

10. November 1976

Uebereinkommen über die Errichtung eines Europäischen Stilllegungsfonds für die Binnenschifffahrt, Protokoll zur Aenderung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte

- Politisches Departement. Antrag vom 19. Oktober 1976 (Beilage)
- Justiz- und Polizeidepartement. Mitbericht vom 1. November 1976 (Zustimmung)
- Finanz- und Zolldepartement. Mitbericht vom 2. November 1976 (Zustimmung)
- Volkswirtschaftsdepartement. Mitbericht vom 4. November 1976 (Zustimmung)
- Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Mitbericht vom 29. Oktober 1976 (Zustimmung)

Antragsgemäss hat der Bundesrat

b e s c h l o s s e n :

1. Botschafter C. Caillat, Chef der Schweizerischen Mission bei den Europäischen Gemeinschaften, wird ermächtigt, das Uebereinkommen über die Errichtung eines Europäischen Stilllegungsfonds für die Binnenschifffahrt unter Ratifikationsvorbehalt zu unterzeichnen.
2. Botschafter E. Diez, Chef der Direktion für Völkerrecht des Politischen Departements, Leiter der Schweizerischen Delegation in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, wird ermächtigt, das Zusatzprotokoll zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 unter Ratifikationsvorbehalt zu unterzeichnen.
3. Die Bundeskanzlei wird beauftragt, die zwei Vollmachtsurkunden auszustellen.
4. Das Politische Departement wird beauftragt, zu gegebener Zeit eine Botschaft an die Bundesversammlung über die Ratifizierung des genannten Uebereinkommens auszuarbeiten.

Protokollauszug (Antrag ohne Beilagen) an:

- EPD 10 zum Vollzug mit Vollmachten
- JPD 3 zur Kenntnis
- FZD 7 " "
- EVD 5 " "
- VED 5 " "
- EFK 2 " "
- FinDel 2 " "

Für getreuen Auszug,  
der Protokollführer:

*Schweizer*



s.o.132.323.1. - BOH/gi

3003 Bern, den 19. Oktober 1976

AusgeteiltAn den Bundesrat

Uebereinkommen über die Errichtung eines Europäischen Stilllegungsfonds für die Binnenschifffahrt.  
 Protokoll zur Aenderung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte

- I. Das Uebereinkommen über die Errichtung eines Europäischen Stilllegungsfonds für die Binnenschifffahrt mit dessen Statut als Anlage wurde am 9. Juli 1976 in Brüssel paraphiert. Die Ermächtigung dazu ist dem schweizerischen Delegationsleiter, Botschafter Diez, vom Bundesrat am 12. Juni 1973 für den Fall erteilt worden, dass sich der ausgehandelte Text im Rahmen des vorgelegten Entwurfes halte. Der nun paraphierte Text entspricht dieser Voraussetzung. Ein schweizerischer Vorbehalt musste allerdings noch vorsorglich zum gerichtlichen Vorabentscheidungsverfahren angebracht werden. Es kann nun aber auf Grund einer positiven Stellungnahme des Bundesgerichts beantragt werden, den Vorbehalt fallen zu lassen und das Uebereinkommen lediglich unter Ratifikationsvorbehalt zu unterzeichnen.

Da die zur Finanzierung des Fonds zu erhebenden Beiträge gegen die Abgabefreiheit nach Artikel 3 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte von 1868<sup>1)</sup> verstossen würden, ist unter deren Vertragsparteien gleichzeitig ein Zusatzprotokoll zur Rheinschifffahrtsakte mit einer entsprechenden Ausnahmeregelung vereinbart worden.

./.

---

1) AS 1967 1597

Das Fonds-Uebereinkommen und das Zusatzprotokoll sind gleichzeitig zu ratifizieren, weil die im Protokoll vereinbarte Ausnahme vom Verbot der Abgaben auf dem Rhein das Uebereinkommen rechtlich erst ermöglicht. Die Unterzeichnung, die hier beantragt wird, soll in gleicher Weise erfolgen. Das Zusatzprotokoll ist durch den Leiter der Schweizerischen Delegation in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Strassburg und das Uebereinkommen durch den Chef der Schweizerischen Mission bei den Europäischen Gemeinschaften in Brüssel zu unterzeichnen.

