

1014 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

18. 1. 1974

Regierungsvorlage**ÜBEREINKOMMEN
ÜBER DIE SCHIFFFAHRT AUF DEM
BODENSEE**

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,
DIE REPUBLIK ÖSTERREICH UND
DIE SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSEN-
SCHAFT,

in ihrem Bestreben, die Regelung der Schiff-
fahrt auf dem Bodensee den geänderten Ver-
hältnissen und dem Stand der Technik anzu-
passen und zu diesem Zweck den Vertrag vom
22. September 1867 zwischen den Bodensee-
Uferstaaten betreffend eine internationale Schiff-
fahrts- und Hafenordnung für den Bodensee
durch ein neues Übereinkommen und einheit-
liche Schiffahrtsvorschriften zu ersetzen,

sind wie folgt übereingekommen:

ABSCHNITT I**Allgemeine Bestimmungen****Artikel 1**

(1) Dieses Übereinkommen regelt die Schiffahrt
auf dem Bodensee für den Bereich des Ober-
sees einschließlich des Überlinger Sees.

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

(3) Die Schiffahrt auf dem Untersee und den
beiden Rheinstrecken zwischen Konstanz und
Schaffhausen wird in einem besonderen Vertrag
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und
der Schweizerischen Eidgenossenschaft, die Schiff-
fahrt auf der Strecke des Alten Rheins von der
Mündung bis Rheineck-Gaissau wird in einem
besonderen Vertrag zwischen der Republik
Österreich und der Schweizerischen Eidgenossen-

schaft nach den Grundsätzen dieses Überein-
kommens geregelt, soweit nicht die besonderen
örtlichen Verhältnisse Ausnahmen erfordern; da-
bei werden die Fahrzeuge der drei Vertragsstaaten
gegenseitig gleich behandelt. Dies gilt sinngemäß
auch für die auf Grund des Artikels 5 zu erlas-
senden Vorschriften (im folgenden Schiffahrts-
vorschriften genannt). Insbesondere werden Zu-
lassungen für Fahrzeuge, Bewilligungen oder Er-
laubnisse zum Führen von Fahrzeugen und son-
stige Zulassungen, die auf Grund dieses Über-
einkommens und der in Satz 1 genannten be-
sonderen Verträge erteilt werden, gegenseitig
anerkannt.

Artikel 2

(1) Unter Beachtung der in diesem Überein-
kommen und in den Schiffahrtsvorschriften ent-
haltenen Bestimmungen ist die Schiffahrt für
jedermann frei.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

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

ABSCHNITT II

Einheitliche Schifffahrtsvorschriften

Artikel 5

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

(2) Die Schifffahrtsvorschriften regeln insbesondere

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

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

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

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

Artikel 6

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

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

zuständig. Der Vertragsstaat, der die Zulassung erteilt hat, ist auch für deren Änderung und Entzug zuständig.

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

Artikel 7

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

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

Artikel 8

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

ABSCHNITT III

Durchführung des Übereinkommens

Artikel 9

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

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

Artikel 10

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

- a) wenn sie, insbesondere im Zusammenhang mit einem Unfall, Vorgänge wahrnehmen, die den dringenden Verdacht einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften begründen,

- b) zur Weiterverfolgung eines Fahrzeuges, sofern die Voraussetzungen des Buchstaben a gegeben sind,
- c) zur Verkehrsregelung und aus Anlaß besonderer Veranstaltungen im Rahmen eines Ersuchens des nach Artikel 9 Absatz 2 zuständigen Vertragsstaates.

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

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

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

Artikel 11

(1) Artikel 10 gilt nicht

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

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

Artikel 12

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

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

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

Artikel 13

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

(2) Die Zuständigkeit nach Absatz 1 übt der Vertragsstaat aus, in dem die Person, die einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften verdächtig ist, ihren gewöhnlichen Aufenthalt hat. Hat eine Person in keinem der Vertragsstaaten ihren gewöhnlichen Aufenthalt, so übt die Zuständigkeit der Vertragsstaat aus, dessen Organe zuerst tätig geworden sind.

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

Artikel 14

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

Artikel 15

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

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

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

Artikel 16

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

Artikel 17

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

Artikel 18

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

ABSCHNITT IV

Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee

Artikel 19

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

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

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

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

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

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

ABSCHNITT V

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

Artikel 20

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

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

Artikel 21

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

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

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

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

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

Artikel 22

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

(2) Die Schiedskommission legt ihren Vergleichsvorschlägen und Entscheidungen zugrunde

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

Artikel 23

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

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

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

ABSCHNITT VI

Schlußbestimmungen

Artikel 24

Dieses Übereinkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber den Regierungen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Übereinkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 25

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

Artikel 26

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

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

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

Artikel 27

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

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

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

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

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Frank

Für die Republik Österreich:

Dr. Karl Fischer

Dr. Elmar Grabherr

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

Diez

Anlage zu Artikel 9 und Artikel 11

Abgrenzung der Vollzugsbereiche und Ausschließlichkeitszonen

I. Vollzugsbereiche

1. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich verläuft von der Mitte der Leiblachmündung in gerader Linie zum Rheinspitz, Weißes Haus, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie vom Fernsehturm auf dem Pfänder — Romanshorn, neue katholische Kirche (Punkt 1). Von Punkt 1 verläuft sie in Richtung Romanshorn, neue katholische Kirche, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein — Mitte Argenmündung (Punkt 2).
2. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft verläuft von Punkt 2 in gerader Linie zum letzten Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein.
3. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft beginnt bei Punkt 2 und folgt der geraden Linie in Rich-

tung Romanshorn, neue katholische Kirche, bis zu ihrem Schnittpunkt mit der geraden Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein — Hagnau, Kirche (Punkt 3). Von Punkt 3 verläuft sie in gerader Linie bis zum Schnittpunkt der geraden Linien Romanshorn, neue katholische Kirche — Fischbach, St. Magnuskirche, und Rheinspitz, Weißes Haus — Hagnau, Kirche (Punkt 4). Von Punkt 4 folgt sie der geraden Linie in Richtung Konstanz, Bismarckturm, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie Scherzingen, Kirche — Halttau, Wohnhaus (Punkt 5). Von Punkt 5 folgt sie der geraden Linie bis zur Mitte der geraden Linie zwischen den Punkten Bottighofen, Schlößli, und Konstanz, Hintères Eichhorn (Punkt 6). Von Punkt 6 folgt sie der geraden Linie zum letzten Staatsgrenzpunkt im Konstanzer Trichter und dann der vertraglich festgelegten Staatsgrenze.

