages und der nach Artikel 6 geltenden Vorschriften ist die Schifffahrt für jedermann frei.

(2) Die Vertragsstaaten behandeln alle Fahrzeuge, die nach diesem Vertrag und den nach Artikel 6 geltenden Vorschriften zum Verkehr berechtigt sind, gleich.

Artikel 3

In Häfen und an Landestellen, die für den allgemeinen Verkehr bestimmt sind, ist das bloße Anlegen eines Fahrzeuges unentgeltlich. Jedoch dürfen für besondere Leistungen, die in solchen Häfen oder an solchen Landestellen erbracht werden, unter Beachtung des Artikels 2 Absatz 2 Gebühren vorgesehen werden.

Artikel 4

Die Vertragsstaaten sorgen dafür, daß die Schifffahrt durch Bauten und sonstige künstliche Anlagen oder auf andere Weise nicht mehr behindert wird, als dies zur Wahrung anderer öffentlicher Interessen unvermeidbar ist. Sie unterrichten sich gegenseitig über die Planung von Ufer- und Wasserbauten am und im Rhein und stellen vor der Ausführung das Einvernehmen untereinander her, wenn durch diese Bauten die Schifffahrt behindert werden könnte.

Artikel 5

Die Vertragsstaaten treffen gemeinsam die erforderlichen Maßnahmen zur Kennzeichnung der Wasserstrecken mit veränderlicher Fahrrinne. Jeder Vertragsstaat trägt die Hälfte der Kosten für die Kennzeichnung der Wasserstrecken, die Grenzgewässer sind.

Abschnitt II**Einheitliche Schifffahrtsvorschriften****Artikel 6**

Die Vertragsstaaten führen die auf Grund des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee erlassenen Vorschriften (Schifffahrtsvorschriften) ein. Sie können, soweit es die besonderen örtlichen Verhältnisse erfordern, unter sinngemäßer Anwendung des Artikels 5 des Übereinkommens besondere Vorschriften erlassen (besondere Schifffahrtsvorschriften).

Artikel 7

(1) Fahrzeuge bedürfen, soweit dies in den nach Artikel 6 geltenden Vorschriften vorgesehen ist, einer Zulassung zum Verkehr durch den nach Absatz 2 jeweils zuständigen Vertragsstaat.

(2) Für die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr ist der Vertragsstaat zuständig, in dem es seinen gewöhnlichen Standort hat. Hat das Fahrzeug in keinem der Vertragsstaaten einen gewöhnlichen Standort, so ist der Vertragsstaat zuständig, in dem der Eigentümer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Ist keine dieser Voraussetzungen gegeben, so ist jeder Vertragsstaat zuständig. Der Vertragsstaat, der die Zulassung erteilt hat, ist auch für deren Änderung und Entzug zuständig.

(3) Jeder Vertragsstaat kann die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr vom Bestehen einer Haftpflichtversicherung abhängig machen.

Artikel 8

(1) Zum Führen eines Fahrzeuges ist, soweit dies in den nach Artikel 6 geltenden Vorschriften vorgesehen ist, eine Bewilligung oder Erlaubnis durch den nach Absatz 2 jeweils zuständigen Vertragsstaat erforderlich.

(2) Für die Erteilung der Bewilligung oder der Erlaubnis zum Führen eines Fahrzeuges ist der Vertragsstaat zuständig, in dem der Bewerber seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Hat der Bewerber in keinem Vertragsstaat einen gewöhnlichen Aufenthalt, so ist jeder Vertragsstaat für die Erteilung der Bewilligung oder der Erlaubnis zuständig. Der Vertragsstaat, der die Bewilligung oder die Erlaubnis erteilt hat, ist auch für deren Änderung und Entzug zuständig.

Artikel 9

Zulassungen für Fahrzeuge sowie Bewilligungen oder Erlaubnisse zum Führen von Fahrzeugen und sonstige Zulassungen, die auf Grund des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee und der Schifffahrtsvorschriften von einem der Vertragsstaaten des Übereinkommens erteilt worden sind, gelten auch im Geltungsbereich dieses Vertrages, soweit nicht die besonderen Schifffahrtsvorschriften Ausnahmen vorsehen.

Artikel 10

Jeder Vertragsstaat kann zusätzlich zu den Bestimmungen dieses Abschnittes besondere Vorschriften für die gewerbsmäßige Ausübung der Schifffahrt erlassen.

