

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/7017 Nr. 2.39 –

Vorschlag für einen Beschluß des Rates über den Abschluß eines Abkommens zur Festlegung von Bedingungen für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft einerseits und der Tschechischen Republik, der Republik Polen und der Slowakischen Republik andererseits
KOM (96) 634 endg.; Ratsdok. 12974/96

A. Problem

Die EG-Kommission ist durch Beschluß des Rates vom 7. Dezember 1992 ermächtigt worden, mit den mittel- bzw. osteuropäischen Ländern ein Binnenschiffahrtsabkommen auszuhandeln. Ziel ist, den zunehmenden Ost-West-Verkehr in Europa durch ein einheitliches Abkommen zu regeln und die unterschiedlichen bilateralen Binnenschiffahrtsabkommen abzulösen, die zwischen den Mitgliedstaaten und den Vertragsländern bestehen.

Dies entspricht auch dem Inhalt der Assoziierungsabkommen mit den MOE-Staaten, die festlegen, daß im Luft- und Landverkehr gesonderte Verkehrsabkommen auszuhandeln sind.

B. Lösung

Das Abkommen sieht grundsätzlich freien Transit, freien gegenseitigen Marktzugang und freie Preise im Wechselverkehr sowie eine Anschlußkabotage auf der direkten Rückfahrt im Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei vor. Für den Verkehr zwischen deutschen Häfen und Häfen in den MOE-Staaten gilt bis zum 1. Januar 2000 eine Übergangsregelung, wonach eine Marktaufteilung zu gleichen Teilen und feste Preise vorgesehen sind. Sie öffnet allerdings den bisher nach den bilateralen Verträgen der deutschen Binnenschiffahrt vorbehaltenen vertragsmäßigen Ladungsanteil von 50 % auch den Schiffen der übrigen EU-Staaten. Anwendung der einschlägigen technischen EG-Rechtsvorschriften.

ten für die Schiffe. Zur Überwachung und Verbesserung der Anwendung des Abkommens wird ein Gemischter Ausschuß eingesetzt.

Große Mehrheit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag lehnt den Beschlußvorschlag des Rates (Anlage) ab.
2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung eindringlich auf, bei den Beratungen im Rat darauf hinzuwirken, daß das Inkrafttreten des multilateralen Abkommens erst mit der Abschaffung des Tour-de-Rôle-Systems erfolgt.

Bonn, den 19. März 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Renate Blank

Berichterstatte~~r~~in

Anlage**EUROPÄISCHE UNION
DER RAT**Brüssel, den 18. Dezember 1996 (06.01)
(OR. f)

Interinstitutionelles Dossier Nr. 96/0301 (CNS)
--

12974/96**LIMITE****TRANS 178****ÜBERMITTLUNGSVERMERK**

Schreiben : des Generalsekretärs der Europäischen Kommission,
Herrn D.F. WILLIAMSON

eingegangen am : 13. Dezember 1996

Empfänger : der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union,
Herrn Jürgen TRUMPF

Betr.: Vorschlag für einen Beschluß des Rates über den Abschluß eines Abkommens über die Bedingungen für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft einerseits und der Tschechischen Republik, der Republik Polen und der Slowakischen Republik andererseits

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument - KOM(96) 634 endg. 96/0301 (CNS).

Anl.: KOM(96) 634 endg. 96/0301 (CNS)



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.12.1996
KOM(96) 634 endg.

96/0301 (CNS)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Abschluß eines Abkommens zur Festlegung von Bedingungen für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft einerseits und der Tschechischen Republik, der Republik Polen und der Slowakischen Republik andererseits

(von der Kommission vorgelegt)

Zusammenfassung

Grundlage dieses Vorschlags für einen Beschluß des Rates über den Abschluß eines Abkommens zur Festlegung von Bedingungen für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft einerseits und der Tschechischen Republik, der Republik Polen und der Slowakischen Republik andererseits ist der Beschluß des Rates vom 7. Dezember 1992, der die Kommission zur Aushandlung eines solchen Abkommens mit Drittländern ermächtigt hat. Der seit 1989 zunehmende Ost-West-Verkehr in Europa und die Öffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals im Jahre 1992 haben ein solches Abkommen notwendig gemacht. Das vorgeschlagene Abkommen enthält allgemeine Vorschriften für den Binnenschiffsverkehr zwischen der Gemeinschaft und den übrigen Vertragsparteien und soll diesen sicheren und umweltfreundlichen Verkehrsträger fördern und die Integration der Partnerländer in die Gemeinschaft voranbringen. Gleichzeitig entstünde damit ein freier Markt für die Binnenschifffahrt zwischen der Gemeinschaft und den Partnerländern, wobei für Deutschland bis zum Jahr 2000 eine Übergangsregelung gelten würde. Das Abkommen träte an die Stelle verschiedener bilateraler Abkommen, die zwischen Mitgliedstaaten und den Vertragsländern bestehen.

Nach Ansicht der Kommission ist der Abkommensentwurf für die Gemeinschaft akzeptabel. Sie empfiehlt daher dem Rat,

1. die Verhandlungsergebnisse zu billigen,
2. die Unterzeichnung des Abkommens zu beschließen
3. die zu seinem Abschluß nötigen Verfahren einzuleiten.

Begründung

A. Allgemeiner Hintergrund

1. Auf seiner Tagung vom 7. Dezember 1992 hat der Rat die Kommission auf deren Empfehlung hin ermächtigt, ein Abkommen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit Drittländern über den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen ihnen auszuhandeln. Die betreffenden Drittländer waren Polen und die Vertragsstaaten der Donau-Konvention (damals Österreich, Bulgarien, Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien, die Staaten der ehemaligen UdSSR und das frühere Jugoslawien).

2. Im März und September 1993 fanden in Brüssel Vorgespräche mit den Drittländern statt, in denen die Möglichkeit geprüft werden sollte, ein einziges mehrseitiges Übereinkommen zu schließen. Bei den Gesprächen stellte sich heraus, daß es angesichts des politischen und wirtschaftlichen Wandels, der sich in der Donau-Region vollzog, vor allem aber aufgrund des militärischen Konflikts, der in dem ehemaligen Jugoslawien ausgebrochen war, schwierig sein würde, rasch zu einem umfassenden mehrseitigen Übereinkommen mit allen Donaustaaten, der Tschechischen Republik und Polen zu gelangen. Nach inoffiziellen Gesprächen mit einigen mitteleuropäischen Ländern (Tschechische Republik, Ungarn, Polen, Slowakei) hat der Rat im April 1994 die Kommission in ihrer Absicht unterstützt, den Verhandlungen mit diesen vier Ländern besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Ein Abkommen mit diesen Ländern wurde als erster möglicher Schritt betrachtet, der als Grundlage für weitere Verhandlungen mit anderen Donau-Staaten zu einem späteren Zeitpunkt dienen könnte.

3. Mit diesen vier Ländern wurden in Brüssel insgesamt drei Verhandlungsgespräche geführt, und zwar am 10. März 1995, 20. Oktober 1995 und 28. März 1996. Außerdem trat zur Ausarbeitung eines Entwurfs im Mai 1995 in Prag und im Januar 1996 in Bratislava ein informeller Ausschuß zusammen. Entsprechend der Vereinbarung über ein Verhandlungsverfahren, der der Rat am 7. Dezember 1992 zugestimmt hatte, nahmen die Mitgliedstaaten an allen Verhandlungen als Beobachter teil. Die Kommission hat den Rat in allen Verhandlungsphasen vollständig auf dem laufenden gehalten. Vor jeder Verhandlungssitzung wurden mit den Mitgliedstaaten Gespräche im Rat geführt. Die Kommission hat dem für die Zwecke dieser Verhandlungen eingesetzten Sonderausschuß auf allen Stufen der Entwicklung eine Kopie der Abkommensentwürfe übersandt und mit einigen der betroffenen Mitgliedstaaten informelle, bilaterale Gespräche geführt.

4. Obgleich Ungarn wegen der in seinen Augen unausgewogenen Regelungen für die Schifffahrt auf der Donau und auf dem Rhein (die Donauschifferpatente und technischen Schiffsatteste werden z.B. auf dem Rhein nicht anerkannt) Vorbehalte angemeldet hatte, wurde in der letzten Verhandlungssitzung mit den vier mitteleuropäischen Ländern am 26. März 1996 eine vereinbarte Niederschrift unterzeichnet, durch welche die Verhandlungen bis auf wenige unbedeutende Punkte abgeschlossen wurden.

