

953 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP

Regierungsvorlage

Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über den Binnenschiffsverkehr samt Anlage und Zusatzprotokoll

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH und DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

IN DEM WUNSCH, die Beförderung von Personen und Gütern mit Binnenschiffen zu regeln und

IN DEM BESTREBEN, dabei auch die beiderseitigen Interessen nach der Eröffnung des Main-Donau-Kanals zu berücksichtigen,

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Im Sinne dieses Vertrages sind

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

Artikel 2

Im Geltungsbereich dieses Vertrages dürfen österreichische Schiffe die deutschen Binnenwas-

serstraßen und deutsche Schiffe die österreichischen Wasserstraßen im Zusammenhang mit Beförderungen nach Maßgabe der Artikel 3 bis 7 befahren.

Artikel 3

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

(2) Auf Antrag eines Vertragsstaates wird auf der Grundlage eines Vorschlages des Gemischten Ausschusses für bestimmte Transitverkehre eine quotenmäßige Beteiligung der Schiffahrten beider Seiten vereinbart.

Artikel 4

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

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

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

(3) Jeder Vertragsstaat kann für das Befahren seiner Wasserstraßen im Wechselverkehr nach

Beratung im Gemischten Ausschuß Höchstzahlen der Fahrten festsetzen.

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

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

Artikel 5

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

Artikel 6

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

Artikel 7

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

(2) Für die Schiffahrt auf der Donau anerkennt jeder Vertragsstaat die dafür ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff, seine Besatzung und Ladung beziehen, soweit sie in einem Vertragsstaat unter Bedingungen erteilt worden sind, die den in dem anderen Vertragsstaat geltenden Vorschriften genügen.

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

Artikel 8

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

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

Artikel 9

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

Artikel 10

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

(2) Der Gemischte Ausschuß hat die Aufgabe:

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

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

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

Artikel 11

(1) Die in Artikel 3, Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d, Absatz 4 Satz 2, Artikel 5 und Artikel 10 Absatz 3 Satz 2 vorgesehenen Vereinbarungen kommen dadurch zustande, daß die zuständigen Behörden einander ihr Einverständnis mit den ihnen vom Gemischten Ausschuß unterbreiteten Vorschlägen schriftlich mitteilen.

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

Artikel 12

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

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

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

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

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit auf Grund der zwischen den Vertragsstaaten bestehenden Verträge und des allgemeinen Völkerrechts. Seine Entscheidungen sind bindend.

Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten seines Mitglieds sowie seiner Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den beiden Vertragsstaaten zu gleichen Teilen getragen. Das Schiedsgericht kann eine andere Kostenregelung treffen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 13

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

Artikel 14

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

Artikel 15

(1) Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

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

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

(4) Mit dem Tage des Inkrafttretens dieses Vertrages tritt die vorläufige Regelung der Schiffahrt auf der deutschen und österreichischen Strecke der Donau (Artikel VII des Protokolls vom 21. Jänner 1963 zum Handelsabkommen vom 13. Mai 1954 zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland) außer Kraft.

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

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

Für die Republik Österreich:

Lacina m. p.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Ruhfus m. p.
Dollinger m. p.

Anlage

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

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

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

Die Republik Österreich und die Bundesrepublik Deutschland,

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

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

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

sind übereingekommen, zum Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über den Binnenschiffsverkehr, unterzeichnet zu Bonn am 20. November 1985, folgende

zusätzliche Bestimmungen zu vereinbaren, die Bestandteile dieses Vertrages sind:

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

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

Für die Republik Österreich:

Lacina m. p.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Ruhfus m. p.

Dollinger m. p.

VORBLATT**Problem:**

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

Problemlösung:

Der Abschluß eines Binnenschiffahrtsvertrages mit der Bundesrepublik Deutschland. Auf Seiten der Bundesrepublik Deutschland wird ein solcher Vertrag als Muster für künftige Binnenschiffahrtsverträge mit anderen Donaustaaten angesehen, sodaß hinsichtlich der Vertragsform der Weg gewählt wurde, jene Bestimmungen, die spezifisch auf die österreichisch-deutschen Binnenschiffahrtsbeziehungen abgestellt sind, in einem Zusatzprotokoll zu vereinbaren.

Alternativen:

Gegenwärtig keine.

Kosten:

Aus dem Vertrag erwachsen der Republik Österreich keine Kosten.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Der im nachfolgenden erläuterte Vertrag hat gesetzändernden bzw. gesetzesergänzenden Charakter und bedarf daher der Genehmigung durch den Nationalrat gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG. Er hat keinen politischen Charakter. Im Hinblick auf die in Art. 6 des Vertrages vorgesehene Regelung, wonach die Beförderung von Personen und Gütern zwischen Häfen eines Vertragsstaates (Kabotage) nur mit besonderer Erlaubnis der jeweils zuständigen Behörde gestattet ist, und hiezu jedenfalls auf österreichischer Seite die entsprechenden Durchführungsbestimmungen geschaffen werden müssen, kann der Vertrag im innerstaatlichen Bereich nicht unmittelbar angewendet werden. Es ist deshalb eine Beschußfassung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG erforderlich. Der Vertrag enthält keine verfassungsändernden Bestimmungen. Es erwachsen der Republik Österreich aus dem Vertrag keine Kosten.