II. Ausschließlichkeitszonen

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

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

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

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

1. Zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Schifffahrtsvorschriften, die auf den in Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens genannten Gewässern begangen werden, ist jeder Vertragsstaat ohne Rücksicht darauf zuständig, in welchem Vertragsstaat die Zuwiderhandlungen begangen worden sind. Hinsichtlich der in einem der anderen Vertragsstaaten begangenen Zuwiderhandlungen kann die Zuständigkeit nur ausgeübt werden, wenn dieser Vertragsstaat ein Ersuchen um Übernahme der Verfolgung stellt.
2. Der Artikel 13 Absatz 3 und die Artikel 14 bis 18 des Übereinkommens werden auf die Schifffahrt auf den in Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens genannten Gewässern angewendet, wobei
 - a) an die Stelle des Übereinkommens die Zusatzverträge treten,
 - b) an die Stelle der Schifffahrtsvorschriften die auf Grund der Zusatzverträge geltenden Vorschriften treten,
 - c) hinsichtlich der Verfolgung von Zuwiderhandlungen an die Stelle des nach dem Übereinkommen zuständigen Vertragsstaates der nach diesem Zusatzprotokoll zuständige Vertragsstaat tritt.
3. Die Befugnisse der in Artikel 19 des Übereinkommens vorgesehenen Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee werden auf Angelegenheiten ausgedehnt, die ausschließlich oder teilweise den Geltungsbereich eines Zusatzvertrages betreffen, wobei der am Zusatzvertrag jeweils nicht beteiligte Vertragsstaat an den Abstimmungen nicht teilnimmt.
4. Für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Durchführung der Zusatzverträge oder der auf Grund dieser Verträge geltenden Vorschriften gelten die Artikel 20 bis 23 des Übereinkommens, wobei an die Stelle der Vertragsstaaten des Übereinkommens die Vertragsstaaten des jeweiligen Zusatzvertrages treten.

II.

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

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

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Frank

Für die Republik Österreich:

Dr. Karl Fischer

Dr. Elmar Grabherr

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

Diez

VERTRAG**ÜBER DIE SCHIFFFAHRT AUF DEM
ALTEN RHEIN**

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH
UND
DIE SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT

in dem Wunsch,

im Hinblick auf Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee vom 1. Juni 1973 die Schifffahrt auf dem Alten Rhein durch einen Vertrag und einheitliche Schifffahrtsvorschriften zu regeln,

sind wie folgt übereingekommen:

ABSCHNITT I**Allgemeine Bestimmungen****Artikel 1**

Dieser Vertrag regelt die Schifffahrt auf dem Alten Rhein von seiner Mündung bis zur Straßenbrücke Rheineck-Gaissau.

Artikel 2

(1) Unter Beachtung der Bestimmungen dieses Vertrages und der nach Artikel 5 geltenden Vorschriften ist die Schifffahrt für jedermann frei.

(2) Die Vertragsstaaten behandeln alle Fahrzeuge, die nach diesem Vertrag und den nach Artikel 5 geltenden Vorschriften zum Verkehr berechtigt sind, gleich.

Artikel 3

In Häfen und an Landstellen, die für den allgemeinen Verkehr bestimmt sind, ist das bloße Anlegen eines Fahrzeuges unentgeltlich.

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

Artikel 4

(1) Die Vertragsstaaten sorgen dafür, daß die Schifffahrt durch Bauten und sonstige künstliche Anlagen oder auf andere Weise nicht mehr behindert wird, als dies zur Wahrung anderer öffentlicher Interessen unvermeidbar ist. Sie verständigen einander über die Pläne neuer Bauten und Anlagen sowie über die bei deren Ausführung zu treffenden Maßnahmen.

(2) Die Vertragsstaaten treffen gemeinsam die erforderlichen Maßnahmen zur Kennzeichnung der Fahrwinne. Die dadurch entstehenden Kosten tragen die Vertragsstaaten je zur Hälfte.

ABSCHNITT II

Einheitliche Schifffahrtsvorschriften

Artikel 5

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

Artikel 6

Fahrzeuge, die auf dem Bodensee verkehren dürfen, sind auch zum Verkehr auf dem Alten Rhein berechtigt, soweit die besonderen Schifffahrtsvorschriften nichts anderes bestimmen.

Artikel 7

Wer auf dem Bodensee ein Fahrzeug führen darf, ist dazu auch auf dem Alten Rhein berechtigt, soweit die besonderen Schifffahrtsvorschriften nichts anderes bestimmen.

Artikel 8

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

ABSCHNITT III

Durchführung des Vertrages

Artikel 9

(1) Jeder Vertragsstaat vollzieht diesen Vertrag und die nach Artikel 5 geltenden Vorschriften auf seinem Hoheitsgebiet.

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

ABSCHNITT IV

Schlußbestimmungen

Artikel 10

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

Artikel 11

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

Artikel 12

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

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

(3) Im Falle einer Kündigung des Vertrages nehmen die Vertragsstaaten unverzüglich Verhandlungen zur Neuregelung der Schifffahrt auf dem Alten Rhein auf. Bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung wird dieser Vertrag weiter angewendet.

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

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

Für die Republik Österreich:

Gesandter Dr. Karl Fischer

Dr. Elmar Grabherr

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

Botschafter Diez

Politisches Departement Schweiz

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

1. Das vorliegende Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee samt Zusatzprotokoll und der Vertrag über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein sind **gesetzändernd und gesetzergänzend**. Der Abschluß dieser Staatsverträge bedarf daher der Genehmigung des Nationalrates gemäß Art. 50 B-VG. Art. 11 Abs. 2 und Art. 19 Abs. 2 lit. a des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee sind überdies aus den im besonderen Teil der Erläuterungen dargelegten Gründen auch **verfassungsändernd**.

Verfassungsändernd ist auch Art. 9 Abs. 2 des Vertrages über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein, weil es dieser Bestimmung, wenn auch in einem sehr eingeschränkten Umfang, schweizerischen Organen erlaubt, auf österreichischem Hoheitsgebiet Hoheitsakte zu setzen.

Keine der Bestimmungen des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee oder des Vertrages über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein stellt jedoch eine Änderung der Staatsgrenzen dar. Sie bestimmen wohl die Organe, welches Bodenseeuferstaates zur Setzung von Hoheitsakten auf dem Gebiete der Schifffahrtspolizei auf dem Bodensee jeweils zuständig sind. Angelegenheiten der Staatsgrenzen werden dadurch aber, wie in Art. 1 Abs. 2 des Übereinkommens ausdrücklich bestimmt und weiter unten näher ausgeführt wird, nicht berührt. Art. 3 Abs. 2 B-VG findet daher auf diese Regelung keine Anwendung. Diese Regelungen sind aber auch sonst nicht verfassungsändernd.

