

80.008

**Botschaft
über zwei Zusatzprotokolle
zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte**

vom 6. Februar 1980

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen die Entwürfe zu zwei Bundesbeschlüssen über die folgenden zwei Zusatzprotokolle zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte mit dem Antrag auf Zustimmung:

- das Zusatzprotokoll Nr. 2, das dazugehörnde Zeichnungsprotokoll und die schweizerische Erklärung, die am 17. Oktober 1979 in Strassburg unterzeichnet wurden;
- das Zusatzprotokoll Nr. 3, das am 17. Oktober 1979 in Strassburg unterzeichnet wurde.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

6. Februar 1980

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Chevallaz

Der Bundeskanzler: Huber



Übersicht

Die internationale Ordnung der Rheinschifffahrt beruht auf der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Mannheimer Akte). Diese soll nun durch die beiden am 17. Oktober 1979 in Strassburg unterzeichneten Zusatzprotokolle Nr. 2 und 3 an die Entwicklung der Rheinschifffahrt angepasst werden.

Das Zusatzprotokoll Nr. 2 legt die Grundzüge für eine Regelung der Transportbedingungen fest, die sich nach der für 1985 vorgesehenen Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals ergeben werden, und sucht damit den Rheinschiffahrtsmarkt vor den Störungen zu bewahren, die durch den Zugang von Schiffen aus Staatshandelsländern zum Rhein auftreten könnten. Dieses Protokoll wird ergänzt durch ein Zeichnungsprotokoll und durch eine bei der Unterzeichnung abgegebene schweizerische Erklärung; im Hinblick darauf, dass fünf der sechs Vertragsstaaten der Revidierten Rheinschiffahrtsakte den Europäischen Gemeinschaften (EG) angehören, sehen diese Texte die weitere Zusammenarbeit zwischen den EG und der mit der Anwendung der Mannheimer Akte betrauten Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) vor.

Das Zusatzprotokoll Nr. 3 verbessert verschiedene Bestimmungen der Akte über die Regelung des Rheinschifferpatents und des Untersuchungszeugnisses für Schiffe. Bei der Festsetzung der Rechnungseinheiten für die Höchst- und Mindestbeträge bei Bussen wegen Übertretungen der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften berücksichtigt es im weiteren die in den letzten Jahren im internationalen Währungssystem eingetretenen Änderungen. Schliesslich vereinheitlicht es die Fristen im Berufungsverfahren vor der Berufungskammer der ZKR.

Die Schweiz hat ein beträchtliches Interesse am Inkrafttreten dieser Protokolle, welche die Bedingungen für die Aufrechterhaltung einer eigenen Rheinflotte festlegen und das Funktionieren des Statuts, dem die schweizerischen Schiffe unterworfen sind, verbessern.

Botschaft

1 Einleitende Bemerkungen

Wir unterbreiten Ihnen eine Botschaft betreffend die Genehmigung der Zusatzprotokolle Nr. 2 und 3 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Mannheimer Akte), die am 17. Oktober 1979 in Strassburg unterzeichnet worden sind.

Beim Zusatzprotokoll Nr. 2 und seinen dazugehörenden Texten handelt es sich um die zweite, beim Zusatzprotokoll Nr. 3 um die dritte Änderung der Mannheimer Akte nach ihrer grossen Revision im Jahre 1963 (AS 1967/1589). Die erste Änderung erfolgte 1972 (AS 1975/628).

2 Das Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte

21 Allgemeiner Teil

211 Ausgangslage

211.1 Die Freiheit der Rheinschiffahrt

Die völkerrechtliche Ordnung der Rheinschiffahrt beruht auf der Schlussakte des Wiener Kongresses vom 9. Juni 1815 und der gestützt darauf am 17. Oktober 1868 abgeschlossenen Revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte)¹⁾. Seit der Revision der Mannheimer Akte vom 20. November 1963²⁾ sind die Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Frankreich, Grossbritannien, die Niederlande und die Schweiz Vertragsstaaten der Akte, die nur im Einvernehmen aller Vertragsstaaten geändert werden kann.