5. Nachdem diese Punkte geklärt waren, wurde für den 12. Juni 1996 in Brüssel eine Sitzung zur Paraphierung des Entwurfs anberaumt. Zuvor war der Wortlaut dem Rat zugeleitet und der Vorsitzende des Sonderausschusses des Rates zur Teilnahme eingeladen worden. Polen war es jedoch nicht gelungen, seine internen Verfahren bis zum 12. Juni

abzuschließen, und Ungarn teilte der Kommission unter Wiederholung seiner oben angeführten Einwände mit, daß es in diesen Punkten noch nicht zufriedengestellt sei und daher weitere Verhandlungen wünsche. So wurden alle Hinweise auf Ungarn in dem Text gestrichen und eine zweite Paraphierungssitzung - dieses Mal mit der Gemeinschaft und den übrigen drei Delegationen - für den 5. August in Prag einberufen. Der Rat wurde unverzüglich über diese Entwicklungen informiert und der Vorsitzende des Sonderausschusses des Rates zu der Sitzung eingeladen.

6. In Prag wurde der Entwurf des geplanten Abkommens zwischen der Gemeinschaft, der Tschechischen Republik, Polen und der Slowakei von den Delegationsleitern dieser Länder ordnungsgemäß paraphiert, ebenso die drei Erklärungen, die dem Abkommen beigelegt werden sollten. Wiederum wurde eine vereinbarte Niederschrift darüber unterzeichnet, daß die Verhandlungen nun abgeschlossen seien und der Wortlaut den betreffenden Regierungen sowie dem Rat der Europäischen Union zur Genehmigung und Unterzeichnung unterbreitet werden solle.

B. Kohärenz mit der übrigen Gemeinschaftspolitik

7. Die Förderung des Binnenschiffsgüterverkehrs, bei dem es sich um einem billigen, sicheren und sehr umweltfreundlichen Verkehrsträger handelt, ist zentraler Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik der Gemeinschaft. Der gemeinsame Binnenschiffsverkehrsmarkt ist mit Hilfe der nachstehend aufgeführten Rechtsvorschriften verwirklicht worden:

Richtlinie 76/135/EWG des Rates vom 20. Januar 1976 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe.

82/714/EWG Richtlinie des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe.

Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 des Rates vom 17. Oktober 1985 zur Festlegung der Bedingungen für die Inanspruchnahme der Regelung, die aufgrund der revidierten Rheinschiffsahrtsakte den Schiffen der Rheinschiffahrt vorbehalten ist.

Richtlinie 87/540/EWG des Rates vom 9. November 1987 über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf.

Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansäßig sind.

Verordnung (EG) Nr. 1356/96 des Rates vom 8. Juli 1996 über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten.

Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft.

Die Dienststellen der Kommission überarbeiten derzeit die Richtlinie 82/714, mit der die technischen Anforderungen an Binnenschiffe an die neuesten auf dem Rhein geltenden Normen angepaßt werden, um eine stärkere Harmonisierung des EG-Binnenschiffahrtsmarktes zu erreichen. Ferner bereiten die Dienststellen der Kommission derzeit einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Annäherung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Gefahrgutbeförderung auf Binnenwasserstraßen vor.

8. Die Binnenwasserstraßenpolitik der Gemeinschaft umfaßt auch die Verkehrsbeziehungen zu Drittstaaten. Der Zusammenbruch des ehemaligen kommunistischen Blocks in Mittel- und Osteuropa und die hierauf folgende starke Zunahme des Ost-Westhandels hat die Schaffung eines effizienten gesamteuropäischen Binnenwasserstraßensystems erforderlich gemacht. Insbesondere seit der Eröffnung des Rhein-Main-Donaukanals 1992 kann der Binnenschiffsverkehr eine bedeutende Rolle bei der Entlastung der überforderten Verkehrsnetze zwischen Ost und West spielen. Obwohl der gemeinschaftliche Binnenmarkt vollendet wurde, wird der Binnenschiffsverkehr zwischen der Gemeinschaft und den mittel- und osteuropäischen Ländern derzeit durch zahlreiche bilaterale Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und diesen Ländern geregelt. Mehr als 20 solcher bilateraler Abkommen mit unterschiedlichen Bedingungen und Bestimmungen sind in Kraft. So enthalten beispielsweise bestimmte bilaterale Abkommen Bestimmungen über gleiche Ladungsanteile und feste Tarife, wohingegen andere liberaler gestaltet sind. In vielen Fällen bestehen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern in Mitteleuropa keine Abkommen zur Regelung des bilateralen Verkehrs. Folglich gibt es derzeit keine kohärente und transparente Gesamtregelung für den Binnenschiffsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und den Ländern Mittel- und Osteuropas. Hierdurch wird die Entwicklung des internationalen Binnenschiffsverkehrs gebremst.

9. Was die Kohärenz des vorgeschlagenen Abkommens mit anderen Gemeinschaftspolitiken angeht, so wäre es äußerst wichtig, die Maßnahme in den politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmen der Europa-Abkommen einzufügen, mit denen eine Assoziation zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und jeder der drei Vertragsparteien dieses Abkommens gegründet wurde. Eines der Hauptziele der Europa-Abkommen besteht darin, auf der Grundlage des Besitzstandes der Gemeinschaft einen freien Handelsraum zwischen der Gemeinschaft und den assoziierten Ländern sowie die Grundlage für deren Integration in die Gemeinschaft zu schaffen. Das vorgeschlagene Abkommen ist Bestandteil dieses Prozesses und erfüllt eine Verpflichtung, die in jedem Europa-Abkommen enthalten ist (Artikel 57 Absatz 3 der Europa-Abkommen mit der Tschechischen Republik und der Slowakei; Artikel 56 Absatz 3 des Europa-Abkommens mit Polen) und wie folgt lautet:

"Um abgestimmt auf die kommerziellen Bedürfnisse der Vertragsparteien eine koordinierte Entwicklung und schrittweise Liberalisierung des Verkehrs zwischen ihnen zu gewährleisten, werden die Bedingungen für den gegenseitigen Marktzugang im Luft- und Landverkehr Gegenstand gesonderter

Verkehrsabkommen sein, die nach Inkrafttreten dieses Abkommen zwischen den Vertragsparteien auszuhandeln sind."

10. Der breite Anwendungsbereich der Europa-Abkommen, der eine abgestimmte Grundlage für die Behandlung von Fragen im Zusammenhang mit Zollverfahren, Freizügigkeit von Arbeitnehmern, laufende Zahlungen im Rahmen des Kapitalverkehrs und Wettbewerbsbedingungen schafft, ermöglicht es, das vorgeschlagene Abkommen einfacher als die schon bestehenden bilateralen Abkommen über den Binnenschiffsverkehr zu gestalten.

11. Was die Zukunft und das der Kommission erteilte Mandat zur Aushandlung eines Abkommens mit anderen Ländern angeht - außer der Tschechischen Republik, Polen und der Slowakei -, die über Binnenwasserstraßen mit der Gemeinschaft verbunden sind (d.h. die übrigen Donau-Anrainerstaaten), so muß diese Frage von den Mitgliedstaaten und den übrigen betroffenen Ländern weiter überdacht und geprüft werden. Im Lichte weiterer Prüfung und Erörterung muß entschieden werden, ob es besser wäre, eine Zwei-Stufen-Strategie zu verfolgen, bei der zunächst die assoziierten Donau-Anrainerstaaten (Bulgarien, Ungarn, Rumänien) berücksichtigt würden. Das vorliegende Abkommen wird als Muster und Grundlage für weitere Verhandlungen mit den übrigen Donau-Anrainerstaaten dienen.

C. INHALT DES VORGESCHLAGENEN ABKOMMENS

Artikel 1

12. Keine Bemerkungen.

Artikel 2

13. Dieser Artikel beruht auf den Bestimmungen bestehender bilateralen Abkommen.

Artikel 3

14. Dieser Artikel bedarf keiner weiteren Erläuterung. Er wurde gemäß einer spezifischen Anforderung der Verhandlungsleitlinien aufgenommen, die dem Verhandlungsmandat der Kommission zugrunde lagen.

Artikel 4

15. Dieser Artikel beruht ebenfalls auf Bestimmungen bestehender bilateralen Abkommen.

Artikel 5

16. Immer häufiger mieten Betreiber, die in den mitteleuropäischen Ländern ansässig sind, Schiffe von Gemeinschaftsreedereien oder umgekehrt. In solchen Fällen ist das Herkunftsland des Betreibers und nicht des Schiffes ausschlaggebend. Ansonsten könnten mitteleuropäische Betreiber Gemeinschaftsschiffe mieten und damit eine unbegrenzte Zahl von Kabotagefahrten innerhalb der Gemeinschaft durchführen. Dieser Artikel ist ebenfalls im Hinblick auf die in Artikel 10 des Abkommens vorgesehene Übergangsregelung erforderlich, die bis zum Jahr 2000 eine Ladungsaufteilung für den Verkehr zwischen Deutschland und den anderen Vertragsparteien vorsieht.
17. Dieser Grundsatz wird schon in der Verordnung des Rates (EWG) Nr. 2919/85 eingeführt, in der die Bedingungen für den Zugang zu Vereinbarungen im Rahmen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte festgelegt werden. Diese Verordnung eröffnet Schiffen aller Mitgliedstaaten der Gemeinschaft den Zugang zur Rheinschiffahrt unter der Voraussetzung, daß der Eigentümer des Schiffes seinen Sitz in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft hat. Der gleiche Grundsatz wird in der Verordnung des Rates (EG) Nr. 1356/96 bekräftigt (s. Absatz 7 dieser Begründung). Artikel 5 des vorgeschlagenen Abkommens stellt sicher, daß ein Schiff nicht als Schiff der Gemeinschaft betrachtet wird, solange der Eigentümer keine wirkliche Bindung an einen Mitgliedstaat hat, und entspricht daher der in den betreffenden Mitgliedstaaten geläufigen Praxis.