Das Gebiet des Obersees, auf den sich allein die Bestimmungen des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee beziehen, ist jedenfalls nach österreichischer Auffassung, wenn man von der sogenannten Halde absieht, ein Kondominium Österreichs, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland. Diese drei Staaten besitzen die territoriale Souveränität über diesen Teil des Bodensees. Es gehört zum Wesen eines Kondominiums, daß sich die daran beteiligten Staaten darüber einigen, wie sie die aus der territorialen Souveränität erfließende Gebietshoheit ausüben. Die vertragliche Regelung der

Ausübung von Herrschaftsgewalten in einem Kondominatsgebiet durch die beteiligten Staaten entspricht daher dem Völkergewohnheitsrecht. Es darf diesbezüglich auf Strupp-Schlochauer, Wörterbuch des Völkerrechts, Berlin 1960, 1. Band, Seiten 297 ff., verwiesen werden. Die staatsvertragliche Regelung der Zuständigkeiten der Organe der Bodenseeuferstaaten in Angelegenheiten der Schifffahrtspolizei auf dem Obersee entspricht daher den allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts und ist somit angesichts des Art. 9 B-VG verfassungskonform.

2. Sowohl das Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee als auch das Zusatzprotokoll dazu und der Vertrag über den Alten Rhein sind inhaltlich so bestimmt, daß sie **generell** in die österreichische Rechtsordnung transformiert werden können. Es bedarf daher hinsichtlich des vorliegenden Vertragswerkes keines Beschlusses gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG.

3. Derzeit ist die Schifffahrt auf dem Bodensee durch den zwischen den Bodenseestaaten abgeschlossenen Vertrag vom 22. September 1867 über die internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee geregelt. Dieser Vertrag gilt für den Obersee, während für den Untersee der Vertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweiz vom 28. September 1867 über die Schifffahrts- und Hafenordnung auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen gilt. Für den Alten Rhein fehlt derzeit eine gemeinsame österreichisch-schweizerische Schifffahrtsregelung.

Insbesondere in den beiden letzten Jahrzehnten hat die Schifffahrt auf dem Bodensee sowohl hinsichtlich ihres Umfanges als auch der Art der verwendeten Wasserfahrzeuge eine Entwicklung genommen, denen die derzeit geltenden Regelungen in keiner Weise mehr entsprechen. In diesem Zusammenhang sei insbesondere darauf hingewiesen, daß die Schifffahrtsordnungen von 1867 die Sportschifffahrt, der heute auf dem Bodensee dominierende Bedeutung zukommt, völlig unberücksichtigt lassen.

In der Erkenntnis, daß die Schifffahrtsordnung für den Bodensee den Erfordernissen der Gegenwart angepaßt und durch moderne, insbesondere auch den Umweltschutz berücksichtigende Bestimmungen ergänzt werden muß, haben die drei Bodenseeuferstaaten Österreich, Schweiz und Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1966 Verhandlungen mit dem Ziel einer Neufassung der Schifffahrtsvorschriften aufgenommen. Diese Verhandlungen haben bereits nach kurzer Zeit die Notwendigkeit erkennen lassen, auch den Vollzug dieser Schifffahrtsvorschriften zu regeln. Letztlich gelangte die Erkenntnis zum Durchbruch, daß es überhaupt zweckmäßig wäre, die Verträge des Jahres 1867 durch gänzlich neue zu ersetzen.

Als Ergebnis der, wenn auch mit Unterbrechung, seit 1966 andauernden Verhandlungen, wurde am 1. Juni 1973 auf dem Motorschiff „Konstanz“ auf dem Bodensee von Österreich, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland das Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee samt einem Zusatzprotokoll, sowie von Österreich und der Schweiz der Vertrag über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein und von der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz der Vertrag über die Schifffahrt auf dem Untersee und den Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen unterzeichnet. Damit wurden die Grundlagen für die Schaffung zeitgemäßer und einheitlicher Schifffahrtsvorschriften für den gesamten Bodensee sowie für die unmittelbar angrenzenden Rheinstrecken geschaffen.

4. Die grundsätzliche Einheitlichkeit der Schifffahrtsvorschriften wird dadurch gesichert, daß die im Übereinkommen vorgesehene Internationale Schifffahrtskommission gemäß dem Zusatzprotokoll auch für den territorialen Geltungsbereich der erwähnten bilateralen Verträge zuständig ist und daß gemäß diesen bilateralen Verträgen, die auf Grund des Übereinkommens erlassenen Schifffahrtsvorschriften, soweit nicht besondere örtliche Verhältnisse Abweichungen erfordern, auch für den Alten Rhein und die Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen gelten.

5. Die Verhandlungen über die Regelung der Zuständigkeit zur Vollziehung der Schifffahrtsvorschriften auf dem Obersee, auf den sich die Bestimmungen des Übereinkommens beziehen, waren durch die Tatsache erschwert, daß zwischen den Anrainerstaaten des Bodensees keine einheitliche Auffassung über die Grenzziehung im Obersee besteht. Die Frage der Grenzziehung im Obersee ist in Theorie und Praxis überaus kontrovers. Während Österreich stets die Auffassung vertreten hat, daß der Obersee des Bodensees, abgesehen von der sogenannten Halde, ein Kondominium der drei

Uferstaaten darstellt, vertritt insbesondere die Schweiz die Realteilungstheorie. In der Bundesrepublik Deutschland sind die Auffassungen eher geteilt. Im einzelnen darf zu dieser Frage auf den Aufsatz von Kurz, Die Hoheitsverhältnisse auf dem Bodensee und der neue Bodensee-Schifffahrtsvertrag in den Bayerischen Verwaltungsblättern Jahrgang 1973, Seiten 313 ff. und 346 ff. verwiesen werden, der auch die gesamte einschlägige Literatur zitiert; vergleiche dazu auch die Erläuterungen der Regierungsvorlage (146 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, XIII. GP). Nach langwierigen Verhandlungen, die zeitweise nicht zuletzt wegen dieses Problems auch unterbrochen worden waren, konnte eine Lösung gefunden werden, die eine Entscheidung über den Verlauf von Staatsgrenzen im Obersee vermeidet und sich, ohne die Frage der Hoheitsverhältnisse auf dem Obersee in irgendeiner Weise zu präjudizieren, darauf beschränkt, die Zuständigkeit zur Vollziehung der Schifffahrtsvorschriften in pragmatischer und den Erfordernissen der Schifffahrt entsprechender Weise zu regeln.