Nach Artikel 1 der Mannheimer Akte ist die Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen von Basel bis in das offene Meer den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet, sofern sie die Bestimmungen der Akte und die zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften beachten. Diese allgemeine Schiffahrtsweltfreiheit ist in der Mannheimer Akte von 1868 indessen zugunsten der «zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe» eingeschränkt worden, indem nur diese das Recht zur freien Durchfahrt über die Rheinmündungsarme bis in das Meer besitzen (Art. 2) und nur diese Schiffe und deren Ladungen von den Vertragsstaaten in jeder Hinsicht ebenso zu behandeln sind wie ihre eigenen Rheinschiffe und deren Ladungen (Art. 4). Als «zur Rheinschiffahrt gehörig» wird in Artikel 2 Absatz 3 jedes Schiff bezeichnet, «welches zur Führung der Flagge eines Rheinuferstaates berechtigt ist», d. h. in einem Vertragsstaat der Mannheimer

¹⁾ Bericht des Bundesrates vom 11. August 1922 über sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage, BBl 1922 II 973 ff. sowie AS 1967/1597

²⁾ Botschaft vom 4. September 1964 betreffend die Genehmigung des Übereinkommens zur Revision der in Mannheim unterzeichneten Revidierten Rheinschiffahrtsakte, BBl 1964 II 402; AS 1967/1589 und 1591

Akte registriert ist. Diese nur den zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffen vorbehaltenen, besonderen Vorrechte sind durch Artikel 356 des Versailler Friedensvertrages von 1919 zu Gunsten der Schiffe *aller* Nationen und ihrer Ladungen erweitert worden. Die Revision der Mannheimer Akte von 1963 hat diese Regelung nicht geändert.

Nach der geltenden Fassung der Mannheimer Akte können somit nicht nur Schiffe der sechs Vertragsstaaten, sondern auch Schiffe, die in anderen Staaten registriert sind, Güter und Personen zwischen zwei am Rhein und seinen Nebenflüssen gelegenen Häfen befördern und die Gleichbehandlung in allen Uferstaaten in Anspruch nehmen. Von dieser Möglichkeit haben Schiffe, die in anderen Staaten registriert sind, bisher nur in geringem Umfang Gebrauch gemacht und ohne dass dies volumenmässig stark ins Gewicht fiel oder den rheinischen Frachtenmarkt beeinflussen konnte.

211.2 Die Bedeutung des künftigen Rhein–Main–Donau-Kanals für die Rheinschiffahrt

Seit Anfang der siebziger Jahre wird der Verbindungskanal zwischen den schiffbaren Flüssen Main und Donau gebaut. Mit seiner Fertigstellung Mitte der achtziger Jahre wird eine neue, transkontinentale Grosswasserstrasse von Rotterdam und Antwerpen bis zum Schwarzen Meer für Binnenschiffe bis zu 1500 t Tragfähigkeit entstehen, von der erwartet wird, dass sie verkehrswirtschaftliche Vorteile mit sich bringt. Das internationale Rheinschiffahrtsgewerbe, das stets mit verschiedenen Schwierigkeiten (Überkapazität der Schiffstonnagen, Konkurrenz von Schiene und Strasse, nicht mehr kostendeckende Frachten) zu kämpfen hat, ist im Hinblick auf die Eröffnung des Rhein–Main–Donau-Kanals besorgt, dass seine Existenz bedroht wird, wenn die Schiffe der Donau-Staats-handelsländer einen direkten Zugang zum Rhein erhalten und sich aufgrund der in der Mannheimer Akte in der Fassung des Versailler Vertrages garantierten uneingeschränkten Freiheit der Schiffahrt am Gütertransport auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen beteiligen könnten. Wohl besteht auch auf der Donau, mit Ausnahme des Kabotageverkehrs innerhalb eines Uferstaates, die Schiffahrtsfreiheit. Sie wäre aber für die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe wirtschaftlich ohne Bedeutung, da diese auf der Donau keine Ladungen zu angemessenen Frachten erhalten würden, weil die Transportvergebung und die Frachtfestsetzung staatlich gelenkt sind.

