

507 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Ausgedruckt am 19. 6. 1992

Regierungsvorlage

Vertrag zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande über die Binnenschifffahrt sowie Unterzeichnungsprotokoll

VERTRAG

ZWISCHEN DER REPUBLIK ÖSTERREICH UND DEM KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE ÜBER DIE BINNENSCHIFFFAHRT

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH UND DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE

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

IN DEM BESTREBEN, den beiderseitigen Binnenschiffsverkehr weiter zu entwickeln, und

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

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

- (1) Im Sinne dieses Vertrages sind
- a) „niederländische Schiffe“: die in einem niederländischen Binnenschiffsregister amtlich eingetragenen Binnenschiffe, für die eine Rheinschiffahrtszugehörigkeitsurkunde ausgestellt worden ist;
 - b) „österreichische Schiffe“: die in einem österreichischen Binnenschiffsregister amtlich eingetragenen Binnenschiffe, die unter den Voraussetzungen des Schiffahrtsgesetzes 1990 in seiner jeweils geltenden 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 das Königreich der Niederlande der Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten, soweit die jeweilige innerstaatliche Rechtsordnung nichts anderes vorsieht;

OVEREENKOMST

TUSSEN DE REPUBLIEK OOSTENRIJK EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN INZAKE DE BINNENVAART

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN.

Geleid door de wens het vervoer van personen en goederen door middel van binnenschepen te regelen,

ernaar strevend de wederzijdse binnenvaart verder te ontwikkelen, en

ernaar strevend daarbij ook rekening te houden met de wederzijdse belangen na de opening van het Main-Donau-kanaal,

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

- (1) In deze Overeenkomst wordt verstaan onder
- a) „Nederlandse schepen“: de in een Nederlands binnenschepenregister officieel ingeschreven binnenschepen, waarvoor een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart is afgegeven;
 - b) „Oostenrijkse schepen“: de in een Oostenrijks binnenschepenregister officieel ingeschreven binnenschepen, die volgens de voorwaarden van het „Schiffahrtsgesetz“ (de Scheepvaartwet) 1990 in zijn huidige en toekomstige versie eigendom zijn van Oostenrijkse staatsburgers, van maatschappen of rechtspersonen, en waarmee personen of goederen worden vervoerd;
 - c) „bevoegde autoriteiten“: voor het Koninkrijk der Nederlanden de Minister van Verkeer en Waterstaat, en voor de Republiek Oostenrijk de Bondsminister van Staatshuishouding en Verkeer, voor zover de respectieve nationale rechtsordes niets anders voorzien;

d) „Häfen“: die See- und Binnenhäfen, Lade- und Löschstellen sowie Anlegestellen der Personenschiffahrt.

(2) Im Sinne dieses Vertrages bedeuten

a) „Transitverkehr“:

Verkehr, bei dem auf Schiffen eines Vertragsstaates Personen beziehungsweise Güter durch den anderen Vertragsstaat befördert werden.

b) „Wechselverkehr“:

Verkehr zwischen Häfen beider Vertragsstaaten mit Schiffen der Vertragsstaaten, wobei Personen beziehungsweise Ladung aufgenommen beziehungsweise abgesetzt werden.

c) „Drittlandverkehr“:

Verkehr mit Schiffen des einen Vertragsstaates zwischen Häfen des anderen Vertragsstaates und eines dritten Staates, wobei Personen beziehungsweise Ladung aufgenommen beziehungsweise abgesetzt werden.

d) „Drittverkehr“:

Verkehr zwischen Häfen beider Vertragsstaaten mit Schiffen eines dritten Staates, wobei Personen und Ladung aufgenommen beziehungsweise abgesetzt werden.

e) „Kabotage“:

Verkehr zwischen zwei Häfen des jeweils anderen Vertragsstaates, wobei Personen beziehungsweise Ladung aufgenommen beziehungsweise abgesetzt werden.

d) „havens“: de zee- en binnenhavens, laad- en losplaatsen, alsmede de aanlegplaatsen van passagiersschepen.

(2) In deze Overeenkomst wordt verstaan onder

a) „transitvervoer“:

vervoer, waarbij op schepen van de ene Overeenkomstsluitende Staat personen of goederen door het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Staat worden vervoerd.

b) „wisselvervoer“:

vervoer tussen havens van beide Overeenkomstsluitende Staten met schepen van de Overeenkomstsluitende Staten, waarbij personen of lading worden opgenomen of afgezet;

c) „derde-landenvervoer“:

vervoer met schepen van de ene Overeenkomstsluitende Staat tussen havens van de andere Overeenkomstsluitende Staat en van een derde staat, waarbij personen of lading worden opgenomen of afgezet;

d) „vervoer door derden“:

vervoer tussen havens van beide Overeenkomstsluitende Staten met schepen van een derde staat, waarbij personen en lading worden opgenomen of afgezet;

e) „cabotage“:

vervoer tussen twee havens van de desbetreffende andere Overeenkomstsluitende Staat, waarbij personen of lading worden opgenomen of afgezet.