Artikel 6

18. Dieser Artikel schafft zusammen mit Artikel 9 einen freien Markt im Binnenschiffsverkehr zwischen der Gemeinschaft und jeder der drei anderen Vertragsparteien. Bestimmte Verkehrsarten bedürfen allerdings einer Genehmigung durch die betreffenden zuständigen Behörden.

Artikel 7

19. Keine Bemerkungen.

Artikel 8

20. Dieser Artikel untersagt die Kabotage von Schiffen anderer Vertragsparteien im Gebiet der Gemeinschaft und von Schiffen der Gemeinschaft im Gebiet der anderen Vertragsparteien. Allerdings enthält Absatz 1 eine Bestimmung für tschechische Schiffe, die in dem bestehenden bilateralen Abkommen zwischen der Tschechischen Republik und Deutschland enthalten ist. In Übereinstimmung mit den Verhandlungsleitlinien zum Verhandlungsmandat dürfen gemäß Absatz 2 Schiffe der anderen Vertragsparteien eine einzige Kabotagefahrt jedoch nur zwischen zwei Mitgliedstaaten auf der direkten Rückfahrt und selbstverständlich nicht auf dem Rhein durchführen. Es sollte darauf hingewiesen werden, daß im Rahmen des bestehenden bilateralen deutsch-polnischen Abkommens polnische Schiffe schon jetzt solche Fahrten durchführen dürfen, wenn sie im Gebiet Deutschlands entladen.

21. Schiffe der Gemeinschaft erhalten im Gebiet der anderen Vertragsparteien die gleichen Kabotagerechte.

Artikel 9

22. Keine Bemerkungen.

Artikel 10

23. Mit diesem Artikel soll eine Übergangsmarkordnung geschaffen werden, mit deren Hilfe einige Bestimmungen der bestehenden bilateralen Abkommen zwischen Deutschland und den anderen Vertragsparteien, insbesondere hinsichtlich der Ladungsaufteilung und der Tarife, bis zum Jahr 2000 gelten. Dies ist erforderlich, um den deutschen Reedereien, die derzeit unter schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen arbeiten, mehr Zeit zu lassen, sich an den freien Markt im grenzüberschreitenden Verkehr anzupassen. Die bestehenden Vereinbarungen über die Ladungsaufteilung und die festen Tarife können daher bis zum Jahr 2000 in Kraft bleiben. Die in Absatz 2 enthaltene Ausnahmeregelung für tschechische Schiffe beruht auf einer Bestimmung des bestehenden bilateralen deutsch-tschechischen Abkommens.
24. Eine Veränderung gegenüber der jetzigen Situation besteht darin, daß nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens alle Unternehmen am Verkehr zwischen deutschen Häfen und den Häfen der Vertragsparteien teilnehmen können. Dies entspricht den innergemeinschaftlichen Rechtsvorschriften, denenzufolge Binnenschiffahrtsunternehmen sowohl innerhalb eines Mitgliedstaates als auch zwischen den Mitgliedstaaten tätig sein können: In der Verordnung des Rates (EWG) Nr. 3921/91 wurden Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats zugelassen, in dem sie nicht ansäßig sind. Gemäß der Verordnung des Rates (EWG) Nr. 1356/96 wird für alle Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft die Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten gewährleistet.

Artikel 11

25. Damit der im Rahmen dieses Abkommens eingesetzte Gemischte Ausschuß die Marktentwicklung verfolgen und Vorschläge für eine Verbesserung der Anwendung und der Verwaltung dieses Abkommens unterbreiten kann, müssen die Schiffsführer beim Überqueren der Aussengrenze der Gemeinschaft das in Anhang 2 aufgeführte Dokument mit statistischen Angaben vorlegen. Durch dieses Dokument werden auch die Kontrollverfahren der zuständigen Behörden erleichtert, die sicherstellen müssen, daß die Vorschriften des Abkommens erfüllt werden. Nähere Angaben hierzu befinden sich unter der Überschrift "Anhang 2".

Artikel 12

26. Gemäß den bestehenden bilateralen Abkommen unterliegen Schiffe, Besatzungen, Fahrgäste und Frachten den Rechtsvorschriften, die auf den befahrenen

Wasserstraßen in Kraft sind. Artikel 12 greift diese Bestimmungen mit Ausnahme der Schiffsatteste und der Schifferpatente auf, für die einschlägige EG-Rechtsvorschriften bestehen. Für die beiden letztgenannten Dokumente gelten die von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt festgelegten Anforderungen für die Rheinschifffahrt, die sich von den für die übrigen Binnenwasserstraßen geltenden Bestimmungen unterscheiden. Insofern läßt Artikel 12 weiterhin die Anwendung der für die Rheinschifffahrt geltenden Bestimmungen zu. Für alle anderen Binnenwasserstraßen gelten die einschlägigen Rechtsvorschriften der EG. Ferner sollte darauf hingewiesen werden, daß die übrigen Vertragsparteien aufgrund der von ihnen mit der Gemeinschaft und deren Mitgliedstaaten geschlossenen Assoziationsabkommen ohnehin verpflichtet sind, ihre Rechtsvorschriften an die der Gemeinschaft anzupassen.

27. Absatz 2 betrifft die Anforderungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR), den einzig verbindlichen Rechtsvorschriften für die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, bei denen die strengsten Sicherheitsnormen zugrundegelegt werden.

Artikel 13

28. Dieser Artikel beruht auf einer Standardklausel der bestehenden bilateralen Abkommen. Er bedarf keiner weiteren Erläuterung.

Artikel 14

29. Auch dieser Artikel beruht auf gemeinsamen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen und bedarf daher keiner weiteren Erörterung. Er dient dazu, die Frage der Verantwortlichkeit und Zuständigkeit im Falle eines Unfalls zu klären.

Artikel 15

30. Nach dem Vorbild bestehender bilateraler Abkommen und internationaler Verkehrsabkommen in anderen Bereichen wird ein Gemischter Ausschuß zur Überwachung der Anwendung des Abkommens eingesetzt. In Absatz 1 wird durch den Verweis auf "Sachverständige" die Teilnahme von Sachverständigen der Mitgliedstaaten an den Arbeiten des Ausschusses sichergestellt. Absatz 3 greift die in bestehenden bilateralen Abkommen bestehenden Bestimmungen auf.

Artikel 16

31. Dieser Artikel beruht auf einer Standardklausel bilateraler Abkommen.

Artikel 17

32. In diesem Artikel wird ein Streitbeilegungsverfahren festgelegt, das dem in den Assoziationsabkommen enthaltenen Ansatz entspricht.

Artikel 18

33. Dieser Artikel beruht auf einer Standardklausel der bilateralen Abkommen.
34. Der Inhalt von **Kapitel XII** über institutionelle, allgemeine und abschließende Bestimmungen entspricht der für internationale Abkommen geläufigen Praxis.

Artikel 19

35. Keine Bemerkungen.

Artikel 20

36. Keine Bemerkungen.

Artikel 21

37. Keine Bemerkungen.

Artikel 22

38. Keine Bemerkungen.

Artikel 23

39. Die Aufnahme dieses Artikels wurde von den anderen Verhandlungsparteien im Sinne der Klarheit ausdrücklich verlangt.

Artikel 24

40. Absatz 2 gewährleistet, daß eine verspätete Ratifizierung des Abkommens durch eine der anderen Vertragsparteien nicht ein späteres Inkrafttreten des Abkommens zur Folge hat.

Anhang 1

41. Keine Bemerkungen.

Anhang 2

42. Das vorgeschlagene Dokument würde es den zuständigen Behörden ermöglichen, die Anzahl der Fahrten zwischen der Gemeinschaft und den anderen Vertragsparteien, die Zahl der aufeinanderfolgenden Kabotagefahrten sowie die Art der beförderten Ladungen zu überwachen.

Protokoll 1

43. Hinsichtlich des dritten Absatzes des Protokolls sollte - wie in Absatz 8 dieser Begründung erwähnt - darauf hingewiesen werden, daß die Dienststellen der Kommission derzeit mit der Vorbereitung eines Vorschlags für eine Richtlinie befaßt sind, mit der die Anforderungen der Richtlinie 82/714EWG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe verschärft und an die neuesten, auf dem Rhein geltenden, strengeren Anforderungen angepaßt werden sollen.