Abschnitt III

Durchführung des Vertrages

Artikel 11

(1) Jeder Vertragsstaat vollzieht diesen Vertrag und die nach Artikel 6 geltenden Vorschriften auf seinem Hoheitsgebiet.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 sind die Organe eines Vertragsstaates auf den Teilen der Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen, die Grenzgewässer sind, auch im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates zur Feststellung des Sachverhaltes und zur Vornahme unaufschiebbarer sonstiger Maßnahmen berechtigt, wenn sie, insbesondere im Zusammenhang mit einem Unfall, Vorgänge wahrnehmen, die den dringenden Verdacht einer schweren Zuwiderhandlung gegen Schifffahrtsvorschriften begründen, oder ein an einer solchen Zuwiderhandlung beteiligtes Fahrzeug verfolgen. Die Festnahme von Personen ist nicht zulässig.

(3) Zu Maßnahmen im Sinne des Absatzes 2 sind die Organe eines Vertragsstaates auch auf dem Untersee berechtigt, wenn sie im Rahmen eines Ersuchens des anderen Vertragsstaates auf dessen Hoheitsgebiet, insbesondere zur Verkehrsregelung oder aus Anlaß besonderer Veranstaltungen, eingesetzt sind.

Abschnitt IV

Schlußbestimmungen

Artikel 12

Ergänzend zu den Bestimmungen dieses Vertrages gilt das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee.

Artikel 13

Dieser Vertrag gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 14

Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden in Bern ausgetauscht werden.

Artikel 15

(1) Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Er tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Ablauf des Monats in Kraft, in dem die Ratifikationsurkunden ausgetauscht worden sind.

(2) Dieser Vertrag kann auf diplomatischem Wege schriftlich gekündigt werden. Die Kündigung wird nach Ablauf des auf sie folgenden Kalenderjahres wirksam.

(3) Im Falle einer Kündigung des Vertrages nehmen die Vertragsstaaten unverzüglich Verhandlungen zur Neuregelung der Schifffahrt auf dem Untersee und den Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen auf. Bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung wird dieser Vertrag weiter angewendet.

Artikel 16

(1) Mit dem Inkrafttreten dieses Vertrages treten alle früheren Übereinkommen, Protokolle und sonstigen Vereinbarungen über die Regelung der Schifffahrt auf dem Untersee und auf den Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen außer Kraft, insbesondere der Vertrag vom 28. September 1867 zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweiz betreffend die Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen, das Schaffhauser Protokoll vom 13. Mai 1893 sowie die weiteren Vereinbarungen vom 10. November 1899/6. Januar 1900, 16./18. Juni 1915, 26./27. April 1927 und 8. Dezember 1933.

(2) Die Vertragsstaaten wenden bis zum Inkrafttreten der Schifffahrtsvorschriften, längstens jedoch für drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Vertrages, die derzeit geltenden, auf Grund der in Absatz 1 genannten Übereinkommen, Protokolle und Vereinbarungen erlassenen Vorschriften über die Schifffahrt sowie diese Übereinkommen, Protokolle und Vereinbarungen selbst weiter an, soweit sie Vorschriften über die Schifffahrt enthalten.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten diesen Vertrag unterschrieben.

GESCHEHEN auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Frank

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

Diez

Denkschrift zu dem Übereinkommen nebst Zusatzprotokoll und zu dem Vertrag

I. Allgemeines

Das deutsch-österreichisch-schweizerische Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee und der deutsch-schweizerische Vertrag über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen, beide vom 1. Juni 1873, sind entstanden aus dem Wunsch der drei beteiligten Staaten, den Vertrag zwischen den Bodensee-Uferstaaten, betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee, vom 22. September 1867 (Badisches Regierungsblatt 1868 S. 215, Bayerisches Regierungsblatt 1868 S. 385) und den Vertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweiz, betreffend die Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen, vom 28. September 1867 (Badisches Regierungsblatt 1868 S. 234) durch zeitgemäße vertragliche Regelungen und zeitgemäße Schifffahrtsvorschriften zu ersetzen. Zu diesem Zwecke wurden im Jahre 1966 auf deutsche Anregung Verhandlungen zwischen den drei beteiligten Staaten aufgenommen, die zunächst darauf abzielten, die Schifffahrtsvorschriften aus den Verträgen von 1867 zu lösen und ihre Neufassung durch eine einvernehmliche Regelung der Uferstaaten einzuleiten. Durch die alsbald erkannte Notwendigkeit, auch den Vollzug der Schifffahrtsvorschriften in die neuen Verträge einzubeziehen, wurde der Verhandlungsstoff wesentlich erweitert und schließlich auf eine vollständige Neufassung der beiden Verträge ausgedehnt.

Die Verteilung des Vertragsstoffes auf zwei getrennte Verträge wurde beibehalten, da am Bodensee (Obersee) außer der Bundesrepublik die Schweiz und Österreich als Anlieger beteiligt sind, während der Untersee und die Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen allein die Bundesrepublik und die Schweiz berühren. Als weiterer Vertrag kam der gleichzeitig zwischen Österreich und der Schweiz geschlossene Vertrag über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein hinzu. Die beiden zweiseitigen Verträge sind als Zusatzverträge zu dem dreiseitigen Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee abgefaßt, welches die Grundlage der Gesamtregelung bildet.