Artikel 2

Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten aus bestehenden bilateralen und multilateralen Übereinkommen, wie insbesondere der Belgrader Konvention von 1948, der Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 und aus dem EWG-Vertrag von 1957, in ihren jeweils gültigen Fassungen werden durch diesen Vertrag nicht berührt.

Artikel 2

Rechten en verplichtingen van de Overeenkomstsluitende Staten die voortvloeien uit bestaande bilaterale en multilaterale overeenkomsten, zoals in het bijzonder uit de Overeenkomst van Belgrado van 1948, uit de Herziene Rijnvaartakte van 1868 en uit het EEG-Verdrag van 1957, in hun huidige en toekomstige versies worden door deze Overeenkomst niet aangetast.

Artikel 3

Österreichische Schiffe dürfen die niederländischen Wasserstraßen und niederländische Schiffe die österreichischen Wasserstraßen im Zusammenhang mit Beförderungen nach Maßgabe der Artikel 4 und 5 sowie 7 und 8 befahren. Dies gilt auch entsprechend für den Transport von schwimmenden Geräten und Schwimmkörpern sowie für das Überführen von Schiffsneubauten.

Artikel 3

Nederlandse schepen mogen de Oostenrijkse waterwegen, en Oostenrijkse schepen de Nederlandse waterwegen in het kader van het vervoer overeenkomstig de artikelen 4, 5, 7 en 8 bevaren. Dit geldt ook dienovereenkomstig voor het vervoer van drijvende werktuigen en drijvende voorwerpen, alsmede voor het transporteren van schepen in aanbouw.

Artikel 4

Österreichische und niederländische Schiffe dürfen Personen und Güter im Transitverkehr durch den anderen Vertragsstaat auf den in Artikel 3 genannten Wasserstraßen befördern.

Artikel 4

Nederlandse en Oostenrijkse schepen mogen personen en goederen in het transitvervoer door de andere Overeenkomstsluitende Staat op de in artikel 3 genoemde waterwegen vervoeren.

507 der Beilagen

3

Artikel 5

(1) Österreichische und niederländische Schiffe dürfen Personen und Güter im Wechselverkehr zwischen den Vertragsstaaten befördern.

(2) Jede zuständige Behörde kann den Gemischten Ausschuss gemäß Artikel 13 unbeschadet von Abs. 1 mit der Festsetzung von wirtschaftlich auskömmlichen Richtpreisen für die Beförderungsleistungen, allfälligen Nebenbedingungen sowie der Ergreifung sonstiger geeigneter Maßnahmen befassen, insoweit dies aus gesamtwirtschaftlichen Erfordernissen, insbesondere im Fall schwerwiegender Wettbewerbsverzerrungen, unvermeidlich erscheint.

Artikel 6

Drittverkehr ist nur in dem Umfang zulässig, der von den zuständigen Behörden auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses vereinbart wird.

Artikel 7

Drittlandverkehr ist nur in dem Umfang zulässig, der von den zuständigen Behörden auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses vereinbart wird.

Artikel 8

Kabotage ist nur auf Grund einer besonderen Erlaubnis der zuständigen Behörde gestattet.

Artikel 9

(1) Die Schiffe, ihre Besatzung, ihre Fahrgäste und ihre Ladung unterliegen im anderen Vertragsstaat dem jeweils geltenden Recht.

(2) Für die Schifffahrt auf Wasserstraßen im Sinne des Artikels 3 — ausgenommen Rhein und Donau — werden die zuständigen Behörden die im jeweils anderen Vertragsstaat ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen anerkennen, die sich auf das Schiff, die Schiffsführung und Besatzung sowie die Ladung beziehen, soweit sie den im jeweils anderen Vertragsstaat geltenden Vorschriften entsprechen. Unabhängig davon werden für die österreichischen Wasserstraßen die für die Donauschifffahrt ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen sowie für die niederländischen Wasserstraßen die für die Rheinschifffahrt ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen anerkannt.

(3) Für die Schifffahrt auf der Donau gelten die für die Rheinschifffahrt ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff und seine Ladung beziehen; die für die Rheinschifffahrt ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf die Schiffsführung beziehen, werden von den österreichischen Behörden anerkannt, sofern

Artikel 5

(1) Nederlandse en Oostenrijkse schepen mogen personen en goederen in het wisselvervoer tussen de Overeenkomstsluitende Staten vervoeren.