Protokoll 2

44. Keine Bemerkungen.

Erklärungen

45. Die dem Text beigefügten Erklärungen sind selbstverständlich nicht rechtsverbindlich und kein Bestandteil des Abkommens. Es handelt sich hierbei um politische Absichtsbekundungen, die dem Abkommen anlässlich seiner Unterzeichnung beigefügt werden. Polen hat den Wunsch geäußert, eine ähnliche Erklärung über die Zusammenarbeit mit der Gemeinschaft im Infrastrukturbereich abzugeben, bislang hierfür jedoch noch keinen Vorschlag unterbreitet.

D. SCHLUSSEFOLGERUNG

46. Die Kommission ist der Ansicht, daß der Entwurf für ein Abkommen von der Gemeinschaft akzeptiert werden kann. Folglich schlägt sie dem Rat vor,
- (i) die Verhandlungsergebnisse zu billigen;
 - (ii) zu beschließen, das Abkommen zu unterzeichnen und
 - (iii) die zu seinem Abschluß nötigen Verfahren einzuleiten.

Zu diesem Zweck legt sie hiermit den Entwurf für einen Beschluß des Rates über den Abschluß eines Abkommens zur Festlegung von Bedingungen für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft einerseits und der Tschechischen Republik, der Republik Polen und der Slowakischen Republik andererseits vor.

Vorschlag für einen Beschluß des Rates

VOM.....

**über den Abschluß eines Abkommens zur Festlegung von Bedingungen für den
Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen der Europäischen
Gemeinschaft einerseits und der Tschechischen Republik, der Republik Polen und
der Slowakischen Republik andererseits**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf
Artikel 75 in Verbindung mit Artikel 228 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Unterabsatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

in der Erwägung, daß das Abkommen zur Festlegung von Bedingungen für den
Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft
einerseits und der Tschechischen Republik, der Republik Polen und der Slowakischen
Republik andererseits genehmigt werden sollte,

BESCHLIESST:

Artikel 1

Das Abkommen zur Festlegung von Bedingungen für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft einerseits und der Tschechischen Republik, der Republik Polen und der Slowakischen Republik andererseits sowie die beigefügten Protokolle und Erklärungen werden hiermit im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt.

Der Wortlaut des Abkommens mit den ihm beigefügten Protokollen sind diesem Beschluß beigefügt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates nimmt die in Artikel 24 des Abkommens vorgesehene Hinterlegung der Urkunde im Namen der Gemeinschaft vor.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rates

Der Präsident

ABKOMMEN

zur Festlegung von Bedingungen für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Tschechischen Republik, der Republik Polen und der Slowakischen Republik

DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT, nachstehend "die Gemeinschaft" genannt,
DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK,
DIE REPUBLIK POLEN, nachstehend "Polen" genannt, und
DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK, nachstehend "Slowakei" genannt,

IN DER ERWÄGUNG, daß zwischen der Gemeinschaft und der Tschechischen Republik, Polen und der Slowakei traditionelle Bande bestehen,

IN DER ERKENNTNIS, daß die Gemeinschaft und die Tschechische Republik, Polen und die Slowakei diese Bande stärken und enge und dauerhafte Beziehungen in gegenseitigem Interesse aufnehmen möchten, was eine Beteiligung dieser Länder am europäischen Integrationsprozeß erleichtern und somit zu einer Vertiefung und Erweiterung der schon in der Vergangenheit, insbesondere durch die Europa-Abkommen aufgenommenen Beziehungen beitragen würde, mit denen Assoziationen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und den vorgenannten Ländern gegründet wurden,

EINGEDENK des von der Tschechischen Republik, Polen und der Slowakei angestrebten Zieles eines Beitritts zur Gemeinschaft und der Tatsache, daß das vorliegende Abkommen in Übereinstimmung mit der vom Europäischen Rat in Essen festgelegten Strategie zur Vorbereitung dieses Beitritts ein Schritt zur Erreichung dieses Zieles ist,

IN DEM GLAUBEN, daß die Erreichung dieser Ziele durch die Entwicklung der Volkswirtschaften der Vertragsparteien sowie den Abbau der zwischen ihnen bestehenden Hemmnisse erleichtert wird,

IN DEM GLAUBEN, daß harmonisierte Vorschriften für den Binnenschiffsverkehr zwischen der Gemeinschaft, der Tschechischen Republik, Polen und der Slowakei den Handel zwischen den Vertragsparteien und die Entwicklung ihrer Volkswirtschaften erleichtern wird,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der unterschiedlichen Formen der Zusammenarbeit, die in den Europa-Abkommen zur Gründung von Assoziationen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Tschechischen Republik, Polen und der Slowakei vorgesehen ist,

IN DEM WUNSCH, den Binnenschiffsverkehr als besonders sicheren Verkehrsträger mit einer geringen Umweltbelastung weiter zu entwickeln und seine Rolle im kombinierten Verkehr weiter zu fördern,

EINGEDENK des immer noch bestehenden unterschiedlichen wirtschaftlichen Entwicklungsstandes der Vertragsparteien,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG bestimmter nachteiliger wirtschaftlicher und sozialer Bedingungen, die derzeit im Binnenschiffsverkehr herrschen,

IN DER ERKENNTNIS, daß die Integration der Binnenschiffahrtsmärkte der Vertragsparteien hinsichtlich des geographischen und sonstigen Geltungsbereichs schrittweise vollzogen werden sollte -

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

KAPITEL I - BEGRIFFSBESTIMMUNG

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens sind:

- a) die "Vertragsparteien" die nachstehend aufgeführten Unterzeichner:
Die Gemeinschaft,
die Tschechische Republik,
Polen,
die Slowakei,
die sich den Bestimmungen dieses Abkommens unterwerfen und für die dieses Abkommen gilt;
- b)
 - i. "Schiffe der Gemeinschaft": die Binnenschiffe, die berechtigt sind, unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft zu fahren, an Bord eine Urkunde über die Zugehörigkeit zur Flotte eines Mitgliedstaates mit sich führen und von einer in einem Mitgliedstaat ansässigen natürlichen oder juristischen Person, die in diesem Mitgliedstaat zum internationalen Binnenschiffsgüter- oder -personenverkehr zugelassen ist, gemäß den dort geltenden Rechtsvorschriften betrieben werden;
 - ii. "Schiffe der Vertragsparteien": die Binnenschiffe, die berechtigt sind, unter der Flagge der Tschechischen Republik, Polens oder der Slowakei zu fahren, an Bord eine Urkunde über die Zugehörigkeit zur Flotte einer dieser Vertragsparteien mit sich führen und von einer im Eintragsstaat ansässigen natürlichen oder juristischen Person, die in diesem Staat zum internationalen Binnenschiffsgüter- oder -personenverkehr zugelassen ist, gemäß den dort geltenden Rechtsvorschriften betrieben werden;
- c) "Häfen": die See- und Binnenhäfen, Hafeneinrichtungen und Umschlagstellen, die dem Binnenschiffsgüter- oder -personenverkehr als Lade- und Löschstellen dienen;
- d) "Zuständige Behörden": die von den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und den anderen Vertragsparteien zur Erfüllung der in Anhang 1 aufgeführten Aufgaben bezeichneten Behörden;
- e) "Wechselverkehr": Verkehr zwischen einem Hafen im Gebiet der Gemeinschaft und einem Hafen im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei mit Schiffen dieser beiden Vertragsparteien;

- f) "Transitverkehr": Verkehr, bei dem
- i) Schiffe gemäß Buchstabe b) Absatz i. durch das Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei fahren;
 - ii) Schiffe gemäß Buchstabe b) Absatz ii. durch das Gebiet der Gemeinschaft fahren;
- wobei weder Güter noch Personen aufgenommen oder abgesetzt werden;
- g) "Drittverkehr": Verkehr zwischen einem Hafen im Gebiet der Gemeinschaft und einem Hafen im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei mit Schiffen einer dritten Vertragspartei;
- h) "Verkehr mit einer Nichtvertragspartei": Verkehr zwischen einem Hafen im Gebiet der Gemeinschaft und einem Hafen im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei mit anderen als den in Artikel 1 Buchstabe b beschriebenen Schiffen;
- i) "Drittlandverkehr": Verkehr, bei dem mit Schiffen einer anderen Vertragspartei zwischen einem Hafen im Gebiet der Gemeinschaft und einem Hafen in einem Land, das keine Vertragspartei ist, und Verkehr mit Schiffen der Gemeinschaft zwischen einem Hafen im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei und einem Hafen in einem Land, das nicht Vertragspartei ist;
- j) "Kabotage": Verkehr, bei dem Güter oder Personen zwischen zwei Häfen im Gebiet einer Vertragspartei mit Schiffen einer anderen Vertragspartei befördert werden;
- k) "Beförderung": Fahrt eines Schiffes auf einer öffentlichen Binnenwasserstraße zur kommerziellen Beförderung von Gütern oder Personen.

KAPITEL II - ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Artikel 2

1. Schiffen der Vertragsparteien ist der Zugang zu Wasserstraßen, Häfen und sonstigen amtlich zugelassenen Liegestellen für Beförderungen innerhalb des Geltungsbereichs dieses Abkommens in nichtdiskriminierender Weise zu gewähren.
2. Die Bestimmungen von Absatz 1 gelten auch für die Beförderung von schwimmenden Geräten und Schwimmkörpern sowie das Überführen von Schiffsneubauten.

