

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

zu den Unterrichtungen durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/8615 Nr. 2.22 und Nr. 2.23 –

Empfehlung für einen Beschluß des Rates zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über ein Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Volksrepublik China aufzunehmen
– SEK (97) 113 endg.; Ratsdok. 05792/97 –

Empfehlung für einen Beschluß des Rates zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über ein Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Republik Indien aufzunehmen
– SEK (96) 2392 endg.; Ratsdok. 05403/97 –

A. Problem

Mit den im wesentlichen inhaltsgleichen Vorlagen soll die Kommission ermächtigt werden, Verhandlungen über Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Volksrepublik China sowie der Republik Indien aufzunehmen. Die Dokumente legen dabei die Richtlinien für die Verhandlungen durch die Kommission sowie die Zielsetzung und den Inhalt der Abkommen fest: Dienstleistungsfreiheit im internationalen Seeverkehr, diskriminierungsfreie Nutzung von Hafendienstleistungen, freie Wahl der Transportbedingungen für Verladende, Geschäftsvertretung für spezielle Tätigkeiten im Rahmen der Dienstleistungsfreiheit, Transfer von Einnahmen. Mit den Entwürfen zu den Verhandlungsmandaten ist ein Vorschlag für ein Ad-hoc-Verfahren für die Abstimmung zwischen Kommission und Mitgliedstaaten während der Verhandlungen verbunden. Die Beteiligungsrechte der Mitgliedstaaten an diesen Verhandlungen sind jedoch unzureichend geregelt.

B. Lösung

Annahme einer Entschlieung, die zum Ausdruck bringt, daß im Interesse der deutschen Schifffahrtspolitik eine Teilnahme deutscher Vertreter an den Verhandlungen unbedingt erforderlich ist. Aufforderung an die Bundesregierung, auf geeignete Verfahrensregelungen hinzuwirken.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Abschluß von Seeverkehrsabkommen der Europäischen Gemeinschaft mit der Republik Indien und der Volksrepublik China (Anlagen) hat erhebliche wirtschaftliche Bedeutung für die deutsche Seeschifffahrt. Der Deutsche Bundestag hält im Interesse der deutschen Schifffahrtspolitik eine Beteiligung deutscher Vertreter an den Verhandlungen neben den Vertretern der Europäischen Kommission für unbedingt erforderlich.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf, auf geeignete Verfahrensregelungen hinzuwirken, die sicherstellen, daß die Kommission die Mitgliedstaaten in allen Verhandlungsstadien vollständig und rechtzeitig unterrichtet und daß Vertreter der Mitgliedstaaten an allen Verhandlungen teilnehmen können.

Bonn, den 10. Dezember 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Konrad Kunick

Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Konrad Kunick

Die Empfehlungen der Kommission für einen Beschluß des Rates zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über ein Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Volksrepublik China aufzunehmen (Ratsdok. 05792/97) sowie für einen Beschluß des Rates zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über ein Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Republik Indien aufzunehmen (Ratsdok. 05403/97) sind

gemäß § 93 Abs. 1 GO zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr überwiesen worden (Drucksache 13/8615 Nr. 2.22 bzw. Nr. 2.23 vom 29. September 1997).

Der Ausschuß für Verkehr hat zu den beiden Vorlagen in seiner 63. Sitzung vom 10. Dezember 1997 ohne Aussprache einstimmig beschlossen, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, die in der Beschlußempfehlung wiedergegebene EntschlieÙung anzunehmen.

Bonn, den 10. Dezember 1997

Konrad Kunick

Berichterstatte



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 31.01.1997
SEK(97) 113 endg.

EINGESCHRÄNKTE VERTEILUNG

Empfehlung für einen

BESCHLUSS DES RATES

**zur Ermächtigung der Kommission,
Verhandlungen über ein Seeverkehrsabkommen
zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten
und der Volksrepublik China
aufzunehmen**

(von der Kommission vorgelegt)

POLITISCHER UND INSTITUTIONELLER HINTERGRUND

- 1 Das Abkommen über die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Volksrepublik China stammt aus dem Jahre 1985. Es war darauf ausgerichtet, den Handel zu intensivieren und zu diversifizieren sowie eine den beiderseitigen Interessen entsprechende wirtschaftliche Kooperation aktiv zu entwickeln.

In Artikel 10 dieses Abkommens wird das Verkehrswesen als einer der Bereiche genannt, in denen eine wirtschaftliche Zusammenarbeit entwickelt werden sollte. Das Abkommen ist relativ alt. Dies erklärt vielleicht, weshalb es keinen Briefwechsel über den Seeverkehr vorsieht. Seitdem ist ein solcher Briefwechsel schon oft in Kooperationsabkommen zwischen der Kommission und Drittländern gewählt worden, um zwischen den Vertragspartnern einen Dialog über den Seeverkehr zu gestatten.

Ein solcher Dialog hat sich jedoch als notwendig erwiesen, und die Gemeinschaft hat im Rahmen jenes Abkommens bereits Gespräche über den Seeverkehr geführt. Infolge dieser Gespräche unterzeichneten die Vertreter der zuständigen Dienststellen der Kommission und ihre chinesischen Amtskollegen im August 1992 ein gemeinsames Protokoll.

- 2 Mehrere Mitgliedstaaten - insbesondere Mitgliedstaaten mit eigenem Seeverkehr - haben bereits die Zweckmäßigkeit und die Notwendigkeit erkannt, mit China ein Abkommen über den Seeverkehr zu schließen. In den siebziger Jahren schlossen folgende Länder entsprechende Abkommen mit China ab: Belgien (1975), Dänemark (1974), Deutschland (1975), Finnland (1977), Frankreich (1977), Griechenland (1974), Italien (1972), Niederlande (1975) und Schweden (1975).

Der Hauptzweck dieser Abkommen bestand offensichtlich darin, dafür zu sorgen, daß Schiffe aus den jeweiligen Vertragsstaaten Güter und Personen zwischen diesen Ländern oder zwischen den Vertragsstaaten und Drittländern transportieren konnten. Außerdem enthalten die Verträge Regelungen zur Abfertigung in den Häfen, zur gegenseitigen Anerkennung von Schiffszeugnissen und von Papieren der Besatzungen sowie zum Transfer von Einnahmen.

ENTWICKLUNG DER HANDELSSCHIFFFAHRT UND NOTWENDIGKEIT EINES SEEVERKEHRSABKOMMENS

- 3 Aus dem Gesagten geht hervor, daß die vertragliche Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und China im Seeverkehr veraltet ist und ein Anliegen widerspiegelt, die der politischen Lage in China in den Jahren des Vertragsabschlusses (um 1975) entsprach.

