

Gesetzentwurf **der Bundesregierung**

Entwurf eines Gesetzes **zu dem Seeverkehrsabkommen vom 10. Dezember 2002** **zwischen der Europäischen Gemeinschaft** **und ihren Mitgliedstaaten einerseits** **und der Regierung der Volksrepublik China andererseits**

A. Problem und Ziel

Die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten einerseits und die Regierung der Volksrepublik China andererseits haben am 10. Dezember 2002 in Brüssel ein Seeverkehrsabkommen vereinbart, das ein „Mehr“ an Liberalisierung im Bereich des Seeverkehrs und der damit verbundenen Dienste gewährleistet als die Summe der mit den meisten EG-Staaten und China bestehenden bilateralen Schifffahrtsabkommen. Die mit dem Abkommen herbeigeführte weitere Liberalisierung verspricht eine erhebliche Erweiterung des Handelsverkehrs, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Volksrepublik China schon jetzt der drittgrößte Handelspartner der Europäischen Union ist.

Die Vorschriften der bilateralen Schifffahrtsabkommen wie des entsprechenden Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik China (BGBl. 1996 II S. 1450) bleiben weiterhin gültig, soweit sie günstiger sind oder eine Materie regeln, die vom vorliegenden Abkommen nicht erfasst ist. Restriktive Klauseln in bestehenden bilateralen Schifffahrtsabkommen der EG-Staaten mit China werden dagegen durch das vorliegende Abkommen ersetzt.

B. Lösung

Bei dem vorliegenden Seeverkehrsabkommen handelt es sich um ein gemischtes Abkommen, weil die geregelte Materie nicht in den ausschließlichen Zuständigkeitsbereich der Europäischen Gemeinschaft fällt. Daher ist neben dem durch Beschluss des Rates genehmigten Abkommen auch die innerstaatliche Umsetzung durch die einzelnen Mitgliedstaaten erforderlich. Durch das Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Genehmigung des Abkommens gemäß seinem Artikel 15 Abs. 2 geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Kein Vollzugsaufwand

E. Sonstige Kosten

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen, da das Abkommen neben Fragen technischer Art der Abwicklung und Nutzung sowie der Rechtsgewährung auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Verwendung von Einnahmen durch Seeschiffahrtsunternehmen in konvertierbarer Währung aus Dienstleistungen der Seeschiffahrt regelt, nicht aber deren Höhe.

Die mit dem Abkommen angestrebte Vertiefung wirtschaftlicher Kontakte wirkt wettbewerbsfördernd und damit tendenziell preisdämpfend. Positive Auswirkungen auf Einzelpreise sind daher wahrscheinlich, jedoch nicht quantifizierbar. Preisdämpfende Auswirkungen auf das Preisniveau sind möglich.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 19. Dezember 2003

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Wolfgang Thierse
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Seeverkehrsabkommen vom
10. Dezember 2002 zwischen der Europäischen Gemeinschaft
und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung der
Volksrepublik China andererseits

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 795. Sitzung am 19. Dezember 2003 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf

**Gesetz
zu dem Seeverkehrsabkommen vom 10. Dezember 2002
zwischen der Europäischen Gemeinschaft
und ihren Mitgliedstaaten einerseits
und der Regierung der Volksrepublik China andererseits**

Vom

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

Artikel 1

Dem in Brüssel am 10. Dezember 2002 unterzeichneten Seeverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung der Volksrepublik China andererseits wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 15 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich, soweit es in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft fällt, auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 84 Abs. 1 des Grundgesetzes erforderlich, da durch das Vertragsgesetz in Verbindung mit den Artikeln 4 und 7 des Abkommens auch das Verwaltungsverfahren von Landesbehörden geregelt wird.

Zu Artikel 2

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem das Abkommen nach seinem Artikel 15 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen.

Das Gesetz wirkt sich weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen technischer Art der Abwicklung und Nutzung sowie der Rechtsgewährung auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Verwendung aus Einnahmen durch Seeschiffahrtsregelungen in konvertierbarer Währung aus Dienstleistungen der Seeschiffahrt regelt, nicht aber deren Höhe.