Nach Verhandlungen, die sich über mehrere Jahre erstreckt hatten, war im September 1980 in Wien der Entwurf eines Vertrages zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über den Binnenschiffsverkehr paraphiert worden. Der Inhalt des Entwurfes stand in engem Zusammenhang mit der Frage der Fertigstellung des im Bau befindlichen Main-Donau-Kanals. In den Jahren nach der Paraphierung war in der Bundesrepublik Deutschland die Fortsetzung der Bauarbeiten am Kanal in Frage gestellt, sodaß die Vertragsunterzeichnung nicht betrieben wurde. In der Folge konnte jedoch wiederum mit der Fertigstellung des Kanals in absehbarer Zeit gerechnet werden. Deshalb wurde im Juni 1985 eine Gesprächsrunde zwischen Delegationen Österreichs und der Bundesrepublik Deutschland zur Abklärung der letzten noch offenen Fragen abgehalten.

Der Vertrag und ein dazugehöriges Zusatzprotokoll wurden am 20. November 1985 von den Verkehrsministern der beiden Staaten unterzeichnet. Die Zweiteilung in den eigentlichen Vertrag einerseits und in ein Zusatzprotokoll andererseits ergab sich daraus, daß die Bundesrepublik Deutschland den vorliegenden Vertrag als Mustervertrag für künftige Binnenschiffahrtsverträge mit

anderen Donaustaaten ansieht. Zusätzlich zum Vertrag wurde in der Erwägung, daß die Wirtschaftssysteme beider Staaten auf den gleichen Grundsätzen beruhen, und in der Erwartung, daß auch weiterhin die Abwicklung des Binnenschiffsverkehrs zwischen beiden Staaten nach marktwirtschaftlichen Kriterien erfolgen wird, das Zusatzprotokoll vereinbart.

Mit Abschluß des Vertrages und des Zusatzprotokolls wird der gesamte österreichisch-deutsche Binnenschiffsverkehr, insbesondere auch der künftige Verkehr auf dem Main-Donau-Kanal auf eine völkerrechtlich vereinbarte Grundlage gestellt, um für die Binnenschiffahrt und die verladende Wirtschaft der beiden Staaten bessere Möglichkeiten bei der Nutzung der Binnenwasserstraßen zu schaffen. Dies betrifft vor allem den Wechselverkehr zwischen Häfen Österreichs und der Bundesrepublik Deutschland einschließlich des Verkehrs zu den deutschen Nordseehäfen sowie den Transitverkehr über die deutschen Binnenwasserstraßen (u.a. nach Rotterdam). Vor dem Hintergrund der intensiven Wirtschaftsbeziehungen Österreichs mit der Bundesrepublik Deutschland wird dem umwelt- und energiefreundlichen Verkehrsträger Binnenschiffahrt und dementsprechend den in dem Vertragswerk vereinbarten Regelungen auch aus langfristiger Perspektive große Bedeutung zukommen. Auf Grund der in Art. 14 des Vertrages vorgesehenen Berlin-Klausel gilt der Vertrag auch für die Binnenschiffahrt im Verhältnis zwischen Österreich und Berlin (West).

Im übrigen ist der österreichisch-deutsche Vertrag über den Binnenschiffsverkehr samt Zusatzprotokoll als bilaterale Vereinbarung im Sinne von Art. 4, zweiter Absatz, der Revidierten Rheinschiffahrtsakte zu qualifizieren, sodaß die österreichische Binnenschiffahrt auf dieser Grundlage auch Wechselverkehr zu den Häfen an der deutschen Rheinstrecke durchführen kann. Zum Transitverkehr über die deutsche Rheinstrecke ist die österreichische Binnenschiffahrt bereits unmittelbar auf der Grundlage von Art. 1 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte berechtigt.