Hinzu kommt, daß die Kommission mit der chinesischen Regierung Gespräche über weitere Aspekte der Handelsschiffahrt geführt hat; sie betrafen insbesondere die Niederlassungsfreiheit für Unternehmen, die in China in der Seeschiffahrt tätig werden wollten, sowie die Möglichkeit, daß Reedereien aus der Gemeinschaft von chinesischen Häfen aus einen Zubringerdienst für internationale Fracht betreiben könnten. Diese Gespräche zeigen, daß die Zusammenarbeit im Seeverkehr über die in den genannten bilateralen Abkommen berücksichtigten Aspekte hinaus ausgedehnt werden sollte.

Einige Punkte des gemeinsamen Protokolls vom August 1992 wurden - wenn auch nicht ganz - in die Praxis umgesetzt. Hierbei sind allerdings einige Schwierigkeiten aufgetreten. Hinzu kommt, daß die interessierten Reeder offensichtlich jedes Mal, wenn in der Praxis ein ähnlicher Fall auftritt, erneut mit den Verhandlungen beginnen müssen. Und schließlich hat die chinesische Regierung offensichtlich den Wunsch, den Inhalt des gemeinsamen Protokolls durch bilaterale Verträge mit den Mitgliedstaaten zu bekräftigen.

Deshalb wird vorgeschlagen, ein Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Volksrepublik China andererseits zu schließen und die erlangten Vorteile somit endgültig festzuschreiben. Ein weiterer Nutzen eines solchen Abkommens liegt darin, daß die von einigen Mitgliedstaaten bereits erzielten Vorteile auch jenen Mitgliedstaaten zugute kämen, die kein bilaterales Abkommen mit China geschlossen haben. Ein entsprechendes Abkommen wurde der chinesischen Regierung vor kurzem vorgeschlagen, hat jedoch bisher keinerlei Reaktion hervorgerufen.

Ansonsten hat sich die Situation im Seeverkehr mit China dank folgender Maßnahmen verbessert:

- Sicherstellung eines freien, nichtdiskriminierenden Zugangs zum Verkehr von und nach China auf der Grundlage einer fairen handelspolitischen Zusammenarbeit;
- Berücksichtigung der Besonderheiten der wirtschaftlichen Entwicklung Chinas und der besonderen Bedeutung der chinesischen Seehandelsmacht.

In Anbetracht der zunehmenden Bedeutung der chinesischen Reedereien und ihres Konkurrenzpotentials ist es unbedingt vorzuziehen, über ein Abkommen die Zusicherung der chinesische Regierung zu erhalten, daß die Grundsätze der Dienstleistungsfreiheit und des freien Marktzugangs im Seeverkehr mit der Volksrepublik China in fairer Weise angewendet werden.

- 4 An dieser Stelle sollen die Seeverkehrspolitik und der Seehandel der Volksrepublik China in wenigen Worten beschrieben werden:

- 4.1 Die chinesische Regierung ist seit jeher darum bemüht, den Seeverkehr zu kontrollieren, indem sie cif (Kosten, Versicherung, Fracht) verkauft, aber fob (frei an Bord) einkauft. Folglich werden die chinesischen Einfuhren zu etwa 50 % fob eingekauft, die chinesischen Ausfuhren aber zu 90 % cif verkauft (Zahlen für 1992, nach kommissionsinterner Quelle). Die Öffnung der chinesischen Seeverkehrspolitik nach außen begann in den siebziger Jahren. Die Ratifikation des Übereinkommens der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen (im weiteren "Kodex" genannt) durch China hatte jedoch im wesentlichen politische Gründe; sie sollte die chinesische Unterstützung der Entwicklungsländer zum Ausdruck bringen. Die Ratifikation erfolgte im übrigen mit dem Vorbehalt, daß der im Rahmen bilateraler Abkommen erfolgende Linienvverkehr nicht unter den Kodex falle. Für die chinesischen Schiffsbetreiber war der Kodex nie von besonderer Bedeutung, sie betreiben ihr Geschäft ungeachtet aller Konferenzbeschlüsse.

Der chinesische Seeverkehr ist vielmehr durch eine Reihe bilateraler Abkommen geregelt, die zumeist aus den siebziger Jahren stammen und in erster Linie darauf abzielen, chinesischen Schiffen Zugang zu ausländischen Häfen zu gewähren. Es gibt vier Arten von Abkommen: Seeverkehrsabkommen, die in erster Linie darauf ausgerichtet sind, chinesischen Schiffen Zugang zu ausländischen Häfen zu gewähren und umgekehrt, Abkommen über gemeinsame Seeverkehrsunternehmen zur Einrichtung einer gemeinsamen Schifffahrtslinie, in denen die jeweiligen Rechte festgelegt werden, Umladeabkommen sowie Schiffbauabkommen.

China hat Abkommen mit einer großen Zahl von Ländern geschlossen. Abkommen des ersten Typs bestehen mit 30 Ländern, darunter den 9 bereits erwähnten Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft. Abkommen über gemeinsame Seeverkehrsunternehmen wurden mit Albanien, Pakistan, Polen, Sri Lanka, Tansania und der Tschechoslowakei abgeschlossen¹.

¹ Quelle: *Study of the shipping sector of the People's Republic of China Tecnecon 1993.*

Es wurde lediglich ein Umladeabkommen geschlossen, und zwar mit Malta. Es gibt zwei Schiffbauabkommen, nämlich mit dem Kongo und dem Vereinigten Königreich.

Ansonsten besteht offensichtlich freier Zugang zu den chinesischen Häfen; bei allgemeiner Liberalisierungstendenz².

- 4.2 Beim chinesischen Handelsvolumen ist ein rapider Anstieg zu verzeichnen. 1991 betrug es 102 Milliarden ECU; hiervon entfielen 11,4 Milliarden auf den Handel mit der Zwölfergemeinschaft. 1993 hatten die Ausfuhren aus der Gemeinschaft einen Wert von 11,3 Milliarden und die Einfuhren in die Gemeinschaft einen Wert von 19,7 Milliarden; zusammen sind das über 30 Milliarden³. Das chinesische Handelsvolumen hat damit seit Anfang der achtziger Jahre erheblich zugenommen: von 1982 bis 1992 um 208 %. Dies ist einer der Gründe, die für den Abschluß eines Seeverkehrsabkommens mit China sprechen.