Die mit dem Abkommen angestrebte Vertiefung wirtschaftlicher Kontakte wirkt wettbewerbsfördernd und damit tendenziell preisdämpfend. Positive Auswirkungen auf Einzelpreise sind daher wahrscheinlich, jedoch nicht quantifizierbar. Preisdämpfende Auswirkungen auf das Preisniveau sind möglich.

Seeverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung der Volksrepublik China andererseits

Das Königreich Belgien,
das Königreich Dänemark,
die Bundesrepublik Deutschland,
die Hellenische Republik,
das Königreich Spanien,
die Französische Republik,
Irland,
die Italienische Republik,
das Großherzogtum Luxemburg,
das Königreich der Niederlande,
die Republik Österreich,
die Portugiesische Republik,
die Republik Finnland,
das Königreich Schweden,
das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland,

Vertragsparteien des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, im Folgenden „Mitgliedstaaten der Gemeinschaft“ genannt, und

die Europäische Gemeinschaft, im Folgenden „Gemeinschaft“ genannt,

einerseits, und

die Regierung der Volksrepublik China, im Folgenden „China“ genannt,

andererseits,

unter Berücksichtigung des Abkommens über handelspolitische und wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Volksrepublik China vom Mai 1985;

unter Berücksichtigung der Bedeutung der Seeverkehrsbeziehungen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und China;

in der Überzeugung, dass die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien im Bereich des internationalen Seeverkehrs nützlich für die Entwicklung der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen China und der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten sein wird;

gewillt, ihre Beziehungen auf dem Gebiet des internationalen Seeverkehrs auf der Grundlage der Gleichheit und des beiderseitigen Nutzens weiter zu stärken;

in Würdigung der Bedeutung maritimer Dienstleistungen und in dem Wunsch, den multimodalen Verkehr mit einer Seeverkehrsdienstleistung noch weiter zu fördern und damit die Effizienz in der Transportkette zu erhöhen;

in Würdigung der Bedeutung der Weiterentwicklung eines flexiblen und marktorientierten Ansatzes sowie des Nutzens, der den Wirtschaftsbeteiligten beider Vertragsparteien aus der Kon-

trolle und dem Betrieb eigener internationaler Frachtbeförderungsdienste im Rahmen eines effizienten internationalen Seeverkehrssystems erwächst;

unter Berücksichtigung der bestehenden bilateralen Seeverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und China;

in Unterstützung mehrseitiger Verhandlungen über Seeverkehrsdienstleistungen im Rahmen der Welthandelsorganisation;

haben beschlossen, dieses Abkommen zu schließen, und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Das Königreich Belgien:

Isabelle Durant
Vizepremierministerin und Ministerin der Mobilität und des Transportwesens

Das Königreich Dänemark:

Bendt Bendtsen
Minister für Wirtschaft, Handel und Industrie

Die Bundesrepublik Deutschland:

Manfred Stolpe
Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Wilhelm Schönfelder
Botschafter, Ständiger Vertreter der Bundesrepublik Deutschland

Die Hellenische Republik:

Georgios Anomeritis
Minister für die Handelsmarine

Das Königreich Spanien:

Francisco Álvarez-Cascos Fernández
Minister für Inlandsentwicklung

Die Französische Republik:

Pierre Sella
Botschafter, Ständiger Vertreter der Französischen Republik

Irland:

Peter Gunning
Stellvertreter des Ständigen Vertreters Irlands

Die Italienische Republik:

Pietro Lunardi
Minister für Infrastrukturen und Verkehr

Das Großherzogtum Luxemburg:

Henri Grethen
Minister für Wirtschaft, Minister für Verkehr

Das Königreich der Niederlande:

Roelf Hendrik de Boer
Minister für Verkehr und Waterstaat

Die Republik Österreich:

Mathias Reichhold
Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

Die Portugiesische Republik:

Luís Francisco Valente de Oliveira
Minister für öffentliche Arbeiten, Verkehr und Wohnungswesen

Die Republik Finnland:

Kimmo Sasi
Minister für Verkehr und Kommunikation

Das Königreich Schweden:

Ulrica Messing
Ministerin für Kommunikation

Das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland:

David Jamieson
Parlamentarischer Staatssekretär, Ministerium für Verkehr

Die Europäische Gemeinschaft:

Bendt Bendtsen
Minister für Wirtschaft, Handel und Industrie des Königreichs Dänemark
Amtierender Präsident des Rates der Europäischen Union
Loyola de Palacio
Vizepräsident der Kommission der Europäischen Gemeinschaften

Die Regierung der Volksrepublik China:

Chunxian Zhang
Minister für Kommunikation der Volksrepublik China

Diese sind, nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten,

wie folgt übereingekommen:

Artikel 1 **Zielsetzung**

Dieses Abkommen zielt darauf ab, die Bedingungen des Seefrachtverkehrs von und nach China, von und nach der Gemeinschaft sowie von und nach der Gemeinschaft und China einerseits und Drittländern andererseits zum Nutzen der Wirtschaftsbeteiligten der Vertragsparteien zu verbessern. Es beruht auf den Grundsätzen der Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr, des freien Zugangs zu Ladungen und Drittländerverkehren sowie des unbeschränkten Zugangs zu Häfen und Hilfsdiensten mit diskriminierungsfreier Behandlung bei deren Inanspruchnahme und bei der Handelspräsenz. Es deckt alle Aspekte des Haus-zu-Haus-Service ab.

Artikel 2 **Anwendungsbereich**

(1) Dieses Abkommen gilt für den internationalen Seefrachtverkehr und logistische Dienstleistungen einschließlich multimodaler Beförderungen mit einer seeseitigen Komponente zwischen den Häfen Chinas und der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft sowie für den internationalen Seefrachtverkehr zwischen den Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft. Es gilt auch für Drittländerverkehre und die Verbringung von Ausrüstungsgegenständen wie leeren Containern – die nicht als Fracht gegen Bezahlung befördert werden – zwischen Häfen Chinas oder zwischen Häfen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft.

Wenn Schiffe einer Vertragspartei von einem Hafen der anderen Vertragspartei oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft zu einem anderen fahren, um Fracht für ausländische Staaten zu laden oder Fracht aus dem Ausland zu löschen, so gilt dies als zum internationalen Seeverkehr gehörig.

Dieses Abkommen gilt nicht für innerstaatliche Verkehre ausschließlich zwischen den Häfen Chinas oder zwischen den Häfen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft.

(2) Dieses Abkommen berührt nicht die Anwendung der bilateralen Seeverkehrsabkommen zwischen China und den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft auf Fragen, die außerhalb des Anwendungsbereichs dieses Abkommens liegen.

(3) Dieses Abkommen berührt nicht das Recht von Schiffen aus Drittländern, Fracht oder Fahrgäste zwischen den Häfen der Vertragsparteien oder den Häfen einer Vertragspartei und eines Drittlandes zu befördern.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Abkommens bedeuten:

- a) „Internationaler Seefrachtverkehr und logistische Dienstleistungen“ die Erbringung von Dienstleistungen im internationalen Seefrachtverkehr und damit verbundenen Leistungen wie Frachturnschlag, Lagerei, Zollabfertigung, Containerstellplätzen und -zwischenlagerung, Schifffahrts-agenturdiensten und Spedition;
- b) „Multimodale Verkehrsleistungen“ die Beförderung von Gütern unter Einsatz von mehr als einem Verkehrsträger unter Einschluss einer Seeverkehrsdienstleistung mit einheitlichem Konnossement;
- c) „Schifffahrtsagenturdienste“ die Tätigkeit eines Agenten in einem bestimmten geografischen Gebiet als Vertretung der Geschäftsinteressen einer oder mehrerer Schifffahrtlinien oder Reedereien zu folgenden Zwecken:
 - Vermarktung und Verkauf von Seeverkehrsdiensten und damit verbundenen Leistungen, von Preisangebot bis Rechnungsstellung, und Ausstellung von Konnossementen im Namen der Unternehmen, Auftragsvergabe für die erforderlichen Anschlussleistungen, Ausfertigung von Dokumenten und Erteilung von geschäftlichen Auskünften;
 - organisatorische Tätigkeiten im Namen der Unternehmen im Hinblick auf den Hafenaufenthalt des Schiffes oder die Übernahme von Ladungen, wenn erforderlich;
- d) „Speditionsdienste“ Organisation und Überwachung der Beförderungstätigkeit im Namen des Versenders durch Auftragsvergabe für Anschlussleistungen, Ausfertigung von Dokumenten und Erteilung von geschäftlichen Auskünften;
- e) „Schifffahrtsunternehmen“ ein Unternehmen, das folgende Bedingungen erfüllt:
 - i) es muss entsprechend dem öffentlichen oder privaten Recht Chinas oder der Gemeinschaft oder eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft konstituiert sein;
 - ii) es muss seinen eingetragenen Sitz oder seine Verwaltungszentrale oder seinen Hauptgeschäftssitz in China bzw. der Gemeinschaft haben;
 - iii) es muss internationalen Schiffsfrachtdienst mit eigenen oder bereederten Schiffen betreiben.