(2) Elke bevoegde autoriteit kan de Gemengde Commissie overeenkomstig artikel 13 onverminderd het eerste lid belasten met het vaststellen van economisch toereikende richtprijzen voor de vervoersdiensten en eventuele bijzondere voorwaarden, alsmede met het treffen van andere passende maatregelen, voor zover dit onvermijdelijk lijkt om nationale economische redenen, in het bijzonder in het geval van zwaarwegende concurrentievervalsingen.

Artikel 6

Vervoer door derden is slechts toegestaan in de mate die door de bevoegde autoriteiten op voorstel van de Gemengde Commissie wordt overeengekomen.

Artikel 7

Derde-landenvervoer is slechts toegestaan in de mate die door de bevoegde autoriteiten op voorstel van de Gemengde Commissie wordt overeengekomen.

Artikel 8

Cabotage is slechts toegestaan op grond van een speciale vergunning van de bevoegde autoriteit.

Artikel 9

(1) De schepen, de bemanning, de passagiers en de lading zijn in de andere Overeenkomstsluitende Staat onderworpen aan het aldaar geldende recht.

(2) Voor de scheepvaart op waterwegen als bedoeld in artikel 3 — uitgezonderd de Rijn en de Donau — zullen de bevoegde autoriteiten de in de andere Overeenkomstsluitende Staat verstrekte documenten en attesten die op het schip, de leiding van het schip en de bemanning, alsmede de lading betrekking hebben erkennen, voor zover deze overeenstemmen met de in de andere Overeenkomstsluitende Staat geldende bepalingen. Onafhankelijk daarvan worden voor de Nederlandse waterwegen de voor de scheepvaart op de Rijn afgegeven documenten en attesten en voor de Oostenrijkse waterwegen de voor de scheepvaart op de Donau afgegeven documenten en attesten erkend.

(3) Voor de scheepvaart op de Donau gelden de voor de scheepvaart op de Rijn afgegeven documenten en attesten die betrekking hebben op het schip en de lading; de voor de scheepvaart op de Rijn afgegeven documenten en attesten die betrekking hebben op de leiding van het schip worden door de Oostenrijkse autoriteiten erkend,

eine entsprechende Erfahrung in der Schifffahrt auf dem österreichischen Teil der Donau nachgewiesen wird.

(4) Schiffe dürfen gefährliche Güter nur dann befördern, wenn sie die für die jeweilige Wasserstraße vorgesehene Zulassung besitzen.

Artikel 10

Österreichische und niederländische Schiffe sind bei Anwendung der Artikel 4 und 5 sowie 7 und 8 gleich zu behandeln; dies gilt insbesondere

- a) für die Benutzung von Schleusen, Häfen und Liegeplätzen sowie
- b) für die Erhebung von Schifffahrts- und Hafenabgaben.

Artikel 11

Österreichische und niederländische Schifffahrtsunternehmen dürfen im jeweils anderen Vertragsstaat unter Beachtung dessen innerstaatlichen Rechts nur insoweit Vertretungen errichten und Aquisition betreiben, als dies auf der Grundlage der Gegenseitigkeit im anderen Vertragsstaat gestattet ist.

Artikel 12

Im Falle einer Havarie, eines Unfalls, einer schweren Erkrankung einer an Bord befindlichen Person, aus naturbedingten oder anderen schwerwiegenden Gründen — ausgenommen eine finanzielle Notlage —, die die Weiter- oder Rückfahrt verhindern, werden die zuständigen Behörden auf Grund der innerstaatlichen Vorschriften den betroffenen Schiffen beziehungsweise Personen des anderen Vertragsstaates die erforderliche Hilfe leisten; die Artikel 4 und 5 sowie 7 und 8 bleiben hiervon unberührt.

Artikel 13

(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) im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 sich gegebenenfalls auf wirtschaftlich auskömmliche Richtpreise, allfällige Nebenbedingungen sowie sonstige geeignete Maßnahmen zu einigen;
 - b) den zuständigen Behörden Vorschläge für die in Artikel 6 und 7 vorgesehenen Vereinbarungen zu unterbreiten und

voor zover een adequate ervaring in de scheepvaart op het Oostenrijkse deel van de Donau wordt aangetoond.

(4) Gevaarlijke stoffen mogen door schepen uitsluitend worden vervoerd, indien zij hiervoor het voor de desbetreffende waterweg voorziene certificaat van toestemming bezitten.