Der Handel mit China wird fast ausschließlich auf dem Seeweg abgewickelt, entweder unmittelbar nach bzw. aus China oder durch Umladen in einem der Umladehäfen der Region, vor allem in Hong Kong. Gegenwärtig werden schätzungsweise 40 % dieser Transporte von chinesischen Gesellschaften abgewickelt.

In diesem Zusammenhang muß auf die zunehmende Bedeutung der chinesischen Reedereien, insbesondere der COSCO (China Ocean Shipping Company), hingewiesen werden. Im Linienverkehr zählt diese Reederei zu den größten der Welt.

² Quelle: kommissionsintern.

³ Quelle: Eurostat.

INHALT EINES SEEVERKEHRSABKOMMENS

Gemeinschaftliche Grundsätze

- 5 Die im Hinblick auf ein mögliches Seeverkehrsabkommen mit der Volksrepublik China betriebene Gemeinschaftspolitik ist, was den eigentlichen Seeverkehr betrifft, im wesentlichen auf die Anwendung liberaler Grundsätze ausgerichtet; hierbei handelt es sich insbesondere um den Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern sowie um den Grundsatz des freien Zugangs zum überseeischen Verkehr.

Diese unterschiedlichen Grundsätze sind in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften festgeschrieben, durch die geregelt ist, unter welchen Bedingungen die Reedereien im Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern tätig werden dürfen.

Es liegt auf der Hand, daß die gemeinschaftlichen Grundsätze, von denen die chinesischen Reedereien in der Gemeinschaft profitieren, auch den in China tätigen Reedereien aus der Gemeinschaft zugute kommen sollten. Dies bezieht sich insbesondere auf das Niederlassungsrecht und das Recht auf kommerzielle Tätigkeit. Folglich ist ein Abkommen auszuhandeln, in dem diese Grundsätze niedergelegt sind, und das den Zugang der Reedereien aus der Gemeinschaft zum chinesischen Seehandel verbessert. Analog zur Situation in der Gemeinschaft sollte den Reedereien aus der Gemeinschaft ein uneingeschränkter Zugang zum Verkehr zwischen den einzelnen Provinzen der Volksrepublik China gewährt werden, wie auch die chinesischen Reedereien einen uneingeschränkten Zugang zum Verkehr zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft haben.

Dieser freie Zugang müßte in allen Fällen den Durchtransport einschließlich eines eventuellen Umladens außerhalb der Hoheitsgebiete der Vertragsparteien umfassen (wobei der Fall Hong Kong besonders zu behandeln wäre), ferner die freie Nutzung der für den Transport erforderlichen Hilfsdienste (einschließlich eines eventuellen Landtransports). Ferner ist im Rahmen des geplanten Abkommens klarzustellen, daß der Verkehr von bzw. nach Taiwan auf keinen Fall als Kabotage anzusehen ist.

Nebentätigkeiten im Zusammenhang mit dem Seeverkehr

- 6 Der Seeverkehr umfaßt nicht nur den Gütertransport mit dem Schiff von einem Hafen zum anderen, sondern noch vieles mehr. In diesem Zusammenhang ist ausdrücklich die Nutzung der Hafeneinrichtungen zu erwähnen, die für Transporte im Rahmen der Dienstleistungsfreiheit unentbehrlich sind. Hinzu kommt, daß der Seetransport mehr und mehr als Durchtransport organisiert ist, sich also nicht mehr auf den Transport vom Ausgangs- zum Bestimmungshafen beschränkt. Die gegebenenfalls - multimodal oder intermodal - an Land zurückzulegenden Strecken müssen also auch unter die Bestimmungen des Abkommens fallen. Deshalb muß das Abkommen wie erwähnt die Dienstleistungsfreiheit für den internationalen Seeverkehr umfassen -ungeachtet der für China, die Gemeinschaft

und die einzelnen Mitgliedstaaten geltenden Bestimmungen des Übereinkommens der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen. Es muß ferner eine freie, nichtdiskriminierende Nutzung der Hilfsdienste gewährleisten und die Abfertigung der Schiffe und den Frachtumschlag in den Häfen sowie den eventuellen Transport auf dem Landwege einschließlich des multimodalen oder intermodalen Verkehrs regeln.

- 7 Um eventuellen chinesischen Geschäftsbedingungen (cif - fob) Rechnung zu tragen, sollten Bestimmungen vorgesehen werden, die den Verladern die freie Wahl der Transportbedingungen garantieren; dies könnte durch einen Hinweis darauf geschehen, daß diese freie Wahl weder von der einen, noch von der anderen Seite durch entsprechende Bestimmungen beeinträchtigt werden darf.
- 8 Das Abkommen muß auch Bestimmungen zu folgenden Bereichen enthalten:
 - 8.1 freier Transfer der Einnahmen sowie der Investitionen;
 - 8.2 Zusammenarbeit im Seeverkehr.

Schließlich sollte eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden, die jährlich tagt, über die Durchführung des Abkommens zu sprechen.

ABSTIMMUNG MIT ANDEREN MULTILATERALEN INITIATIVEN

- 9 Einige der weiter oben angesprochenen Punkte waren bereits Gegenstand von Verhandlungen im Rahmen der WTO. Heute erscheint es opportun, die Stellung der Gemeinschaft durch Förderung eines parallelen Ansatzes auf bilateraler Ebene zu festigen, zumal das geplante Abkommen weiter reicht als der bei den WTO-Verhandlungen abgedeckte Themenkomplex. Außerdem könnte China durch den Abschluß eines bilateralen Abkommens veranlaßt werden, seine Rolle im multilateralen Umfeld besser auszufüllen.

SCHLUSSFOLGERUNG

- 10 In Anbetracht des Gesagten ist es notwendig und angemessen, Verhandlungen über ein Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Volksrepublik China andererseits aufzunehmen. Der Hauptzweck des Abkommens besteht darin, den im Seehandel mit China tätigen Reedereien aus der Gemeinschaft die gleichen Rahmenbedingungen für einen freien Handel zu bieten, von denen die chinesischen Reedereien in der Gemeinschaft bereits profitieren.

Außerdem könnte ein solches Abkommen die Grundlage für eine Zusammenarbeit mit der chinesischen Regierung bilden. In dieser für China so wichtigen Entwicklungsphase könnte die Gemeinschaft mit ihren Erfahrungen zu einem schnelleren Ausbau des chinesischen Handels beitragen. Dies gilt sowohl für den institutionellen als auch für den industriellen Bereich, insbesondere für die Organisation des Seeverkehrs, der Häfen und des intermodalen Verkehrs.