Außerhalb der Gemeinschaft oder Chinas niedergelassene Schifffahrtsgesellschaften, die von einem Angehörigen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft oder Chinas kontrolliert werden, können die Bestimmungen dieses Abkommens

ebenfalls in Anspruch nehmen, sofern ihr Schiff in diesem Mitgliedstaat oder in China nach dortigem Recht registriert ist;

- f) „Tochtergesellschaft“ ein Unternehmen mit Rechtspersönlichkeit im Besitz einer Schifffahrtsgesellschaft;
- g) „Zweigstelle“ eine Geschäftsstelle ohne Rechtspersönlichkeit im Besitz einer Schifffahrtsgesellschaft;
- h) „Vertretung“ ein Vertretungskontor einer Schifffahrtsgesellschaft einer Vertragspartei als Niederlassung auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei;
- i) „Schiff“ jedes nach dem Recht Chinas oder der Gemeinschaft oder ihrer Mitgliedstaaten im Schiffsregister einer Vertragspartei eingetragene Handelsschiff unter der Flagge dieser Vertragspartei, das im internationalen Seeverkehr tätig ist, sowie Schiffe unter der Flagge eines Drittlandes, die aber Eigentum einer in China oder einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft ansässigen Schifffahrtsgesellschaft sind oder von einer solchen bereedert werden. Dieser Begriff schließt jedoch Kriegsschiffe und andere als Handelsschiffe aus.

Artikel 4

Erbringung von Dienstleistungen

(1) Jede Vertragspartei gewährt auch künftig Schiffen unter der Flagge der anderen Partei oder solchen, die durch Staatsangehörige oder Unternehmen der anderen Partei betrieben werden, gemessen an der Behandlung ihrer eigenen Schiffe diskriminierungsfreie Behandlung im Hinblick auf den Zugang zu Häfen, die Nutzung der Infrastruktur und der maritimen Hilfsdienste dieser Häfen sowie die damit verbundenen Abgaben und Gebühren, Zollformalitäten und die Zuweisung von Liegeplätzen und Lösch- und Ladefazilitäten.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den Grundsatz des unbeschränkten Zugangs zum internationalen Seeschiffahrtsmarkt und -verkehr in diskriminierungsfreier und geschäftsmäßiger Weise anzuwenden.

(3) In Anwendung der Grundsätze von Absatz 1 und 2 gilt:

- a) Die Vertragsparteien nehmen in künftige Vereinbarungen mit Drittländern über Seeverkehrsdienstleistungen keine Ladungsanteilklauseln auf und kündigen solche Bestimmungen, sofern sie in früheren zweiseitigen Abkommen vorhanden sind, innerhalb einer angemessenen Frist.
- b) Sie schaffen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens alle einseitigen administrativen, technischen oder andere Maßnahmen ab, die eine indirekte Beschränkung darstellen könnten und diskriminierende Auswirkungen auf die Dienstleistungsfreiheit im internationalen Seeverkehr haben könnten.
- c) Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens enthalten sich die Vertragsparteien administrativer, technischer oder gesetzgeberischer Maßnahmen, die zur Diskriminierung von Staatsangehörigen oder Unternehmen der anderen Partei bei der Erbringung von Dienstleistungen im internationalen Seeverkehr führen könnten.

(4) Eine Vertragspartei gestattet den Schifffahrtsgesellschaften der anderen Vertragspartei für internationale Fracht zwischen den Häfen Chinas oder zwischen den Häfen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft in diskriminierungsfreier Weise und zu den unter den betreffenden Schifffahrtsgesellschaften vereinbarten Bedingungen Zugang zu und Wahrnehmung von Zubringer- („Feeder“) Diensten, die von auf dem Gebiet der ersteren Vertragspartei registrierten Schifffahrtsgesellschaften angeboten werden.