Der erste Abschnitt des Übereinkommens und der Zusatzverträge lehnt sich an die Artikel 1 bis 4 der Verträge von 1867 an, gibt aber den Bestimmungen über die Schifffahrtsfreiheit, Gleichbehandlung der Fahrzeuge, Erhebung von Abgaben und Freihalten der Wasserflächen für die Schifffahrt eine zeitgemäße neue Form. Neu ist die Verknüpfung der beiden Zusatzverträge mit dem dreiseitigen Bodensee-Schifffahrts-Übereinkommen durch dessen Artikel 1 Abs. 3, der seinerseits durch das Zusatzprotokoll ergänzt wird. Hingegen wurde auf eine Aufnahme des Artikels 2 ISHO in das Übereinkommen verzichtet. Dieser begründete die Verpflichtung der Vertragsstaaten, „daß in den bestehenden oder neu zu errichtenden Häfen die erforderlichen Anstalten für die ungehinderte und sichere Ein- und Ausfahrt, für

das Hafenbecken, für die Befestigung und den Schutz, sowie die sichere An- und Abfuhr, die Ein- und Ausladung der Schiffe getroffen und jederzeit in ordnungsmäßigem Stande erhalten werden“. Da die Bestimmung die Verkehrssicherheit und Betriebsfähigkeit der Häfen regelt und somit vorwiegend ordnungsrechtlichen Charakter hat, konnte auf eine zwischenstaatliche Regelung verzichtet werden, zumal sich die Vertragsstaaten einig waren, daß sich an den derzeitigen Verhältnissen nichts ändern soll.

Der zweite Abschnitt des Übereinkommens und der Zusatzverträge sichert den Erlaß einheitlicher Schifffahrtsvorschriften auch nach ihrer Loslösung von den Vertragswerken sowohl für den Bodensee als auch für den Untersee und — soweit die örtlichen Verhältnisse dies zulassen — auch für die Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen und für den Alten Rhein von der Mündung bis Rheineck-Gaissau.

Die Durchführung des Übereinkommens ist in dessen drittem Abschnitt (Artikel 9 bis 18) besonders geregelt. Die Verhandlungen über diese Frage waren dadurch erschwert, daß zwischen den Anrainerstaaten des Bodensees keine einheitliche Auffassung über den Grenzverlauf im Obersee besteht, sondern in Theorie und Praxis gegensätzliche Meinungen vertreten werden. Während Österreich den Obersee des Bodensees, abgesehen von der sogenannten Halde — das ist ein ufernaher Seestreifen geringer Wassertiefe von verschiedener Breite — als Kondominium der drei Uferstaaten betrachtet, vertritt insbesondere die Schweiz die Realteilungstheorie. Die Bundesrepublik hat sich auf keine der beiden Auffassungen festgelegt.

Da eine grundsätzliche Einigung der Beteiligten in dieser Frage nicht zu erwarten stand, wurde sie nicht in die Verhandlungen einbezogen. Gleichwohl mußte eine Lösung gefunden werden, die keine der bestehenden Auffassungen präjudizierte. In diesem Sinne stellt das Übereinkommen bereits in Artikel 1 Abs. 2 fest, daß es andere Hoheitsverhältnisse als diejenigen der Schifffahrt, insbesondere den Verlauf von Staatsgrenzen, nicht berührt. Die Wahl der Worte „von Staatsgrenzen“ statt „der Staatsgrenzen“ läßt selbst die Frage offen, ob es auf dem Bodensee überhaupt Staatsgrenzen gibt.

Demgemäß sieht das Übereinkommen vor, daß jedem der drei Uferstaaten für die Durchführung des Übereinkommens und den Vollzug der Schifffahrtsvorschriften ein vor seinem Ufer gelegener Seebereich — Vollzugsbereich — zugewiesen wird, innerhalb dessen er zuständig ist (Artikel 9).

Diese Zuständigkeit wird im Überlinger See von der Bundesrepublik Deutschland, im Obersee innerhalb eines dem Ufer unmittelbar vorgelagerten Streifens der Vollzugsbereiche von drei bzw. zwei Kilometer Breite von jedem der Vertragsstaaten allein und ausschließlich ausgeübt (sogenannte Ausschließkeitszonen, Artikel 11 und Anlage zum Übereinkommen). In den restlichen, d. h. nicht zu den Ausschließkeitszonen gehörenden Vollzugsbereichen sind

die Organe der jeweiligen Nachbarstaaten in bestimmten Fällen — z. B. der Nacheile — berechtigt, Hoheitsakte zu setzen (Artikel 10).