Artikel 3

Die Rechte und Verpflichtungen aus der Donau-Konvention von 1948 und der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

Artikel 4

Keine Vertragspartei darf die Schiffe der anderen Vertragsparteien, die innerhalb des Geltungsbereichs dieses Abkommens Beförderungen durchführen, weniger günstig als ihre eigenen Schiffe behandeln. Dies gilt insbesondere für:

- die Erhebung von Hafen- und sonstigen Infrastrukturgebühren;
- die Benutzung von Häfen, Schleusen und sonstigen Wasserstrassenanlagen;
- die Versorgung mit Treibstoff und die übrige Schiffsbevorratung;
- die Behandlung durch die Zollbehörden einschließlich der zollrechtlichen Behandlung von Treibstoffen und Schiffsvorräten.

Artikel 5

Sind Eigner und Betreiber eines Schiffes gemäß Artikel 1 Buchstabe b unterschiedliche natürliche oder juristische Personen und nicht in der gleichen Vertragspartei ansässig, ist das Schiff im Sinne dieses Abkommens als ein Schiff der Vertragspartei zu betrachten, in der der Betreiber ansässig ist. Die an Bord mitzuführenden Unterlagen gemäß Artikel 1 Buchstabe b müssen diesem Grundsatz entsprechend ausgestellt werden.

KAPITEL III - MARKTZUGANG

Artikel 6

1. Schiffen der Vertragsparteien muß die Teilnahme am Wechselverkehr auf nichtdiskriminierender Basis gewährt werden.
2. Der nicht in den Anwendungsbereich des Artikels 10 fallende Drittverkehr ist nur dann zulässig, wenn die zuständigen Behörden des Staates, in dem Güter oder Personen aufgenommen werden, hierzu eine Genehmigung erteilen.
3. Der Verkehr mit einer Nichtvertragspartei ist nur dann zulässig, wenn die zuständigen Behörden des Staates, in dem Güter oder Personen aufgenommen werden, und die zuständigen Behörden des Staates, in dem Güter und Personen abgesetzt werden, hierzu eine Genehmigung erteilen.
4. Drittlandverkehr ist nur dann zulässig, wenn die zuständigen Behörden der Vertragspartei, bei der Güter oder Personen aufgenommen oder abgesetzt werden, hierzu eine Genehmigung erteilen.
5. Die in diesem Artikel erwähnten Genehmigungen sind von den zuständigen Behörden gebührenfrei zu erteilen.

Artikel 7

Schiffen der Vertragsparteien wird das Recht auf freie Durchfahrt gewährt.

Artikel 8

1. Schiffe gemäß Artikel 1 Buchstabe b) ii. dürfen im Gebiet der Gemeinschaft keine Kabotage durchführen. Ausgenommen hiervon sind Fälle, in denen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, in denen Güter oder Personen aufgenommen oder abgesetzt werden, hierzu eine Genehmigung erteilt haben.

Das derzeitige Recht tschechischer Schiffe, Kabotage zwischen zwei an der Elbe gelegenen Häfen durchzuführen, wenn der Pegelstand des Flusses an der in Usti nad Labem gelegenen Meßstelle unter 2,0 Meter fällt, bleibt hiervon unberührt.

2. In Abweichung von Absatz 1 dürfen Schiffe gemäß Artikel 1 Buchstabe b) Ziffer ii als Teil einer Wechselverkehrsfahrt eine einzige Kabotagefahrt zwischen zwei Gemeinschaftshäfen auf der direkten Rückfahrt nach der Entladung in einem Gemeinschaftshafen durchführen. Werden solche Kabotagefahrten zwischen zwei Häfen eines Staates durchgeführt, müssen sie von den zuständigen Behörden dieses Staates genehmigt werden.

3. Schiffe gemäß Artikel 1 Buchstabe b Ziffer i dürfen keine Kabotagefahrten im Hoheitsgebiet einer der anderen Vertragsparteien durchführen. Ausgenommen hiervon sind Fälle, in denen die zuständigen Behörden der betroffenen Vertragspartei hierzu eine Genehmigung erteilen.
4. In Abweichung von Absatz 3 dürfen die in Artikel 1 Buchstabe b Ziffer i genannten Schiffe eine einzige Kabotagefahrt zwischen zwei Häfen im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei als Teil einer Wechselverkehrsfahrt auf der direkten Rückfahrt nach dem Entladen in einem Hafen dieser Vertragspartei durchführen.
5. Schiffe, die Fahrten gemäß Absatz 2 und 4 durchführen, müssen Unterlagen mit sich führen, die es den zuständigen Behörden erlauben, die Art der Rückfahrt zu überprüfen.

KAPITEL IV - MARKTORDNUNG

Artikel 9

Der Binnenschiffsverkehr gemäß Artikel 6 muß in Übereinstimmung mit den Grundsätzen eines freien Marktes durchgeführt werden und darf keinen obligatorischen Tarifen, Quoten oder sonstigen restriktiven Bestimmungen unterliegen.

Artikel 10

1. In Abweichung von Artikel 6 Absatz 1 und Artikel 9 gilt eine Übergangsmarktordnung für die Beförderung von Gütern oder Personen im Wechselverkehr zwischen Häfen der Gemeinschaft im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und Häfen im Gebiet der übrigen Vertragsparteien.
2. Im Wechselverkehr gemäß Absatz 1 müssen auf Schiffe der Gemeinschaft und der betreffenden anderen Vertragspartei jeweils gleiche Marktanteile entfallen. Diese Bestimmung gilt nicht für den Wechselverkehr zwischen Häfen der Gemeinschaft im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und Häfen im Hoheitsgebiet der Tschechischen Republik, wenn der Pegelstand der Elbe an der in Usti nad Labem gelegenen Meßstelle unter 2,0 Meter fällt. Ferner gilt sie nicht für den Wechselverkehr zwischen tschechischen Häfen und dem Seehafen von Hamburg. Vorbehaltlich einer Genehmigung durch den Gemischten Ausschuß darf auf tschechische Schiffe im Wechselverkehr zwischen tschechischen Häfen und anderen Seehäfen der Bundesrepublik Deutschland ein größerer Marktanteil entfallen.
3. Für den Wechselverkehr gemäß Absatz 1 gelten obligatorische Tarife, die vom Gemischten Ausschuß festzulegen sind. Die für diesen Verkehr zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens geltenden obligatorischen Tarife, sind vom Gemischten Ausschuß bei der Festlegung der obligatorischen Tarife zugrunde zu legen.
4. Drittverkehr zwischen Gemeinschaftshäfen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und Häfen im Gebiet der anderen Vertragsparteien ist nur in den Fällen zulässig, in denen sowohl die zuständigen Behörden des Staates, in dem die Güter oder Personen aufgenommen als auch die zuständigen Behörden des Staates, in dem Güter oder Personen abgesetzt werden, eine Genehmigung hierzu erteilt haben.
5. Die Bestimmungen dieses Artikels gelten bis zum 1. Januar 2000.

KAPITEL V - MARKTBEOBACHTUNG**Artikel 11**

1. Mit Ausnahme des Transitverkehrs muß der Schiffsführer für jede Fahrt im Geltungsbereich dieses Abkommens beim Überqueren der Aussengrenze der Gemeinschaft oder einer anderen Vertragspartei den zuständigen Behörden der betroffenen Vertragsparteien ein Dokument mit den in Anhang 2 aufgeführten Angaben vorlegen.
2. Die endgültige Form des in Absatz 1 erwähnten Dokuments ist vom Gemischten Ausschuß festzulegen.
3. Auf der Grundlage der in Absatz 1 erwähnten Dokumente und sonstiger verfügbarer Informationen, stellen die zuständigen Behörden der Vertragsparteien dem Gemischten Ausschuß die zur Erfüllung seiner Aufgaben gemäß Artikel 15 Absatz 2 erforderlichen Angaben zur Verfügung.

KAPITEL VI - TECHNISCHE VORSCHRIFTEN**Artikel 12**

1. Der Verkehr im Geltungsbereich dieses Abkommens unterliegt den einschlägigen Rechtsvorschriften für Schiffe, Besatzungen, Fahrgäste und Frachten, die auf den befahrenen Wasserstraßen in Kraft sind. Für die Schiffsatteste und die Schifferpatente gelten die folgenden Bestimmungen:
 - Für die Rheinschifffahrt werden die zuständigen Behörden unter Berücksichtigung der entsprechenden Unterlagen, die sich auf Schiffe und Besatzungsmitglieder von Schiffen, die nicht der Rheinschifffahrt angehören, Schiffsatteste und Schifferpatente gemäß den einschlägigen Verfahren ausstellen;
 - Für die Schifffahrt auf den anderen Binnenwasserstraßen gelten die Anforderungen der Richtlinie 82/714/EWG des Rates über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und der Richtlinie 96/50/EG des Rates über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft. Die übrigen Vertragsparteien - ausgenommen die Gemeinschaft - treffen die hierfür erforderlichen Maßnahmen und setzen die Europäischen Gemeinschaft hiervon in Kenntnis, indem sie der Europäischen Kommission entsprechende Durchschriften zukommen lassen. Die jeweiligen Atteste und Unterlagen werden von den zuständigen Behörden des Landes, in dessen Register das Schiff eingetragen ist, ausgestellt und von den Vertragsparteien anerkannt.
2. Schiffe dürfen gefährliche Güter nur dann befördern, wenn sie die im ADNÜ-Übereinkommen enthaltenen Anforderungen erfüllen.
3. Die Besatzungsmitglieder, deren mitreisende Ehegatten und Kinder müssen in die an Bord des Schiffes mitgeführte Besatzungsliste eingetragen sein.