Was die österreichische Donaustrecke betrifft, sind deutsche Schiffe — so wie die Schiffe aller anderen Staaten — auf der Grundlage von Art. 1

953 der Beilagen

7

der Belgrader Donaukonvention (BGBl. Nr. 40/1960) zum Transit-, Wechsel- und Drittlandverkehr zugelassen, sodaß sich durch den vorliegenden Vertrag in dieser Hinsicht keine Änderung der Rechtslage ergibt.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Enthält Begriffsbestimmungen. „Deutsche Schiffe“ sind danach Wasserfahrzeuge, die in einem deutschen Binnenschiffahrtsregister „im Gelungsbereich dieses Vertrages“, dh. in der Bundesrepublik Deutschland und in Berlin (West), eingetragen sind und keiner „Erlaubnis zur Fahrt“ gemäß § 2 des deutschen Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes bedürfen. Bei der Erläuterung des Begriffs „österreichische Schiffe“ wird auf die Eigentumsvoraussetzungen des Binnenschiffahrts-Konzessionsgesetzes (BGBl. Nr. 533/1978) in seiner jeweiligen Fassung hingewiesen. Die in Art. 6, Art. 7 Abs. 3, Art. 10 Abs. 1 und 3 sowie Art. 11 Abs. 1 des Vertrages genannten „zuständigen Behörden“ sind — vorbehaltlich einer anderwärtsigen innerstaatlichen Regelung — jeweils die auf Bundesebene für Verkehrsangelegenheiten zuständigen Minister. Der Begriff „Häfen“ wird im Vertrag in einem extensiven Sinn gebraucht und umfaßt auch bloße Lade- und Löschstellen für den Güterumschlag sowie die Anlegestellen der Personenschifffahrt.

Zu Artikel 2:

Enthält die grundsätzliche Bestimmung, daß die Schiffe eines Vertragsstaates auf den Binnenwasserstraßen des anderen Beförderungen durchführen können, wobei hinsichtlich der Regelung im einzelnen auf die nachfolgenden Art. 3 bis 7 verwiesen wird. Der Umstand, daß der Artikel die österreichischen „Wasserstraßen“ den deutschen „Binnenwasserstraßen“ gegenüberstellt, geht auf die unterschiedliche innerstaatliche Terminologie zurück. Es versteht sich, daß der Vertrag auch für künftige Binnenwasserstraßen in den Vertragsstaaten gilt, so insbesondere für den Main-Donau-Kanal, der in einigen Jahren fertiggestellt sein wird.

Zu Artikel 3:

Enthält Bestimmungen, die den Transitverkehr der Binnenschifffahrt im Verhältnis zwischen den beiden Staaten verschiedenen Einschränkungen unterwerfen. Abgesehen davon, daß diese Einschränkungen nicht für die deutsche Rheinstrecke und die österreichische Donaustrecke gelten (siehe oben im Allgemeinen Teil), sind sie in Bezug auf den Transit österreichischer Schiffe über deutsche Binnenwasserstraßen durch Punkt 1 b des Zusatzprotokolls teilweise aufgehoben (dh. in Bezug auf die Festsetzung von Höchstzahlen der Fahrten und des Anspruches auf eine quotenmäßige Beteiligung

der anderen Seite), sofern Österreich die Teilnahme deutscher Schiffe an dem betreffenden Verkehr, der für die Bundesrepublik Deutschland Drittlandverkehr ist (zB auf der Strecke Linz—Rotterdam), nicht behindert bzw. sie nicht davon ausschließt. Es verbleibt nur die — allerdings sehr erhebliche — Einschränkung, daß die Vertragsstaaten erst auf der Grundlage des Vertrages im Gemischten Ausschuß (siehe unten zu Art. 10) vereinbaren, welche Wasserstraßen für den Transit österreichischer Schiffe durch die Bundesrepublik Deutschland freigegeben werden. Für den Transit deutscher Schiffe durch Österreich hat dieser Artikel — wenn auch Punkt 1 a des Zusatzprotokolls hiezu eine Sonderregelung vorsieht — für die voraussehbare Zukunft keine praktische Bedeutung, da ein solcher Transit nur über die österreichische Donaustrecke erfolgen kann (mangels einer anderen Transitverbindung für den Binnenschiffsverkehr).

Zu Artikel 4:

Enthält Bestimmungen über den Wechselverkehr. Dh. den Verkehr zwischen österreichischen und deutschen Häfen durch die Binnenschifffahrt der beiden Staaten. Die in den Abs. 2 bis 4 des Artikels vorgesehenen Möglichkeiten der Beschränkung des Wechselverkehrs (auf bestimmte Häfen, durch die Festsetzung von Höchstzahlen der Fahrten, durch die Beteiligung der anderen Seite am Ladungsaufkommen) werden durch die Punkte 2 und 3 des Zusatzprotokolls beseitigt. Aufrecht bleibt lediglich die Bestimmung des Abs. 5, wonach zwischen österreichischen und deutschen Häfen die Schiffe anderer Staaten einen Verkehr nur mit Zustimmung der Vertragsstaaten durchführen können (außer auf der Grundlage einer vertraglichen Regelung, der auch Österreich und die Bundesrepublik Deutschland angehören).