Im Sinne der vorstehenden Überlegungen stellt Art. 1 Abs. 2 des Übereinkommens ausdrücklich fest, daß durch dieses Übereinkommen andere Hoheitsverhältnisse außer die der Schifffahrt insbesondere auch hinsichtlich des Verlaufes von Staatsgrenzen nicht berührt werden. Durch die Wahl der Worte „von Staatsgrenzen“ statt „der Staatsgrenzen“ wird selbst die Frage offengelassen, ob es auf dem Bodensee überhaupt Staatsgrenzen gibt.

Die grundsätzliche Aussage des Art. 1 Abs. 2 des Übereinkommens wird durch die im Übereinkommen gewählte Vollzugsregelung untermauert. Zunächst wird der Obersee in drei den jeweiligen Anrainerstaaten vorgelagerte Vollzugsbereiche eingeteilt (§ 9 des Übereinkommens). Diese Aufteilung des Sees in Vollzugsbereiche entspricht aber nur scheinbar dem Gedanken der Realteilung. Die Vollzugsbereiche werden jedoch keineswegs nach der „Mittellinie“ bestimmt, wie dies der Realteilung entspräche, sondern nach nautischen Gesichtspunkten (vgl. die Anlage zum Übereinkommen). Weiters ist nicht der gesamte Vollzugsbereich dem betreffenden Anrainerstaat zur alleinigen Vollziehung der Schifffahrtsvorschriften vorbehalten. Dies trifft lediglich für die sogenannten Ausschließlichkeitszonen (Art. 11 des Übereinkommens) zu, zu denen neben dem Überlinger See ein dem Ufer vorgelagerter Streifen im Ausmaß von 3 bzw. in der Bregenzer Bucht von 2 km See gehört. In dem Teil der Vollzugsbereiche, der außerhalb der Ausschließlichkeitszonen liegt, können, wenn auch mit gewissen Einschränkungen, neben den Organen des Staates, dem der betreffende Vollzugsbereich zugeordnet

wird, auch die Organe der beiden anderen Bodenseeuferstaaten auf dem Gebiete der Schifffahrtspolizei Hoheitsakte setzen (Art. 10 des Übereinkommens). Darüber hinaus wird durch Art. 13 des Übereinkommens für Zuwiderhandlungen gegen Schifffahrtsvorschriften die Jurisdiktion aller drei Bodenseeuferstaaten für den gesamten Obersee festgelegt. Auch diese Regelung spricht gegen die Annahme einer Realteilung etwa auf Grund der Einteilung des Bodensees in Vollzugsbereiche.

Die Regelungen betreffend Vollzugsbereiche, Ausschließkeitszonen und eine Zone gewisser konkurrierender Vollzugskompetenzen gelten, dies sei nochmals betont, ausschließlich für die Vollziehung von Schifffahrtsvorschriften. Sie gelten daher etwa nicht für zivilrechtliche und strafrechtliche Fragen. Dies kommt durch die Formulierung des Art. 1 Abs. 2 des Übereinkommens, der dessen Anwendung auf „andere Hoheitsverhältnisse“ ausschließt, klar und deutlich zum Ausdruck.

6. Da die Schifffahrt auf dem Bodensee in ganz besonderem Maße die Interessen des Landes Vorarlberg berührt, haben die Verhandlungen über das vorliegende Vertragswerk im ständigen Einvernehmen und unter Beteiligung des Landes Vorarlberg stattgefunden. Aus den gleichen Überlegungen heraus wurde auf Vorschlag der Bundesregierung vom Herrn Bundespräsidenten zur Unterzeichnung der vorliegenden drei Verträge nicht nur ein Vertreter des Bundes, sondern auch der Landesamtsdirektor von Vorarlberg bevollmächtigt. Ebenso wird Vorarlberg auch in der Internationalen Schifffahrtskommission gemäß § 19 des Übereinkommens vertreten sein.

II. Besonderer Teil

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SCHIFFFAHRT AUF DEM BODENSEE

Zu Art. 1:

Diese Bestimmung legt in ihren Abs. 1 und 2 den sachlichen und örtlichen Geltungsbereich des Übereinkommens fest. Sachlich gelten die Regelungen des Übereinkommens, wie bereits in dem Allgemeinen Teil der Erläuterungen dargelegt wurde, nur für die Schifffahrt, örtlich nur für den Bereich des Obersees.

Abs. 3 stellt die Verbindung des Übereinkommens zu den bilateralen Verträgen zwischen Österreich und der Schweiz über den Alten Rhein und zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland über den Untersee und die Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen her. Er garantiert für den Bereich der Schifffahrt die Einheitlichkeit des gesamten Bodenseeraumes und gewährleistet die gegen-

seitige Anerkennung aller Zulassungen für Fahrzeuge, der Befähigungszeugnisse für ihre Führer und sonstiger Zulassungen, die auf Grund des Übereinkommens und der genannten bilateralen Verträge erteilt werden.

Zu Art. 2:

Die Einräumung der Schifffahrtswegfreiheit auf Flüssen und Seen geht auf die Art. 108 bis 116 der Wiener Kongreßakte vom 9. Juni 1815 zurück. Auch in Art. 31 des Österreichischen Staatsvertrages, BGBl. Nr. 152/1955, und in Art. 1 der Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, BGBl. Nr. 40/1960, wird sie ausdrücklich gestattet. Schließlich wird die Schifffahrtswegfreiheit in allen von Österreich mit den Donauuferstaaten (mit Ausnahme der BRD) zwischen 1954 und 1957 geschlossenen bilateralen Schifffahrtsabkommen eingeräumt.

Nach Art. 2 Abs. 1 des gegenständlichen Übereinkommens ist nicht nur die Einhebung irgendwelcher Gebühren oder Entgelte für das bloße Befahren des Bodensees, sondern auch jede Beschränkung der Schifffahrt, sofern diese nicht durch Schifffahrtsvorschriften nach Art. 5 Abs. 4 des Übereinkommens ausdrücklich verfügt wurde, unzulässig. Keinesfalls darf unter Schifffahrtswegfreiheit auch die Gewerbefreiheit verstanden werden, wie sie derzeit in der BRD gilt. Ausländer, also auch Schweizer oder deutsche Schifffahrtsunternehmungen dürfen daher von österreichischen Bodenseehäfen oder Anlegestellen keine gewerbliche Tätigkeit ausüben, die unter die Bestimmungen des Binnenschifffahrtsverwaltungsgesetzes, BGBl. Nr. 550/1935, in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1967, BGBl. Nr. 230, fällt. Dies gilt insbesondere für die Kabotage, d. i. die Beförderung von Personen oder Waren zwischen Häfen des gleichen Landes durch ein ausländisches Schifffahrtsunternehmen.