Wie die Erfahrungen mit der Donauschiffahrt zeigen, werden die Schiffe der Staatshandelsländer nach planwirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben. Sie sind in der Lage, Transporte auch zu nicht mehr kostendeckenden Frachten auszuführen, vor allem, wenn die Beschaffung von Devisen im Vordergrund steht oder wenn vorrangig die Vollbeschäftigung der eigenen Flotten eingeplant wird. Aufgrund einer wesentlich niedrigeren Kostenstruktur, insbesondere im Bereiche der Löhne und Sozialbedingungen, könnten die Schiffe der Staatshandelsländer im Verkehr zwischen den Rheinufestaaten und Belgien sowie im Wechselverkehr zwischen dem Donaubecken und dem Rhein zu wesentlich niedrigeren Frachten Transporte anbieten und dadurch die wirtschaftliche Lage

der zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe wesentlich beeinträchtigen, und diese Schiffe gar aus dem Markte verdrängen. In der freien internationalen Seeschifffahrt sind solche Entwicklungen bereits eingetreten. Ein Druck auf das Lohn- und Sozialniveau in der Rheinschifffahrt wäre auf die Dauer kaum zu vermeiden. Die internationalen und nationalen Organisationen des Rheinschiffahrtsgewerbes fordern deshalb im Einvernehmen mit den Handelskammern der Rheinuferstaaten seit Jahren Massnahmen, um den befürchteten und wirtschaftlich unerwünschten Wettbewerb der Schiffe aus Staatshandelsländern nach Eröffnung des Rhein–Main–Donau-Kanals regeln zu können. Durch bilaterale Verträge hat die Bundesrepublik Deutschland den Binnenschiffsverkehr durch bundesdeutsches Gebiet bereits zum Teil geregelt, doch reichen solche Vorkehrungen nicht aus; ist nämlich ein Schiff aus einem Staatshandelsland einmal bis zum Rhein gelangt, so kann es die derzeitige Schifffahrtsfreiheit in allen Rheinuferstaaten uneingeschränkt in Anspruch nehmen.

Für die Schweiz ist die Schifffahrtsfreiheit einschliesslich der Abgabefreiheit auf dem Rhein von vitaler Bedeutung, stellt doch der Rhein für unser Land den freien Zugang zum Meer dar. Nicht nur aus Gründen der Landesversorgung, sondern um allgemein die Freiheit der Rheinschifffahrt beanspruchen und die Frachtenbildung für die Zufuhren beeinflussen zu können, ist, wenn auch im Vergleich zu anderen Rheinuferstaaten in bescheidenem Umfang, eine eigene schweizerische Rheinflotte lebensnotwendig. Zur Zeit werden ungefähr die Hälfte der nach der Schweiz über den Rhein importierten Güter mit Schiffen befördert, die in der Schweiz registriert sind. Eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage unserer Rheinflotte durch die zu befürchtende ungleiche Konkurrenz östlicher Binnenflotten würde den Bestand der eigenen Flottenkapazität gefährden und könnte die schweizerische Rheinschifffahrt ausserstande setzen, ihre aussenverkehrspolitische Aufgabe im Landesinteresse weiter zu erfüllen.

212 Die vorgesehenen Änderungen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte

212.1 Die Haltung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Die ZKR hat sich die Auffassung des internationalen Rheinschiffahrtsgewerbes, für dessen Prosperität sie zu sorgen hat (Art. 45 der Mannheimer Akte), zu eigen gemacht. Angesichts der möglichen Nachteile für die Rheinschifffahrt ist sie zur Überzeugung gelangt, dass bilaterale Verkehrsvereinbarungen der Rheinuferstaaten nicht ausreichen können und dass auch eine restriktive Interpretation der Mannheimer Akte rechtlich nicht zum gewünschten Ergebnis führen würde. Da die internationale Rheinschifffahrt eine wirtschaftliche und rechtliche Einheit ist und bleiben soll, drängte sich auch eine internationale Regelung des Zugangs der Schiffe aus Staatshandelsländern zur Rheinschifffahrt auf. Dieses Ziel kann nach einhelliger Ansicht der ZKR nur durch eine Änderung der Mannheimer Akte erreicht werden, die im Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1979 enthalten ist.