Artikel 10

Nederlandse en Oostenrijkse schepen dienen bij de toepassing van de artikelen 4, 5, 7 en 8 gelijk te worden behandeld; dit geldt in het bijzonder:

- a) voor het gebruik van sluizen, haveninrichtingen en ligplaatsen, alsmede
- b) voor de heffing van scheepvaart- en havenrechten.

Artikel 11

Nederlandse en Oostenrijkse scheepvaartondernemingen mogen in de desbetreffende andere Overeenkomstsluitende Staat met inachtneming van het nationale recht van die Staat slechts in zoverre vertegenwoordigingen oprichten en acquisitie plegen, als dit op basis van wederkerigheid in de andere Overeenkomstsluitende Staat is toegestaan.

Artikel 12

In geval van averij, ongeval, ernstige ziekte van een persoon aan boord, door de natuur veroorzaakte omstandigheden of om andere zwaarwegende redenen — uitgezonderd een financiële noodsituatie — die de doorvaart of terugreis belemmeren, zullen de bevoegde autoriteiten op basis van de nationale bepalingen de betrokken schepen of personen van de andere Overeenkomstsluitende Staat de nodige hulp bieden; de artikelen 4, 5, 7 en 8 blijven onverminderd van kracht.

Artikel 13

(1) Er wordt een Gemengde Commissie gevormd. Elke Overeenkomstsluitende Staat vaardigt drie leden af, die door de respectieve bevoegde autoriteiten worden aangewezen. Elke Partij kan aan de beraadslagingen van de Gemengde Commissie deskundigen laten deelnemen. De Gemengde Commissie stelt een reglement van orde vast.

- (2) De Gemengde Commissie heeft de taak:
 - a) indien nodig overeenstemming te bereiken m.b.t. economisch toereikende richtprijzen, eventuele bijzondere voorwaarden en andere passende maatregelen als bedoeld in artikel 5, tweede lid;
 - b) voorstellen te doen aan de bevoegde autoriteiten m.b.t. de in de artikelen 6 en 7 voorziene overeenkomsten, alsmede

507 der Beilagen

5

c) den Verkehr der Schiffe beider Seiten statistisch zu erfassen, die Einhaltung der in lit. b benannten Vereinbarungen und die Anwendung der Artikel 10 und 11 zu überwachen.

(3) Richtpreise, allfällige Nebenbedingungen sowie sonstige geeignete Maßnahmen, auf die sich der Gemischte Ausschuß nach Befassung durch eine Vertragspartei geeinigt hat, sind von diesem den zuständigen Behörden erforderlichenfalls zur Genehmigung vorzulegen. Das Inkraftsetzen der Richtpreise, Nebenbedingungen und sonstiger geeigneter Maßnahmen wird zwischen den zuständigen Behörden 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.

(5) Die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten werden dem Gemischten Ausschuß über dessen Aufforderung die verfügbaren Unterlagen übermitteln, die er zur Erfüllung seiner Aufgaben benötigt.

Artikel 14

(1) Die in den Artikeln 6, 7 und 13 Abs. 3 zweiter Satz vorgesehenen Vereinbarungen kommen dadurch zustande, daß die zuständigen Behörden einander ihr Einverständnis mit den 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 15

(1) Streitigkeiten über die Auslegung und Anwendung dieses Vertrages werden durch direkte Verhandlungen zwischen den zuständigen Behörden geklärt. Falls kein Übereinkommen erzielt werden kann, werden die Streitigkeiten auf diplomatischem Weg beigelegt. Kann eine Streitigkeit auch auf diesem Weg nicht beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen eines der beiden Vertragsstaa-

c) een statistiek bij te houden van het vervoer van de schepen van beide partijen, toezicht te houden op de naleving van de in letter b vermelde overeenkomsten en op de toepassing van de artikelen 10 en 11.

(3) Richtprijzen, eventueel bijzondere voorwaarden en andere passende maatregelen waarover de Gemengde Commissie in opdracht van een Overeenkomstsluitende Partij overeenstemming heeft bereikt, dienen door de Gemengde Commissie zo nodig ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de bevoegde autoriteiten. De inwerkingtreding van de richtprijzen, bijzondere voorwaarden en andere passende maatregelen wordt tussen de bevoegde autoriteiten overeengekomen. De inwerkingtreding krachtens nationaal recht dient onverwijld aan de andere Overeenkomstsluitende Staat te worden medegedeeld.

(4) De Gemengde Commissie heeft verder de taak aan de Overeenkomstsluitende Staten voorstellen te doen met betrekking tot de aanpassing van deze Overeenkomst aan de ontwikkeling van de binnenvaart en met betrekking tot de oplossing van alle problemen die voortvloeien uit de toepassing van deze Overeenkomst.