Zu Art. 3:

Die „besonderen Leistungen“, von denen im zweiten Satz die Rede ist, werden in § 24 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 22. November 1972 betreffend Schifffahrtsanlagen sowie sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen (Schifffahrtsanlagen-gesetz BGBl. Nr. 12/1973) aufgezählt. Dazu gehören u. a.

- a) die Benutzung des Hafenbeckens einschließlich der Festmachereinrichtungen zum Zwecke des Umschlages und des Stillliegens,
- b) die Benutzung der Abfall- und Altölsammelstellen,
- c) die Benutzung der für die Schiffsbesatzungen bestimmten sanitären Anlagen sowie die Entnahme von Trink-

wasser in dem Umfang, als es für den Reisebedarf der Schiffsbesatzungen erforderlich ist,

- d) die Eisfreihaltung des Hafens zwecks Gewährung eines gefahrlosen Ein- und Auslaufens der Wasserfahrzeuge.

Für die Benützung öffentlicher Häfen können, ebenso wie in § 24 Abs. 1 leg. cit. vorgesehen, sogenannte „Hafenentgelte“ auf Grund eines Tarifes, der gegenüber jedermann in gleicher Weise anzuwenden ist, gefordert oder vereinbart werden.

Zu Art. 4:

Der Bodensee ist gemäß § 2 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl. Nr. 215, ein öffentliches Gewässer. Es finden daher, wie bereits zu Art. 3 ausgeführt, sowohl das Schifffahrtsanlagengesetz als auch die hinzu ergangene Schifffahrtsanlagenverordnung, BGBl. Nr. 87/1973, Anwendung.

Bei den in Art. 4 erwähnten „Bauten und sonstigen künstlichen Anlagen“ sind vor allem Uferbauten, Wasserfassungen, Abwasserleitungen, Umschlagsanlagen, Landungsbrücken von Fähren, Überspannungen des Gewässers durch Seile oder stromführende Kabel, schwimmende Schifffahrtsanlagen und sonstige Schwimmkörper zu verstehen; soweit solche Bauten einer wasserrechtlichen Bewilligung unterliegen, wird auch die Wasserrechtsbehörde für die Einhaltung dieser Vertragsbestimmungen zu sorgen haben. Unter den zu wahrenden „Anderen öffentlichen Interessen“ kommen vor allem die Wasserversorgung, Gewässerreinigung, Fischereiwirtschaft, Erholung, Natur- und Landschaftsschutz u. a. in Betracht.

Zu Art. 5:

Abs. 1 bringt nochmals klar zum Ausdruck, daß Gegenstand des Übereinkommens ausschließlich die Schifffahrtspolizei ist. Regelungen auf anderen Gebieten werden daher durch das Übereinkommen selbst dann nicht erfaßt, wenn sie auf die Schifffahrt anwendbar sind. Dies gilt z. B. für den Seenotrettungsdienst und die Ölwehr, aber auch für gesundheitspolizeiliche, grenzpolizeiliche und andere Regelungen, die nicht zur Schifffahrtspolizei zählen.

Weiters legt Abs. 1 die Grundsätze fest, von denen sich die Schifffahrtsvorschriften zu leiten lassen haben. Im einzelnen bestimmen die folgenden Absätze des Art. 5 sowie die Art. 6 und 8 des Übereinkommens den Inhalt der Schifffahrtsvorschriften.

Die Schifffahrtsvorschriften, die entgegen der Regelung der Schifffahrtsverträge von 1867 nicht mehr Vertragsbestandteil sind, sind von den Vertragsstaaten jeweils für ihren Bereich zu erlassen. Durch Abs. 1 verpflichten sie sich jedoch,

diese Schifffahrtsvorschriften einheitlich, d. h. inhaltlich übereinstimmend, zu erlassen. Abweichende Bestimmungen sind nach Abs. 5 nur zur Regelung örtlicher Verhältnisse und des Verkehrs und Betriebes in den Häfen unter Beachtung der Grundsätze des Übereinkommens und der einheitlich erlassenen Schifffahrtsvorschriften zulässig. Es wird Aufgabe der Internationalen Schifffahrtskommission sein, für die Einheitlichkeit der Schifffahrtsvorschriften zu sorgen. Art. 19 Abs. 2 lit. a des Übereinkommens überträgt ihr die dazu notwendigen Kompetenzen.

Durch die in Abs. 2 lit. e erfolgte Einbeziehung des Umweltschutzes in die Schifffahrtsvorschriften werden die in Österreich bereits 1961 in der Binnenschifffahrt eingeführten Bestimmungen über den Schutz von Personen, von Tieren (insbesondere von Fischen) und Pflanzen sowie der Schutz der erholungssuchenden Bevölkerung vor Belästigungen durch Lärm-, Luft- oder Wasserverunreinigung (Seenverkehrsordnung, BGBl. Nr. 103/1961) auch auf dem Bodensee möglich werden.

Unter den in Abs. 3 erwähnten „schwimmenden Anlagen“ sind nach § 1.01 lit. g der Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 259/1971, schwimmende Einrichtungen, die in der Regel nicht zur Fortbewegung und nicht zu Arbeiten auf Wasserstraßen oder in Häfen bestimmt sind, wie Badeanstalten, Docks, Landebrücken, Bootshäuser, aber auch schwimmende Mineralölbunker oder Wasserskisprungschanzen zu verstehen. Die bereits auf einer Reihe von österreichischen Seen auf Grund der Seenverkehrsordnung verfügten Schifffahrtsbeschränkungen, wie z. B. Sperre eines Gewässers für Wasserfahrzeuge mit bestimmten Arten von Verbrennungsmotoren, wird auf Grund des Abs. 4 nunmehr auf dem Bodensee möglich sein.

Die Bestimmungen des Abschnittes II des Übereinkommens stellen in Verbindung mit den unmittelbar verbindlichen Beschlüssen der Internationalen Schifffahrtskommission nach Art. 19 Abs. 2 lit. a erster Halbsatz des Übereinkommens wohl eine ausreichende gesetzliche Grundlage im Sinne des Art. 18 Abs. 2 B-VG für die Erlassung der Schifffahrtsvorschriften im Verordnungswege dar. Einer gesetzlichen Regelung bedürfen allerdings allfällige Strafbestimmungen auf dem Gebiete der Schifffahrtspolizei. Einer gesetzlichen Regelung bedarf ferner die Bestimmung der Zuständigkeit der Behörden (vgl. VfGH Erk. Slg. 5698/1968). Als zuständige Behörde I. Instanz wird hiebei die Bezirkshauptmannschaft Bregenz in Betracht kommen.