Eine derartige Zusammenarbeit wäre für beide Seiten von Nutzen, weil die Reedereien aus der Gemeinschaft von besseren Rahmenbedingungen in China profitieren könnten.

EMPFEHLUNG

Die Kommission empfiehlt dem Rat,

- sie zu ermächtigen, im Namen der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten, Verhandlungen über ein Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Volksrepublik China andererseits aufzunehmen.
- Diese Verhandlungen müssen gemäß den im Anhang dargelegten Verhandlungsrichtlinien und in Absprache mit einem vom Rat einzusetzenden Sonderausschuß geführt werden.

ANHANG 1

VERHANDLUNGSRICHTLINIEN

I ALLGEMEINE ZIELSETZUNG

Ziel der Verhandlungen ist ein Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Volksrepublik China andererseits. Das Abkommen soll zum Nutzen der Betreiber von Seeverkehrsdiensten die Rahmenbedingungen für den Seeverkehr aus der und in die Volksrepublik China sowie aus der und in die Gemeinschaft verbessern. Das Abkommen muß auf den Grundsätzen der Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr, des freien Zugangs zur Fracht sowie der freien, nichtdiskriminierenden Nutzung der Hilfsdienste beruhen.

Das Abkommen wird für einen Zeitraum von fünf Jahren geschlossen und danach jährlich stillschweigend verlängert.

II INHALT DES ABKOMMENS

In der Präambel wird insbesondere darauf Bezug genommen, daß es im Interesse der Wirtschaft der Volksrepublik China sowie der Wirtschaft der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten liegt, ein Seeverkehrsabkommen zu schließen, in dem die Rahmenbedingungen für den Seeverkehr festgelegt sind, und das die Voraussetzungen für einen freien Seehandel schafft und so zu einer Kostensenkung führt, von der Handel und Wirtschaft profitieren.

Das Abkommen soll insbesondere folgendes gewährleisten:

- Dienstleistungsfreiheit im internationalen Seeverkehr und freie, nicht-diskriminierende Nutzung der Hilfsdienste, freie Wahl der Transportbedingungen für die Verloader sowie Abfertigung und Umschlag in den Häfen;
- Geschäftsvertretung für spezielle Tätigkeiten im Rahmen der Dienstleistungsfreiheit;
- Transfer von Einnahmen;
- Zusammenarbeit im Seeverkehr und Einrichtung einer Arbeitsgruppe.

TITEL I

DIENSTLEISTUNGSFREIHEIT

- 1 Die Parteien verpflichten sich, auf der Grundlage einer fairen handelspolitischen Zusammenarbeit die Grundsätze der Dienstleistungsfreiheit, des freien Zugangs zum Markt und zum Handel für den gesamten internationalen Seeverkehr wirkungsvoll anzuwenden.
- 2 Dieses Abkommen gilt für den Seeverkehr in die und aus der Gemeinschaft, für den Verkehr zwischen zwei Häfen zweier Mitgliedstaaten der Gemeinschaft sowie für den Verkehr in die und aus der Volksrepublik China sowie den Verkehr aus den und in die chinesischen Provinzen. Es gilt für alle Frachtarten einschließlich staatlich geförderter Handelsgeschäfte.
- 3 Der freie Zugang nach Absatz 1 umfaßt in allen Fällen den Durchtransport und gilt auch für den Umschlag außerhalb des Hoheitsgebietes der Vertragsparteien - sowie in bestimmten Fällen innerhalb dieses Hoheitsgebietes (Hong Kong) - und umfaßt die Möglichkeit, gegebenenfalls einen Weitertransport auf dem Landwege zu organisieren, sowie den multimodalen und intermodalen Verkehr.
- 4 Die Bestimmung des Absatzes 1 berührt nicht die Rechte und Pflichten aus dem Verhaltenskodex der Vereinten Nationen für Linienkonferenzen in der für China bzw. für die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten geltenden Form. Die 1980 bei der Ratifikation des Übereinkommens der Vereinten Nationen erfolgte Erklärung Chinas gilt nicht für die unter das geplante Abkommen fallenden Transporte.
- 5 Unter Wahrung der in den vorangegangenen Absätzen dargelegten Grundsätze vereinbaren die Parteien folgendes:
 - Sie kommen überein, daß die nicht den Linienkonferenzen angehörenden Gesellschaften im freien Wettbewerb mit einer Linienkonferenz tätig sein dürfen, sofern der Grundsatz des lautereren Wettbewerbs auf kaufmännischer Grundlage gewahrt bleibt.
 - Abgesehen von außergewöhnlichen Umständen, unter denen die Linienschiffahrtsgesellschaften keine reale Möglichkeit haben, sich am Verkehr zu beteiligen, nehmen die Parteien Abstand davon, in künftige bilaterale Abkommen mit Drittländern Klauseln über eine Ladunganteilsvereinbarung aufzunehmen.

- Sie schaffen alle einseitigen Maßnahmen und alle administrativen, technischen und sonstigen Hindernisse ab, die dem Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr (im Sinne der vorangegangenen Absätze) entgegenstehen.
 - Sie nehmen Abstand davon, Regelungen anzuwenden, die die Verlader in ihrer Wahl der Transportbedingungen einschränken könnten.
- 6 Der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit beinhaltet die freie, nichtdiskriminierende Nutzung von Hafen- und seeverkehrsbezogenen Hilfsdiensten einschließlich der Dienste, die der eigentlichen Beförderung vorausgehen bzw. folgen.
- 7 Die Parteien sorgen für die Nichtdiskriminierung der von der jeweils anderen Vertragspartei zur Beförderung von Gütern, Personen oder beiden eingesetzten Schiffe in bezug auf den Zugang zu den Häfen, die Nutzung der Infrastruktur und der Seeverkehrshilfsdienste dieser Häfen, die Zuweisung von Ankerplätzen sowie die Lade- und Löschanlagen.
Diese Behandlung gilt für Schiffe, deren Betreiber unter Absatz 8 fallen.
- 8 In den Genuß der genannten Bestimmungen kommen Staatsangehörige und Gesellschaften der Vertragsparteien. Für die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten sind dies die in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft oder außerhalb der Gemeinschaft niedergelassenen Staatsangehörigen und Gesellschaften der Mitgliedstaaten sowie von Staatsangehörigen eines Mitgliedstaates gegründete und kontrollierte Unternehmen, sofern deren Schiffe in einem Mitgliedstaat nach dem dortigen Recht registriert sind.

