

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Vertrag sowie dem Zusatzprotokoll vom 20. November 1985
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Österreich
über den Binnenschiffsverkehr**

A. Zielsetzung

Mit dem am 20. November 1985 unterzeichneten Vertrag sowie dem Zusatzprotokoll soll der deutsch-österreichische Binnenschiffsverkehr, insbesondere auch der künftige Verkehr über den Main-Donau-Kanal, auf eine vertragliche Grundlage gestellt werden, um für die Binnenschifffahrt und die verladende Wirtschaft der beiden Staaten bessere Möglichkeiten bei der Nutzung der Binnenwasserstraßen beider Seiten zu schaffen. Dies betrifft vor allem den Wechselverkehr zwischen den Häfen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich sowie den Transitverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland zu den Nordseehäfen.

B. Lösung

Der am 20. November 1985 unterzeichnete Vertrag sowie das Zusatzprotokoll treffen die erforderlichen Regelungen. Mit dem vorgelegten Vertragsgesetz sollen die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Ratifikation des Vertrages geschaffen werden.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
121 (323) – 930 00 – Bi 12/86

Bonn, den 2. Oktober 1986

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag sowie dem Zusatzprotokoll vom 20. November 1985 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über den Binnenschiffsverkehr mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 568. Sitzung am 26. September 1986 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Kohl

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Vertrag sowie dem Zusatzprotokoll vom 20. November 1985
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Österreich
über den Binnenschiffsverkehr**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 20. November 1985 unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über den Binnenschiffsverkehr sowie dem Zusatzprotokoll zum Vertrag wird zugestimmt. Der Vertrag sowie das Zusatzprotokoll werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

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

Artikel 3

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

(2) Der Tag, an dem der Vertrag nach seinem Artikel 15 Abs. 3 sowie das Zusatzprotokoll in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

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

Zu Artikel 2

Der Vertrag sowie das Zusatzprotokoll sollen auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem der Vertrag nach seinem Artikel 15 Abs. 3 sowie das Zusatzprotokoll in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Auswirkungen auf das Preisniveau – insbesondere das Verbraucherpreisniveau – sind nicht zu erwarten.

Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über den Binnenschiffsverkehr

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Österreich

in dem Wunsch, die Beförderung von Personen und Gütern mit Binnenschiffen zu regeln und

in dem Bestreben, dabei auch die beiderseitigen Interessen nach der Eröffnung des Main-Donau-Kanals zu berücksichtigen,

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Im Sinne dieses Vertrags sind

- a) „deutsche Schiffe“: die im Geltungsbereich dieses Vertrags in einem deutschen Binnenschiffsregister amtlich eingetragenen Binnenschiffe, mit denen Personen- oder Güterverkehr ohne eine besondere Fahrterlaubnis betrieben werden kann,
- b) „österreichische Schiffe“: die im Geltungsbereich dieses Vertrags in einem österreichischen Binnenschiffsregister amtlich eingetragenen Binnenschiffe, die, unter den Voraussetzungen des Binnenschiffahrts-Konzessionsgesetzes in seiner jeweiligen Fassung, im Eigentum von österreichischen Staatsbürgern, von Personengesellschaften oder juristischen Personen stehen und mit denen Personen- oder Güterverkehr betrieben wird,
- c) „zuständige Behörden“: für die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr und für die Republik Österreich der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, soweit die jeweilige innerstaatliche Rechtsordnung nichts anderes vorsieht,
- d) „Häfen“: die Häfen, Lade- und Löschstellen sowie Anlegestellen der Personenschifffahrt.

Artikel 2

Im Geltungsbereich dieses Vertrags dürfen deutsche Schiffe die österreichischen Wasserstraßen und österreichische Schiffe die deutschen Binnenwasserstraßen im Zusammenhang mit Beförderungen nach Maßgabe der Artikel 3 bis 7 befahren.

Artikel 3

(1) Unbeschadet bestehender multilateraler Vereinbarungen dürfen deutsche und österreichische Schiffe Personen und Güter durch den anderen Vertragsstaat auf jenen Streckenabschnitten der in Artikel 2 genannten Wasserstraßen befördern (Transitverkehr), die von den Vertragsstaaten vereinbart werden. Der Gemischte Ausschuß kann hierzu Vorschläge unterbreiten. Die Bundesrepublik Deutschland kann für das Befahren ihrer Wasserstraßen im Transitverkehr nach Beratung im Gemischten Ausschuß Höchstzahlen der Fahrten festsetzen.