Zu Art. 6:

Der Abschluß einer obligatorischen Haftpflichtversicherung, wie er im Abs. 3 vorgesehen ist, scheint vor allem im Hinblick auf die von Jahr zu Jahr steigende Anzahl von Sportbooten dringend notwendig. Solche Sportboote entwickeln oft eine sehr hohe Geschwindigkeit, so daß ihr Betrieb nicht nur eine allgemeine Gefahr bedeutet, sondern auch tatsächlich eine nicht geringe Anzahl von Unfällen verursacht, an denen auch von solchen Booten gezogene Menschen oder Gegenstände beteiligt sind. Besonders häufig sind Verletzungen von Schwimmern oder Badenden. Die Haftung für den Ersatz von Schäden, die durch einen Unfall beim Betrieb eines Schiffes auf Binnengewässern verursacht werden, sind außer im ABGB und in den §§ 734 bis 739 des HGB vor allem im Gesetz vom 20. April 1898, RGBl. Seiten 369, 868, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, und im Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen, BGBl. Nr. 204/1966, geregelt. Die dabei getroffene Vorschrift ist bloß bei großen Schiffen, wo die Gutmachung des Schadens durch den Wert des Schiffes und der Fracht gedeckt ist, ausreichend, nicht aber bei kleinen Schiffen, wo der Schaden diesen Wert oft wesentlich übersteigt. Aus diesem Grunde hat das Bundesministerium für Justiz den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Haftung für den Ersatz von Schäden, die durch einen Unfall beim Betrieb eines Kraftbootes verursacht werden (Kraftboothaftpflichtgesetz), ausgearbeitet, der demnächst in das Begutachtungsverfahren gehen wird.

Zu Art. 7:

Die zurzeit noch in Kraft stehende Verordnung des Handelsministeriums vom 12. Juni 1915, betreffend die Erlangung von Schifferpatenten zur Führung von Fahrzeugen auf dem Bodensee, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 307/1927, ist durch den technischen Fortschritt längst überholt. Die Internationale Schifffahrtskommission wird daher voraussichtlich als einen ihrer ersten Schritte die in Art. 7 vorgesehene Bewilligung oder Erlaubnis zum Führen eines Fahrzeuges auf Grund der neuen Schifffahrtsvorschriften ausarbeiten und den Vertragsstaaten die Annahme einer neuen Schiffsführerverordnung für den Bodensee empfehlen.

Zu Art. 8:

Als eine solche zusätzliche Vorschrift für die erwerbsmäßige Ausübung der Schifffahrt ist das BSVG, BGBl. Nr. 550/1935, in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1967, BGBl. Nr. 230, anzusehen.

Zu Art. 9:

Diese Bestimmung weist jedem der drei Uferstaaten für die Durchführung des Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften einen Vollzugsbereich zu. Die Abgrenzung der Vollzugsbereiche, die, wie bereits im Allgemeinen Teil dieser Erläuterungen dargelegt wurde, nicht nach der „Mittellinie“, sondern nach nautischen Gesichtspunkten erfolgte, ist in der Anlage festgelegt. Jeder Vertragsstaat kann in seinem Vollzugsbereich sämtliche zur Durchführung des Übereinkommens sowie der Schifffahrtsvorschriften notwendige Maßnahmen treffen. Für andere Hoheitsverhältnisse als die Schifffahrt hat diese Einteilung des Obersees in Vollzugsbereiche — dies sei hier ausdrücklich nochmals betont — keine wie immer geartete Bedeutung.

Zu Art. 10:

Die Abs. 1 und 2 bestimmen, welche Maßnahmen die Organe eines Vertragsstaates unter Bedachtnahme auf Art. 11 auch in den Vollzugsbereichen der anderen Vertragsstaaten auf dem Gebiete der Schifffahrtspolizei setzen dürfen. Hierbei ist auf die Einschränkung des Abs. 3 Bedacht zu nehmen.

Art. 10 Abs. 1 ermöglicht in Angelegenheiten der Schifffahrtspolizei ein Eingreifen der zuständigen Organe eines Vertragsstaates auch im Vollzugsbereich eines anderen Vertragsstaates. Auf diese Weise soll die Einhaltung der schifffahrtspolizeilichen Vorschriften, die im Interesse aller Vertragsstaaten gelegen ist, möglichst wirksam gewährleistet werden.

Art. 10 Abs. 2 schränkt die Tätigkeit im fremden Vollzugsbereich auf die Feststellung des Sachverhaltes und auf die Vornahme unaufschiebbarer sonstiger Maßnahmen, die beispielsweise angeführt sind, ein.

Art. 10 Abs. 3 bestimmt, daß die Einhebung von Geldbeträgen, die Sicherstellung von Fahrzeugen und Beweisgegenständen sowie die Festnahme von Personen in der Rechtsordnung des Vertragsstaates, dem die einschreitenden Organe angehören, vorgesehen sein muß.

Überdies dürfen sie mit der Rechtsordnung des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates nicht grundsätzlich unvereinbar sein. Durch das Wort „grundsätzlich“ wird zum Ausdruck gebracht, daß diese Maßnahmen nicht schon dann unzulässig sein sollen, wenn sie mit irgendwelchen Rechtsvorschriften des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates im Widerspruch stehen. Unzulässig sollen sie nur in jenen Fällen sein, in denen sie der Rechtsordnung dieses Vertragsstaates unbekannt oder mit dem ordre

public oder sonstigen wesentlichen Prinzipien der Rechtsordnung des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates unvereinbar sind.

Zu Art. 11:

Der Überlinger See sowie ein dem Ufer vorgelegter Streifen jedes Vollzugsbereiches, der gemäß der Anlage im Bereich der Bregenzer Bucht 2 km, ansonsten 3 km breit ist, bilden die Ausschließlichkeitszonen, in denen grundsätzlich nur der Vertragsstaat tätig werden darf, zu dessen Vollzugsbereich die betreffende Ausschließlichkeitszone gehört. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz sieht Abs. 2 vor, der es auf Ersuchen einer zuständigen Behörde des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates auch Organen eines anderen Vertragsstaates im Rahmen der Verkehrsregelung oder aus Anlaß besonderer Veranstaltungen erlaubt, auch in der Ausschließlichkeitszone des fremden Staates gewisse Vollzugsmaßnahmen zu setzen. Da diese Regelung auch für die in die Ausschließlichkeitszonen fallende Halde gilt, ist Art. 11 Abs. 2 des Übereinkommens verfassungsändernd.