TITEL II

GESCHÄFTSVERTRETUNG

Um die Dienstleistungsfreiheit gemäß Titel I zu gewährleisten, gewähren die Vertragsparteien der jeweils anderen Partei die gleiche Behandlung wie inländischen Unternehmen, wenn es darum geht, Unternehmen zu gründen, deren Tätigkeitsbereich internationale Seeverkehrsdienstleistungen im Sinne von Titel I Absatz 1, einschließlich des intermodalen Verkehrs, sofern ein Teil der Strecke auf dem Seeweg zurückgelegt wird.

TITEL III

EINNAHMEN

Die Vertragsparteien kommen überein, den Staatsangehörigen der jeweils anderen Partei das Recht einzuräumen, unter Titel II des vorliegenden Abkommens getätigte Investitionen und im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Partei erzielte Einnahmen in frei konvertierbarer Währung vorbehaltlich des Artikels 73d EG-Vertrag frei zu transferieren.

TITEL IV

ZUSAMMENARBEIT IM SEEVERKEHR

- 1 Durch ihre Zusammenarbeit im Seeverkehr fördern die Vertragsparteien die Zusammenarbeit in der Entwicklung.
- 2 Diese Zusammenarbeit erfolgt insbesondere durch Programme, die darauf ausgerichtet sind, verstärkt Möglichkeiten für Partnerschaften und gemeinsame Aktionen der Handelspartner aufzuzeigen.
- 3 Im Hafenbereich wird ein technischer Hilfsdienst eingerichtet, der sich insbesondere mit der Instandhaltung und mit Problemen der Containerisierung beschäftigt.
- 4 Die Zweckmäßigkeit eines Ausbaus der technischen Hilfe beim "Electronic Data Interchange" (EDI) sind zu untersuchen.
- 5 Regelmäßigen Workshops über die Zusammenarbeit im Seeverkehr unter Einbeziehung aller am Seeverkehr Beteiligten ist besonderer Vorrang einzuräumen.

ABSCHLUSSBESTIMMUNGEN

- 1 Dieses Abkommen tritt in Kraft, nachdem es von den Vertragsparteien ratifiziert worden ist.
- 2 In dem Abkommen ist die Einrichtung einer Arbeitsgruppe aus Vertretern aller Parteien vorgesehen. Sie tagt mindestens einmal jährlich, um über die Durchführung des Abkommens zu sprechen. Die Arbeitsgruppe stellt ihre Ergebnisse dem im Rahmen des Abkommens über die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Volksrepublik China eingerichteten gemischten Ausschuß vor.
- 3 Die Tagesordnung wird im beiderseitigen Einvernehmen festgesetzt. Es werden Regelungen für den Ort der Sitzungen und für den Vorsitz getroffen.
- 4 Die Bestimmungen dieses Abkommens ersetzen diejenigen Bestimmungen der zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und der Volksrepublik China geschlossenen Abkommen, die mit den Bestimmungen dieses Abkommens entweder unvereinbar oder identisch sind.
- 5 Zum Schutz des allgemeinen Interesses, der öffentlichen Sicherheit usw. werden in das Abkommen entsprechende Klauseln aufgenommen.



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 10.01.1997
SEK(96) 2392 endg.

EINGESCHRÄNKTE VERTEILUNG

**Empfehlung für einen Beschluß des Rates
zur Ermächtigung der Kommission,
Verhandlungen über ein Seeverkehrsabkommen
zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Republik Indien
aufzunehmen**

(von der Kommission vorgelegt)

**Empfehlung für einen Beschluß des Rates
zur Ermächtigung der Kommission,
Verhandlungen über ein Seeverkehrsabkommen
zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Republik Indien
aufzunehmen**

POLITISCHER UND INSTITUTIONELLER HINTERGRUND

- 1 Das Kooperationsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Indien ist am 1. August 1994 in Kraft getreten. Das Hauptziel dieses Abkommens ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien in ihren verschiedenen Aspekten durch Dialog und Partnerschaft zu intensivieren und auszubauen, um zu engeren und verbesserten Beziehungen zu gelangen.

In Artikel 4 Absatz 3 dieses Abkommens wird das Verkehrswesen als einer der Bereiche genannt, in denen die Zusammenarbeit gefördert werden sollte. Auf dieser Grundlage kann zwischen den Vertragspartnern ein Dialog über den Seeverkehr eröffnet werden.

Ein solcher Dialog hat sich zudem als notwendig erwiesen, so daß die Gemeinschaft 1994 in Bombay ein Seminar über den Seeverkehr veranstaltet hat, an dem die interessierten Kreise beider Seiten mit großem Interesse teilgenommen haben.

Bei den anläßlich dieses Seminars mit der indischen Regierung geführten Gespräche wurde vorgeschlagen, ein Seeverkehrsabkommen zu schließen.

- 2 Von den einzelnen Mitgliedstaaten haben bisher lediglich Griechenland und die ehemalige Deutsche Demokratische Republik mit Indien ein Abkommen über den Seeverkehr geschlossen. Das Abkommen mit Griechenland stammt aus dem Jahre 1958 und enthält unter anderem Bestimmungen zur Behandlung der Schiffe in den Häfen und zur Förderung des Seeverkehrs zwischen den beiden Parteien. Im Falle der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik handelt es sich um ein Abkommen über die Zusammenarbeit im Seeverkehr aus dem Jahre 1979; dieses enthält Bestimmungen zur Ladungsaufteilung und hätte an die Verordnung Nr. 3573/90 (zur Änderung der Verordnung Nr. 4055/86 aufgrund der Herstellung der deutschen Einheit) angepaßt werden müssen. Auf jeden Fall ersetzt das von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten geplante Abkommen die Bestimmungen der beiden hier angeführten einschlägigen Abkommen.

Die Bundesrepublik Deutschland hat die Absicht mitgeteilt, das Abkommen entsprechend zu ändern, das übrigens nicht angewendet wird. Dabei wurde erwähnt, daß, wenn die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten mit der Republik Indien ein Abkommen aushandelten, für Deutschland nicht mehr die gleiche Notwendigkeit bestehe.

ENTWICKLUNG DER HANDELSCHIFFFAHRT UND NOTWENDIGKEIT EINES SEEVERKEHRSABKOMMENS

- 3 Aus dem Gesagten geht hervor, daß eine vertragliche Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Republik Indien im Seeverkehr praktisch fehlt.