(5) De bevoegde autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Staten zullen de Gemengde Commissie op haar verzoek de beschikbare stukken doen toekomen die zij nodig heeft ter vervulling van haar taken.

Artikel 14

(1) De in de artikelen 6, 7 en 13, derde lid, tweede volzin, voorziene overeenkomsten komen tot stand doordat de bevoegde autoriteiten elkaar hun instemming met de door de Gemengde Commissie voorgelegde voorstellen schriftelijk mededelen.

(2) Indien in de Gemengde Commissie geen overeenstemming kan worden bereikt, komen op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij de vertegenwoordigers van de Overeenkomstsluitende Staten binnen vier weken voor overleg bijeen. Tenzij in onderling overleg een andere regeling wordt overeengekomen, vindt dit overleg plaats in de Overeenkomstsluitende Staat die de voorzitter van de Gemengde Commissie levert.

Artikel 15

(1) Geschillen over de interpretatie en toepassing van deze Overeenkomst worden door rechtstreekse onderhandelingen tussen de bevoegde autoriteiten geregeld. Indien geen overeenstemming kan worden bereikt, worden de geschillen langs diplomatieke weg beigelegt. Indien een geschil ook langs deze weg niet kan worden beigelegt, dient het op verzoek van een van beide Overeenkomstsluitende Staten ter

ten einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur endgültigen Entscheidung zu unterbreiten.

(2) Jeder Vertragsstaat bestellt einen Schiedsrichter. Der dritte Schiedsrichter, der auch der Vorsitzende des Schiedsgerichtes ist, wird von den zwei von den Vertragsstaaten bestellten Schiedsrichtern bestellt.

(3) Wenn einer der Vertragsstaaten es unterläßt, innerhalb von drei Monaten nach Empfang der Mitteilung über die Bestellung eines Schiedsrichters durch den anderen Vertragsstaat einen Schiedsrichter zu bestellen, wird der Schiedsrichter, der vom ersten Vertragsstaat zu bestellen gewesen wäre, auf Verlangen des anderen Vertragsstaates vom Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes bestellt. Wenn die zwei Schiedsrichter es innerhalb von drei Monaten nach ihrer Bestellung unterlassen, den dritten Schiedsrichter zu bestellen, ernennt der Präsident des Internationalen Gerichtshofes auf Verlangen eines der beiden Vertragsstaaten den dritten Schiedsrichter.

Artikel 16

Die Bestimmungen dieses Vertrages gelten im Falle des Königreiches der Niederlande nur für das Hoheitsgebiet des Reichs in Europa.

Artikel 17

(1) Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des dritten Monats nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die beiden Vertragsstaaten einander in einem diplomatischen Notenwechsel bekanntgegeben haben, daß die Erfordernisse für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt worden sind.

(3) Dieser Vertrag kann von jedem Vertragsstaat mit einer Frist von zwölf Monaten schriftlich auf diplomatischem Wege gekündigt werden. In diesem Fall tritt der Vertrag mit Ablauf der Kündigungsfrist außer Kraft.

(4) Mit dem Tage des Inkrafttretens dieses Vertrages treten die Bestimmungen des Handels- und Schiffsverkehrsvertrages zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande vom 28. März 1929 insoweit außer Kraft, als sich diese auf die Binnenschifffahrt beziehen.

definitieve beslechting te worden voorgelegd aan een uit drie scheidsrechters bestaand scheidsgerecht.

(2) Elke Overeenkomstsluitende Staat benoemt een scheidsrechter. De derde scheidsrechter, die ook de voorzitter van het scheidsgerecht is, wordt benoemd door de twee door de Overeenkomstsluitende Staten benoemde scheidsrechters.

(3) Indien een van de Overeenkomstsluitende Staten nalaat binnen drie maanden na ontvangst van de mededeling over de benoeming van een scheidsrechter door de andere Overeenkomstsluitende Staat een scheidsrechter te benoemen, wordt de scheidsrechter die door de eerste Overeenkomstsluitende Staat had moeten worden benoemd op verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Staat door de President van het Internationale Gerechtshof benoemd. Indien de twee scheidsrechters binnen drie maanden na hun benoeming nalaten de derde scheidsrechter te benoemen, benoemt de President van het Internationale Gerechtshof op verzoek van een van de Overeenkomstsluitende Staten de derde scheidsrechter.

Artikel 16

De bepalingen van deze Overeenkomst gelden wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft slechts voor het grondgebied van het Rijk in Europa.

Artikel 17

(1) Deze Overeenkomst wordt voor onbepaalde tijd gesloten.