KAPITEL VII - BETRIEB VON SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN**Artikel 13**

1. Vorbehaltlich der geltenden Rechtsvorschriften dürfen in der Gemeinschaft ansässige Schiffahrtsunternehmen
 - Schiffahrtagenturen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gründen, um ihren Schiffen und Besatzungen allgemeine logistische und kommerzielle Unterstützung zu bieten;
 - zur weiteren Verbesserung ihrer kommerziellen Leistungsfähigkeit und ihrer Dienste Übereinkünfte über die Zusammenarbeit mit Unternehmen schließen, die im Hoheitsgebiet anderer Vertragsparteien ansässig sind.
2. Vorbehaltlich der geltenden Rechtsvorschriften dürfen Schiffahrtunternehmen, die im Hoheitsgebiet der anderen Vertragsparteien ansässig sind,
 - Schiffahrtagenturen im Gebiet der Gemeinschaft gründen, um ihren Schiffen und Besatzungen allgemeine logistische und kommerzielle Unterstützung zu bieten;
 - zur weiteren Verbesserung ihrer kommerziellen Leistungsfähigkeit und ihrer Dienste Übereinkünfte über die Zusammenarbeit mit Unternehmen schließen, die im Gebiet der Gemeinschaft ansässig sind.

KAPITEL VIII - HILFE BEI UNFÄLLEN**Artikel 14**

1. Im Falle eines Unfalls, einer schweren Krankheit einer Person an Bord, einer Beschädigung des Schiffes oder höherer Gewalt, die eine Weiterfahrt oder Rückkehr zum Herkunftsland unmöglich machen, können die Schiffe an jeder geeigneten Stelle anlegen. In solchen Fällen hat der Schiffsführer oder die für das Schiff verantwortliche Person die betreffenden zuständigen Behörden so schnell wie möglich zu unterrichten.
2. Vorbehaltlich der auf den jeweiligen Wasserstraßen geltenden Rechtsvorschriften leisten die Vertragsparteien bei Unfällen in ihrem Hoheitsgebiet, an denen Schiffe und/oder Personen der anderen Vertragsparteien beteiligt sind, die notwendige Hilfe. Dies gilt auch bei Erkrankungen, die sofortige ärztliche Hilfe erfordern.
3. Bei schweren Unfällen im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, an denen Schiffe und/oder Personen einer anderen Vertragspartei beteiligt sind, unterrichten die Behörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat, unverzüglich die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei. Die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat, trifft die erforderlichen Maßnahmen zur Ermittlung der Unfallursache und unterrichtet die andere Vertragspartei unter Einhaltung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften über die Untersuchungsergebnisse. Ferner übermittelt sie der anderen Vertragspartei alle zur Schadensregulierung erforderlichen Aufzeichnungen und Unterlagen.

KAPITEL IX - GEMISCHTER AUSSCHUSS

Artikel 15

1. Für die Erfüllung und die Überwachung der Anwendung dieses Abkommens wird ein Gemischter Ausschuß eingesetzt. Jede Vertragspartei hat zwei Mitglieder im Gemischten Ausschuß. Die Vertragsparteien können Sachverständige hinzuziehen. Der Ausschuß tritt mindestens zweimal pro Jahr zusammen. Die Vertragsparteien übernehmen in der in Artikel 1 Buchstabe a) aufgeführten Reihenfolge für jeweils ein Jahr den Vorsitz im Ausschuß. Der Gemischte Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.
2. Der Gemischte Ausschuß hat insbesondere die nachstehenden Aufgaben und Pflichten:
 - Aufstellung einer Liste der zuständigen Behörden, die für die in Anhang 1 aufgeführten Aufgaben zuständig sind und gegebenenfalls Änderung dieser Liste 1;
 - Überwachung und Analyse der Tendenzen und Entwicklungen im Binnenschiffsverkehr innerhalb des Anwendungsbereichs dieses Abkommens;
 - Überwachung der Anwendung dieses Abkommens durch die Vertragsparteien sowie Lösung von Fragen, Problemen und Streitigkeiten, die sich aus dessen Anwendung ergeben;
 - Aufsicht über die Durchführung der Übergangsmarktordnung gemäß Artikel 10 durch die zuständigen Behörden und Festsetzung der Tarife gemäß Artikel 10 Absatz 3;
 - Meinungs austausch über die Aufstellung von Vorschriften für den Binnenschiffsverkehr innerhalb des Anwendungsbereichs dieses Abkommens und Ausarbeitung von Vorschlägen zur Anpassung dieser Vorschriften an die Entwicklungen und Veränderungen im Binnenschiffsverkehr.
3. Für die Beschlußfassung im Gemischten Ausschuss ist die Einstimmigkeit der Vertragsparteien erforderlich. Kann diese Einstimmigkeit nicht erzielt werden, treten auf Antrag einer oder mehrerer Vertragsparteien die zuständigen Behörden innerhalb von sechs Wochen zur Konsultation zusammen.

Artikel 16

Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien werden dem Gemischten Ausschuß die zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Unterlagen und Angaben zur Verfügung stellen.

KAPITEL X - VERPFLICHTUNGEN UND ABHILFEMAßNAHMEN**Artikel 17**

1. Die Vertragsparteien treffen alle allgemeinen oder spezifischen Maßnahmen, die zur Erfüllung der ihnen durch dieses Abkommen auferlegten Pflichten erforderlich sind.
2. Ist eine Vertragspartei der Ansicht, daß eine andere Vertragspartei ihre Verpflichtungen aus diesem Abkommen nicht erfüllt hat, kann sie geeignete Maßnahmen ergreifen. Mit Ausnahme von Dringlichkeitsfällen, muß sie jedoch zuvor dem Gemischten Ausschuß alle für eine gründliche Prüfung der Lage erforderlichen Angaben zur Verfügung stellen, so daß für beide Parteien eine annehmbare Lösung gefunden werden kann.

Bei der Wahl der zu treffenden Maßnahmen muß solchen, die die Durchführung des Abkommens am wenigsten beeinträchtigen, der Vorrang gegeben werden. Der Gemischte Ausschuß muß von diesen Maßnahmen unverzüglich in Kenntnis gesetzt werden. Auf Ersuchen einer anderen Vertragspartei finden im Gemischten Ausschuß Konsultationen zu diesen Maßnahmen statt.

KAPITEL XI - SONSTIGE BESTIMMUNGEN**Artikel 18**

Sport- und Freizeitfahrzeuge der Vertragsparteien können die Binnenwasserstraßen im Gebiet der Vertragsparteien unter Beachtung der jeweiligen dort geltenden Rechtsvorschriften benutzen.

KAPITEL XII - INSTITUTIONELLE, ALLGEMEINE UND ABSCHLIESSENDE BESTIMMUNGEN**Artikel 19**

Die Protokolle 1 und 2 und die Anhänge 1 und 2 sind Bestandteil dieses Abkommens.

Artikel 20

Dieses Abkommen gilt für die Gebiete, auf die der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet, und unter den in demselben Vertrag festgelegten Bedingungen sowie für das Hoheitsgebiet der Tschechischen Republik, Polens und der Slowakei.

Artikel 21

1. Dieses Abkommen wird in einer Urschrift in dänischer, deutscher, englischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, niederländischer, portugiesischer, schwedischer und spanischer sowie in polnischer, slowakischer und tschechischer Sprache abgefaßt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

2. Es wird beim Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union hinterlegt, das allen Unterzeichnern beglaubigte Durchschriften zukommen läßt.

Artikel 22

1. Dieses Abkommen wird für einen Zeitraum von 5 Jahren geschlossen. Unbeschadet der Absätze 2 und 3 wird es automatisch für einen weiteren Zeitraum von 5 Jahren verlängert.
2. Die Vertragsparteien können in gegenseitigem Einvernehmen die Bestimmungen dieses Abkommens ändern.
3. Eine Vertragspartei kann durch Notifizierung der anderen Vertragsparteien von diesem Abkommen zurücktreten. Für diese Vertragspartei verliert das Abkommen sechs Monate nach dieser Notifizierung seine Gültigkeit.