Die Situation im Seeverkehr mit Indien hat sich jedoch dank folgender Maßnahmen offensichtlich verbessert:

- freier, nichtdiskriminierender Zugang zum Verkehr von und nach Indien;
- Berücksichtigung der besonderen Gegebenheiten in der Republik Indien, wo Reeder und Verlader traditionell über eine einflußreiche Interessenvertretung verfügen.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen - was die Notwendigkeit eines solchen Abkommens mit der Republik Indien nur noch unterstreicht -, daß die indische Regierung im März 1994 das "Cargo Support Scheme" verabschiedet hat, das einen Ausschuß für die Ladungsaufteilung im Linienverkehr vorsieht. Obwohl den Vertretern der Kommission mehrfach ausdrücklich versichert wurde, der Beitritt der Reedereien zu diesem Ausschuß sei freiwilliger Natur, wäre es doch vorzuziehen, in einem Abkommen die Zusicherung der indischen Regierung zu erhalten, daß die Grundsätze der Dienstleistungsfreiheit und des freien Zugangs zum Seeverkehr der Republik Indien gewahrt werden.

- 4 An dieser Stelle sollen die Seeverkehrspolitik und der Seehandel der Republik Indien in wenigen Worten beschrieben werden:

- 4.1 In der Vergangenheit war die Republik Indien traditionell einer der Hauptakteure bei der Ausarbeitung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex (Code of Conduct) für Linienkonferenzen, das von ihr am 14. Februar 1978 ratifiziert wurde. Die Anwendung des Verhaltenskodex führte in Indien zu erheblichen Protesten der Verlader, die zu häufige bürokratische Kontrollen verhindern wollten.

Der Linienverkehr wird durch den Verhaltenskodex geregelt, soweit dieser für die jeweiligen Transporte gilt, was bei den meisten bilateralen Transporten aus den bzw. in die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft der Fall ist.

Neben dem Übereinkommen hat die Republik Indien eine Reihe bilateraler Abkommen geschlossen, in denen Bestimmungen zur Ladungsaufteilung enthalten sind, und zwar u.a. mit folgenden Ländern: Ägypten, Bulgarien, ehemalige DDR, Iran, Peru, Polen, Rumänien, Tschechoslowakei, Türkei, ehemalige UdSSR, Ungarn.

Abgesehen vom Linienverkehr, ist der Verkehr zwischen den indischen Bundesstaaten sowie innerhalb dieser Bundesstaaten (Kabotage) nach dem

"Merchant Shipping Act" Schiffen vorbehalten, die unter indischer Flagge fahren.

Staatlich geförderte Handelsgeschäfte ("government cargoes"), einschließlich der von seiten der Mitgliedstaaten geförderten, sind ebenfalls Schiffen vorbehalten, die unter indischer Flagge fahren. Der Begriff "government cargoes" deckt ein weites Feld ab und umfaßt die wichtigsten Schüttgüter wie Mineralöl, Mineralölprodukte und Kohle¹.

Infolge dieser Reglementierung werden 37 % der indischen Fracht, die insgesamt etwa 147 Mio. t umfaßt (Zahlen von 1991; Quelle: Hafenstatistiken), mit indischen Schiffen transportiert. Dieser Prozentsatz ist nicht zuletzt ein Ergebnis der Tatsache, daß 70 % des gesamten Rohöls von Schiffen transportiert wird, die unter indischer Flagge fahren².

- 4.2 Das indische Handelsvolumen fällt - etwa im Vergleich zu Südkorea oder China - relativ bescheiden aus. Es wächst jedoch rapide an. Dies ist einer der Gründe, die für ein Seeverkehrsabkommen mit der Republik Indien sprechen. 1992 entsprachen das Exportvolumen einem Wert von etwa 15 Milliarden ECU (doppelt soviel wie 1986) und das Importvolumen einem Wert von etwa 16 Milliarden ECU (50 % mehr als 1986).

Die Zahlen für 1993 zeigen, daß die Ausfuhren in die Gemeinschaft einen Wert von fast 6,3 Milliarden ECU und die Einfuhren einen Wert von 6 Milliarden ECU hatten². Dieser Handel wird vorwiegend auf dem Seeweg abgewickelt, entweder unmittelbar nach bzw. aus Indien oder durch Umladen in einem der Umladehäfen der Region, vor allem in Colombo, aber auch in Dubai und Singapur.

INHALT EINES SEEVERKEHRSABKOMMENS

Gemeinschaftliche Grundsätze

- 5 Die im Hinblick auf ein mögliches Seeverkehrsabkommen mit der Republik Indien betriebene Gemeinschaftspolitik ist, was den eigentlichen Seeverkehr betrifft, im wesentlichen auf die Anwendung liberaler Grundsätze ausgerichtet; hierbei handelt es sich insbesondere um den Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern sowie um den Grundsatz des freien Zugangs zum überseeischen Verkehr.

Diese Grundsätze sind in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften festgeschrieben, durch die geregelt ist, unter welchen Bedingungen die Reedereien im Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern tätig werden dürfen.

¹ Quelle: *Analysis of the shipping sector of India*. Studie des Athens Consultancy Center, 1992.
² Quelle: Eurostat.

Es liegt auf der Hand, daß die gemeinschaftlichen Grundsätze, von denen die indischen Reedereien in der Gemeinschaft profitieren, auch den in Indien tätigen Reedereien aus der Gemeinschaft zugute kommen sollten. Dies bezieht sich insbesondere auf das Niederlassungsrecht und das Recht auf kommerzielle Aktivitäten. Folglich ist ein Abkommen auszuhandeln, in dem diese Grundsätze niedergelegt sind, und das den Zugang der Reedereien aus der Gemeinschaft zum indischen Seehandel verbessert. Analog zur Situation in der Gemeinschaft sollte den Reedereien aus der Gemeinschaft ein uneingeschränkter Zugang zum Verkehr zwischen den einzelnen Bundesstaaten der Republik Indien gewährt werden, wie auch die indischen Reedereien einen uneingeschränkten Zugang zum Verkehr zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft haben.

Dieser freie Zugang müßte in allen Fällen den Durchtransport einschließlich eines eventuellen Umladens außerhalb der Hoheitsgebiete der Vertragsparteien sowie eines eventuellen Landtransports umfassen.