(2) Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de derde maand na de datum waarop beide Overeenkomstsluitende Staten elkaar via een diplomatieke briefwisseling ervan in kennis hebben gesteld dat aan de vereisten voor de inwerkingtreding ervan krachtens hun respectieve constitutionele procedures is voldaan.

(3) Deze Overeenkomst kan door elke Overeenkomstsluitende Staat met inachtneming van een termijn van twaalf maanden schriftelijk langs diplomatieke weg worden opgezegd. In dat geval treedt de Overeenkomst buiten werking wanneer de opzegtermijn is verlopen.

(4) Met ingang van de dag van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst treden de bepalingen van het Handels- en Scheepvaartverdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Oostenrijk van 28 maart 1929 buiten werking, voor zover deze betrekking hebben op de binnenvaart.

507 der Beilagen

7

GESCHEHEN zu Den Haag am 26. September 1991 in zwei Urschriften, jeweils in deutscher und niederländischer Sprache, die beide gleichermaßen authentisch sind.

Für die Republik Österreich:
Pfusterschmid-Hardenstein

Für das Königreich der Niederlande:
Dankert

Unterzeichnungsprotokoll

Aus Anlaß der Unterzeichnung des Vertrages zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande über die Binnenschifffahrt haben sich die bevollmächtigten Vertreter beider Vertragsparteien in bezug auf eine etwaige Weiterentwicklung der Beziehungen zwischen der Republik Österreich und der Europäischen Gemeinschaft auf die nachstehende, den Vertrag ergänzende Bestimmung geeinigt:

Sollten die Verhandlungen über einen Europäischen Wirtschaftsraum zu einer festen Einbindung Österreichs in den Europäischen Wirtschaftsraum führen, so haben im Falle eines Widerspruchs zwischen den Bestimmungen des vorliegenden Vertrages und denjenigen eines etwaigen Vertrages über den Europäischen Wirtschaftsraum die Bestimmungen des letzteren Vertrages Vorrang.

Geschehen zu Den Haag am 26. September 1991 in zwei Urschriften, jeweils in deutscher und niederländischer Sprache, wobei beide Texte gleichermaßen authentisch sind.

Für die Republik Österreich:
Pfusterschmid-Hardenstein

Für das Königreich der Niederlande:
Dankert

GEDAAN te Den Haag op 26. september 1991, in twee exemplaren in de Nederlandse en de Duitse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Republiek Oostenrijk:
Pfusterschmid-Hardenstein

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:
Dankert

Protocol van ondertekening

Naar aanleiding van de ondertekening van de Overeenkomst tussen de Republiek Oostenrijk en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de binnenvaart hebben de daartoe gemachtigde vertegenwoordigers van beide Overeenkomstsluitende Partijen met het oog op een eventuele intensivering van de betrekkingen tussen de Republiek Oostenrijk en de Europese Gemeenschap overeenstemming bereikt over de volgende, de Overeenkomst aanvullende bepaling:

Indien de onderhandelingen over een Europese economische ruimte leiden tot een vaste opnemng van Oostenrijk in de Europese economische ruimte, hebben, in geval van strijdigheid tussen de bepalingen van de onderhavige Overeenkomst en die van een eventuele overeenkomst inzake de Europese economische ruimte, de bepalingen van laatstgenoemde overeenkomst voorrang.

Gedaan te Den Haag op 26. september 1991 in twee exemplaren, elk in de Nederlandse en de Duitse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Republiek Oostenrijk:
Pfusterschmid-Hardenstein

Voor het Koninkrijk der Nederlanden:
Dankert

VORBLATT**Problem:**

Der am 26. September 1991 unterzeichnete Vertrag soll den österreichisch-niederländischen Binnenschiffsverkehr auf eine moderne vertragliche Grundlage stellen. Er ersetzt jene Bestimmungen des Handels- und Schiffsverkehrsvertrages zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande aus dem Jahr 1929, die sich auf die Binnenschifffahrt beziehen und in vielfacher Hinsicht nicht mehr zeitgemäß sind. Kernstück des Vertrages soll die bilaterale Regelung der Verkehrsrechte sein, wobei Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten aus bestehenden zwischenstaatlichen Übereinkommen unberührt bleiben.

Problemlösung:

Der Abschluß eines Binnenschiffsverkehrsvertrages mit den Niederlanden.

Alternativen:

Gegenwärtig keine.

Kosten.