Artikel 23

Die Rechte und Verpflichtungen aus Abkommen, die vor dem Inkrafttreten dieses Abkommens zwischen einer oder mehreren Vertragsparteien und einem oder mehreren Ländern geschlossen wurden, werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

Bilaterale Abkommen zwischen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und anderen Vertragsparteien über die Beförderung von Gütern und Personen auf Binnenwasserstraßen werden durch dieses Abkommen ersetzt.

Artikel 24

1. Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Unterzeichner nach ihren eigenen Verfahren. Die Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden werden beim Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union hinterlegt, das alle anderen Unterzeichner hiervon in Kenntnis setzt.

2. Es tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden durch die Gemeinschaft und zwei weitere Unterzeichner in Kraft. Für Staaten, die dieses Abkommen nach diesem Datum ratifizieren, annehmen oder genehmigen tritt das Abkommen am ersten Tag des zweiten Monats nach Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden durch diese Staaten in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten am ... in ... dieses Abkommen unterschrieben.

ANHANG 1

Aufgaben der zuständigen Behörden gemäß Artikel 15 Absatz 2 erster Gedankenstrich

Die vorstehend genannten zuständigen Behörden haben im Sinne dieses Abkommens und entsprechend ihrer Zuständigkeiten die nachstehenden Aufgaben zu erfüllen:

- Ausstellung von Genehmigungen für den Drittverkehr, den Verkehr mit einer Nichtvertragspartei und den Drittlandverkehr gemäß Artikel 6 und Artikel 10 Absatz 4 dieses Abkommens;
- Ausstellung von Genehmigungen für die Kabotage gemäß Artikel 8 Absatz 1, 2 und 3;
- Einholung der Dokumente gemäß Artikel 11 Absatz 1 dieses Abkommens (s. Anhang 2) und Weiterleitung der Informationen gemäß Artikel 11 Absatz 3 an den Gemischten Ausschuß;
- Ausstellung der Schiffsatteste und Schifferpatente gemäß Artikel 12 Absatz 1;
- Treffen der erforderlichen Maßnahmen im Falle eines Unfalls, so daß die Vertragsparteien in der Lage sind, ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 14 dieses Abkommens nachzukommen;
- Sonstige Maßnahmen, die der vorschriftsmäßigen Durchführung dieses Abkommens förderlich sein können.

ANHANG 2

Dokument zur Vorlage bei den zuständigen Behörden beim Überqueren der Aussengrenze der Europäischen Gemeinschaft oder einer anderen Vertragspartei

Im Sinne von Artikel 11 und im Hinblick auf eine wirksame Durchführung dieses Abkommens ist ein Dokument mit den in diesem Anhang aufgeführten Angaben zu verwenden. Der gemäß Artikel 15 eingesetzte Gemischte Ausschuß entscheidet über die endgültige Fassung dieses Dokuments und die darin enthaltenen Angaben. Das Dokument ist in einer gemeinsam vereinbarten Amtssprache der Europäischen Gemeinschaft auszustellen, die im internationalen Binnenschiffsverkehr weitgehend verwendet wird; falls erforderlich, ist es zweisprachig auszustellen, damit die Amtssprache der ausstellenden zuständigen Behörde aufgenommen werden kann.

Dieses Formular ist vorschriftsmäßig auszufüllen und den zuständigen Behörden auf der RÜCKFAHRT beim Überqueren der Außengrenze der Europäischen Gemeinschaft auszuhändigen.

Schiffskennung	
Name	Staatsangehörigkeit/Flagge
Heimathafen (und Region)	

Teil 1 - Hinfahrt

BELADUNG	
ABSCHNITT A - Vom Versender auszufüllen	
Verladeort (Hafen und Land)	
Beförderte Güter (NST-Code)	
Menge in Tonnen	
Bestimmungsort (Hafen und Land)	
Bestätigung/Stempel des Versenders	Datum

Grenzüberquerung - Hinfahrt	
Abschnitt B - von der zuständigen Behörde bei der Grenzüberquerung auszufüllen	
Datum der Grenzüberquerung	
Bestätigung/Stempel	

ENTLADEN	
Abschnitt C - Vom Empfänger der in ABSCHNITT A beschriebenen Güter auszufüllen	
Empfangene Güter	
Bestätigung/Stempel des Empfängers	Datum

Teil 2 - Rückfahrt

KABOTAGE	
ABSCHNITT D - Vom Versender und Empfänger auszufüllen, wenn im Anschluß an das Entladen der Güter gemäß Abschnitt C eine Kabotagefahrt durchgeführt wird.	
Verladeort (Hafen, Region, Land)	
Beförderte Güter (NST-Code)	
Menge	
Bestätigung/Stempel des Versenders	Datum
Empfangene Güter	
Entladeort (Hafen, Region, Land)	
Bestätigung/Stempel des Empfängers	Datum

LADUNG FÜR DIE RÜCKFAHRT	
ABSCHNITT E - Vom Versender der Güter auszufüllen, die auf der RÜCKFAHRT über die Außengrenzen der Europäischen Gemeinschaft befördert werden	
Verladeort (Hafen, Region, Land)	
Beförderte Güter (NST-Code)	
Menge	
Bestimmungsort	
Bestätigung/Stempel des Versenders	Datum

GRENZÜBERQUERUNG - RÜCKFAHRT	
ABSCHNITT F - Von der zuständigen Behörde bei der Grenzüberquerung auf der RÜCKFAHRT auszufüllen.	
Datum der Grenzüberquerung	
Bestätigung/Stempel	

PROTOKOLL 1

betreffend die Anforderungen an Schiffe, die gefährliche Güter befördern und sonstige technische Anforderungen gemäß Artikel 12

Die Vertragsparteien kommen überein, die Bestimmungen dieses Abkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen soweit erforderlich auf den neuesten Stand zu bringen, um eine weitere Erleichterung der Beförderung solcher Güter auf Binnenwasserstraßen zu ermöglichen.

In der Erkenntnis, daß es noch kein gesamteuropäisches Rechtsinstrument zur Regelung der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen gibt und in dem Bewußtsein, das die zu diesem Zweck vom Binnenverkehrsausschuß der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa im Januar 1995 eingesetzte Arbeitsgruppe derzeit ein Europäisches Abkommen für die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen vorbereitet, bekräftigen die Vertragsparteien ihre Absicht, dieses Abkommen an ein solches Rechtsinstrument nach dessen Inkrafttreten anzupassen.

Ferner kommen die Vertragsparteien überein, daß die gemäß Artikel 12 für die Binnenwasserstraßen geltenden technischen Vorschriften im Interesse der Sicherheit und des technischen Fortschritts in regelmäßigen Abständen auf den neuesten Stand gebracht werden müssen. Nach ihrer formellen Annahme durch die Gemeinschaft werden diese aktualisierten Bestimmungen die geltenden Bestimmungen gemäß Artikel 12 Absatz 1 ersetzen.

PROTOKOLL 2**Anforderungen an die Streckenkenntnis auf der Donau**

1. Die Vertragsparteien kommen überein, daß die von diesem Akommen betroffenen Donau-Anrainerstaaten für die Schifffahrt auf bestimmten schwierigen Streckenabschnitten von den Schiffsführern, die sich im Besitz der in Artikel 12 Absatz 1 aufgeführten Schifferpatente befinden, verlangen können, eine bestimmte Mindestzahl von Fahrten auf spezifischen Donauabschnitten unter Aufsicht eines qualifizierten Lotsen durchzuführen, bevor es den Inhabern solcher Schifferpatente gestattet wird, diese Streckenabschnitte alleine zu befahren.

Die betreffenden Streckenabschnitte der Donau und die Mindestzahl der überwachten Fahrten werden von den zuständigen Behörden nach Aussprache im Gemischten Ausschuß festgelegt. In keinem Fall darf die Mindestzahl der erforderlichen Fahrten stromaufwärts und stromabwärts jeweils 8 Fahrten überschreiten.

2. Die in Absatz 1 festgelegten Anforderungen können durch einen Beschluß des Gemischten Ausschusses geändert werden.

ERKLÄRUNG

Gemeinsame Erklärung der Tschechischen Republik, der Europäischen Gemeinschaft und der Slowakei zu einer künftigen Überarbeitung der Donau-Konvention von 1948

Angesichts der Tatsache, daß die Vertragsparteien der Donau-Konvention von 1948 derzeit eine mögliche Überarbeitung dieser Konvention erörtern, kommen die Vertragsparteien überein, daß das Ergebnis einer solchen Überarbeitung durch dieses Abkommen nicht berührt wird.