Die wesentliche Änderung besteht nun darin, dass die besonderen Vorrechte, die nach der Mannheimer Akte von 1868 nur den «zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffen» zustanden, künftig wiederum nur diesen Schiffen zustehen sollen, d. h. es wird der Rechtszustand wieder hergestellt, wie er vor der Änderung der Akte durch den Versailler Vertrag von 1919 bestanden hat. Für Schiffe, die nicht wie die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe in einem Vertragsstaat der Mannheimer Akte, sondern in einem anderen Staate registriert sind, soll die ZKR die Kompetenz erhalten, die Bedingungen festzulegen, unter denen solche Schiffe Beförderungen von Gütern und Personen zwischen zwei Plätzen am Rhein und seinen Nebenflüssen durchführen dürfen. Die ZKR erhält dadurch ein Lenkungsinstrumentarium, das sie in die Lage versetzt, die Verhältnisse der Schiffe aus Staatshandelsländern in der Rheinschiffahrt zu regeln. Für die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe, also auch für die schweizerischen Rheinschiffe, wird die bisherige Freiheit der Rheinschiffahrt in keiner Weise eingeschränkt.

Diese neue Ordnung kann aber nur sinnvoll sein, wenn gleichzeitig die Voraussetzungen für die Registrierung eines Schiffes in einem Vertragsstaat der Mannheimer Akte einheitlich und in der Weise festgelegt wird, dass nach dem «Beneficial-owner-Prinzip» eine echte Verbindung zwischen dem Eigentümer des Schiffes und dem Registrierungsland vorliegt und dass das Schiff auch wirtschaftlich nicht unter dem Einfluss eines Nichtvertragsstaats der Mannheimer Akte stehen kann.

Den sogenannten Wechselverkehr zwischen Rhein und Donau konnte die ZKR nicht auch internationalen Regeln unterwerfen, da ihre Kompetenz nur den Rhein und seine Nebenflüsse umfasst und da für die übrigen Wasserstrassen die Hoheit der Rheinuferstaaten durch die Mannheimer Akte nicht eingeschränkt worden ist. Der Wechselverkehr soll deshalb Gegenstand bilateraler Abmachungen der betreffenden Staaten sein, wobei die ZKR vor Abschluss solcher Vereinbarungen konsultiert wird. Es wurde versucht, die ZKR zu ermächtigen, Richtlinien für derartige Abmachungen festzulegen, doch konnte hierüber kein Einvernehmen erzielt werden.

212.2 Ergebnis der Verhandlungen

Im Oktober 1976 erarbeitete die ZKR den Entwurf eines Zusatzprotokolls, das Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 4 der Mannheimer Akte im Sinne der Ausführungen unter Ziffer 212.1 ändern und ergänzen sollte. Da diese Änderungen des Rheinstatuts jedoch verkehrswirtschaftliche Aspekte zum Gegenstand haben und da diejenigen Vertragsstaaten der Mannheimer Akte, die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften (EG) sind, darauf achten müssen, dass die neue Regelung mit ihren Verpflichtungen aus dem Römer Vertrag, insbesondere hinsichtlich der Niederlassungsfreiheit und der Nichtdiskriminierung innerhalb der EG, im Einklang stehen, wurde es unumgänglich, dass diese Staaten das Vorhaben im Rahmen der zuständigen EG-Organe beraten und genehmigen. Diese EG-interne Behandlung, über deren Verlauf die Schweiz jeweils nur nachträglich in der ZKR informiert worden ist, zeitigte institutionelle Schwierigkeiten und berührte vor allem das Problem der Zuständigkeit der ZKR einerseits und der EG andererseits.

Die EG-Kommission nahm den Entwurf des Zusatzprotokolls auch zum Anlass, ihr Begehren auf Beitritt der EG als solche zum Rheinstatut als Bedingung für die Vereinbarkeit des Zusatzprotokolls mit dem Römer Vertrag vorzutragen. Nur verbunden mit einem solchen Beitritt könne die ZKR die Kompetenz erhalten, die Registrierungsbedingungen für die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe zu regeln. Vor allem aber müssten die Schiffe der EG-Staaten, die nicht Vertragsstaaten der Mannheimer Akte sind, den zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffen gleichgestellt werden, um eine Diskriminierung zu vermeiden und die Niederlassungsfreiheit im Rahmen der EG zu wahren.