Aus dem Vertrag erwachsen der Republik Österreich keine Kosten.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Der im nachfolgenden erläuterte Vertrag hat gesetzändernden bzw. gesetzergänzenden 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. 8 des Vertrages vorgesehene Regelung, wonach die Beförderung von Personen und Ladung zwischen Häfen eines Vertragsstaates (Kabotage) nur mit besonderer Erlaubnis der 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 Beschlußfassung 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 den Verhandlungen, die das Ziel hatten, die nicht mehr zeitgemäßen, die Schifffahrt betreffenden Bestimmungen des Handels- und Schifffahrtsvertrages zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande vom 28. März 1929 (BGBl. Nr. 299/1930 in der Fassung BGBl. Nr. 299/1985) zu ersetzen, ist der neue Vertrag zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande über die Binnenschifffahrt am 26. September 1991 unterzeichnet worden.

Mit diesem Vertrag soll der gesamte österreichisch-niederländische Binnenschiffsverkehr, insbesondere auch im Hinblick auf die 1992 bevorstehende Eröffnung des Main-Donau-Kanales, auf eine moderne, völkerrechtliche vereinbarte Grundlage gestellt und ein rechtlicher Rahmen für die zu erwartende intensivere Nutzung der Binnenwasserstraßen durch die Binnenschifffahrt und verladende Wirtschaft der beiden Staaten geschaffen werden. Zentrale Bedeutung kommt der bilateralen Regelung der Verkehrsrechte zu, die jedoch die Rechte und Pflichten der Vertragsstaaten aus bestehenden bilateralen und multilateralen Übereinkommen unangetastet läßt.

Im übrigen ist der österreichisch-niederländische Vertrag über die Binnenschifffahrt als bilaterale

Vereinbarung im Sinne von Art. 4 Abs. 2 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte zu qualifizieren. Zum Transitverkehr über die niederländische Binnenschifffahrt bereits unmittelbar auf der Grundlage von Art. 1 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte berechtigt.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Dieser Artikel enthält die Begriffsbestimmungen. „Niederländische Schiffe“ sind danach die in einem niederländischen Binnenschiffsregister amtlich eingetragenen Binnenschiffe, für die eine Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde ausgestellt worden ist. Bei der Erläuterung des Begriffes „Österreichische Schiffe“ wird auf die Eigentumsvoraussetzungen des Schifffahrtsgesetzes 1990 (BGBl. Nr. 87/1989) in seiner jeweils geltenden Fassung hingewiesen. Die in den Art. 5 Abs. 2, Art. 6, 7, 8, 9 Abs. 2, Art. 12, 13 Abs. 1, 2 lit. b, 3 und 5, Art. 14 Abs. 1 sowie Art. 15 Abs. 1 des Vertrages genannten „zuständigen Behörden“ sind — vorbehaltlich einer anderwärtigen innerstaatlichen Regelung — jeweils die für das Verkehrsressort 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. Die Definition der einzelnen Verkehre in Abs. 2 folgt international üblichen Kriterien.

Zu Artikel 2:

Unter den darin genannten bilateralen Übereinkommen ist in erster Linie der Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über den Binnenschiffsverkehr samt Anlage und Zusatzprotokoll (BGBl. Nr. 219/1987) zu verstehen, der insbesondere hinsichtlich der Einräumung der Verkehrsrechte vom gegenständlichen Vertrag unberührt bleibt.

Zu Artikel 3:

Dieser Artikel enthält die grundsätzliche Bestimmung, daß die Schiffe eines Vertragsstaates auf den

Wasserstraßen des anderen Beförderungen durchführen können, wobei hinsichtlich der Regelung im einzelnen auf die nachfolgenden Art. 4, 5, 7 und 8 verwiesen wird.

Zu Artikel 4:

Dieser Artikel regelt den Transitverkehr der Binnenschifffahrt zwischen den beiden Staaten.

Zu Artikel 5:

Diese Bestimmung regelt den Wechselverkehr, dh. den Verkehr zwischen österreichischen und niederländischen Häfen durch die Binnenschifffahrt beider Staaten. Abs. 2 sieht eine Befassung des Gemischten Ausschusses vor, falls auf Grund gesamtwirtschaftlicher Erfordernisse eine Festsetzung von Richtpreisen, Nebenbedingungen oder sonstigen Maßnahmen als notwendig erachtet wird.

Zu Artikel 6:

Was die Genehmigung von Drittverkehren betrifft, ist im Verhältnis Österreichs zur Bundesrepublik Deutschland auf die Ausführungen zu Art. 2 zu verweisen, der diesfalls Vorrang genießt (siehe auch Punkt 1. b des Zusatzprotokolls zum Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über den Binnenschiffsverkehr).

Zu Artikel 7:

Dieser Artikel bestimmt, daß Drittlandverkehr nur insoweit zulässig ist, als er von den zuständigen Behörden besonders vereinbart wird.

