

Weiters wird ersucht,

- 25 Ausfertigungen der Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zu übermitteln,
- davon dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mitteilung zu machen und
- bei Vorhandensein der technischen Möglichkeiten hiezuh die Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zusätzlich zur Übermittlung in 25 Ausfertigungen im Wege elektronischer Post an die Adresse begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at zu senden.

Anlage

Für den Bundesminister:
SL Mag. SCHIEFER

Ihre Sachbearbeiterin:
Dr. Doris Possler
Tel.: 01/71162-5701, Fax-DW: 5799
doris.possler@bmvit.gv.at

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
Leiner e.h.



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 30. September 2002
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2002/0048 (CNS)**

**8388/1/02
REV 1**

**MAR 61
CHINE 2**

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

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

SEEVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT
UND IHREN MITGLIEDSTAATEN EINERSEITS
UND DER REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK CHINA ANDERERSEITS

CE/CN/de 1

DAS KÖNIGREICH BELGIEN,

DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK,

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,

DIE HELLENISCHE REPUBLIK,

DAS KÖNIGREICH SPANIEN,

DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK,

IRLAND,

DIE ITALIENISCHE REPUBLIK,

DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG,

DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,

DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK FINNLAND,

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,

DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,

CE/CN/de 2

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

DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

im Folgenden "Gemeinschaft" genannt,

einerseits, und

DIE REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK CHINA

im Folgenden "China" genannt,

andererseits,

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

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der Bedeutung der Seeverkehrsbeziehungen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und China;

CE/CN/de 3

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

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

IN WÜRDIGUNG der Bedeutung maritimer Dienstleistungen und in dem Wunsch, den multi-modalen Verkehr mit einer Seeverkehrsdienstleistung noch weiter zu fördern und damit die Effizienz in der Transportkette zu erhöhen;

IN WÜRDIGUNG der Bedeutung der Weiterentwicklung eines flexiblen und marktorientierten Ansatzes sowie des Nutzens, der den Wirtschaftsbeteiligten beider Vertragsparteien aus der Kontrolle und dem Betrieb eigener internationaler Frachtbeförderungsdienste im Rahmen eines effizienten internationalen Seeverkehrsystems erwächst;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der bestehenden bilateralen Seeverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und China;

IN UNTERSTÜTZUNG mehrseitiger Verhandlungen über Seeverkehrsdienstleistungen im Rahmen der Welthandelsorganisation;

HABEN BESCHLOSSEN, dieses Abkommen zu schließen, und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

CE/CN/de 4

DAS KÖNIGREICH BELGIEN:

DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK:

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND:

DIE HELLENISCHE REPUBLIK:

DAS KÖNIGREICH SPANIEN:

CE/CN/de 5

DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK:

IRLAND:

DIE ITALIENISCHE REPUBLIK:

DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG:

DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE:

CE/CN/de 6

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH:

DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK:

DIE REPUBLIK FINNLAND:

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN:

DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND:

CE/CN/de 7

DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT:

DIE REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK CHINA:

DIESE SIND, nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten,

WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

CE/CN/de 8

ARTIKEL 1

ZIELSETZUNG

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

ARTIKEL 2

ANWENDUNGSBEREICH

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

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

CE/CN/de 9

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

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

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

ARTIKEL 3

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Zwecke dieses Abkommens bedeuten:

- a) "Internationaler Seefrachtverkehr und logistische Dienstleistungen" die Erbringung von Dienstleistungen im internationalen Seefrachtverkehr und damit verbundenen Leistungen wie Frachtumschlag, Lagerei, Zollabfertigung, Containerstellplätzen und -zwischenlagerung, Schifffahrtsagenturdiensten und Spedition;
- b) "Multimodale Verkehrsleistungen" die Beförderung von Gütern unter Einsatz von mehr als einem Verkehrsträger unter Einschluss einer Seeverkehrsdienstleistung mit einheitlichem Konnossement;