(2) Auf Antrag eines Vertragsstaats wird auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses für bestimmte Transitverkehre eine quotenmäßige Beteiligung der Schifffahrten beider Seiten vereinbart.

Artikel 4

(1) Deutsche Schiffe dürfen Personen und Güter zwischen einem deutschen Hafen im Geltungsbereich dieses Vertrags und einem österreichischen Hafen sowie umgekehrt befördern (Wechselverkehr).

(2) Österreichische Schiffe dürfen Personen und Güter zwischen einem österreichischen Hafen und einem der folgenden deutschen Häfen im Geltungsbereich dieses Vertrags sowie umgekehrt befördern (Wechselverkehr):

- a) einem Seehafen;
- b) einem der in der Anlage aufgeführten Häfen;
- c) einem Hafen, der auf dem direkten Weg zu einem Seehafen oder einem der in der Anlage aufgeführten Häfen liegt;
- d) einem anderen Hafen, auf den sich die Vertragsstaaten auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses geeinigt haben.

(3) Jeder Vertragsstaat kann für das Befahren seiner Wasserstraßen im Wechselverkehr nach Beratung im Gemischten Ausschuß Höchstzahlen der Fahrten festsetzen.

(4) Im Wechselverkehr sind die Schifffahrten beider Seiten je zur Hälfte am Ladungsaufkommen kontinuierlich zu beteiligen. Auf Antrag eines Vertragsstaats sind auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses auskömmliche Frachtsätze und Nebenbedingungen verbindlich zu vereinbaren.

(5) Die Teilnahme anderer Schiffe am Wechselverkehr zwischen den Häfen der Vertragsstaaten aufgrund internationaler Vereinbarungen, denen einer der beiden Vertragsstaaten nicht angehört, ist von dessen Zustimmung abhängig.

Artikel 5

Deutsche und österreichische Schiffe dürfen Personen und Güter zwischen einem Hafen des anderen Vertragsstaats und einem Hafen in einem dritten Land (Drittlandverkehr) und umgekehrt nur in den Fällen befördern, die von den Vertragsstaaten auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses vereinbart werden.

Artikel 6

Die Beförderung von Personen und Gütern zwischen Häfen des anderen Vertragsstaats (Kabotage) ist nur mit besonderer Erlaubnis der jeweils zuständigen Behörde gestattet.

Artikel 7

(1) Die Schiffe, ihre Besatzung, ihre Fahrgäste und ihre Ladung unterliegen im anderen Vertragsstaat dem jeweils dort geltenden Recht. Vereinbarungen zwischen den Vertragsstaaten über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Schiffsverkehr bleiben unberührt.

(2) Für die Schifffahrt auf der Donau anerkennt jeder Vertragsstaat die dafür ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff, seine Besatzung und Ladung beziehen, soweit

sie in einem Vertragsstaat unter Bedingungen erteilt worden sind, die den in dem anderen Vertragsstaat geltenden Vorschriften genügen.

(3) Für die Schifffahrt auf den anderen Wasserstraßen im Sinne des Artikels 2 – ausgenommen Rhein und Mosel – werden die zuständigen Behörden gegen Vorlage der in dem anderen Vertragsstaat erworbenen Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff, seine Besatzung und Ladung beziehen, die in ihrem Staat vorgeschriebenen Urkunden und Bescheinigungen ausstellen. Voraussetzung dafür ist, daß die Urkunden und Bescheinigungen in einem Vertragsstaat unter Bedingungen erteilt worden sind, die den in dem anderen Vertragsstaat geltenden Vorschriften genügen.

Artikel 8

Die deutschen und österreichischen Schiffe sind bei Anwendung der Artikel 2 bis 6 gleich zu behandeln; das gilt insbesondere

- a) bei der Benutzung von Schleusen, Hafeneinrichtungen und Liegeplätzen;
- b) bei der Erhebung von Schiffs- und Hafenabgaben.

Artikel 9

Deutsche und österreichische Schiffsverkehrsunternehmen dürfen im anderen Vertragsstaat unter Beachtung des innerstaatlichen Rechts nur insoweit Vertretungen errichten und Akquisition betreiben, als dies auf der Grundlage der Gegenseitigkeit im anderen Vertragsstaat gestattet ist.