Die Halde, das ist ein ufernaher Seestreifen bis zu einer Tiefe von 25 m von verschiedener Breite, ist auch nach österreichischer Auffassung kein Teil des Kondominiums, sondern zählt ausschließlich zum Hoheitsgebiet des Staates, dem sie vorgelegt ist. Soweit die Regelung des Art. 11 Abs. 2 des Übereinkommens auch für die Halde gilt, ermöglicht sie daher Organen der Bundesrepublik Deutschland bzw. der Schweiz auf österreichischem Hoheitsgebiet und österreichischen Organen im Ausland Hoheitsakte zu setzen. Da nach den Bestimmungen der österreichischen Bundesverfassung in Österreich grundsätzlich nur die in der Verfassung vorgesehenen österreichischen Organe tätig werden dürfen und der örtliche Wirkungsbereich österreichischer Organe grundsätzlich auf österreichisches Hoheitsgebiet beschränkt ist, ist diese Regelung insoweit verfassungsändernd.

Art. 12:

Von der Sicherstellung von Fahrzeugen und Beweisgegenständen sowie von der Festnahme von Personen ist der für den Vollzugsbereich zuständige Vertragsstaat unverzüglich zu verständigen. Festgenommene Personen dürfen aus dem Vollzugsbereich nur verbracht werden, wenn sie weder Angehörige des für diesen Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates sind, noch dort ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben. Sichergestellte Fahrzeuge und Beweisgegenstände dürfen zwar in den Vertragsstaat verbracht werden, dessen Organe eingeschritten sind, sie müssen jedoch unverzüglich dem zur Verfolgung der Zuwiderhandlung zuständigen — und diese Zuständigkeit ausübenden — Vertragsstaat übergeben werden.

Art. 13:

Art. 13 Abs. 1 sieht eine Zuständigkeit aller Vertragsstaaten zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften vor, egal in welchem Vollzugsbereich sie begangen wurden. Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, auch Zuwiderhandlungen zu verfolgen, die von eigenen oder fremden Staatsangehörigen in einem fremden Vollzugsbereich begangen worden sind. Durch diese Bestimmung kann die in Art. 15 Abs. 1 vorgesehene Möglichkeit der Übernahme der Strafverfolgung in einem möglichst weiten Rahmen ausgeübt werden.

Nach Art. 13 Abs. 2 übt der Vertragsstaat die ihm nach Abs. 1 zustehende Jurisdiktion tatsächlich aus, in dem der Zuwiderhandelnde seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, mangels eines solchen Aufenthalts der Vertragsstaat, dessen Organe zuerst tätig geworden sind.

Nach Art. 13 Abs. 3 ist die Rechtsordnung des Staates anzuwenden, der die Jurisdiktion ausübt. Eine in einem Vertragsstaat eingetretene Unterbrechung der Verjährung ist jedoch für alle Vertragsstaaten wirksam.

Zu den Art. 14 bis 18:

Diese Bestimmungen regeln Fragen der Amtshilfe und des unmittelbaren Verkehrs zwischen den zur Durchführung des Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften zuständigen Behörden der drei Vertragsstaaten. Zur Zusammenarbeit dieser Behörden gehört auch die gegenseitige Unterrichtung über den Entzug der Zulassung eines Fahrzeuges oder des Befähigungszeugnisses eines Fahrzeugführers sowie über die hiefür erheblichen Tatsachen.

Für die in Art. 14 vorgesehene Möglichkeit der Übernahme der Strafvollstreckung fehlt es in Österreich derzeit an der nach dieser Bestimmung erforderlichen innerstaatlichen Grundlage. Ob solche Rechtsvorschriften geschaffen werden sollen, wird zu einem späteren Zeitpunkt unter Bedachtnahme genauerer Erfahrungen zu prüfen sein.

Art. 15:

Dieser Artikel bietet die Grundlage zur Leistung von Rechts- und Amtshilfe sowie für die Übernahme der Strafverfolgung. Nach dem Wortlaut dieser Bestimmung ist hier ein möglichst großzügiger Maßstab anzulegen. Der sogenannte „Diagonalverkehr“ zwischen Justiz- und Verwaltungsbehörden ist zulässig. Dies ist deshalb von Bedeutung, weil Tatbestände, die nach österreichischem Recht in die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden fallen, nach deutschem oder schweizerischem Recht gerichtlich strafbar sein könnten.

Die im Art. 16 festgelegte Regelung hat vor allem für jene Fälle Bedeutung, in denen die zuständigen Organe eines Vertragsstaates nach Maßgabe des Art. 10 im Vollzugsbereich eines anderen Vertragsstaates tätig werden. Bei dieser Gelegenheit erhobene Geldstrafen oder Gebühren werden nicht an den Staat überwiesen, in dessen Vollzugsbereich die Amtshandlung staatgefunden hat, sondern verbleiben bei dem Staat, dessen Organe die erwähnten Geldbeträge eingehoben haben. Eine Erstattung jener Gebühren, die nach Art. 3 für besondere Leistungen erhoben werden, kommt nach der Natur der Sache schon nicht in Frage. Diesbezüglich hat der Art. 16 nur eine rein klarstellende Bedeutung.

Zu Art. 19:

Zur Sicherung der Einheitlichkeit der Schifffahrtsvorschriften und ihrer einheitlichen Vollziehung durch die Organe der drei Bodenseeuferstaaten sowie zur Behandlung aller sonstigen Fragen der Schifffahrt auf dem Bodensee, wird eine Internationale Schifffahrtskommission, bestehend aus je drei Vertretern der Vertragsstaaten gebildet.

Für die Vertragsstaaten unmittelbar verbindliche Beschlüsse kann die Kommission nur im Fall des Abs. 2 lit. a erster Halbsatz fassen. Diese Bestimmung erlaubt es der Kommission verbindlich festzulegen, welche Angelegenheiten Gegenstand der einheitlichen Schifffahrtsvorschriften zu sein haben. An diesen Beschluß sind die zur Erlassung der Schifffahrtsvorschriften zuständigen österreichischen Behörden einschließlich den Organen der Gesetzgebung gebunden. Diese Regelung ist daher verfassungsändernd.

Zu den Art. 20 bis 23:

Die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Durchführung des Vertrages ist zunächst im Rahmen der nach Art. 19 eingerichteten Kommission anzustreben. Wenn eine Beilegung auf diese Weise nicht erreicht werden kann, ist der diplomatische Weg einschlagen. Führt auch er zu keinem Ergebnis, so sind die Divergenzen einer Schiedskommission vorzulegen, deren Zusammensetzung der Ungeöhnlichkeit eines Verfahrens mit drei Parteien Rechnung trägt und die im übrigen dem Übereinkommen über die Regelung der Wasserentnahme aus dem Bodensee (BGBl. Nr. 296/1967) nachgebildet wurde. Detaillierte Bestimmungen über ihre Konstituierung werden für den Fall getroffen, daß ein Vertragsstaat mit der Benennung seines Kommissionsmitgliedes in Verzug gerät. Die Kommission gibt sich — wenn die Vertragsstaaten es nicht anders vereinbaren — ihre eigenen Verfahrensregeln und wendet die in Art. 22 angeführten Rechtsvorschriften an. Letztere Vertragsbestimmung wird der Rechts-

sicherheit sicherlich förderlich sein. Daß gegen die Entscheidung der Schiedskommission ein Rechtsmittel unzulässig ist, entspricht dem Wesen zwischenstaatlicher Schiedsgerichtsbarkeit.