- c) "Schifffahrtsagenturdienste" die Tätigkeit eines Agenten in einem bestimmten geografischen Gebiet als Vertretung der Geschäftsinteressen einer oder mehrerer Schiffahrtlinien oder Reedereien zu folgenden Zwecken:
- Vermarktung und Verkauf von Seeverkehrsdiensten und damit verbundenen Leistungen, von Preisangebot bis Rechnungsstellung, und Ausstellung von Konnossementen im Namen der Unternehmen, Auftragsvergabe für die erforderlichen Anschlussleistungen, Ausfertigung von Dokumenten und Erteilung von geschäftlichen Auskünften;
 - organisatorische Tätigkeiten im Namen der Unternehmen im Hinblick auf den Hafenaufenthalt des Schiffes oder die Übernahme von Ladungen, wenn erforderlich;
- d) "Speditionsdienste" Organisation und Überwachung der Beförderungstätigkeit im Namen des Versenders durch Auftragsvergabe für Anschlussleistungen, Ausfertigung von Dokumenten und Erteilung von geschäftlichen Auskünften;
- e) "Schifffahrtsunternehmen" ein Unternehmen, das folgende Bedingungen erfüllt:
- i) es muss entsprechend dem öffentlichen oder privaten Recht Chinas oder der Gemeinschaft oder eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft konstituiert sein;
 - ii) es muss seinen eingetragenen Sitz oder seine Verwaltungszentrale oder seinen Hauptgeschäftssitz in China bzw. der Gemeinschaft haben,
 - iii) es muss internationalen Schiffsfrachtdienst mit eigenen oder bereederten Schiffen betreiben.

Außerhalb der Gemeinschaft oder Chinas niedergelassene Schifffahrtsgesellschaften, die von einem Angehörigen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft oder Chinas kontrolliert werden, können die Bestimmungen dieses Abkommens ebenfalls in Anspruch nehmen, sofern ihr Schiff in diesem Mitgliedstaat oder in China nach dortigem Recht registriert ist;

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

ARTIKEL 4

ERBRINGUNG VON DIENSTLEISTUNGEN

- (1) Jede Vertragspartei gewährt auch künftig Schiffen unter der Flagge der anderen Partei oder solchen, die durch Staatsangehörige oder Unternehmen der anderen Partei betrieben werden, gemessen an der Behandlung ihrer eigenen Schiffe diskriminierungsfreie Behandlung im Hinblick auf den Zugang zu Häfen, die Nutzung der Infrastruktur und der maritimen Hilfsdienste dieser Häfen sowie die damit verbundenen Abgaben und Gebühren, Zollformalitäten und die Zuweisung von Liegeplätzen und Lösch- und Ladefazilitäten.
- (2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den Grundsatz des unbeschränkten Zugangs zum internationalen Seeschiffverkehrsmarkt und -verkehr in diskriminierungsfreier und geschäftsmäßiger Weise anzuwenden.
- (3) In Anwendung der Grundsätze von Absatz 1 und 2 gilt:
- a) Die Vertragsparteien nehmen in künftige Vereinbarungen mit Drittländern über Seeverkehrsdienstleistungen keine Ladungsanteilklauseln auf und kündigen solche Bestimmungen, sofern sie in früheren zweiseitigen Abkommen vorhanden sind, innerhalb einer angemessenen Frist.
 - b) Sie schaffen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens alle einseitigen administrativen, technischen oder andere Maßnahmen ab, die eine indirekte Beschränkung darstellen könnten und diskriminierende Auswirkungen auf die Dienstleistungsfreiheit im internationalen Seeverkehr haben könnten.

c) Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens enthalten sich die Vertragsparteien administrativer, technischer oder gesetzgeberischer Maßnahmen, die zur Diskriminierung von Staatsangehörigen oder Unternehmen der anderen Partei bei der Erbringung von Dienstleistungen im internationalen Seeverkehr führen könnten.