- II. Der Stilllegungsfonds ist eine Selbsthilfemassnahme des Gewerbes. Die Organe des Fonds werden in Zeiten saisonaler Ueberkapazität, d.h. wenn die grösste Beladbarkeit der Schiffe das Angebot unbeschäftigter Tonnage aufs höchste ansteigen und die Tagesfrachten unter die Kostengrenze zerfallen lässt, die freiwillige Stilllegung gegen Vergütung beschliessen können. Angestrebt wird damit: Erstens dem Zerfall der Tagesfrachten in der Masse Einhalt zu gebieten, als eine genügende Anzahl Reeder es vorziehen wird, eher Schiffsraum gegen Vergütung stillzulegen, als zu nicht mehr kostendeckenden Frachten dennoch zu fahren. Zweitens die Lage der Binnenschifffahrt dadurch zu verbessern, dass sie nicht mehr mit den alljährlich zu erwartenden Perioden des Fahrens zu Verlusten zu rechnen haben und daher beim Aushandeln der Jahres-Kontrakte in einer besseren Position sein wird. Drittens dazu beizutragen, dass der Schiffspark besser als heute erneuert und so letztlich bessere und billigere Dienste angeboten werden. Mit der Massnahme darf dagegen, wie es in Artikel 1 des Uebereinkommens ausdrücklich gesagt ist, nicht "im Ergebnis ... die Festsetzung eines ständigen Mindestniveaus der Frachten oder die Beseitigung struktureller Ungleichgewichte" erstrebt werden. Die Stillegeordnung sollte daher nicht nur den Reedern, sondern auch gesamtwirtschaftlich der Verladerschaft Vorteile bringen. Für die Binnen-

schiffahrt ist sie eine unbedingt nötige erste internationale Solidaritätsmassnahme. Sie ist seit Jahrzehnten vom Gewerbe u.a. in den Wirtschaftskonferenzen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt verlangt worden. In der Verkehrskonzeption der Europäischen Gemeinschaften bedeutet sie heute die erste Massnahme zugunsten der Binnenschiffahrt.

Mit dem Fonds-Uebereinkommen und dessen Statut wird eine neue internationale Organisation geschaffen. Deren Hauptsitz ist Duisburg, mit je mindestens einer Zweigniederlassung in Belgien und in jedem Staat mit dem Uebereinkommen unterstellten Wasserstrassen. Güterschiffe, die in diese Wasserstrassen einfahren, zahlen einen Beitrag nach ihrer Kapazität (Art. 10 des Statuts). Das Recht, freiwillig gegen Vergütung stillzulegen, gilt dann aber nur für Schiffe, für die mindestens 21 Tage vor einem Stilllegungsbeschluss Beiträge für wenigstens 274 Tage bezahlt oder vereinbart worden sind (Art. 21).

Der Aufsichtsrat mit einem Vertreter eines jeden der fünf Rheinuferstaaten sowie Dänemarks, Italiens, Luxemburgs und des Vereinigten Königreichs überwacht den Fonds - wobei aber drei der fünf Rheinuferstaaten: Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz in allen nicht einstimmig zu fassenden Beschlüssen ein Vetorecht zusteht (Art. 27, Abs. 5). Die Geschäftsführung des Fonds besorgt ein Verwaltungsrat mit vier bundesdeutschen, zwei belgischen, zwei französischen, einem luxemburgischen, vier niederländischen und zwei schweizerischen Gewerbevertretern.

Da es sich beim Fonds um eine Organisation mit wirtschaftlichem Charakter handelt, werden die den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften zugehörigen Vertreter nach Art. 116 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirt-

schaftsgemeinschaft im Aufsichtsrat bei Fragen, die für den Gemeinsamen Markt von besonderem Interesse sind gemeinsam vorzugehen haben. Daraus sollten sich für uns aber keine Schwierigkeiten ergeben. Denn bei einstimmig und bei den mit einfachem Mehr zu fassenden Beschlüssen steht uns allein oder zusammen mit zwei anderen Rheinuferstaaten ja das Recht zu, einen Entscheid zu verhindern. Der Aufsichtsrat hat zudem meist auf Antrag des Verwaltungsrates zu entscheiden. Dessen Mitglieder werden zwar von den Vertragsstaaten ernannt (Art. 28), jedoch als Vertreter der Berufsorganisationen, die als Gewerbe-Vertreter und nicht als solche ihrer Regierungen zu handeln haben. Sie sind bei ihren Entscheiden, die sie mit Zweidrittelsmehrheit fällen (Art. 28, Ziff. 8), somit nicht zum gleichen gemeinsamen Vorgehen wie die Aufsichtsrats-Mitglieder aus den Staaten der Europäischen Gemeinschaften verpflichtet.