Zum Zusatzprotokoll:

Das Zusatzprotokoll, das einen integrierenden Teil des Übereinkommens bildet, dehnt die grundsätzliche Zuständigkeit eines jeden Vertragsstaates zur Verfolgung aller Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften auch auf den Bereich der im Zusammenhang mit Art. 1 Abs. 3 des Übereinkommens bereits erwähnten bilateralen Verträge aus. Das heißt, daß gemäß Abschnitt I, Z. 1 zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften auf dem Untersee, den beiden Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen sowie auf dem Alten Rhein von der Mündung bis Rheineck-Gaissau alle Vertragsstaaten zuständig sind. Ausgeübt wird die Jurisdiktion grundsätzlich nur von dem Vertragsstaat, auf dessen Gebiet die Zuwiderhandlung begangen wurde. Auch hier besteht jedoch die Möglichkeit, einen anderen Vertragsstaat um die Übernahme der Strafverfolgung zu ersuchen.

Das Bestehen von Staatsgrenzen im Bereich der durch diese bilateralen Verträge geregelten Teile des Bodensees und des Rheins bedingt jedoch eine Regelung der Fälle, in denen hienach eine Zuständigkeit zur Verfolgung solcher Zuwiderhandlungen in einem anderen Vertragsstaat begründet ist. Z. 1 letzter Satz des Zusatzprotokolls bestimmt daher, daß die Ausübung der Zuständigkeit zur Verfolgung in diesem Fall an ein Übernahmeersuchen des Vertragsstaates geknüpft wird, in dem die Zuwiderhandlung begangen worden ist. Der die Verfolgung übernehmende Staat wendet auch in diesem Fall in Übereinstimmung mit Art. 13 Abs. 3 des Übereinkommens ausschließlich sein Recht an.

Ferner sind die Art. 14 bis 18 des Übereinkommens auch für den Bereich der bilateralen Verträge anzuwenden. An die Stelle des Übereinkommens treten jedoch die betreffenden bilateralen Verträge, an die Stelle der Schifffahrtsvorschriften die auf Grund der Zusatzverträge geltenden Vorschriften, während es bei der Verfolgung von Zuwiderhandlungen bei den Zuständigkeitsvorschriften des Zusatzprotokolls verbleibt (vgl. die Z. 2 des Zusatzprotokolls).

Gemäß Z. 3 des Übereinkommens werden die Befugnisse der gemäß Art. 19 des Übereinkommens eingesetzten „Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee“ auch auf den Bereich der bilateralen Verträge ausgedehnt. Der jeweils daran nicht beteiligte Vertragsstaat nimmt an den Abstimmungen über Angelegenheiten, die diesen ganz oder teilweise betreffen, nicht teil.

Diese „Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee“ ist eine Einrichtung, die es nach den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen nicht gegeben hat. Ihre Bedeutung liegt vor allem darin, daß eine ständige Fühlungnahme zwischen den Schifffahrtsexperten der drei Bodenseeuferstaaten existieren wird. Dadurch können Empfehlungen zur Änderung geltender Schifffahrtsvorschriften, die sich im Lauf der Zeit oder durch die technische Entwicklung als notwendig erweisen, zeitgerecht beraten und ausgearbeitet werden.

Für die Vertragsstaaten unmittelbar verbindliche Beschlüsse kann die Kommission nur im Fall des Abs. 2 lit. a erster Halbsatz fassen. Diese Bestimmung erlaubt es der Kommission verbindlich festzulegen, welche Angelegenheiten Gegenstand der einheitlichen Schifffahrtsvorschriften zu sein haben. An diesem Beschluß sind die zur Erlassung der Schifffahrtsvorschriften zuständigen österreichischen Behörden einschließlich den Organen der Gesetzgebung gebunden. Diese Regelung ist daher verfassungsändernd.

VERTRAG ÜBER DIE SCHIFFFAHRT AUF DEM ALTEN RHEIN

Zu Art. 2, 3, 6 bis 8:

Es wird auf die Erläuterungen zu den entsprechenden Artikeln des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee verwiesen.

Zu Art. 4:

Abs. 1 geht über den die gleichen Angelegenheiten regelnden Art. 4 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee insofern hinaus, als sich die Vertragsstaaten über die Pläne neuer Bauten und Anlagen zu verständigen haben. Als „Maßnahmen“, die bei der Ausführung solcher Pläne zu treffen sind, werden vor allem Schifffahrtsbeschränkungen während der Bauzeit in Frage kommen.

Zu Art. 4 Abs. 2:

Gegenüber einem stehenden Gewässer hat die Kennzeichnung der Fahrrinne auf Flüssen große Bedeutung. Dies trifft auf den im Durchschnitt etwa 80 m breiten Alten Rhein auf der Strecke von Rheineck-Gaissau bis zu seiner Mündung in den Bodensee im besonderen Maße zu. Die Notwendigkeit der Kennzeichnung der Fahrrinne ergibt sich auch noch aus den relativ häufigen niedrigen Wasserständen dieses Gewässers, die z. B. bewirken, daß die von den ÖBB mit ihren kleinsten Schiffen betriebenen Ausflugsfahrten nach Rheineck-Gaissau oft wochenlang unterbleiben müssen.

Die Kennzeichnung der Fahrrinne kann entweder durch Bojen oder aber auch durch Schifffahrtszeichen an den Ufern erfolgen.

Zu Art. 5:

Die im zweiten Satz erwähnten „Besonderen Schifffahrtsvorschriften“ werden sich u. a. darauf beschränken, Größe und Art der Fahrzeuge, welche diesen Flußabschnitt befahren dürfen, so wie die dabei zu beachtende Höchstgeschwindigkeit (voraussichtlich 10 km/h) festzulegen.

Art. 9:

Diese Bestimmung betrifft die Durchführung dieses Vertrages sowie der auf Grund des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee erlassenen Schifffahrtsvorschriften. Der Abs. 2 dieses Artikels gibt Organen eines Vertragsstaates die Möglichkeit, auch im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates tätig zu werden. Die Voraussetzung hierfür ist jedoch der dringende Verdacht einer schweren Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften. Die einschreitenden Organe sind nur zur Feststellung des Sachverhalts und zur Vornahme unaufschiebbarer Maßnahmen, nicht jedoch zur Verhaftung von Personen berechtigt.