Artikel 10

(1) Es wird ein Gemischter Ausschuß gebildet. Jeder Vertragsstaat entsendet drei Mitglieder, die jeweils von den zuständigen Behörden bestimmt werden. Jede Seite kann zu den Beratungen des Gemischten Ausschusses Sachverständige hinzuziehen. Der Gemischte Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

(2) Der Gemischte Ausschuß hat die Aufgabe,

- a) den zuständigen Behörden Vorschläge für die in Artikel 3 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2, Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d und Artikel 5 vorgesehenen Vereinbarungen zu unterbreiten und bei Beratungen nach Artikel 3 Absatz 1 Satz 3 und Artikel 4 Absatz 3 zu der von einer Vertragspartei beabsichtigten Festsetzung von Höchstzahlen der Fahrten Stellung zu nehmen,
- b) den Verkehr der Schiffe beider Seiten zu erfassen, die Einhaltung der in Buchstabe a genannten Vereinbarungen und die Anwendung der Artikel 8 und 9 zu überwachen und
- c) im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 Vorschläge für die Aufteilung der Transportgüter auf die Schiffsfahrten beider Seiten zu erstellen, die Ladungsaufteilung zu überwachen sowie sich auf für beide Seiten auskömmliche Frachtsätze und Nebenbedingungen zu einigen.

(3) Frachtsätze und Nebenbedingungen, auf die der Gemischte Ausschuß sich geeinigt hat, sind von diesem den zuständigen Behörden erforderlichenfalls zur Genehmigung vorzulegen. Das Inkraftsetzen der Frachtsätze und Nebenbedingungen wird zwischen den Vertragsstaaten vereinbart. Das Inkrafttreten gemäß innerstaatlichem Recht ist dem anderen Vertragsstaat unverzüglich mitzuteilen.

(4) Der Gemischte Ausschuß hat ferner die Aufgabe, den Vertragsstaaten Vorschläge zur Anpassung dieses Vertrags an die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs und zur Lösung aller Fragen zu unterbreiten, die sich aus der Anwendung dieses Vertrags ergeben.

Artikel 11

(1) Die in Artikel 3, Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d, Absatz 4 Satz 2, Artikel 5 und Artikel 10 Absatz 3 Satz 2 vorgesehenen Vereinbarungen kommen dadurch zustande, daß die zuständigen

Behörden einander ihr Einverständnis mit den ihnen vom Gemischten Ausschuß unterbreiteten Vorschlägen schriftlich mitteilen.

(2) Kann eine Einigung im Gemischten Ausschuß nicht erzielt werden, treten auf Antrag einer Vertragspartei die Vertreter der Vertragsstaaten innerhalb von vier Wochen zu Konsultationen zusammen. Vorbehaltlich einer anderen einvernehmlichen Regelung finden diese Konsultationen in dem Vertragsstaat statt, der den Vorsitzenden im Gemischten Ausschuß stellt.

Artikel 12

(1) Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Vertrages sowie der von den Vertragsstaaten aufgrund dieses Vertrags geschlossenen Vereinbarungen sollen, soweit möglich, durch die Vertreter der Vertragsstaaten beigelegt werden.

(2) Kann eine Streitigkeit auf diese Weise nicht beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen eines der beiden Vertragsstaaten einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jeder Vertragsstaat ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der beiden Vertragsstaaten zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem der eine Vertragsstaat dem anderen mitgeteilt hat, daß er die Streitigkeit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(4) Werden die in Absatz 3 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit eines der beiden Vertragsstaaten oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident die Ernennungen vornehmen. Besitzt auch der Vizepräsident die Staatsangehörigkeit eines der beiden Vertragsstaaten oder ist auch er verhindert, so soll das im Rang nächstfolgende Mitglied des Gerichtshofs, das nicht die Staatsangehörigkeit eines der beiden Vertragsstaaten besitzt, die Ernennungen vornehmen.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit aufgrund der zwischen den Vertragsstaaten bestehenden Verträge und des allgemeinen Völkerrechts. Seine Entscheidungen sind bindend. Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten seines Mitglieds sowie seiner Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den beiden Vertragsstaaten zu gleichen Teilen getragen. Das Schiedsgericht kann eine andere Kostenregelung treffen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 13

Die Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland aus der Mannheimer Akte von 1868 in ihrer jeweiligen Fassung gegenüber den Vertragsstaaten dieser Akte und die Verpflichtungen der Republik Österreich aus der Belgrader Konvention von 1948 in ihrer jeweiligen Fassung gegenüber den Vertragsstaaten dieser Konvention werden durch diesen Vertrag nicht berührt.