Die Schweiz verhielt sich gegenüber einem möglichen Beitritt der EG zum internationalen Rheinstatut keineswegs ablehnend, damit institutionelle Schwierigkeiten und lähmende Doppelpurigkeiten bei der Behandlung der den Rhein betreffenden Probleme vermieden werden können; die Verbindung der Genehmigung des Zusatzprotokolls mit dem simultanen Beitritt der EG zum Rheinstatut scheiterte indes am Widerstand anderer Vertragsstaaten der Mannheimer Akte und wurde zunächst fallengelassen, bzw. späteren Verhandlungen vorbehalten. Ein Beitritt der EG zum Rheinstatut hätte ein objektives Kriterium für die Gleichbehandlung der Schiffe der übrigen EG-Staaten ermöglicht.

Am 19. Dezember 1978 hat dann der EG-Rat das in der ZKR erarbeitete Zusatzprotokoll mit einigen Änderungen genehmigt und die Mitgliedstaaten der EG, die Vertragsstaaten der Mannheimer Akte sind, zum Abschluss des Protokolls in der geänderten Fassung ermächtigt.

In den nachfolgenden längeren Verhandlungen, die mit der Verabschiedung des Zeichnungsprotokolls zum Zusatzprotokoll ihren Abschluss fanden, hat die Schweiz stets zum Ausdruck gebracht, dass sie volles Verständnis für die Verpflichtungen ihrer Vertragspartner der Mannheimer Akte aus dem Römer Vertrag habe und bereit sei, der Realität der EG Rechnung zu tragen und die Gleichbehandlung der Schiffe der übrigen EG-Staaten aufgrund eines sachlichen und objektiven Kriteriums anzuerkennen. Unabdingbar sei für die Schweiz aber, dass das Zusatzprotokoll keine Wirksamkeit habe, solange die Registrierungsbedingungen für die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe nicht geregelt seien und es daher durch das Dazwischenschalten juristischer Personen leicht umgangen werden könne. Dies scheine insbesondere wegen der Gleichbehandlung der Schiffe der übrigen EG-Staaten, vor allem nach einer Erweiterung der EG, nötig zu sein. Verhandlungen über den Beitritt der EG zum Rheinstatut dürften nach schweizerischer Auffassung für dieses jedoch keine materiellen Änderungen zur Folge haben.

Das für die Schweiz annehmbare Ergebnis dieser Verhandlungen berücksichtigte die Standpunkte unseres Landes. Das Zeichnungsprotokoll, das die gleiche Rechtswirksamkeit hat wie das Zusatzprotokoll, ist am 24. Juli 1979 vom EG-Rat genehmigt worden.

212.3 Würdigung des Verhandlungsergebnisses

Von besonderer Bedeutung ist, dass durch das Zusatzprotokoll und das dazugehörige Zeichnungsprotokoll die Freiheit der Rheinschiffahrt für die zur Rhein-

schiffahrt gehörigen Schiffe in keiner Weise eingeschränkt worden ist. Das Zusatzprotokoll gewährt den zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffen, somit auch allen schweizerischen Rheinschiffen, das uneingeschränkte Recht, Transporte zwischen zwei Plätzen am Rhein und seinen Nebenflüssen durchzuführen, gleichgültig, ob es sich um einen grenzüberschreitenden oder um einen nationalen Transport handelt. Die in den fünfziger Jahren brennende Frage des Kabotagevorbehalts in der Rheinschiffahrt ist dadurch hinfällig geworden. Dem Begehren der Schweiz, dass für die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe und für die diesen gleichzustellenden Schiffe anderer EG-Staaten einheitliche Registrierungsbedingungen auf der Grundlage einer echten Verbindung mit dem Registrierungsland erlassen werden, ist im Zeichnungsprotokoll ebenfalls berücksichtigt worden.