ERKLÄRUNG

Gemeinsame Erklärung der Tschechischen Republik und der Europäischen Gemeinschaft zur Infrastrukturentwicklung

Die Tschechische Republik und die Europäische Gemeinschaft -
in der Erwägung,

daß die Vertragsparteien in Artikel 82 des Europa-Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen der Gemeinschaft und der Tschechischen Republik aufgefordert werden, die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich weiterzuentwickeln und zu beschleunigen und dem Bau und der Modernisierung der Infrastruktur von Hauptverkehrsstraßen von gemeinsamem Interesse, einschließlich der Binnenwasserstraßen, Vorrang zu geben, und

eingedenk

des am 16. Dezember 1991 in Brüssel unterzeichneten Abkommens in Form eines Briefwechsels zwischen der Gemeinschaft und der Tschechischen und der Slowakischen Republik über die Landverkehrsinfrastruktur, das dem Europa-Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen der Gemeinschaft und der Tschechischen Republik angefügt ist, und

in der Erkenntnis,

- daß die Zunahme des Ost-West-Verkehrs in Europa schon jetzt eine große Belastung für das Straßennetz darstellt, daß dieses Verkehrsaufkommen weiterhin zunehmen wird und daß die Nutzung der gesamten Verkehrskapazität der betreffenden Wasserstraßen einen bedeutenden Beitrag zur Verringerung der umweltschädigenden Wirkungen des Verkehrs in dieser Region leisten könnte;
- daß es bestimmte Engpässe und infrastrukturelle Schwachstellen auf den Wasserstraßen gibt, die die Tschechische Republik mit dem Zentrum der Europäischen Gemeinschaft verbinden;
- daß der Rat der Europäischen Union die Leitlinien der Gemeinschaft für die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes verabschiedet hat, in denen die Verbesserung des Mittellandkanals und der Verbindungen auf der Elbe mit der tschechischen Grenze als Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen sind,

erklären hiermit, daß sie entschlossen sind, gemeinsam die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel zu nutzen, um die Verbesserung der Infrastruktur auf den Wasserstraßen zu erleichtern, die die Tschechische Republik mit dem Zentrum der Europäischen Gemeinschaft verbinden.

ERKLÄRUNG

Gemeinsame Erklärung der Gemeinschaft und der Slowakei zur Infrastrukturentwicklung

Die Gemeinschaft und die Slowakei -
in der Erwägung,

daß die Vertragsparteien in Artikel 82 des Europa-Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen der Gemeinschaft und der Slowakei aufgefordert werden, die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich weiterzuentwickeln und zu beschleunigen und dem Bau und der Modernisierung der Infrastruktur von Hauptverkehrsstraßen von gemeinsamem Interesse, einschließlich der Binnenwasserstraßen, Vorrang zu geben, und

eingedenk

des am 16. Dezember 1991 in Brüssel unterzeichneten Abkommens in Form eines Briefwechsels, das an die Stelle des Briefwechsels zwischen der Gemeinschaft und der Tschechischen und der Slowakischen Republik über die Landverkehrsinfrastruktur tritt und dem Europa-Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen der Gemeinschaft und der Slowakei angefügt ist, und

in der Erkenntnis,

- daß der Bau des Main-Donau-Kanals eine Wasserstraße geschaffen hat, die die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet und die Abmessungen dieses Kanals ausreichen, um den Betrieb von Schiffen der europäischen Klassen IV und V auf dieser Strecke zu ermöglichen;
- daß der Oberlauf der Donau derzeit unter bestimmten Infrastrukturschwächen leidet, wobei das Hauptproblem darin besteht, daß die Wassertiefe zwischen Regensburg und Budapest häufig nicht ausreicht, um den Betrieb von Schiffen mit einem Konstruktionstiefgang von 2,80 m auf diesem Streckenabschnitt zu erlauben, und diese Schwächen dazu führen, daß das Gesamtpotential dieser Strecke als Verkehrskorridor nicht genutzt wird;
- daß es die vorgenannten Untiefen im Hoheitsgebiet aller von diesem Abkommen betroffenen Anrainerstaaten gibt;
- daß die Zunahme des Ost-West-Verkehrs in Europa schon jetzt eine große Belastung für das Straßennetz darstellt, daß dieses Verkehrsaufkommen weiterhin zunehmen wird und die Nutzung der gesamten Verkehrskapazität des Oberlaufs der Donau einen bedeutenden Beitrag zur Verringerung der umweltschädigenden Wirkungen des Verkehrs in dieser Region leisten könnte;
- daß die zweite Gesamteuropäische Verkehrskonferenz auf Kreta im März 1994 die Donau und ihre Häfen als siebten der neun Verkehrskorridore in Mittel- und Osteuropa ausgewiesen hat, die als Ansatzpunkt für zukünftige Arbeiten an einer kohärenten Infrastrukturentwicklung auf gesamteuropäischer Ebene dienen sollen;
- daß der Rat der Europäischen Union die Leitlinien der Gemeinschaft für die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes verabschiedet hat, in denen die Verbesserung des Oberlaufs der Donau als ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen ist,

erklären hiermit, daß sie entschlossen sind, gemeinsam die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel zu nutzen, um die Infrastruktur des Oberlaufs der Donau zu verbessern und somit das gesamte Potential dieser Wasserstraße als Verkehrskorridor zu nutzen. Ferner kommen die Vertragsparteien überein, als ersten Schritt einen gemeinsamen Entwicklungsplan aufzustellen und dabei schon abgeschlossene und noch in der Ausarbeitung befindliche Studien zugrunde zu legen, wie z.B. den von PHARE finanzierten Entwicklungsplan für den Donaukorridor sowie nationale Pläne, wobei technische Lösungen und finanzielle Optionen einbezogen werden, und daß dieser Plan in den einschlägigen Gremien erörtert und entwickelt sowie im Rahmen der Vorschläge für TEN-Vorhaben koordiniert werden sollte.

ISSN 0254-1467

KOM(96) 634 endg.

DOKUMENTE

DE

07 11

Katalognummer : CB-CO-96-652-DE-C

ISBN 92-78-13118-0

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg

Bericht der Abgeordneten Renate Blank**I.**

Der Vorschlag für einen Beschluß des Rates (Ratsdok. 12974/96) ist gemäß § 93 Abs. 1 GO zur alleinigen Beratung an den Ausschuß für Verkehr überwiesen worden (Drucksache 13/7017 Nr. 2.39 vom 21. Februar 1997).

Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner 49. Sitzung am 19. März 1997 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS die oben wiedergegebene Beschlußempfehlung angenommen.

II.

Mit der EU-Vorlage wird vorgeschlagen, einen Beschluß des Rates über den Abschluß eines Abkommens über die Bedingungen für den Binnenschiffgüter- und -personenverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft einerseits und der Tschechischen Republik, der Republik Polen und der Slowakischen Republik andererseits zu unterstützen. Die EG-Kommission war durch Beschluß des Rates vom 7. Dezember 1992 ermächtigt worden, mit den mittel- bzw. osteuropäischen Ländern ein Binnenschiffahrtsabkommen auszuhandeln mit dem Ziel, dem zunehmenden Ost-West-Verkehr durch ein einheitliches Abkommen zu regeln und die unterschiedlichen bilateralen Binnenschiffahrtsabkommen abzulösen, die zwischen den Mitgliedstaaten und den Vertragsländern bestehen. Dies entspricht auch dem Inhalt der Assoziierungsabkommen mit den MOE-Staaten, die festlegen, daß im Luft- und Landverkehr gesonderte Verkehrsabkommen auszuhandeln sind.

Das Abkommen sieht grundsätzlich freien Transit, freien gegenseitigen Marktzugang und freie Preise im Wechselverkehr sowie eine Anschlußkabotage auf der direkten Rückfahrt im Gebiet der jeweils an-

deren Vertragspartei vor. Für den Verkehr zwischen deutschen Häfen und Häfen in den MOE-Staaten gilt bis zum 1. Januar 2000 eine Übergangsregelung, wonach eine Marktaufteilung zu gleichen Teilen und feste Preise vorgesehen sind. Sie öffnet allerdings den bisher nach den bilateralen Verträgen der deutschen Binnenschiffahrt vorbehaltenen vertragsmäßigen Ladungsanteil von 50 % auch den Schiffen der übrigen EU-Staaten.

III.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Beschlußvorschlag einstimmig abgelehnt und sich mit großer Mehrheit einem Antrag der Koalitionsfraktionen angeschlossen (vgl. Beschlußempfehlung). Darin wird die Bundesregierung eindringlich aufgefordert, bei den Beratungen im Rat darauf hinzuwirken, daß das Inkrafttreten des multilateralen Abkommens erst mit der Abschaffung des Tour-de-Rôle-Systems erfolgt. Der Ausschuß für Verkehr befürchtet, daß andernfalls die geplante Liberalisierung erneut zu Lasten der deutschen Binnenschiffahrt geht. Er teilt die Auffassung des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes, das das multilaterale Abkommen angesichts der bewährten bilateralen Verträge mit den MOE-Staaten für überflüssig hält; sie seien nicht geeignet, die gegenseitigen Binnenschiffahrtsbeziehungen besser regeln zu können.

Der Ausschuß für Verkehr beschloß daher in seiner 49. Sitzung am 19. März 1997 einstimmig, die EU-Vorlage abzulehnen.

Sodann stimmte er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der SPD (vgl. Beschlußempfehlung) zu.

Bonn, den 19. März 1997

Renate Blank

Berichterstatlerin