Artikel 14

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

Artikel 15

(1) Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Wien ausgetauscht.

(3) Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des dritten dem Austausch der Ratifikationsurkunden folgenden Monats in Kraft.

(4) Mit dem Tage des Inkrafttretens dieses Vertrags tritt die vorläufige Regelung der Schifffahrt auf der deutschen und österreichischen Strecke der Donau (Artikel VII des Protokolls vom 21. Januar 1963 zum Handelsabkommen vom 13. Mai 1954 zwischen

der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Österreichischen Bundesregierung) außer Kraft.

(5) Dieser Vertrag kann von jedem Vertragsstaat mit einer Frist von sechs Monaten zum Ende eines Kalenderjahres schriftlich auf diplomatischem Wege gekündigt werden. In diesem Fall tritt der Vertrag mit Ablauf des Kalenderjahres außer Kraft.

Geschehen zu Bonn am 20. November 1985 in zwei Urschriften.

Für die Bundesrepublik Deutschland
J. Ruhfus
Dr. W. Dollinger

Für die Republik Österreich
Ferdinand Lacina

Anlage

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben b und c können österreichische Schiffe folgende Häfen im Wechselverkehr anlaufen:

- Berlin-Westhafen
- Berlin-Viktoriaspeicher I
- Berlin-Viktoriaspeicher II
- Berlin-Spandau-Südhafen
- Berlin-Neukölln Hafen
- Berlin-Humboldthafen
- Berlin-Ladestraße Friedr.-Krause-Ufer
- Berlin-Ladestraße Ziegrastraße
- Berlin-Am Spreebord
- Berlin-Nonnendammallee
- Lade- und Löschstellen, die von den Berliner Hafen- und Lagerhaus-Betrieben verwaltet werden
- Häfen, Lade- und Löschstellen, die von der Teltowkanal AG verwaltet werden

**Zusatzprotokoll
zum Vertrag
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Österreich
über den Binnenschiffsverkehr**

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Österreich,

in der Erwägung, daß die Wirtschaftssysteme beider Länder auf den gleichen Grundsätzen beruhen,

in der Erwartung, daß auch weiterhin die Abwicklung des Binnenschiffsverkehrs zwischen beiden Ländern nach marktwirtschaftlichen Kriterien erfolgen wird,

in dem Bestreben, die gegenseitige Nutzung ihrer schiffbaren Wasserstraßen durch die Binnenschiffe beider Länder zu fördern sowie die bestmöglichen Voraussetzungen für diese Nutzung durch die beiderseits beteiligten Wirtschaftszweige zu schaffen,

sind übereingekommen, zum Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über den Binnenschiffsverkehr, unterzeichnet zu Bonn am 20. November 1985, folgende zusätzliche Bestimmungen zu vereinbaren, die Bestandteile dieses Vertrages sind:

1. a) Die österreichische Seite erklärt, daß bei der Vereinbarung über Streckenabschnitte auf österreichischem Hoheitsgebiet gemäß Artikel 3 Absatz 1 Satz 1 des Vertrags die
- gesamtwirtschaftlichen, nautischen und technischen Gegebenheiten zu berücksichtigen sind.
- b) Die deutsche Seite wird von ihrem Recht, Höchstzahlen nach Artikel 3 Absatz 1 Satz 3 für den Transitverkehr österreichischer Schiffe festzusetzen, keinen Gebrauch machen, sofern der Vertragspartner deutsche Schiffe an der Teilnahme an diesem Verkehr nicht behindert oder von diesem ausschließt. Entsprechendes gilt für einen Antrag nach Artikel 3 Absatz 2.
2. Beide Seiten erklären, daß unter Häfen im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 und Absatz 2 alle Häfen fallen, die an den Wasserstraßen im Sinne des Artikels 2 liegen und daß sie keine Gründe sehen, bestimmte Häfen in Anwendung von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d auszunehmen.
3. Beide Seiten erklären,
 - a) daß sie auf der Grundlage von Artikel 4 Absatz 4 Satz 1 eine Ladungszuteilung nicht vornehmen,
 - b) daß sie von einer Festsetzung von Höchstzahlen der Fahrten nach Artikel 4 Absatz 3 absehen und
 - c) daß sie keinen Antrag nach Artikel 4 Absatz 4 Satz 2 stellen werden.
4. Die österreichische Seite erklärt, daß sie bei Vereinbarungen von Drittlandverkehren gemäß Artikel 5 des Vertrags die gesamtwirtschaftlichen Erfordernisse berücksichtigt.

