



Brüssel, den 17. Dezember 2014
(OR. en)

17025/14

**Interinstitutionelles Dossier:
2014/0345 (NLE)**

**JUSTCIV 329
TRANS 602**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	9. Dezember 2014
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2014) 721 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES zur Ermächtigung Österreichs, Belgiens und Polens, das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) zu ratifizieren oder ihm beizutreten

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument **COM(2014) 721 final**.

Anl.: **COM(2014) 721 final**



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.12.2014
COM(2014) 721 final

2014/0345 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**zur Ermächtigung Österreichs, Belgiens und Polens, das Budapester Übereinkommen
über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) zu
ratifizieren oder ihm beizutreten**

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

Die Kommission schlägt dem Rat vor, Österreich und Polen zu ermächtigen, das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) (das „Budapester Übereinkommen“) zu ratifizieren oder ihm beizutreten. Das Budapester Übereinkommen wurde von der gemeinsam von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa einberufenen diplomatischen Konferenz angenommen.

Das am 1. April 2005 in Kraft getretene Budapester Übereinkommen ist sehr erfolgreich und leistet einen Beitrag zum Binnenmarkt im Verkehrsbereich. Es hat zum Ziel, die in den europäischen Ländern geltenden Vorschriften über Frachtverträge in der Binnenschifffahrt zu harmonisieren. Elf Mitgliedstaaten der Union, nämlich Belgien¹, Bulgarien, Kroatien, die Tschechische Republik, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Luxemburg, die Niederlande, Rumänien und die Slowakei sind bereits Vertragsparteien dieses Übereinkommens. Zypern, Dänemark, Estland, Finnland, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Malta, Portugal, Slowenien, Spanien, Schweden und das Vereinigte Königreich haben der Kommission mitgeteilt, dass sie keine Binnenwasserstraßen haben, die in den Anwendungsbereich des Budapester Übereinkommens fallen.

Österreich und Polen haben mehrfach ihr Interesse bekundet, Vertragsparteien dieses Übereinkommens zu werden. Ihre Teilnahme wird die breite Anwendung dieses Rechtsinstruments fördern und Vorteile für Bürger und Unternehmen bringen.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Der Beitritt Österreichs und Polens zum Budapester Übereinkommen wurde in den Sitzungen der Gruppe „Zivilrecht“ (Allgemeine Fragen) mehrfach erörtert.

Sogar die Mitgliedstaaten, die dem Übereinkommen nicht beitreten wollen, unterstützen die Initiative der Kommission mit dem Ziel, Österreich und Polen die Ratifizierung des Budapester Übereinkommens oder den Beitritt zu diesem Übereinkommen zu ermöglichen.

Der vorliegende Vorschlag wurde auch von den europäischen Verbänden, die die Binnenschifffahrtsindustrie vertreten (Europäische Binnenschifffahrts-Union und IVR – Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa) stark unterstützt.

¹ Gemäß der UNECE-Website hat Belgien das Budapester Übereinkommen am 5. August 2008 ratifiziert, also nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I).

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

In Artikel 29 des Budapester Übereinkommens sind Bestimmungen enthalten, nach denen die Vertragsparteien eines Frachtvertrages, auf den das Übereinkommen anwendbar ist, die Möglichkeit der Rechtswahl haben. Diese Bestimmungen berühren die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I)². Daher fällt das Budapester Übereinkommen teilweise unter die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union. Die Mitgliedstaaten können es nicht ohne Ermächtigung durch die Union ratifizieren oder ihm beitreten (Artikel 2 Absatz 1 AEUV).

Die Kommission stellt fest, dass Belgien das Budapester Übereinkommen am 5. August 2008 ratifiziert hat – nach dem Inkrafttreten der Rom I-Verordnung am 24. Juli 2008. Daher muss sich die Ermächtigung der Union auch auf Belgien erstrecken, um den gegenwärtigen rechtswidrigen Zustand zu korrigieren.

Die Kommission nimmt auch zur Kenntnis, dass nur einige Mitgliedstaaten Interesse bekundet haben, Vertragspartei des Übereinkommens zu werden. Die anderen Mitgliedstaaten fühlen sich nicht betroffen, da sie über keine Binnenwasserstraßen verfügen, die in den Anwendungsbereich des Budapester Übereinkommens fallen. Das Übereinkommen sieht keine Beitrittsmöglichkeit für die Union vor. Allerdings hat die Kommission derzeit ohnehin nicht die Absicht, vorzuschlagen, dass die Union in anderer Weise durch das Übereinkommen gebunden sein sollte.

In den EU-Rechtsvorschriften zur Binnenschifffahrt gibt es keine einheitliche Definition von Binnenwasserstraßen. Der Anwendungsbereich der Richtlinien und Verordnungen über Wasserstraßen ist in jedem Rechtsakt unterschiedlich geregelt. Zum Beispiel enthält die Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe³ eine Liste von Wasserstraßen, auf die die Richtlinie anwendbar ist (Anhang I). Diese Liste stützt sich auf Mitteilungen der Mitgliedstaaten, in denen angegeben ist, in welchen Teilen des Hoheitsgebiets die Richtlinie anwendbar ist. In der Richtlinie 96/50/EG über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft⁴ ist demgegenüber ein anderes System zur Bestimmung, welche Wasserwege in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, vorgesehen. Im Prinzip gilt die Richtlinie für alle Wasserwege innerhalb der EU mit Ausnahme des Rheins und anderer in Anhang II der Richtlinie 91/672/EWG angeführter Wasserwege.