Artikel 5

Handelspräsenz

Im Hinblick auf Tätigkeiten zur Erbringung internationaler Seeverkehrsdienstleistungen und logistischer Dienstleistungen, einschließlich multimodaler Verkehrsleistungen im Haus-zu-Haus-Verkehr, gestattet jede Vertragspartei den Schifffahrtsgesellschaften der anderen Partei die Gründung von hundertprozentigen Tochtergesellschaften oder Gemeinschaftsunternehmen, Zweigstellen oder Vertretungen und, im Hinblick auf Tochtergesellschaften und Zweigstellen, deren Wirtschaftstätigkeit gemäß ihren Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Solche Tätigkeiten sind zum Beispiel:

1. Ladungsakquisition und Buchung von Frachtraum;
2. Anfertigung, Bestätigung, Bearbeitung und Ausstellung des Konnossements, einschließlich des im internationalen Seeverkehr allgemein akzeptierten Durchkonnossements; Vorbereitung der Beförderungs- und Zolldokumente;
3. Festsetzung, Entgegennahme und Überweisung von Frachtgebühren und anderen Abgaben im Zusammenhang mit Dienstleistungsverträgen oder Tarifsätzen;
4. Aushandlung und Abschluss von Dienstleistungsverträgen;
5. Abschluss von Verträgen für Lkw- und Eisenbahnbeförderung, Ladungsaufteilung und andere einschlägige Hilfsdienste;
6. Festsetzung und Veröffentlichung von Tarifsätzen;
7. Vermarktung der jeweiligen Dienstleistungen;
8. Besitz der für die Wirtschaftstätigkeit erforderlichen Ausrüstung;
9. Lieferung von Geschäftsinformationen auch mit Hilfe computerisierter Informationssysteme und des elektronischen Datenaustauschs unter diskriminierungsfreien Einschränkungen bezüglich der Telekommunikation;
10. Gründung von Gemeinschaftsunternehmen mit ortsansässigen Schifffahrtsagenturen im Hinblick auf Geschäftstätigkeiten, wie die Organisation des Hafenaufenthalts der Schiffe oder die Annahme von zur Beförderung angelieferten Ladungsgütern.

Artikel 6

Transparenz

(1) Jede Vertragspartei veröffentlicht nach vorheriger Konsultation und angemessener Vorankündigung unverzüglich alle allgemein anwendbaren einschlägigen Maßnahmen, welche die Durchführung dieses Abkommens berühren oder beeinträchtigen.

(2) Ist die in Absatz 1 genannte Veröffentlichung nicht durchführbar, so sind solche Informationen in anderer Weise öffentlich zugänglich zu machen.

(3) Jede Vertragspartei entspricht unverzüglich allen spezifischen Auskunftersuchen der anderen Partei bezüglich aller allgemein anwendbaren einschlägigen Maßnahmen im Sinne von Absatz 1.

Artikel 7

Inländische Verwaltungsbestimmungen

(1) Die Vertragsparteien gewährleisten, dass alle allgemein anwendbaren Maßnahmen, die den Handel im Bereich der internationalen Seeverkehrsdienstleistungen betreffen, in angemessener, objektiver und unparteiischer Weise durchgeführt werden.

(2) In Fällen, in denen eine Genehmigung erforderlich ist, setzen die zuständigen Behörden einer Vertragspartei den Antragsteller innerhalb einer angemessenen Frist nach Einreichung eines nach inländischen Rechts- und Verwaltungsbestimmungen vollständigen Antrags von ihrer diesbezüglichen Entscheidung in Kenntnis. Auf Ersuchen des Antragstellers geben die zuständigen Behörden einer Vertragspartei ohne unangebrachte Verzögerung Auskunft über den Stand der Antragsbearbeitung.

(3) Um sicherzustellen, dass Maßnahmen im Hinblick auf technische Normen bzw. Lizenzanforderungen und -verfahren keine unnötigen Handelsschranken darstellen, sind solche Anforderungen an objektiven, diskriminierungsfreien, von vornherein festgelegten und transparenten Kriterien auszurichten, wie beispielsweise der Kapazität, eine Dienstleistung zu erbringen; Lizenzverfahren dürfen nicht selbst Einschränkungen oder Behinderungen für die Erbringung der Dienstleistung darstellen.