Geschehen zu Bonn am 20. November 1985 in zwei Urschriften.

Für die Bundesrepublik Deutschland
J. Ruhfus
Dr. W. Dollinger

Für die Republik Österreich
Ferdinand Lacina

Denkschrift zum Vertrag

A. Allgemeines

Der Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über den Binnenschiffsverkehr sowie ein Zusatzprotokoll zu diesem Vertrag sind am 20. November 1985 in Bonn unterzeichnet worden. Nach Maßgabe der gegenseitig eingeräumten Verkehrsrechte gewähren die Vertragsparteien den Schiffen der jeweils anderen Seite das Befahren und Befördern auf ihren Binnenwasserstraßen. Hierbei werden auch die Bedingungen für die Durchführung der Transporte nach Artikel 4 Abs. 2 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte festgelegt. Die Einbeziehung des Landes Berlin ist in Artikel 14 geregelt.

Die Republik Österreich ist der erste Donaustaat, mit dem die Bundesrepublik Deutschland einen Vertrag über die Benutzung der Binnenwasserstraßen einschließlich des künftigen Main-Donau-Kanals unterzeichnet hat. Diese Tatsache unterstreicht die guten nachbarschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Ländern. Da die Wirtschaftssysteme beider Vertragsstaaten auf den gleichen Grundsätzen beruhen, sind in einem Zusatzprotokoll zu dem Vertrag Regelungen vereinbart worden, die den marktwirtschaftlichen Gegebenheiten in beiden Ländern Rechnung tragen.

Der Vertrag eröffnet den Binnenschiffahrten und der verladenden Wirtschaft beider Länder Voraussetzungen für eine bestmögliche Nutzung der Binnenwasserstraßen. In Anbetracht der intensiven Wirtschaftsbeziehungen zwischen den beiden Ländern wird dem umwelt- und energiefreundlichen Verkehrsträger Binnenschifffahrt und damit diesem Vertrag erhebliche Bedeutung zukommen.

B. Zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1

Dieser Artikel enthält die für die Anwendung des Vertrages erforderlichen Begriffsbestimmungen.

Zu Artikel 2

Dieser Artikel bestimmt den Rahmen der eingeräumten Verkehrsrechte, und zwar des Transit-, Wechsel- und Drittlandverkehrs sowie der Kabotage.

Zu Artikel 3

Absatz 1 regelt den Transitverkehr über die Wasserstraßen beider Vertragsparteien. Auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses werden die Vertragsparteien die Wasserstraßen, über die der Transitverkehr abgewickelt werden soll, festlegen. Im übrigen wird nach Nummer 1 Buchstabe b des Zusatzprotokolls den Schiffen beider Seiten auf der Grundlage der Gegenseitigkeit ein zahlenmäßig unbeschränkter Transitverkehr gewährt. Klargestellt wird, daß die multilateralen Vereinbarungen, wie z. B. die Revidierte Rheinschiffahrtsakte von 1868 und die Donaukonvention von 1948 unberührt bleiben.

Von der nach Absatz 2 möglichen Antragstellung auf Vereinbarung über eine quotenmäßige Beteiligung am Tran-

sitverkehr der jeweils anderen Seite wird nach Nummer 1 Buchstabe b des Zusatzprotokolls abgesehen.

Zu Artikel 4

Die Absätze 1 und 2 regeln den Wechselverkehr. Dieser darf nach Absatz 2 in Verbindung mit Nummer 2 des Zusatzprotokolls zwischen allen Binnenhäfen der beiden Vertragsstaaten durchgeführt werden.

Von einer Festsetzung der Höchstzahlen der Fahrten (Absatz 3) wird ebenso wie von einer Ladungsaufteilung einschließlich Festlegung von Frachtsätzen (Absatz 4) nach Nummer 3 Buchstaben a bis c des Zusatzprotokolls abgesehen.

In Absatz 5 wird klargestellt, daß Schiffe aus Drittstaaten am Wechselverkehr der einen Vertragsseite mit Zustimmung der anderen Vertragsseite teilnehmen dürfen. Dies gilt nur, sofern nicht aufgrund einer internationalen Vereinbarung eine Zustimmung bereits erfolgt ist.