Zur Verfolgung schiffahrtspolizeilicher Zuwiderhandlungen ist jeder Vertragsstaat auf dem ganzen Obersee (einschl. Überlinger See) grundsätzlich zuständig. Die Ausübung der Zuständigkeit richtet sich jedoch nach dem gewöhnlichen Aufenthalt des Tatverdächtigen, hilfsweise nach der Zugehörigkeit des Organs, das zuerst tätig geworden ist (Artikel 13).

Im Unterschied zu dem Übereinkommen behandelt der deutsch-schweizerische Vertrag über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen die Durchführung in einem einzigen Artikel (Artikel 11) nach dem Grundsatz, daß jeder der beiden Staaten den Vertrag und die Schifffahrtsvorschriften auf seinem Gebiet vollzieht. Für die Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen, die Grenzgewässer sind, und für den Untersee gelten Sonderregelungen.

Durch den vierten Abschnitt des Übereinkommens wird eine Internationale Kommission für die Schifffahrt auf dem Bodensee gebildet, ihre Zusammensetzung, ihre Befugnisse und die Grundzüge ihres Verfahrens werden festgelegt.

Der fünfte Abschnitt regelt die Beilegung etwaiger Meinungsverschiedenheiten bei der Auslegung oder Durchführung des Übereinkommens oder der Schifffahrtsvorschriften und sieht zu diesem Zweck eine Schiedskommission nach dem Vorbilde des Übereinkommens über die Regelung der Wasserentnahme aus dem Bodensee vom 30. April 1966 (Bundesgesetzbl. 1967 II S. 2313) vor.

Dem vierten und fünften Abschnitt des Übereinkommens entsprechende Abschnitte sind in den Zusatzverträgen nicht enthalten. Die Verbindung zwischen diesen Abschnitten des Übereinkommens und den Zusatzverträgen wird durch das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen hergestellt.

Die Schlußbestimmungen des Übereinkommens und des Vertrages über die Schifffahrt auf dem Untersee enthalten die Berlinklausel. Das Übereinkommen und beide Zusatzverträge enthalten ferner eine Bestimmung, die jedem der Vertragsstaaten die Kündigung ermöglicht.

Das neue Übereinkommen und die Zusatzverträge beschränken sich bewußt auf die Regelung der Schifffahrt und haben daher Bestimmungen zivil-, zoll- und verfahrensrechtlicher Art aus den Verträgen von 1867 nicht übernommen.

Die Anlage zum Übereinkommen enthält die genauen geographischen Angaben über die Abgrenzung der Vollzugsbereiche und Ausschließlichkeitszonen.

Dem Übereinkommen ist ein Zusatzprotokoll beigelegt, welches den Zweck verfolgt, einzelne Bestimmungen des Übereinkommens auch für den Alten Rhein, den Untersee und die Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen für anwendbar zu erklären. Bei der Ausarbeitung der Verträge waren das Land Baden-Württemberg und — soweit betroffen — das Land Bayern ständig be-

teiligt. Der Entwurf des Übereinkommens ist im Jahre 1971 der Internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee, dem geschäftsführenden Bevollmächtigten für die Bodenseefischerei sowie den am Bodenseeverkehr und an der Bodenseefischerei interessierten Verbänden zur Kenntnis- und Stellungnahme zugeleitet worden.

II. Besonderes

1. Zum Übereinkommen

Artikel 1 enthält die geographische und sachliche Abgrenzung des Geltungsbereichs des Übereinkommens. Im Hinblick auf die bestehenden unterschiedlichen Auffassungen über die Hoheitsverhältnisse auf dem See stellt er in Absatz 2 klar, daß andere Hoheitsverhältnisse als diejenigen der Schifffahrt unberührt bleiben. Absatz 3 erwähnt den deutsch-schweizerischen und den österreichisch-schweizerischen Zusatzvertrag und verklammert diese beiden Verträge mit dem Übereinkommen dergestalt, daß dessen Grundsätze auch für die beiden anderen Verträge gelten sollen. Die gegenseitige Anerkennung aller Zulassungen für Fahrzeuge, der Befähigungszeugnisse für ihre Führer und sonstiger Zulassungen, die auf Grund des Übereinkommens und der Zusatzverträge erteilt werden, wird durch Absatz 3 Satz 3 gesichert.

Artikel 2 enthält in zeitgemäßer Form die herkömmlichen Grundsätze der Schifffahrtsfreiheit und Gleichbehandlung der Fahrzeuge, wie sie in Artikel 1 ISHO enthalten waren. Die Beschränkung der Schifffahrtsfreiheit auf die Beförderung von Personen, Waren und anderen Gegenständen ist entfallen, so daß nunmehr auch die nicht gewerbliche Sport- und Vergnügungsschifffahrt an der Schifffahrtsfreiheit teilnimmt, wobei sie ebenso wie die gewerbliche Schifffahrt die Bestimmungen des Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften zu beachten hat.