Nebentätigkeiten im Zusammenhang mit dem Seeverkehr

- 6 Der Seeverkehr umfaßt nicht nur den Gütertransport mit dem Schiff von einem Hafen zum anderen, sondern noch vieles mehr. In diesem Zusammenhang ist ausdrücklich die Nutzung der Hafeneinrichtungen zu erwähnen, die für Transporte im Rahmen der Dienstleistungsfreiheit unentbehrlich sind. Hinzu kommt, daß der Seetransport mehr und mehr als Durchtransport organisiert ist, sich also nicht mehr auf den Transport vom Ausgangs- zum Bestimmungshafen beschränkt. Die gegebenenfalls - multimodal oder intermodal - an Land zurückzulegenden Strecken müssen also auch unter die Bestimmungen des Abkommens fallen. Deshalb muß das Abkommen wie erwähnt die Dienstleistungsfreiheit für den internationalen Seeverkehr umfassen - ungeachtet der für Indien, die Gemeinschaft und die einzelnen Mitgliedstaaten geltenden Bestimmungen des Übereinkommens der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen. Es muß ferner eine freie, nichtdiskriminierende Nutzung der Hilfsdienste gewährleisten und die Abfertigung der Schiffe und den Frachtumschlag in den Häfen sowie den eventuellen Transport auf dem Landwege einschließlich des multimodalen oder intermodalen Verkehrs regeln.
- 7 Das Abkommen muß auch Bestimmungen zu folgenden Bereichen enthalten:
 - 7.1 freier Transfer der Einnahmen;
 - 7.2 Zusammenarbeit im Seeverkehr.

Schließlich sollte eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden, die jährlich tagt, um die Durchführung des Abkommens zu sprechen.

ABSTIMMUNG MIT ANDEREN MULTILATERALEN INITIATIVEN

- 8 Einige der weiter oben angesprochenen Punkte waren bereits Gegenstand mit indischer Beteiligung geführter Verhandlungen im Rahmen der WTO. Angesichts der zögerlichen Haltung, die Indien während der gesamten Verhandlungen im Rahmen der Uruguay-Runde an den Tag gelegt hat, erscheint es opportun, die Stellung der Gemeinschaft durch Förderung eines parallelen Ansatzes auf bilateraler Ebene zu festigen, zumal das geplante Abkommen weiter reicht als der bei den WTO-Verhandlungen abgedeckte Themenkomplex. Außerdem könnte Indien durch den Abschluß eines bilateralen Abkommens veranlaßt werden, seine Rolle im multilateralen Umfeld besser auszufüllen.

SCHLUSSFOLGERUNG

- 9 Angesichts der Situation im Seeverkehr ist es erforderlich und gerechtfertigt, Verhandlungen über ein Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Republik Indien aufzunehmen, um die Zusammenarbeit im Seeverkehr zu intensivieren sowie die technische Hilfe im Rahmen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Indien und der Gemeinschaft und unter Einbeziehung der Seewirtschaft der Gemeinschaft zu verstärken. Ein solches Abkommen könnte außerdem dazu dienen, den im Seehandel mit Indien tätigen Reedereien aus der Gemeinschaft und den indischen Verladern die gleichen Rahmenbedingungen für einen freien Handel zu bieten, von denen die indischen Reedereien in der Gemeinschaft bereits profitieren. Außerdem würde der Handel zwischen den beiden Regionen nicht durch überhöhte Transportkosten behindert.

EMPFEHLUNG

Die Kommission empfiehlt dem Rat,

- sie zu ermächtigen, im Namen der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten, Verhandlungen über ein Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten und der Republik Indien aufzunehmen.

Diese Verhandlungen müssen gemäß den im Anhang dargelegten Verhandlungsrichtlinien und in Absprache mit einem vom Rat einzusetzenden Sonderausschuß geführt werden.

ANHANG 1

VERHANDLUNGSRICHTLINIEN**I ALLGEMEINE ZIELSETZUNG**

Ziel der Verhandlungen ist ein Seeverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Republik Indien über den Seeverkehr. Das Abkommen soll zum Nutzen der Betreiber von Seeverkehrsdiensten die Rahmenbedingungen für den Seeverkehr aus der und in die Republik Indien sowie aus der und in die Gemeinschaft verbessern. Das Abkommen muß auf den Grundsätzen der Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr, des freien Zugangs zur Fracht sowie der freien, nichtdiskriminierenden Nutzung der Hilfsdienste beruhen.

Das Abkommen wird für einen Zeitraum von fünf Jahren geschlossen und danach jährlich stillschweigend verlängert.

II INHALT DES ABKOMMENS

In der Präambel wird insbesondere darauf Bezug genommen, daß es im Interesse der Wirtschaft der Republik Indien sowie der Wirtschaft der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten liegt, ein Seeverkehrsabkommen zu schließen, in dem die Rahmenbedingungen für den Seeverkehr festgelegt sind, und das die Voraussetzungen für einen freien Seehandel schafft und so zu einer Kostensenkung führt, von der Handel und Wirtschaft profitieren können.

Das Abkommen soll insbesondere Bestimmungen folgendes gewährleisten:

- Dienstleistungsfreiheit im internationalen Seeverkehr und freie, nichtdiskriminierende Nutzung der Hilfsdienste, freie Wahl der Transportbedingungen für die Verlader sowie Abfertigung und Umschlag in den Häfen;
- Geschäftsvertretung für spezielle Tätigkeiten im Rahmen der Dienstleistungsfreiheit;
- Transfer von Einnahmen;
- Zusammenarbeit im Seeverkehr und Einrichtung einer Arbeitsgruppe.