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

ARTIKEL 5

HANDELSPRÄSENZ

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

1. Ladungsakquisition und Buchung von Frachtraum;

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

ARTIKEL 6

TRANSPARENZ

- (1) Jede Vertragspartei veröffentlicht nach vorheriger Konsultation und angemessener Vorankündigung unverzüglich alle allgemein anwendbaren einschlägigen Maßnahmen, welche die Durchführung dieses Abkommens berühren oder beeinträchtigen.
- (2) Ist die in Absatz 1 genannte Veröffentlichung nicht durchführbar, so sind solche Informationen in anderer Weise öffentlich zugänglich zu machen.
- (3) Jede Vertragspartei entspricht unverzüglich allen spezifischen Auskunftersuchen der anderen Partei bezüglich aller allgemein anwendbaren einschlägigen Maßnahmen im Sinne von Absatz 1.

ARTIKEL 7

INLÄNDISCHE VERWALTUNGSBESTIMMUNGEN

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

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

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

ARTIKEL 8

FÜHRUNGSPERSONAL

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

ARTIKEL 9

ZAHLUNGEN UND KAPITALBEWEGUNGEN

- (1) Die aus internationalem Seeverkehr und multimodalem Transport stammenden Einkünfte von Staatsangehörigen oder Unternehmen einer Vertragspartei können auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbaren Währungen bezogen werden.
- (2) Die Einkünfte und Ausgaben im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit von Tochtergesellschaften, Zweigstellen und Vertretungen der auf dem Gebiet einer Vertragspartei niedergelassenen Schifffahrtsgesellschaften der anderen Vertragspartei können in der Währung des Gastlandes berechnet werden. Der Saldo nach Zahlung der örtlichen Gebühren seitens der genannten Schifffahrtsgesellschaften, Tochtergesellschaften, Zweigstellen oder Vertretungen kann zum Bankwechsellkurs am Tage der Überweisung frei ins Ausland überwiesen werden.

ARTIKEL 10

ZUSAMMENARBEIT IM SEEVERKEHR

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

1. Meinungsaustausch hinsichtlich ihrer Tätigkeit im Rahmen der internationalen Seeschifffahrtsorganisationen;

2. Formalisierung und Vollendung der Gesetzgebung über Seeverkehr und Verwaltung des Marktes;
3. Förderung effizienter Transportdienstleistungen für den internationalen Seehandel durch effektive Nutzung von Häfen und Handelsflotten der Vertragsparteien;
4. Gewährleistung der Sicherheit im Seeverkehr und Verhütung von Meeresverschmutzung;
5. Förderung der maritimen Bildung und Ausbildung, besonders der Schulung von Seeleuten;
6. Austausch von Personal, wissenschaftlichen Informationen und Technologie;
7. verstärkte Anstrengungen zur Bekämpfung von Piraterie und Terrorismus.

ARTIKEL 11

KONSULTATIONEN UND STREITBEILEGUNG

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

ARTIKEL 12

ÄNDERUNG

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

ARTIKEL 13

TERRITORIALE ANWENDUNG

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

ARTIKEL 14

RECHTSVERBINDLICHER WORTLAUT

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

CE/CN/de 20

ARTIKEL 15

GELTUNGSDAUER UND INKRAFTTRETEN

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

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

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

(3) Sollte dieses Abkommen in bestimmten Fragen weniger vorteilhaft sein, als die geltenden bilateralen Abkommen zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und China, so haben unbeschadet der Gemeinschaftsverpflichtungen und unter Berücksichtigung des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft die günstigeren Bestimmungen Vorrang. Die Bestimmungen dieses Abkommens ersetzen diejenigen der früher zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und China geschlossenen bilateralen Abkommen, falls die letzteren Bestimmungen mit den ersteren nicht übereinstimmen, außer in den im vorhergehenden Satz genannten oder gleichen Situationen. Bestimmungen der bestehenden bilateralen Abkommen, die von diesem Abkommen nicht erfasst werden, gelten weiterhin.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Vorblatt