Zu Artikel 5:

Dieser Artikel bestimmt, daß Drittlandverkehr nur insoweit zulässig ist, als er von den Vertragsstaaten besonders vereinbart wird. Punkt 4 des Zusatzprotokolls enthält hiezu eine ergänzende Bestimmung, wonach Österreich bei Vereinbarungen von Drittlandverkehren auch auf gesamtwirtschaftliche Erfordernisse Bedacht nehmen wird.

Zu Artikel 6:

Die Voraussetzungen und das Verfahren hinsichtlich der für die Kabotage notwendigen besonderen Erlaubnis werden in Österreich in der Form eines Erfüllungsgesetzes festzulegen sein. Hierbei sollte vor allem auf die Kriterien „Gegenseitigkeit“, „Einsatzmöglichkeit eigenen Schiffsraums“ und „Vermeidung der Beeinträchtigung eigener Belange“ Bedacht genommen werden.

Zu Artikel 7:

Abs. 1 stellt klar, daß die jeweiligen innerstaatlichen Vorschriften für die Schiffe, ihre Besatzung, ihre Fahrgäste und ihre Ladung Anwendung finden. Bestehende und künftige bilaterale Vereinbarungen über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Schiffsverkehr haben Vorrang. Abs. 2 und Abs. 3 bestimmen, daß die Schiffsdocumente unter bestimmten Bedingungen gegenseitig anerkannt werden. Dies gilt nach Abs. 3 nicht für Rhein und Mosel.

Zu Artikel 8:

Diese Bestimmung soll die grundsätzliche Gleichbehandlung österreichischer und deutscher Schiffe bei der Benützung von Schiffahrtseinrichtungen und der Erhebung von Abgaben ausdrücklich sicherstellen.

Zu Artikel 9:

Danach soll die Errichtung und der Betrieb von Agentien der Binnenschiffahrtsunternehmen beider Vertragsstaaten nur auf Grundlage der Gegenseitigkeit möglich sein.

Zu Artikel 10:

Nach diesem Artikel soll ein Gemischter Ausschuß gebildet werden, dem in der Folge bestimmte Aufgaben zugewiesen werden. Von diesen bleiben — auf Grund der im Zusatzprotokoll getroffenen Einschränkungen — nur folgende aufrecht:

- Die Erstattung von Vorschlägen für Vereinbarungen von Streckenabschnitten für den Transitverkehr im Sinne von Art. 3 Abs. 1 (siehe oben) und von Drittlandverkehren im Sinne von Art. 5 (siehe oben);
- die Festsetzung von Höchstzahlen (Art. 3 Abs. 1, dritter Satz) und von Quoten (Art. 3 Abs. 2) für den Transitverkehr nur unter der sehr einschränkenden Voraussetzung, daß Österreich deutsche Schiffe vom Transitverkehr völlig ausschließt oder sie bei der Teilnahme an diesem Verkehr behindert;
- die Überwachung der vorstehend genannten Vereinbarungen für den Transitverkehr (Art. 3) und der Anwendung von Art. 8 und Art. 9;

- darüber hinaus die Erfassung des Verkehrs der Schiffe beider Vertragsstaaten sowie die Beratung von Vorschlägen und deren Vorlage an die Vertragsstaaten, die der Anpassung des Vertrages an die künftige Entwicklung und der Lösung von Fragen seiner Anwendung dienen.

Zu Artikel 11:

Diese Bestimmung stellt die grundsätzliche Verfahrensvorschrift für den Gemischten Ausschuß dar, wobei die Einzelheiten in der von dem Gemischten Ausschuß zu erlassenden Geschäftsordnung enthalten sein werden.

Zu Artikel 12:

Regelt die Beilegung von Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Vertrages. Können solche Streitigkeiten nicht einvernehmlich beigelegt werden, sind sie einem Schiedsgericht zu unterbreiten, das für den Einzelfall zu bilden ist.

Zu Artikel 13:

Stellt den Vorrang der multilateralen Schiffahrtsregime auf Donau und Rhein gegenüber dem vorliegenden Vertrag fest.

Zu Artikel 14:

Enthält die in Verträgen mit der Bundesrepublik Deutschland übliche Berlin-Klausel, der im vorliegenden Fall besondere Bedeutung zukommt, da die in Berlin (West) gelegenen Binnenwasserstraßen in absehbarer Zukunft für österreichische Binnenschiffe unmittelbar auf dem Wasserweg erreichbar sein werden. Dies gilt auch für die in der Anlage des Vertrages angeführten Häfen von Berlin (West).

Zu Artikel 15:

Enthält die Schlußbestimmungen des Vertrages (Inkrafttreten, Kündigung ua.).

Bezüglich der Bestimmungen des Zusatzprotokolls wird auf die vorstehenden Ausführungen des Besonderen Teils zu den Art. 3, 4, 5 und 10 des Vertrages verwiesen.