Artikel 8

Führungspersonal

Hundertprozentige Tochtergesellschaften oder Gemeinschaftsunternehmen, Zweigstellen oder Vertretungen der auf dem Gebiet einer Vertragspartei niedergelassenen Schiffahrtsgesellschaften der anderen Vertragspartei dürfen entsprechend den im Gastland geltenden Rechtsvorschriften Führungspersonal unabhängig von dessen Staatsangehörigkeit beschäftigen. Jede Vertragspartei erleichtert die Gewährung von Arbeits-erlaubnissen und Visa für ausländische Angestellte.

Artikel 9

Zahlungen und Kapitalbewegungen

(1) Die aus internationalem Seeverkehr und multimodalem Transport stammenden Einkünfte von Staatsangehörigen oder Unternehmen einer Vertragspartei können auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbaren Währungen bezogen werden.

(2) Die Einkünfte und Ausgaben im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit von Tochtergesellschaften, Zweigstellen und Vertretungen der auf dem Gebiet einer Vertragspartei niedergelassenen Schiffahrtsgesellschaften der anderen Vertragspartei können in der Währung des Gastlandes berechnet werden. Der Saldo nach Zahlung der örtlichen Gebühren seitens der genannten Schiffahrtsgesellschaften, Tochtergesellschaften, Zweigstellen oder Vertretungen kann zum Bankwechsellkurs am Tage der Überweisung frei ins Ausland überwiesen werden.

Artikel 10

Zusammenarbeit im Seeverkehr

Die Vertragsparteien legen ihren zuständigen Behörden, Schiffahrtsgesellschaften, Häfen, einschlägigen Forschungseinrichtungen, Universitäten und Bildungsstätten nahe, zur Förderung der Entwicklung ihrer Schiffahrtsbranchen auf folgenden Gebieten, aber nicht nur auf diese beschränkt, zusammenzuarbeiten:

1. Meinungsaustausch hinsichtlich ihrer Tätigkeit im Rahmen der internationalen Seeschiffahrtsorganisationen;
2. Formalisierung und Vollendung der Gesetzgebung über Seeverkehr und Verwaltung des Marktes;
3. Förderung effizienter Transportdienstleistungen für den internationalen Seehandel durch effektive Nutzung von Häfen und Handelsflotten der Vertragsparteien;

4. Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr und Verhütung von Meeresverschmutzung;
5. Förderung der maritimen Bildung und Ausbildung, besonders der Schulung von Seeleuten;
6. Austausch von Personal, wissenschaftlichen Informationen und Technologie;
7. verstärkte Anstrengungen zur Bekämpfung von Piraterie und Terrorismus.

Artikel 11

Konsultationen und Streitbeilegung

(1) Die Vertragsparteien richten geeignete Verfahren zur ordnungsgemäßen Umsetzung dieses Abkommens ein.

(2) Falls im Hinblick auf die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens Streitfälle zwischen den Vertragsparteien entstehen, suchen ihre zuständigen Behörden den Streitfall im Wege freundschaftlicher Konsultationen zu lösen. Sofern dabei keine Einigung erzielt wird, ist der Streitfall auf diplomatischem Wege beizulegen.

Artikel 12

Änderung

Dieses Abkommen kann durch eine schriftliche Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien geändert werden, und die Änderung tritt entsprechend den in Artikel 15 Absatz 2 festgelegten Verfahren in Kraft.

Artikel 13

Territoriale Anwendung

Dieses Abkommen gilt für die Gebiete, in denen der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft angewendet wird, und nach Maßgabe jenes Vertrags einerseits sowie für das Gebiet Chinas andererseits.

Artikel 14

Rechtsverbindlicher Wortlaut

Dieses Abkommen ist in zwei Urschriften in dänischer, deutscher, englischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, niederländischer, portugiesischer, schwedischer und spanischer sowie chinesischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Artikel 15

Geltungsdauer und Inkrafttreten

(1) Dieses Abkommen wird für einen Zeitraum von fünf Jahren geschlossen. Es wird alljährlich stillschweigend erneuert, sofern nicht eine Vertragspartei das Abkommen sechs Monate vor seinem Auslaufen schriftlich kündigt.