Problem:

Die Seeverkehrsbeziehungen zwischen der EU und der Volksrepublik China haben sich in jüngster Zeit intensiviert. Es bestehen zwar mehrere bilaterale Seeschiffahrtsabkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und China, es erscheint aber zweckmäßig, die verbesserten Geschäftsbeziehungen durch einen Ansatz auf Gemeinschaftsebene weiter zu konsolidieren.

Ziel:

Durch ein Seeschiffahrtsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Volksrepublik China andererseits soll der rechtliche Rahmen für die weitere Förderung der Seeschiffahrtsbeziehungen geschaffen werden.

Inhalt:

Das Abkommen regelt die Bedingungen des Seefrachtverkehrs von und nach China, von und nach der Europäischen Gemeinschaft sowie von und nach China einerseits und Drittländern andererseits im Sinne der Grundsätze der Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr, des freien Zugangs zu Ladungen und Drittländerverkehren sowie des unbeschränkten Zugangs zu Häfen und Hilfsdiensten.

Alternativen:

Beibehaltung der bestehenden bilateralen Abkommen der EU-Mitgliedstaaten ohne ergänzenden gemeinschaftlichen Ansatz.

Auswirkung auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Da die derzeit einzige österreichische Reederei gegenwärtig chinesische Häfen nicht anläuft, ergeben sich keine Auswirkungen auf inländische Seeverkehrsunternehmen. Die durch das Abkommen zu erwartenden Verbesserungen der Seeverkehrsbeziehungen zwischen der Gemeinschaft und China könnten allerdings indirekt positive Effekte auf die österreichische Außenhandelswirtschaft haben.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Das Abkommen wird von der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten abgeschlossen und zählt damit zum gemeinschaftlichen Rechtsbestand im Bereich des Seeverkehrs.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

Die Kundmachung soll in der Weise erfolgen, dass mit Ausnahme des deutschen Wortlauts alle übrigen Sprachfassungen gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG zur öffentlichen Einsichtnahme beim Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten und beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie aufliegen.

ERLÄUTERUNGEN

Allgemeiner Teil

Das Seeverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Volksrepublik China andererseits hat gesetzesändernden und gesetzesergänzenden Inhalt und bedarf gemäß Artikel 50 Abs. 1 B-VG der Genehmigung des Nationalrates. Es hat keinen politischen Charakter. Von einer Zustimmung des Bundesrates gemäß Artikel 50 Abs. 1 zweiter Satz B-VG kann abgesehen werden, da Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches der Länder nicht berührt werden.

Im Februar 1998 wurde der Europäischen Kommission durch den Rat ein Mandat für Verhandlungen über ein bilaterales Seeverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Volksrepublik China andererseits erteilt. China ist derzeit der drittgrößte außereuropäische Handelspartner der EU und spielt eine bedeutende Rolle im internationalen Seeverkehr.

Als Ziele des Abkommens wurden vom Rat in seinem Verhandlungsmandat vor allem die Verbesserung der Bedingungen des Seeverkehrsbetriebes zwischen China und der Gemeinschaft zum Nutzen der beteiligten Wirtschaftskreise genannt. Das Abkommen soll auf den Grundsätzen der Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr, des freien Ladungszugangs sowie des unbeschränkten Zugangs zu Häfen und Hilfsdiensten beruhen. Weiters soll es die diskriminierungsfreie Behandlung bei den Handelspräsenzen sicherstellen und alle Aspekte der Haus-zu-Haus-Services abdecken.