Artikel 3 bestimmt in Anlehnung an Artikel 4 ISHO die Voraussetzungen, unter denen in Häfen und an Landstellen für den allgemeinen Verkehr Gebühren vorgesehen werden dürfen. Bei den „besonderen Leistungen“ im Sinne des zweiten Satzes ist gedacht an die Benutzung der Hafenbecken und Landeeinrichtungen für den Umschlag von Gütern und für längeres Liegen, die Benutzung der Abfall- und Altölsammelstellen und sanitären Anlagen sowie die Entnahme von Trinkwasser.

Artikel 4 wiederholt den Grundgedanken des Artikels 3 ISHO. Unter den in Absatz 1 erwähnten „Bauten und sonstigen künstlichen Anlagen“ sind vor allem Umschlagsanlagen, Landungsbrücken, Überspannungen des Gewässers durch Seile oder stromführende Leitungen sowie schwimmende Einrichtungen für die Schifffahrt und andere Zwecke zu verstehen.

Artikel 5 bringt in Absatz 1 nochmals klar zum Ausdruck, daß Gegenstand des Übereinkommens ausschließlich die Schifffahrtspolizei ist. Regelung

gen auf anderen Gebieten werden daher durch das Übereinkommen selbst dann nicht erfaßt, wenn sie auf die Schifffahrt anwendbar sind. Dies gilt z. B. für den Seenotrettungsdienst und die Ölwehr, aber auch für gesundheitspolizeiliche, grenzpolizeiliche und andere Regelungen, die nicht zur Schifffahrtspolizei zählen.

Absatz 1 stellt ferner den Grundsatz auf, daß die hiernach zu erlassenden Schifffahrtsvorschriften, die nicht mehr — wie 1867 — Vertragsbestandteil sind, einheitlich sein sollen, ein Grundsatz, der nach Artikel 1 Abs. 3 sinngemäß auch für den Bereich der Zusatzverträge gilt. Die Vertragsstaaten erlassen die Vorschriften jeweils für ihren Bereich, sind jedoch durch Absatz 1 verpflichtet, für inhaltliche Übereinstimmung Sorge zu tragen. Abweichende Bestimmungen sind nach Absatz 5 nur zur Regelung besonderer örtlicher Verhältnisse und des Verkehrs und Betriebes in den Häfen unter Beachtung der Grundsätze des Übereinkommens und der einheitlich erlassenen Schifffahrtsvorschriften zulässig. Es wird Aufgabe der nach Artikel 19 gebildeten Internationalen Schifffahrtskommission sein, die Einheitlichkeit der Schifffahrtsvorschriften zu gewährleisten. Artikel 5 gestattet auch den Erlass vorübergehender Anordnungen.

Absatz 2 umschreibt beispielsweise die Gegenstände der Schifffahrtspolizei, die durch die Schifffahrtsvorschriften zu regeln sind, wobei der Schutz der Umwelt gegen Beeinträchtigungen durch die Schifffahrt besonders hervorgehoben wird.

Bei den in Absatz 3 genannten schwimmenden Anlagen handelt es sich um schwimmende Einrichtungen, die in der Regel nicht zur Fortbewegung bestimmt sind.

Absatz 4 stellt klar, daß Beschränkungen der Schifffahrt zum Schutz der Umwelt zulässig sind. Hierunter fällt der Schutz von Personen, Tieren (insbesondere Fischen) und Pflanzen vor Beeinträchtigungen durch Lärm und Luft- oder Wasserverunreinigung. Insoweit wird der in Artikel 2 Abs. 1 aufgestellte Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit eingeschränkt.

Artikel 6 begründet nach Maßgabe der in den Schifffahrtsvorschriften niedergelegten Regelungen die Zulassungspflicht für die auf dem See verkehrenden Fahrzeuge, eröffnet jedoch die Möglichkeit, daß die Schifffahrtsvorschriften hierfür eine Untergrenze festsetzen. Absatz 2 knüpft die Zuständigkeit für die Zulassung an den gewöhnlichen Standort des Fahrzeugs. Hat ein Fahrzeug keinen gewöhnlichen Standort in einem der Vertragsstaaten, so ist derjenige Vertragsstaat zuständig, in dem der Eigentümer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Aus der Zuständigkeitsregel folgt, daß eine Zulassung ungültig wird, wenn eine der Voraussetzungen entfällt, die für ihre Erteilung maßgeblich war. Fehlen beide Voraussetzungen von vornherein — z. B. bei Fahrzeugen, die aus einem Nicht-Anliegerstaat zum Bodensee verbracht werden — kann jeder Staat die Zulassung aussprechen. Führt ein Vertrags-

staat die Versicherungspflicht für Haftpflichtschäden nach Absatz 3 ein, so darf er den Verkehr der in einem anderen Vertragsstaat ohne Versicherung zugelassenen Fahrzeuge nicht beschränken.