Zu Artikel 5

Dieser Artikel bestimmt, daß Drittlandverkehr nur insoweit zulässig ist, als er von den Vertragsstaaten besonders vereinbart wird.

Zu Artikel 6

Dieser Artikel bestimmt, daß die Kabotage nur mit besonderer Erlaubnis gestattet werden kann. Hierbei müssen grundsätzlich folgende Voraussetzungen gegeben sein:

- Gegenseitigkeit,
- keine Einsatzmöglichkeit des eigenen Schiffsraums der betroffenen Seite,
- keine Beeinträchtigung der eigenen Belange des jeweils betroffenen Vertragsstaates.

Zu Artikel 7

Absatz 1 stellt klar, daß die jeweiligen innerstaatlichen Vorschriften für die Schiffe, ihre Besatzung, ihre Fahrgäste und ihre Ladung Anwendung finden. Bestehende und künftige bilaterale Vereinbarungen über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Schiffsverkehr haben Vorrang.

Der Absatz 2 bestimmt, daß die Schiffsdokumente unter bestimmten Bedingungen gegenseitig anerkannt werden. Dies gilt nach Absatz 3 nicht für Rhein und Mosel. Die Ausstellung der für das Befahren dieser beiden Wasserstraßen erforderlichen Dokumente kann aber unter bestimmten Voraussetzungen erleichtert werden.

Zu Artikel 8

Dieser Artikel beinhaltet die Gleichbehandlungsklausel.

Zu Artikel 9

Dieser Artikel regelt das Recht der Niederlassung auf der Grundlage der Gegenseitigkeit.

Zu Artikel 10

Dieser Artikel bestimmt die Einsetzung eines Gemischten Ausschusses, der die Einzelheiten der Vertragsausführung beraten und überwachen soll.

Nach Maßgabe des Zusatzprotokolls wird der in Artikel 10 Abs. 2 vorgesehene Aufgabenbereich des Gemischten Ausschusses auf folgende Aufgaben beschränkt:

- Die Erarbeitung von Vorschlägen für Vereinbarungen von Streckenabschnitten für den Transitverkehr im Sinne von Artikel 3 und von Drittlandverkehren im Sinne von Artikel 5;
- die Mitwirkung bei der etwaigen Festsetzung von Höchstzahlen der Fahrten im Transitverkehr nach Artikel 3 Abs. 1 letzter Satz unter der einschränkenden Voraussetzung, daß Österreich deutsche Schiffe vom Transitverkehr völlig ausschließt oder sie bei der Teilnahme an diesem Verkehr behindert;
- die Erarbeitung von Vorschlägen für eine quotenmäßige Beteiligung der Schiffahrten beider Seiten für bestimmte Transitverkehre auf Antrag eines Vertragsstaates.

Nach Absatz 4 hat der Gemischte Ausschuß des weiteren bei der Anpassung dieses Vertrages an die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs und der Klärung von Auslegungsfragen mitzuwirken.

Zu Artikel 11

Der Absatz 1 enthält Verfahrensregelungen für das Wirksamwerden der dort genannten Vereinbarungen zwischen den Vertragsstaaten.

In Absatz 2 sind Verfahrensregelungen für den Gemischten Ausschuß enthalten.

Zu Artikel 12

Dieser Artikel regelt die Beilegung von Streitigkeiten. Können solche Streitigkeiten nicht einvernehmlich beigelegt werden, sind sie einem Schiedsgericht zu unterbreiten, das für den Einzelfall zu bilden ist.

Zu Artikel 13

In diesem Artikel wird klargestellt, daß die internationalen Verpflichtungen aus der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und der Donaukonvention den vertraglichen Verpflichtungen vorgehen.

Zu Artikel 14

In diesem Artikel wird in der hergebrachten Weise die Einbeziehung des Landes Berlin zum Ausdruck gebracht.

Zu Artikel 15

Die Absätze 1 bis 3 enthalten die üblichen Schlußklauseln.

In Absatz 4 wird Artikel VII des Protokolls vom 21. Januar 1963 zum Handelsabkommen vom 13. Mai 1954 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Österreichischen Bundesregierung aufgehoben, weil dieser Artikel schiffahrtsrechtliche Regelungen für die deutsche und österreichische Strecke der Donau enthält, die nur bis zur endgültigen Regelung der deutsch-österreichischen Binnenschiffahrtsbeziehungen gelten sollen.