Das Abkommen stellt die vorhandenen, von den Mitgliedstaaten geschlossenen bilateralen Abkommen in einen gemeinschaftlichen Rahmen und erzielt darüber hinaus gegenüber den bisher bestehenden bilateralen Abkommen einiger Mitgliedstaaten mit China ein höheres Maß an Liberalisierung und damit insgesamt eine Verbesserung der Seeverkehrsbeziehungen zwischen der Gemeinschaft und China. Darüber hinaus ergänzt der bilaterale Ansatz der EU gegenüber China die Verhandlungen auf multilateraler Ebene im Rahmen der WTO. Zwischen Österreich und China bestand bisher kein bilaterales Seeverkehrsabkommen. Im Hinblick auf den derzeitigen Operationsbereich der unter österreichischer Flagge betriebenen Seeschiffe wird die Bedeutung des gegenständlichen Abkommens für Österreich als Binnenland in erster Linie im Bereich des Außenhandels zu suchen sein.

Beim Seeverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Volksrepublik China andererseits ist von einer gemischten Kompetenz zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten auszugehen.

Die finanziellen Auswirkungen sind vernachlässigungswürdig und könnten sich allenfalls aufgrund der Teilnahme bei Sitzungen von EU-Expertengruppen zu diesem Thema ergeben.

Besonderer Teil

Zu Art. 1:

Das Abkommen bezweckt die Bedingungen für den Seefrachtverkehr zwischen der Gemeinschaft und China zum Nutzen der Wirtschaftsbeteiligten zu verbessern und beruht auf den Grundsätzen der Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr sowie des freien und uneingeschränkten Zuganges zu Ladungen sowie zu Häfen und Hilfsdiensten.

Zu Art. 2:

Der Anwendungsbereich des Abkommens erstreckt sich auf den internationalen Seefrachtverkehr und logistische Dienstleistungen einschließlich multimodaler Beförderungen mit einer seeseitigen Komponente zwischen den Häfen Chinas und der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft. Das Abkommen gilt nicht für ausschließlich innerstaatliche Verkehre. Bestimmungen der bilateralen Seeverkehrsabkommen zwischen China und den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, die außerhalb des Anwendungsbereiches dieses Abkommens liegen, bleiben unberührt.

Zu Art. 3:

Dieser Artikel enthält die Begriffsbestimmungen.

Zu Art. 4:

Die bereits faktisch weitgehend verwirklichte Inländergleichbehandlung für Schiffe der Vertragsparteien im Hinblick auf den Zugang zu Häfen und die Nutzung der Hafeninfrastuktur und der Hilfsdienste sowie auf die damit verbundenen Abgaben und Gebühren wird in dieser Bestimmung festgelegt. Die Vertragsparteien verpflichten sich dem Grundsatz des unbeschränkten und diskriminierungsfreien Zugangs zum internationalen Seeschiffahrtsmarkt. In diesem Sinne sollen in künftigen Vereinbarungen mit Drittländern über Seeverkehrsdienstleistungen keine Ladungsanteils Klauseln aufgenommen werden und in bestehenden bilateralen Abkommen bereits enthaltene derartige Klauseln in angemessener Frist gekündigt werden.

Zu Art. 5:

Die Vertragsparteien ermöglichen den Schifffahrtsgesellschaften der anderen Partei im Hinblick auf die Erbringung internationaler Seeverkehrsdienstleistungen und logistischer Dienstleistungen, einschließlich multimodaler Abläufe, die Gründung von Tochtergesellschaften und Zweigstellen und deren Wirtschaftstätigkeit gemäß ihren Rechts- und Verwaltungsvorschriften. In der Folge werden Beispiele für derartige Tätigkeiten, wie Ladungsakquisition, Buchung von Frachtraum, Vorbereitung der Beförderungs- und Zolldokumente, Abschluss von Verträgen für LKW- und Eisenbahnbeförderung, Lieferung von Geschäftsinformationen sowie die Gründung von Gemeinschaftsunternehmen mit ortsansässigen Schifffahrtsagenturen genannt.