Den Kompetenzen der Organe des Fonds entspricht der Rechtsschutz. Das Klagerecht der Schiffseigner gegen Einzelentscheide des Fonds führt über die nationalen Gerichte zum Gericht des Fonds (Art. 41, 32), einem ad hoc Organ aus je einem Richter der sieben Vertragsstaaten (Art. 42). Beim gleichen Gericht können diese Staaten und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften ihrerseits gegen Rechtsverletzungen und Ermessensmissbräuche durch Organe des Fonds (Art. 43) oder auf Feststellung einer Rechtsverletzung durch einen Vertragsstaat (Art. 45) klagen.

Die nationalen Gerichte sind dabei ab zweiter Instanz berechtigt, eine Rechtsfrage zum Vorabentscheid dem Gericht des Fonds vorzulegen; sie sind dazu verpflichtet, wenn gegen ihren Entscheid kein innerstaatliches Rechtsmittel mehr gegeben ist (Art. 44). Diese Regel würde das Schweizerische Bundesgericht oder ein letztinstanzliches kantonales Gericht verpflichten, zu einer entscheidungserheblichen Rechtsfrage aus dem Ueber-

einkommen oder Statut die Vorabentscheidung des Fonds-Gerichtes einzuholen. Das Verfahren soll helfen, die Einheitlichkeit der Rechtsauslegung zu wahren. Es obliegt dann allein dem nationalen Richter, in seinem Urteil der Vorabentscheidung Rechnung zu tragen. Das Fonds-Gericht hat keine weiteren Einwirkungsmöglichkeiten mehr. Ein Eingriff in die innerstaatliche Rechtssprechung steht somit nicht zur Diskussion. Mit dem Vorabentscheid-Verfahren soll somit vor allem eine erwünschte Zusammenarbeit der nationalen Gerichte mit dem Fonds-Gericht in Fonds-Angelegenheiten in die Wege geleitet werden.

Diese Vorabentscheid-Regelung ist für unser Land daher auch politisch zu verantworten. Wir geben so ebenfalls unserer Bereitschaft zu enger Zusammenarbeit im Rahmen des Fonds-Uebereinkommens Ausdruck. Im Brief vom 9. Juli 1976 an Herrn Bundesrat Furgler erklärt seinerseits der Präsident des Bundesgerichtes, man sei im hohen Gericht einhellig der Auffassung, dass die Regelung des Vorabentscheides nach Artikel 44 des Statuts rechtlich gesehen eine sehr gute Lösung sei.

Zum Vergleich sei hier noch auf die Berufungskammer nach Art. 45 bis der Revidierten Rheinschiffahrtsakte hingewiesen. Danach steht gegen Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte erster Instanz neben dem Weiterzug an die nationalen Rheinschiffahrts-Obergerichte wahlweise als Rekursinstanz die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Strassburg zur Verfügung. Diese Regelung hat sich bewährt. Sie bedeutete, wie in der Botschaft des Bundesrates vom 4. September 1964 dargelegt wurde, den "Ausschluss von Art. 59 der Bundesverfassung und der Bestimmungen der massgeblichen Bundesgesetze, welche einen Anspruch auf letztinstanzliche Beurteilung durch nationale Gerichte festlegen...". Die Vorabentscheid-Regelung des Statuts geht weniger weit, weil die nationalen Gerichte nicht ausgeschlossen, sondern nur auf das Einholen einer Rechtsbelehrung verpflichtet werden, was eine mildere Form einer

Regelung zum Erreichen der Einheit von Recht und Rechtsprechung im Rechtsbereich einer internationalen Organisation darstellt.