Artikel 7 begründet die Pflicht zum Besitz eines Befähigungszeugnisses für die Führer der Fahrzeuge, wobei die Schifffahrtsvorschriften die Fahrzeugarten und -größen festsetzen, für die ein solches Zeugnis verlangt wird.

Für die Zuständigkeit ist der gewöhnliche Aufenthaltsort des Fahrzeugführers bestimmend; liegt dieser in keinem der Vertragsstaaten, so kann jeder Vertragsstaat das Befähigungszeugnis erteilen. Die Zuständigkeitsregelung schließt nicht aus, daß nach Maßgabe der Schifffahrtsvorschriften auch die in einem anderen Vertragsstaat abgelegte Prüfung als Nachweis für die nautische Befähigung des Bewerbers anerkannt wird.

Artikel 8 bringt zum Ausdruck, daß das Übereinkommen nationalen Beschränkungen der Ausübung des Schifffahrtsgewerbes nicht entgegensteht, wie sie z. B. in Österreich auf Grund des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1967, österr. BGBl. Nr. 230, eingeführt sind.

Artikel 9 weist jedem der drei Uferstaaten für die Durchführung des Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften einen Vollzugsbereich zu und verweist für dessen Abgrenzung auf die Anlage.

Artikel 10 zählt abschließend die Voraussetzungen auf, unter denen Organe eines Vertragsstaates in den Vollzugsbereichen der anderen Vertragsstaaten zu Maßnahmen berechtigt sind, und stellt einen Katalog der Maßnahmen auf, welche diese Organe dort ergreifen dürfen. Nach Absatz 3 müssen die dort genannten Maßnahmen der Rechtsordnung des Vertragsstaates entsprechen, dessen Organe einschreiten, und dürfen zugleich mit der Rechtsordnung des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates nicht grundsätzlich unvereinbar sein. Durch das Wort „grundsätzlich“ wird zum Ausdruck gebracht, daß die genannten Maßnahmen nicht schon dann unzulässig sein sollen, wenn sie mit irgendwelchen Rechtsvorschriften des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates im Widerspruch stehen. Eine Unzulässigkeit soll nur in jenen Fällen bestehen, in denen sie der Rechtsordnung des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates unbekannt oder mit dem ordre public oder sonstigen wesentlichen Prinzipien der Rechtsordnung dieses Vertragsstaates unvereinbar sind. Bezüglich des Vollzugsbereiches der Bundesrepublik Deutschland gehören hierzu die im Grundgesetz niedergelegten Grundrechte.

Artikel 11 schränkt Artikel 10 durch Bildung der „Ausschließlichkeitszone“ von 2 beziehungsweise 3 km Breite (siehe Anlage zum Übereinkommen) vor dem Ufer jedes Vertragsstaates und das Verbot der Routinekontrollen in den restlichen Vollzugsbereichen der Nachbarstaaten in örtlicher und sachlicher Hinsicht erheblich ein.

Andererseits werden gewisse Vollzugsmaßnahmen in bestimmten Fällen im Rahmen eines Ersuchens des betroffenen Vertragsstaates — z. B. aus Anlaß sportlicher Großveranstaltungen auf dem See — auch in dessen Ausschließlichkeitszone für zulässig erklärt.

Artikel 12 begründet die Pflicht zur Unterbringung des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates, wenn Organe eines anderen Vertragsstaates dort Fahrzeuge oder Beweisgegenstände sichergestellt oder tatverdächtige Personen festgenommen haben. Im Vollzugsbereich eines anderen Vertragsstaates festgenommene Personen sind diesem zu übergeben, falls sie dessen Angehörige sind oder in diesem Staat ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben; letzteres gilt nicht, wenn der Festgenommene dem gleichen Staat angehört wie die Organe, die ihn festgenommen haben.

Der endgültige Verbleib sichergestellter Fahrzeuge und Beweisgegenstände richtet sich nach der Zuständigkeit zur Verfolgung der Zuwiderhandlung (Artikel 13), die Anlaß für die Sicherstellung war.