Zu Art. 6:

Alle allgemein anwendbaren einschlägigen Maßnahmen der Vertragsparteien, welche die Durchführung des Abkommens betreffen, sind von den Vertragsparteien zu veröffentlichen oder in anderer Weise öffentlich zugänglich zu machen. Spezifischen Auskunftersuchen der anderen Vertragspartei über derartige Maßnahmen ist unverzüglich zu entsprechen.

Zu Art. 7:

Dieser Artikel nimmt Bezug auf die inländischen Verwaltungsbestimmungen. Alle den Handel mit Seeverkehrsdienstleistungen betreffenden allgemein anwendbaren Maßnahmen sind nach objektiven Kriterien zu vollziehen. Im Falle von Genehmigungspflichten haben die Behörden den Antragsteller innerhalb angemessener Frist über ihre Entscheidung über den rechtmäßig eingebrachten Antrag zu informieren bzw. auf dessen Ersuchen ohne unangemessene Verzögerung Auskunft über den Verfahrensstand zu geben. Genehmigungsverfahren sind nach von vornherein festgelegten und transparenten Gesichtspunkten auszurichten.

Zu Art. 8:

Diese Bestimmung gestattet es hundertprozentigen Tochtergesellschaften oder Gemeinschaftsunternehmen, Zweigstellen oder Vertretungen gemäß den im Gastland geltenden Rechtsvorschriften Führungspersonal zu beschäftigen. Die Vertragsparteien bekunden ihre Absicht, sich bei Anwendung dieser Rechtsvorschriften einer möglichst vereinfachten Vorgehensweise zu bedienen.

Zu Art. 9:

Die Regelung ermöglicht es, die aus internationalem Seeverkehr und multimodalem Transport stammenden Einkünfte in frei konvertierbaren Währungen zu berechnen und die Erlöse aus der Wirtschaftstätigkeit von Tochtergesellschaften, Zweigstellen und Vertretungen zum Bankwechselkurs am Tage der Überweisung frei ins Ausland zu überweisen.

Zu Art. 10:

Die Vertragsparteien fördern die Zusammenarbeit der zuständigen Behörden, Schifffahrtsgesellschaften und der einschlägigen Forschungs- und Bildungsinstitutionen insbesondere auf den Gebieten der Seeverkehrssicherheit, der Meeresverschmutzung, der Seefahrerausbildung, der Terrorbekämpfung und des wissenschaftlichen Informationsaustauschs.

Zu Art. 11

Dieser Artikel befasst sich mit Konsultationsmechanismen und Streitbeilegungsverfahren.

Zu Art. 12:

Änderungen des Abkommens bedürfen einer schriftlichen Vereinbarung der Vertragsparteien.

Zu Art. 13:

Diese Bestimmung definiert den territorialen Anwendungsbereich des Abkommens.

Zu Art. 14:

Der Artikel legt die rechtsverbindlichen Sprachfassungen fest.

Zu Art. 15:

Das Abkommen wird für fünf Jahre geschlossen. Sofern nicht sechs Monate vor seinem Auslaufen eine schriftliche Kündigung durch eine der Vertragsparteien erfolgt, wird es alljährlich stillschweigend verlängert.

Der Artikel legt weiters fest, dass vorteilhaftere Bestimmungen aus bestehenden Verträgen zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und China unbeschadet gemeinschaftsrechtlicher Verpflichtungen gegenüber dem Inhalt dieses Vertrages Vorrang haben. Zwischen Österreich und China hat bisher kein Seeverkehrsabkommen bestanden.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass gemäß den Feststellungen des EuGH in den „Open Skies-Urteilen“ vom 5. November 2002 der Vorrang von günstigeren Bestimmungen in bilateralen Verträgen gegebenenfalls auf nichtdiskriminierende Weise sämtlichen im jeweiligen Mitgliedstaat niedergelassenen Schifffahrtsunternehmen der Gemeinschaft zugute kommen müsste.