Wie erwähnt erscheint ein Beitritt der EG zum Rheinstatut für einige Rheinuferstaaten zur Zeit noch nicht realisierbar. Die Gleichstellung der Schiffe der übrigen EG-Staaten mit den zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffen konnte indessen schweizerischerseits in einer ersten Phase akzeptiert werden, und zwar im Hinblick auf die Bereitschaft aller Rheinuferstaaten zu Verhandlungen über einen späteren Beitritt der EG, der im Interesse der gemeinsamen Verkehrspolitik und des Rheinregimes liegen muss. Dabei musste die Schweiz berücksichtigen, dass es ihren Vertragspartnern der Mannheimer Akte nicht möglich ist, eine Verpflichtung einzugehen, die im Widerspruch zum Römer Vertrag und zum Erfordernis der Gleichbehandlung der EG-Mitgliedstaaten stehen würde. Wir glauben, dass die Zusage im Zeichnungsprotokoll zur Aufnahme von Beitrittsverhandlungen zusammen mit den sich aus dem Römer Vertrag ergebenden Verpflichtungen der übrigen Vertragsstaaten der Mannheimer Akte, zum mindesten vorderhand, ausreichen, um die Schiffe der übrigen EG-Staaten gleich wie die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe behandeln zu können; dies umso mehr, als eine wesentliche Teilnahme solcher Schiffe am Rheinverkehr nicht ins Gewicht fallen wird und diese Schiffe die Schifffahrt nach gleichen oder ähnlichen marktwirtschaftlichen Grundsätzen betreiben würden, was die Schweiz in ihrer bei der Unterzeichnung abgegebenen Erklärung als wegleitendes objektives Kriterium unterstrichen hat.

Dem schweizerischen Begehren, dass durch Beschluss der ZKR auch Schiffe anderer Staaten den zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffen gleichgestellt werden können, wobei dieselben Kriterien wegleitend sein würden, hat das Zeichnungsprotokoll ebenfalls Rechnung getragen. Letztlich werden für die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe anderer Staaten als der Vertragsstaaten der Mannheimer Akte dieselben, noch festzulegenden Bedingungen der echten Verbindung mit dem Registrierungsland gelten, damit «Gefälligkeitsflaggen» ausgeschlossen werden können.

Soweit sich heute beurteilen lässt, war ein weiteres Entgegenkommen der andern Vertragsstaaten der Mannheimer Akte nicht möglich. Eine unabänderliche Diskriminierung anderer Staaten kann sich indessen rechtlich nicht ergeben, da, wie ausgeführt, die ZKR auch Schiffen anderer Staaten (z. B. EFTA-Staaten) im Sinne der in der schweizerischen Erklärung umschriebenen Kriterien die Eigenschaft als «zur Rheinschiffahrt gehöriger Schiffe» zuerkennen kann. Da die ZKR ihre Beschlüsse nur einstimmig fassen kann, besteht Gewähr dafür, dass

ohne Zustimmung der Schweiz und ohne objektive Kriterien eine Privilegierung weiterer Staaten nicht möglich ist.

Das Zusatzprotokoll Nr. 2 und das dazugehörige Zeichnungsprotokoll enthalten Rahmenbestimmungen, deren Genehmigung dringlich erscheint. Im Rahmen der ZKR und in Zusammenarbeit mit den EG-Behörden sollen nun die Ausführungsvorschriften für die Registrierung der zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe ausgearbeitet werden, damit diese rechtzeitig mit dem Inkrafttreten des Zusatzprotokolls ebenfalls in Kraft gesetzt werden können.