Artikel 13 begründet die Zuständigkeit zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften für jeden der Vertragsstaaten auf dem ganzen Obersee. Die genannten Zuwiderhandlungen werden daher in allen Vertragsstaaten als Inlandstaten behandelt. Ausgeübt wird die Zuständigkeit durch denjenigen Vertragsstaat, in welchem der Tatverdächtige seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat; der Begehungsort spielt also keine Rolle. Hat der Betroffene in keinem der Vertragsstaaten seinen gewöhnlichen Aufenthalt, so ist der erste Zugriff des Organs eines der Vertragsstaaten für die Zuständigkeit zur weiteren Verfolgung entscheidend. In der Regel werden dieses Organe desjenigen Staates sein, zu dem der betreffende Vollzugsbereich gehört, in den Fällen der Artikel 10 und 11 kommen die Organe der anderen Vertragsstaaten in Betracht. Der die Zuständigkeit ausübende Staat wendet sein sachliches und Verfahrensrecht an; jedoch wirkt die in einem Vertragsstaat eingetretene Unterbrechung der Verjährung für alle Vertragsstaaten.

Artikel 14 verpflichtet jeden Vertragsstaat zur Vollstreckung der in den anderen Vertragsstaaten ergangenen Strafentscheidungen, soweit sein innerstaatliches Recht dafür eine Grundlage bietet.

Artikel 15 bis 18 regeln Fragen der Amtshilfe und des Verkehrs der zur Durchführung des Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften zuständigen Behörden der Vertragsstaaten untereinander. Zur Zusammenarbeit der Behörden gehört die gegenseitige Unterrichtung über den Entzug der Zulassung eines Fahrzeugs oder des Befähigungszeugnisses eines Fahrzeugführers und über die hierfür erheblichen Tatsachen.

Die nach Artikel 19 zu bildende Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee soll aus

je drei Vertretern der Uferstaaten bestehen; die Einrichtung eines ständigen Sekretariats ist nicht beabsichtigt.

Die Anlage zu Artikel 9 und Artikel 11 des Übereinkommens legt in Ziffer I die Grenzen der Vollzugsbereiche (Artikel 9) durch Verbindungslinien zwischen leicht erkennbaren Festpunkten fest, wobei die am Ufer und im See liegenden Staatsgrenzpunkte berücksichtigt werden. Ziffer II legt die Breite der Ausschließlichkeitszonen (Artikel 11) westlich der Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein-Mitte Argenmündung auf 3 km, östlich dieser Linie auf 2 km vom Ufer fest und bestimmt die Begrenzung der Ausschließlichkeitszonen zwischen den drei Vertragsstaaten. Ziffer III sieht den Ersatz des Festpunktes Mitte Leiblachmündung durch den letzten Staatsgrenzpunkt in diesem Gebiet im Falle einer neuen vertraglichen Feststellung des Grenzverlaufs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich vor.

Die in der Anlage genannten Landmarken beruhen auf der Benennung in der von den Vereinigten Schifffahrtsverwaltungen für den Bodensee, Untersee und Rhein, der Deutschen Bundesbahn, den Österreichischen Bundesbahnen, den Schweizerischen Bundesbahnen und der Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft für den Untersee und den Rhein herausgegebenen Bodenseeschifffahrtskarte 1 : 25 000, Ausgabe 1965.

Für den praktischen Gebrauch, insbesondere die Behördenpraxis, sind die Grenzen der Vollzugsbereiche und Ausschließlichkeitszonen in diese Karte eingetragen worden. Bei der Unterzeichnung der Verträge sind die Karten ausgetauscht worden; sie sind nicht Bestandteil der Verträge.

2. Zum Zusatzprotokoll zu dem Übereinkommen

Das Zusatzprotokoll dehnt die grundsätzliche Zuständigkeit eines jeden Vertragsstaates zur Verfolgung aller Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften, die im Bereich des Übereinkommens begangen werden (Artikel 13 Abs. 1 des Übereinkommens), auf den Bereich der Zusatzverträge aus. Das Bestehen von Staatsgrenzen in deren Bereich bedingt jedoch eine Regelung der Fälle, in denen hiernach eine Zuständigkeit zur Verfolgung solcher Zuwiderhandlungen in einem anderen Vertragsstaat des Übereinkommens begründet ist. Sie wird dahin getroffen, daß die Ausübung der Zuständigkeit in diesen Fällen an ein Übernahmeverfahren desjenigen Vertragsstaates geknüpft wird, in dem die Zuwiderhandlung begangen worden ist. Der die Verfolgung übernehmende Staat wendet sein Recht an, wie Artikel 13 Abs. 3 des Übereinkommens es vorsieht, ferner sind die Artikel 14 bis 18 des Übereinkommens im Bereich der Zusatzverträge anzuwenden. Es treten jedoch an die Stelle des Übereinkommens die Zusatzverträge, an die Stelle der Schifffahrtsvorschriften die auf Grund der Zusatzverträge geltenden Vorschriften, während es bei der Verfolgung von Zuwiderhandlungen bei den Zuständigkeitsvorschriften des Zusatzprotokolls verbleibt.