Das Zusatzprotokoll zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte gewährt eine Ausnahme vom Grundsatz der Abgabefreiheit nach Art. 3 der Akte. Sie ist auf das Fonds-Uebereinkommen und seine Geltungsdauer zu beschränken. Mit der in Art. 3 des Uebereinkommens vereinbarten Gleichzeitigkeit der Genehmigung oder Ratifikation des Zusatzprotokolls und des Uebereinkommens ist auch dargetan, dass nur die gemeinsam von allen Vertragsparteien vereinbarte Abänderung der Rheinschiffahrtsakte eine Regelung von der Art des Stilllegungsfonds mit obligatorischen Beitragsleistungen der Schiffer auf dem Rhein überhaupt ermöglicht. Ergänzend ist im Zusatzprotokoll noch festzulegen, dass die gleichen nationalen Gerichte erster Instanz, die in Angelegenheiten der Revidierten Rheinschiffahrtsakte angerufen werden können, einheitlich auch für diejenigen des Fonds-Uebereinkommens und -Status zuständig sind.

Die mit dem Stilllegungsfonds verbundenen Kosten sind vom Gewerbe zu tragen. Die Aufwendungen für die Stilllegungs-Vergütungen, die Tätigkeit der Organe und der Administration werden so aus den eigenen, durch Beiträge zusammengetragenen Mitteln des Fonds stammen. Denn eine Stilllegung, deren Kosten ganz erheblich sein können, darf nur "im Rahmen des finanziellen Gleichgewichts des Fonds" beschlossen werden (Art. 19). Der Fonds verfolgt im übrigen keinen Erwerbzweck (Art. 1). Zu Lasten der Vertragsstaaten werden aber die Taggelder und Entschädigungen ihrer Vertreter im Aufsichtsrat und Fonds-Gericht gehen. Den Binnenschiffahrtsverwaltungen dürften neu auch einige Kontrollaufgaben übertragen werden, die gewisse Mehrleistungen ihres Personals bedingen.

III. Diesem Antrag haben die Justizabteilung, das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft, die Finanzverwaltung und das Integrationsbüro zugestimmt. Die Schweizerische Schifffahrtsvereinigung und die Schweizerische Vereinigung der Transportbenützer sind in einer von ihnen einberufenen Versammlung am 12. Oktober 1976 über den Stilllegungsfonds orientiert worden: Die Vertreter der Reeder haben sich in der Diskussion für die neue Regelung ausgesprochen; die verladende Wirtschaft hat keine Einwände geltend zu machen, sie hegt jedoch Zweifel, ob das Ziel durch diese Massnahme erreicht werden kann; der Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins, der über das Uebereinkommen laufend orientiert wurde, hat gegen das Uebereinkommen und Statut in ihrer heutigen Fassung ebenfalls keine Bedenken anzumelden.

Anlagen:

IV. Aus diesen Gründen beehren wir uns, zu Uebereinkommen über die Errichtung eines Europäischen Stilllegungsfonds  
 - Entwurf des Zusatzprotokolls b e a n t r a g e n :

1. Botschafter C. Caillat, Chef der Schweizerischen Mission bei den Europäischen Gemeinschaften, wird ermächtigt, das Uebereinkommen über die Errichtung eines Europäischen Stilllegungsfonds für die Binnenschifffahrt unter Ratifikationsvorbehalt zu unterzeichnen.
2. Botschafter E. Diez, Chef der Direktion für Völkerrecht des Eidgenössischen Politischen Departements, Leiter der Schweizerischen Delegation in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, wird ermächtigt, das Zusatzprotokoll zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte von 1868 unter Ratifikationsvorbehalt zu unterzeichnen.
3. Die Bundeskanzlei wird beauftragt, die zwei Vollmachtsurkunden auszustellen.

./.



- 8 -

4. Das Politische Departement wird beauftragt, zu gegebener Zeit eine Botschaft an die Bundesversammlung über die Ratifizierung des genannten Uebereinkommens auszuarbeiten.

## EIDGENOESSISCHES POLITISCHES DEPARTEMENT

(Graber)

Anlagen:

- Text des am 9. Juli 1976 paraphierten Uebereinkommens und Status über die Errichtung eines Europäischen Stilllegungsfonds
- Entwurf des Zusatzprotokolls zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Zum Mitbericht an:

- Eidg. Justiz- und Polizeidepartement
- Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
- Eidg. Finanz- und Zolldepartement
- Eidg. Volkswirtschaftsdepartement

Protokollauszug an:

- Eidg. Politisches Departement und Bundeskanzlei, zum Vollzug (je 10 Exemplare)
- Eidg. Justiz- und Polizeidepartement, Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Eidg. Finanz- und Zolldepartement, Eidg. Volkswirtschaftsdepartement, z.K. (je 5 Exemplare)

Für getragenen Auftrag,  
der Protokollführer:

SA 46-107