Die Union kann ausnahmsweise einen oder mehrere Mitgliedstaaten ermächtigen, dem Übereinkommen beizutreten. Im vorliegenden Fall ist die ausschließliche Zuständigkeit auf eine einzige Bestimmung beschränkt, und die Ermächtigung steht der Durchführung der Politik der Union im Bereich der justiziellen Zusammenarbeit in Zivil- und Handelssachen gegenüber Drittstaaten nicht entgegen. Der Antrag Österreichs und Polens ist auch deshalb gerechtfertigt, weil andere Mitgliedstaaten dem Übereinkommen vor der Annahme der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 beigetreten sind. Die ausschließliche Zuständigkeit der Union wird von dieser Ermächtigung nicht berührt, die auf eine sehr spezielle Situation zugeschnitten ist.

² ABl. L 177 vom 4.7.2008, S. 6.

³ ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1-260.

⁴ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 31-38.

Der Beschluss des Rates ist daher ausschließlich an Österreich, Belgien und Polen zu richten.

Gemäß Artikel 30 des Budapester Übereinkommens haben die Vertragsstaaten die Möglichkeit, Erklärungen zum Anwendungsbereich des Übereinkommens abzugeben. Die Mitgliedstaaten können dementsprechend, wenn sie dem Übereinkommen beitreten, alle nach seinen Bestimmungen zulässigen Erklärungen abgeben, die ihnen notwendig erscheinen. Der Wortlaut dieser Erklärungen sollte dem Ratsbeschluss beigefügt werden. [...]

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Österreichs, Belgiens und Polens, das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) zu ratifizieren oder ihm beizutreten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 81 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments⁵,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Union arbeitet an der Errichtung eines gemeinsamen Rechtsraums, der auf dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung gerichtlicher Entscheidungen beruht.
- (2) Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) (nachfolgend das „Budapester Übereinkommen“) ist ein wertvolles Instrument zur Förderung der Binnenschifffahrt in Europa.
- (3) Die Union verfügt zumindest im Hinblick auf Artikel 29 des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) über die ausschließliche Zuständigkeit, da diese Bestimmungen die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 593/2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I)⁶ berühren.
- (4) Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration können dem Budapester Übereinkommen nicht beitreten. Aus diesem Grund ist die Union nicht in der Lage, Vertragspartei des Budapester Übereinkommens zu werden.
- (5) Die Mitgliedstaaten, die über schiffbare Binnenwasserstraßen verfügen, die in den Anwendungsbereich des Budapester Übereinkommens fallen, sollten daher ermächtigt werden, das Übereinkommen zu ratifizieren oder ihm beizutreten.
- (6) Elf Mitgliedstaaten der Union, nämlich Belgien, Bulgarien, Kroatien, die Tschechische Republik, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Luxemburg, die

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. L 177 vom 4.7.2008, S. 6.

Niederlande, Rumänien und die Slowakei sind bereits Vertragsparteien des Budapester Übereinkommens.

- (7) Belgien hat das Übereinkommen am 5. August 2008 nach Annahme der Rom I-Verordnung ratifiziert. Daher ist es notwendig, dass der Rat Belgien im Nachhinein ermächtigt, das Budapester Übereinkommen zu ratifizieren.
- (8) Österreich und Polen, die über schiffbare Binnenwasserstraßen im Anwendungsbereich des Budapester Übereinkommens verfügen, haben Interesse bekundet, Vertragsparteien zu werden.
- (9) Die übrigen Mitgliedstaaten der Union teilten mit, dass sie nicht über Binnenwasserstraßen im Anwendungsbereich des Budapester Übereinkommens verfügen und daher kein Interesse an einer Ratifikation des Übereinkommens oder an einem Beitritt zu dem Übereinkommen haben.
- (10) Das Budapester Übereinkommen sieht für die Vertragsstaaten die Möglichkeit vor, Erklärungen zum Anwendungsbereich des Übereinkommens abzugeben. Österreich und Polen sollten dementsprechend, wenn sie dem Übereinkommen beitreten, die nach seinen Bestimmungen zulässigen Erklärungen abgeben, die ihnen notwendig erscheinen. Der Wortlaut dieser Erklärungen sollte diesem Beschluss beigefügt werden.
- (11) Das Vereinigte Königreich und Irland sind an die Verordnung (EG) Nr. 593/2008 vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) gebunden und beteiligen sich daher an der Annahme dieses Beschlusses.
- (12) Nach den Artikeln 1 und 2 des dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union beigefügten Protokolls Nr. 22 über die Position Dänemarks beteiligt sich Dänemark nicht an der Annahme dieses Beschlusses, der für Dänemark weder bindend noch diesem Mitgliedstaat gegenüber anwendbar ist —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

1. Der Rat ermächtigt hiermit Österreich, Belgien und Polen, das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) unter den in Artikel 2 festgelegten Bedingungen zu ratifizieren oder diesem Übereinkommen beizutreten.
2. Der Wortlaut des Übereinkommens ist diesem Beschluss als Anhang I beigefügt.

Artikel 2

Der Rat ermächtigt hiermit Österreich und Polen, die nach den Bestimmungen des Budapester Übereinkommens zulässigen Erklärungen bei der Ratifikation des Übereinkommens oder dem Beitritt zu dem Übereinkommen abzugeben.

Dieser Beschluss ist an Österreich, Belgien und Polen gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*