Die Ratifikation des Zusatzprotokolls Nr. 2 und des Zeichnungsprotokolls durch die Schweiz kann aufgrund der Ergebnisse der langwierigen und schwierigen Verhandlungen befürwortet werden. Das Zusatz- und das Zeichnungsprotokoll stellen einen bedeutsamen Schritt dar, um eine Ordnung in der Rheinschiffahrt zu schaffen, die einerseits die für die Schweiz vitale Schiffahrtswirtschaft auf dem Rhein weiterhin garantiert und andererseits ermöglicht, das wirtschaftlich unerwünschte Eindringen von Binnenschiffen aus Staatshandelsländern im eigentlichen Rheinverkehr zu vermeiden. Die Protokolle beinhalten gleichzeitig eine Bekräftigung des internationalen Rheinstatuts und wurden vom EG-Rat ausdrücklich gebilligt, was die künftige Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EG erleichtern dürfte. Die Schweiz bleibt damit voll- und gleichberechtigter Partner in der künftigen Entwicklung der Verkehrspolitik am Rhein. Auch die Einheit des Rheinregimes im Rahmen der künftigen europäischen Verkehrspolitik darf durch das Zusatzprotokoll als bekräftigt gelten. Letztlich kann die mühsam ausgehandelte neue Regelung auch als ein weiterer positiver Schritt in der Entwicklung unserer Beziehungen zu den EG gewertet werden.

Die Schweizerische Schiffahrtsvereinigung, in der vor allem die schweizerischen Rheinschiffahrtskreise vertreten sind, hat seit jeher das Zustandekommen des Zusatzprotokolls gewünscht und pflichtet der neuen Regelung bei. Auch der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt begrüsst das Zusatzprotokoll im Interesse der schweizerischen Rheinschiffahrt und der Basler Hafenwirtschaft.

22 Besonderer Teil: Erläuterung der einzelnen Bestimmungen

221 Das Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Das Zusatzprotokoll Nr. 2 umfasst eine kurze Präambel und enthält in seinen Artikeln I und II die Änderungen der Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 4 der Mannheimer Akte.

In Artikel 2 Absatz 3 wird lediglich der Begriff «Rheinuferstaat» durch «Vertragsstaat» ersetzt, um den Kreis der heutigen Vertragsstaaten, zu denen auch die nicht am Rhein liegenden Staaten Belgien und Grossbritannien gehören, zu umschreiben.

Dem bisherigen Artikel 4 der Mannheimer Akte werden zwei neue Absätze vorangestellt. Der Wortlaut des bisherigen Artikels 4 wird als dessen Absatz 3 unverändert beibehalten; er enthält den wesentlichen Grundsatz der Gleichbe-

handlung der zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe. Der neue Absatz 1 von Artikel 4 legt fest, dass nur die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe zur Beförderung von Gütern und Personen zwischen zwei Plätzen am Rhein und seinen Nebenflüssen berechtigt sind. Schiffe aus Drittstaaten sind nur nach den von der ZKR festgelegten Bedingungen berechtigt, solche Transporte durchzuführen. Danach kann die ZKR Schiffen anderer Staaten z. B. generelle, widerrufbare Ermächtigungen oder Genehmigungen für einzelne Fahrten oder für eine bestimmte Zeit erteilen. Entsprechende Beschlüsse fasst die ZKR immer einstimmig. Den möglichen Ermächtigungen können auch Gegenrechtsvoraussetzungen zugrundegelegt werden. Desgleichen kann die Regelung Grundlage für generelle Vereinbarungen mit anderen Stromgebieten bilden. Zugelassene Schiffe aus Drittstaaten gelten aber rechtlich nicht als «zur Rheinschiffahrt gehörige Schiffe».

Der neue Absatz 2 von Artikel 4 behandelt den sogenannten Wechselverkehr zwischen Plätzen am Rhein und seinen Nebenflüssen einerseits und Plätzen an anderen schiffbaren Wasserstrassen andererseits. Die Regelung dieses Verkehrs wird bilateralen Vereinbarungen der betreffenden Staaten vorbehalten. Vor Abschluss solcher Vereinbarungen ist die ZKR zu konsultieren, damit sie sich für eine im Interesse des Wettbewerbs möglichst einheitliche Regelung der Verkehrsbedingungen verwenden kann. Eine Beförderung z. B. von einem Hafen an der Donau über den Rhein–Main–Donau-Kanal und anschliessend über den Main und Rhein bis nach der Schweiz und umgekehrt, ohne Umladung mit ein und demselben Schiff, wird künftig nach Artikel 4 Absatz 2 der Mannheimer Akte nur möglich sein, wenn vorgängig zwischen der Schweiz und dem betreffenden Abgangs- bzw. Ankunftsland entsprechende Abmachungen getroffen worden sind.