TITEL I

DIENSTLEISTUNGSFREIHEIT

- 1 Die Parteien verpflichten sich, auf der Grundlage ihrer handelspolitischen Zusammenarbeit die Grundsätze der Dienstleistungsfreiheit, des freien Zugangs zum Markt und zum Handel für den Seeverkehr wirkungsvoll anzuwenden.
- 2 Dieses Abkommen gilt für den Seeverkehr in die und aus der Gemeinschaft, für den Verkehr zwischen zwei Häfen zweier Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, für den Verkehr in die und aus der Republik Indien sowie den Verkehr aus den und in die Mitgliedstaaten der indischen Föderation. Es gilt für alle Frachtarten einschließlich staatlich geförderter Handelsgeschäfte.
- 3 Der freie Zugang nach Absatz 1 umfaßt in allen Fällen den Durchtransport und gilt auch für den Umschlag außerhalb des Hoheitsgebietes der Vertragsparteien und umfaßt die Möglichkeit, gegebenenfalls einen Weitertransport auf dem Landwege zu organisieren, sowie den multimodalen und intermodalen Verkehr.
- 4 Die Bestimmung des Absatzes 1 berührt nicht die Rechte und Pflichten aus dem Verhaltenskodex der Vereinten Nationen für Linienkonferenzen in der für Indien bzw. für die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten geltenden Form.
- 5 Unter Wahrung der in den vorangegangenen Absätzen dargelegten Grundsätze vereinbaren die Parteien folgendes:
 - Sie kommen überein, daß die nicht den Linienkonferenzen angehörenden Gesellschaften im freien Wettbewerb mit einer Linienkonferenz tätig sein dürfen, sofern der Grundsatz des laueren Wettbewerbs auf kaufmännischer Grundlage gewahrt bleibt.
 - Abgesehen von außergewöhnlichen Umständen, unter denen die Linienschiffahrtsgesellschaften keine reale Möglichkeit haben, sich am Verkehr zu beteiligen, nehmen die Parteien Abstand davon, in künftige bilaterale Abkommen mit Drittländern Klauseln über eine Ladunganteilsvereinbarung aufzunehmen.
 - Sie kommen überein, daß das Abkommen die Bestimmungen über die Ladungsaufteilung, die in dem 1979 zwischen der ehemaligen DDR und Indien abgeschlossenen Abkommen, d.h. dem geltenden Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Indien, enthalten sind, außer Kraft setzt.
 - Sie schaffen alle einseitigen Maßnahmen und alle administrativen, technischen und sonstigen Hindernisse ab, die dem Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr (im Sinne der vorangegangenen Absätze) entgegenstehen.

- Sie kommen überein, daß der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit für alle Frachtarten gilt, einschließlich staatlich geförderter Handelsgeschäfte.
- 6 Der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit beinhaltet die freie und nichtdiskriminierende Nutzung von Hafen- und seeverkehrsbezogenen Hilfsdiensten einschließlich der Dienste, die der eigentlichen Beförderung vorausgehen bzw. folgen.
- 7 Die Parteien sorgen für die Nichtdiskriminierung der von der jeweils anderen Vertragspartei zur Beförderung von Gütern, Personen oder beiden eingesetzten Schiffe in bezug auf den Zugang zu den Häfen, die Nutzung der Infrastruktur und der Seeverkehrshilfsdienste dieser Häfen, die Zuweisung von Ankerplätzen sowie die Lade- und Löschanlagen.

Diese Behandlung gilt für Schiffe, deren Betreiber unter Absatz 8 fallen.
- 8 In den Genuß der genannten Bestimmungen kommen Staatsangehörige der Vertragsparteien, einschließlich Unternehmen. Für die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten sind dies die in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft oder außerhalb der Gemeinschaft niedergelassenen Angehörigen der Mitgliedstaaten, die niedergelassenen Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten sowie von Staatsangehörigen eines Mitgliedstaates gegründete und kontrollierte Unternehmen, sofern deren Schiffe in einem Mitgliedstaat nach dem dortigen Recht registriert sind.

TITEL II

GESCHÄFTSVERTRETUNG

Um die Dienstleistungsfreiheit gemäss Titel I zu gewährleisten, gewähren die Vertragsparteien der jeweils anderen Partei die gleiche Behandlung wie inländischen Unternehmen, wenn es darum geht, Unternehmen zu gründen, deren Tätigkeitsbereich internationale Seeverkehrsdienstleistungen im Sinne von Titel I Absatz 1, einschliesslich des intermodalen Verkehrs, sofern ein Teil der Strecke auf dem Seeweg zurückgelegt wird.

TITEL III

EINNAHMEN

Die Vertragsparteien kommen überein, den Staatsangehörigen der jeweils anderen Partei das Recht einzuräumen, unter Titel II des vorliegenden Abkommens getätigte Investitionen und im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Partei erzielte Einnahmen in frei konvertierbarer Währung vorbehaltlich des Artikels 73d EG-Vertrag frei zu transferieren.

TITEL IV

ZUSAMMENARBEIT IM SEEVERKEHR

- 1 Die Parteien fördern die Entwicklung ihrer Wirtschafts- und Handelsbeziehungen. Sie erkennen an, daß der Seeverkehr eines der besonderen Ziele wirtschaftlicher Zusammenarbeit darstellt, wie sie in Artikel 4 des am 1. August 1994 in Kraft getretenen Kooperationsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Indien über Partnerschaft und Entwicklung aufgeführt sind.
- 2 Diese Zusammenarbeit erfolgt insbesondere durch Programme, die darauf ausgerichtet sind, verstärkt Möglichkeiten für Partnerschaften und gemeinsame Aktionen der Handelspartner aufzuzeigen.
- 3 Regelmäßigen Workshops über die Zusammenarbeit im Seeverkehr unter Einbeziehung aller am Seeverkehr Beteiligten ist besonderer Vorrang einzuräumen.
- 4 Schließlich sind die Finanzierungsmöglichkeiten für spezielle technische Hilfs- sowie Ausbildungsmaßnahmen im Bereich des Abwrackens zu prüfen, wobei Mensch und Umwelt besonders zu berücksichtigen sind.

ALLGEMEINE UND ABSCHLUSSBESTIMMUNGEN

- 1 Dieses Abkommen tritt in Kraft, nachdem es von den Vertragsparteien ratifiziert worden ist.
- 2 In dem Abkommen ist die Einrichtung einer Arbeitsgruppe aus Vertretern aller Parteien vorgesehen. Sie tagt mindestens einmal jährlich, um über die Durchführung des Abkommens zu sprechen. Die Arbeitsgruppe stellt ihre Ergebnisse dem im Rahmen des Kooperationsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Indien über Partnerschaft und Entwicklung eingerichteten gemischten Ausschuß vor. In diesem Ausschuß können alle Fragen zur Anwendung des Abkommens zur Dienstleistungsfreiheit behandelt werden.
- 3 Die Tagesordnung wird im beiderseitigen Einvernehmen festgesetzt. Es werden Regelungen für den Ort der Sitzungen und für den Vorsitz getroffen.
- 4 Die Bestimmungen dieses Abkommens ersetzen diejenigen Bestimmungen der zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und Indien geschlossenen Abkommen, die mit den Bestimmungen dieses Abkommens entweder unvereinbar oder identisch sind.
- 5 Zum Schutz des allgemeinen Interesses, der öffentlichen Sicherheit usw. werden in das Abkommen entsprechende Klauseln aufgenommen.