Die Befugnisse der Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee (Artikel 19 des Übereinkommens) werden auf den Bereich der Zusatzverträge erstreckt. Der jeweils am Zusatzvertrag nicht beteiligte Vertragsstaat nimmt an Abstimmungen über Angelegenheiten, die diesen ganz oder teilweise betreffen, nicht teil. Ferner gelten die Bestimmungen der Artikel 20 bis 23 des Übereinkommens über Beilegung von Meinungsverschiedenheiten auch für die Zusatzverträge im Verhältnis der jeweils an diesen beteiligten Vertragsstaaten.

Das Zusatzprotokoll ist Bestandteil des Übereinkommens; seine Anwendbarkeit ist ferner an das Fortbestehen des jeweiligen Zusatzvertrages geknüpft.

3. Zum deutsch-schweizerischen Zusatzvertrag

Der Vorspruch verweist auf Artikel 1 Abs. 3 des Übereinkommens, um dadurch den Charakter des zweiseitigen Vertrages als Zusatzvertrag zum dreiseitigen Übereinkommen hervorzuheben.

Artikel 1 umschreibt den sachlichen und örtlichen Geltungsbereich des Vertrages.

Artikel 2 entspricht dem Artikel 2 des Übereinkommens und Artikel 1 Abs. 1 und 2 des Vertrages von 1867.

In Artikel 3 ist der Wortlaut des Artikels 3 des Übereinkommens wörtlich übernommen.

Artikel 4 Satz 1 entspricht dem Artikel 4 des Übereinkommens.

Für Bauten am und im Rhein, die die Schifffahrt behindern könnten, ist in Satz 2 eine gegenseitige Unterrichtung schon bei der Planung und die Herstellung des Einvernehmens vor der Ausführung vorgesehen, wie es nach Artikel 2 Buchstabe b) des Vertrages von 1867 bereits der Fall war.

Artikel 5 übernimmt die besonderen Regelungen über Kennzeichnung von Gewässerstrecken mit veränderlichem Fahrwasser und die gleichmäßige Verteilung der Kosten für die Kennzeichnung von Grenzgewässern aus Artikel 2 Buchstabe c) des Vertrages von 1867.

Artikel 6 verpflichtet die Vertragsstaaten, die für den Obersee erlassenen Schifffahrtsvorschriften

ten auch im Bereich des Zusatzvertrages einzuführen, wobei die Bezugnahme auf Artikel 5 des Übereinkommens sicherstellt, daß für den Untersee und die Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen auch abweichende Vorschriften erlassen werden können, wie es Artikel 5 Abs. 5 des Übereinkommens vorsieht. Dies gilt besonders für Abweichungen, die sich aus der unterschiedlichen Natur der Rheinstrecken und des Untersees ergeben.

Artikel 7 und 8 regeln die Zulassung der Fahrzeuge zum Verkehr und die Erteilung von Befähigungszeugnissen zu ihrer Führung entsprechend den Artikeln 6 und 7 des Übereinkommens.

Artikel 9 sichert die grundsätzliche Geltung der für den Obersee gültigen Zulassungen und Befähigungszeugnisse im Geltungsbereich des Zusatzvertrages, behält sich jedoch Ausnahmeregelungen durch die besonderen Schifffahrtsvorschriften vor.

Artikel 10 entspricht wörtlich dem Artikel 8 des Übereinkommens.

Artikel 11 stellt in Absatz 1 den Grundsatz auf, daß jeder der beiden Vertragsstaaten den Vertrag und die Schifffahrtsvorschriften auf seinem Gebiet vollzieht. Absatz 2 berechtigt ausnahmsweise die Organe eines Vertragsstaates zu gewissen Vollzugsmaßnahmen auf dem Gebiet des jeweils anderen Vertragsstaates, jedoch nur auf denjenigen Rheinstrecken, die Grenzgewässer sind. Die Festnahme von Personen ist hierbei ausdrücklich ausgeschlossen. Nach Absatz 3 können die nach Absatz 2 zulässigen Vollzugsmaßnahmen im Rahmen eines Ersuchens des anderen Vertragsstaates auch auf dessen Hoheitsgebiet auf dem Untersee getroffen werden.

Artikel 12 stellt klar, daß das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen zugleich eine Ergänzung des zweiseitigen Vertrages darstellt.

Artikel 13 und 14 enthalten die Berlinklausel und den Ratifizierungsvorbehalt.

Artikel 15 regelt das Inkrafttreten und sieht die Möglichkeit einer Kündigung des Vertrages vor.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 415. Sitzung am 19. Dezember 1974 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Die Eingangsworte sind wie folgt zu fassen:

„Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:“

Begründung

Die Zustimmungsbedürftigkeit ergibt sich aus Artikel 84 Abs. 1 GG, weil an zahlreichen Stellen des Vertragswerks das Verwaltungsverfahren von Landesbehörden geregelt wird (vgl. z. B. Artikel 15 und 17 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee).