(2) Dieses Abkommen wird von den Vertragsparteien gemäß ihren jeweiligen Verfahren genehmigt.

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander den Abschluss der in Unterabsatz 1 genannten Verfahren notifiziert haben.

(3) Sollte dieses Abkommen in bestimmten Fragen weniger vorteilhaft sein, als die geltenden bilateralen Abkommen zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und China, so haben unbeschadet der Gemeinschaftsverpflichtun-

gen und unter Berücksichtigung des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft die günstigeren Bestimmungen Vorrang. Die Bestimmungen dieses Abkommens ersetzen diejenigen der früher zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und China geschlossenen bilateralen Abkommen, falls

die letzteren Bestimmungen mit den ersteren nicht übereinstimmen, außer in den im vorhergehenden Satz genannten oder gleichen Situationen. Bestimmungen der bestehenden bilateralen Abkommen, die von diesem Abkommen nicht erfasst werden, gelten weiterhin.

Denkschrift zum Abkommen

A. Allgemeines

Bei dem zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung der Volksrepublik China andererseits am 10. Dezember 2002 in Brüssel vereinbarten Seeverkehrsabkommen handelt es sich um den ersten Vertrag dieser Art, der von der Europäischen Kommission verhandelt und zum Abschluss gebracht worden ist. Der Kommission ist ein Verhandlungsmandat erteilt worden, weil ein derartiges Gemeinschaftsabkommen mit diesem Drittstaat, welcher der drittgrößte Handelspartner der Europäischen Union ist, ein Mehr an Liberalisierung im Bereich des Seeverkehrs und der damit verbundenen Dienste gewährleistet, als die Summe der mit den meisten EG-Staaten und China bestehenden bilateralen Schifffahrtsabkommen. Die mit dem Abkommen herbeigeführte weitere Liberalisierung verspricht eine erhebliche Erweiterung des Handelsverkehrs. Die Vorschriften der bilateralen Schifffahrtsabkommen wie des entsprechenden Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik China vom 9. Mai 1995 (BGBl. 1996 II S. 1450) bleiben weiterhin gültig, soweit sie günstiger sind oder eine Materie regeln, wie etwa die Anerkennung von Personaldokumenten von Seeleuten, die vom vorliegenden Abkommen nicht erfasst ist. Restriktive Klauseln in bestehenden bilateralen Schifffahrtsabkommen der EG-Staaten mit China werden dagegen durch das vorliegende Abkommen im Interesse der weiteren Liberalisierung des Seeverkehrs ersetzt.

B. Besonderes

Zu Artikel 1

Artikel 1 stellt die Ziele des Abkommens dar und verankert dabei die Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr, den freien Zugang zu Ladungen und Drittlandverkehren, den unbeschränkten Zugang zu Häfen und die Inländergleichbehandlung bei der Wahrnehmung von Hilfsdiensten, bei Beachtung alter Aspekte des Haus-zu-Haus-Services.

Zu Artikel 2

Absatz 1 regelt den Anwendungsbereich des Abkommens.

Absatz 2 stellt klar, dass die Anwendung der bilateralen Seeverkehrsabkommen auf Fragen, die außerhalb des Anwendungsbereichs dieses Abkommens liegen, nicht berührt wird.

Absatz 3 stellt klar, dass das Recht von Schiffen unter der Flagge eines Drittlandes zur Teilnahme an den Beförderungen im Rahmen des Handelsaustausches der Vertragsparteien nicht eingeschränkt wird.

Zu Artikel 3

Artikel 3 definiert die im Abkommen mehrfach verwandten Begriffe „Internationaler Seefrachtverkehr und logistische Dienstleistungen“, „Multimodale Verkehrsleistungen“, „Schifffahrtsagenturdienste“, „Speditionsdienste“, „Schifffahrtsunternehmen“, „Tochtergesellschaft“, „Zweigstelle“, „Vertretung“, „Schiff“.

Zu Artikel 4

Artikel 4 Abs. 1 räumt den Schiffen die diskriminierungsfreie Behandlung in den Häfen der jeweils anderen Vertragspartei ein. Dies bezieht sich insbesondere auf Verwaltungsgebühren, nicht jedoch auf Steuern.