Zu Artikel 8:

Die Voraussetzungen und das Verfahren hinsichtlich der für die Kabotage notwendigen besonderen Erlaubnis werden in Österreich in Form eines Erfüllungsgesetzes festzulegen sein. Dabei sollte vor allem auf die Kriterien „Interessen der Binnenschifffahrt“ und „Interesse der Volkswirtschaft, insbesondere der durch diese Verkehre berührten Wirtschaftszweige“ Bedacht genommen werden.

Zu Artikel 9:

Abs. 1 stellt klar, daß für die Schiffe, ihre Besatzung, ihre Fahrgäste und ihre Ladung die jeweiligen innerstaatlichen Vorschriften Anwendung finden. Die Abs. 2 und 3 bestimmen, daß die Schiffsdokumente unter bestimmten Bedingungen gegenseitig anerkannt werden, wobei für niederlän-

dische Patentinhaber besondere Anforderungen hinsichtlich der praktischen Erfahrung auf dem österreichischen Teil der Donau gestellt werden. Abs. 4 regelt die Zulassung von Fahrzeugen, die gefährliche Güter transportieren.

Zu Artikel 10:

Diese Bestimmung soll die grundsätzliche Gleichbehandlung österreichischer und niederländischer Schiffe bei der Benützung von Schifffahrtseinrichtungen und der Einhebung von Ausgaben ausdrücklich sicherstellen.

Zu Artikel 11:

Danach sollen Einrichtung und Betrieb von Agentien der Binnenschifffahrtsunternehmen beider Vertragsstaaten auf Grundlage der Gegenseitigkeit möglich sein.

Zu Artikel 12:

Dieser Artikel soll die gegenseitige Hilfeleistung in verschiedenen Notlagen sicherstellen, zumal nach der Öffnung der Rhein-Main-Donau-Verbindung im Unterschied zu den bisherigen Gepflogenheiten des Donauraumes mit einer Vielzahl von Schifffahrtsunternehmen, vor allem den sogenannten Partikulieren, zu rechnen sein wird.

Zu Artikel 13:

Nach diesem Artikel soll ein Gemischter Ausschuß gebildet werden, dem folgende Aufgaben zukommen:

- Die Erörterung der in Art. 5 Abs. 2 vorgesehenen Richtpreise, Nebenbedingungen und sonstigen Maßnahmen;
- die Unterbreitung der Vorschläge für die in den Art. 6 und 7 vorgesehenen Vereinbarungen sowie die Überwachung deren Einhaltung;
- die statistische Erfassung des Schiffsverkehrs beider Vertragsstaaten;
- die Überwachung der Gleichbehandlung der österreichischen und niederländischen Schifffahrt bei der Benützung von Schifffahrtseinrichtungen, der Einhebung von Abgaben sowie der Errichtung und dem Betrieb von Agentien und
- die Unterbreitung von Vorschlägen zur Anpassung dieses Vertrages an die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs und zur Lösung von Fragen der Vertragsanwendung.

Zu Artikel 14:

Diese Bestimmung stellt die grundsätzliche Verfahrensvorschrift für den Gemischten Ausschuß

507 der Beilagen

11

dar, wobei detailliertere Normen in der vom Gemischten Ausschuss gemäß Art. 13 Abs. 1 zu erlassenden Geschäftsordnung enthalten sein werden.

Zu Artikel 15:

Dieser Artikel 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. Die Bestimmung regelt weiters Zusammensetzung und Verfahren des Schiedsgerichtes.

Zu Artikel 16:

Dieser Artikel schränkt den örtlichen Geltungsbereich des Vertrages hinsichtlich des Hoheitsgebietes der Niederlande ein.

Zu Artikel 17:

Dieser Artikel enthält die Schlußbestimmungen des Vertrages und setzt die schiffahrtsrelevanten Teile des Handels- und Schiffahrtsvertrages aus dem Jahr 1929 ausdrücklich außer Kraft.

Erläuterungen zum Unterzeichnungsprotokoll:

Da das Unterzeichnungsprotokoll eine Ergänzung des Vertrages zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande über die Binnenschifffahrt ist, erübrigt sich die Erstellung eines Vorblattes.

Als Ergänzung zum Allgemeinen Teil der Erläuterungen zum „Vertrag zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande über die Binnenschifffahrt“ wird festgehalten, daß auf Vorschlag der niederländischen Seite eine Ergänzung des oa. Vertrages in Form eines Unterzeichnungsprotokolls verfaßt wurde, welches am 26. September 1991 in Den Haag gemeinsam mit dem Vertrag unterzeichnet wurde. Dies wurde deshalb für notwendig erachtet, um allfälligen zukünftigen Widersprüchen zwischen den Bestimmungen des gegenständlichen Vertrages und jenen des EWR-Vertrages vorzubeugen.