Absatz 2 beinhaltet die Verpflichtung der Vertragsparteien zur Anwendung des Grundsatzes des unbeschränkten Zugangs zum internationalen Seeschiffahrtsmarkt.

Absatz 3 beinhaltet die Verpflichtung, in künftigen Vereinbarungen mit Drittländern keine Ladungsanteils-klauseln aufzunehmen bzw., sofern sie in früheren zweiseitigen Abkommen vorhanden sind, diese zu kündigen. Außerdem wird hier die Abschaffung aller einseitigen administrativen, technischen oder anderer Maßnahmen geregelt sowie klargestellt, dass sich die Vertragsparteien administrativer, technischer oder gesetzgeberischer Maßnahmen enthalten, die zur Diskriminierung von Staatsangehörigen oder Unternehmen der anderen Partei führen.

Absatz 4 räumt das Recht zum Zugang und zur Wahrnehmung von Zubringer- („Feeder“-) Diensten ein.

Zu Artikel 5

Artikel 5 regelt die Gründung von hundertprozentigen Tochtergesellschaften oder Gemeinschaftsunternehmen, Zweigstellen oder Vertretungen im Geltungsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei und zählt deren Tätigkeiten auf.

Zu Artikel 6

Nach Artikel 6 Abs. 1 bis 3 veröffentlicht jede Vertragspartei alle allgemein anwendbaren einschlägigen Maßnahmen, welche die Durchführung dieses Abkommens berühren oder beeinträchtigen.

Zu Artikel 7

Absatz 1 stellt die Gewährleistung der Vertragsparteien klar, alle allgemein anwendbaren Maßnahmen, die den Handel im Bereich der internationalen Seeverkehrsdienstleistungen betreffen, in angemessener, objektiver und unparteiischer Weise durchzuführen.

In den Absätzen 2 und 3 wird das Verfahren hierzu geregelt.

Zu Artikel 8

Artikel 8 regelt das Recht hundertprozentiger Tochtergesellschaften oder Gemeinschaftsunternehmen, Zweigstellen oder Vertretungen von in China ansässigen EU-Reedereien, gemäß geltenden Rechtsvorschriften Führungspersonal zu beschäftigen.

Zu Artikel 9

Artikel 9 räumt das Recht zur freien Verwendung und zum freien Transfer der im Gebiet der anderen Vertragspartei erzielten Frachteinnahmen ein.

Zu Artikel 10

In Artikel 10 wird den zuständigen Behörden, Schiffahrtsgesellschaften, Häfen, Forschungseinrichtungen, Universitäten und Bildungsstätten nahe gelegt zusammenzuarbeiten und die Tätigkeitsgebiete hierzu aufgezählt.

Zu Artikel 11

In Absatz 1 wird festgelegt, dass die Vertragsparteien geeignete Verfahren zur ordnungsgemäßen Umsetzung dieses Abkommens einsetzen.

In Absatz 2 wird geregelt, dass Streitfälle zwischen den Vertragsparteien zunächst durch Behörden und sofern keine Einigung erzielt werden kann, auf diplomatischem Weg beizulegen sind.

Zu Artikel 12

Artikel 12 sieht die Möglichkeit von Änderungen des Abkommens vor und regelt das Inkrafttreten hierzu.

Zu Artikel 13

Artikel 13 regelt das Anwendungsgebiet des Abkommens.

Zu Artikel 14

In Artikel 14 wird festgelegt, dass das Abkommen in zwei Urschriften in dänischer, deutscher, englischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, portugiesischer, schwedischer und spanischer sowie chinesischer Sprache abgefasst ist, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Zu Artikel 15

Absatz 1 regelt die Geltungsdauer des Abkommens.

Absatz 2 regelt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens.

Absatz 3 legt fest, dass, sollte das Abkommen in bestimmten Fragen weniger vorteilhaft sein als die geltenden bilateralen Abkommen zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und China, die günstigeren Bestimmungen Vorrang haben und Bestimmungen der bestehenden bilateralen Abkommen, die von diesem Abkommen nicht erfasst werden, weiterhin gelten. Dabei geht es im Falle der Bundesrepublik Deutschland um das Abkommen vom 9. Mai 1995 über den Seeverkehr.