Im Artikel III des Zusatzprotokolls werden die mit diesem in Widerspruch stehenden Bestimmungen aufgehoben. Dies betrifft die durch Artikel 356 des Versailler Vertrages geänderte Fassung der Mannheimer Akte.

Die Artikel IV – VI enthalten die üblichen Schlussbestimmungen über die Ratifikation, das Inkrafttreten und die verbindlichen Sprachen. Das Zusatzprotokoll tritt am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der sechsten und letzten Ratifikationsurkunde in Kraft. Es ist gleich der Mannheimer Akte nicht kündbar und kann nur mit Zustimmung aller Vertragsstaaten geändert werden.

222 Das Zeichnungsprotokoll zum Zusatzprotokoll Nr. 2

Das Zeichnungsprotokoll vom 17. Oktober 1979 bildet einen integrierenden Bestandteil des Zusatzprotokolls und tritt gleichzeitig mit diesem in Kraft. Es ist ebenfalls nicht kündbar.

In Ziffer 1 verpflichten sich die Vertragsstaaten, die Urkunde, welche die Nationalität des Schiffes bezeugt, nur für solche Schiffe auszustellen, für die eine echte Verbindung mit dem Registrierungsstaat besteht, um «Gefälligkeitsflaggen» auszuschliessen. Sie verpflichten sich zudem, die Voraussetzungen für diese echte Verbindung einheitlich und gemeinsam und unter Wahrung der Gleichbehandlung festzusetzen. Dies bedeutet, dass die echte Verbindung auch

in wirtschaftlicher Beziehung nicht nur zu Angehörigen des Registrierungslandes bestehen muss, sondern dass Angehörige der übrigen Vertragsstaaten gleich behandelt werden. Eine Handelsgesellschaft oder juristische Person, die ein Schiff als zur Rheinschiffahrt gehörig registrieren lassen will, kann danach Teilhaber aus allen Vertragsstaaten der Mannheimer Akte sowie aus den übrigen nach Ziffer 3 gleichgestellten EG-Mitgliedstaaten haben, nicht jedoch aus Drittstaaten; die einheitlichen Bedingungen dafür sind noch festzulegen. Diese Regelung bezweckt somit nicht ein rein nationales Flaggenrecht, sondern ein Flaggenrecht der Vertragsstaaten der Mannheimer Akte und der übrigen EG-Mitgliedstaaten.

Ziffer 2 des Zeichnungsprotokolls drückt die Bereitschaft der Vertragsstaaten der Mannheimer Akte aus, nicht nur «im Interesse der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik», sondern auch im Interesse «des Rheinregimes» Verhandlungen über die Änderungen der Mannheimer Akte aufzunehmen, die sich im Hinblick auf einen eventuellen Beitritt der EG zum Rheinstatut als notwendig erweisen könnten. Inhalt der Verhandlungen kann demnach nur dieser eventuelle Beitritt sein, und andere, während der Verhandlungen geäußerte Begehren auf Änderung materieller Bestimmungen der Mannheimer Akte können nicht einbezogen werden. Ein Beitritt der EG hat im Interesse der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik auf dem Rhein sowie des Rheinregimes zu stehen, wobei vor allem die Einheit dieses Regimes erhalten bleiben müsste.

Ziffer 3 des Zeichnungsprotokolls schliesst an die Bereitschaft zu Verhandlungen über den Beitritt der EG an und sieht in dieser Perspektive vor, dass die Schiffe der EG-Staaten, welche nicht Vertragsstaaten der Mannheimer Akte sind, gleich wie die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe zu behandeln sind. Es wird also für diese Gleichbehandlung ein künftiges objektives Kriterium, nämlich der Beitritt der EG zum Rheinstatut, anvisiert. Durch diese Gleichbehandlung gemäss Zeichnungsprotokoll soll das Zusatzprotokoll mit den Verpflichtungen der EG-Staaten aus dem Römer Vertrag in Übereinstimmung gebracht werden. Gleichzeitig sieht Ziffer 3 eine weitere Möglichkeit vor, Schiffen anderer Staaten die Eigenschaft zur Rheinschiffahrt gehöriger Schiffe zu verleihen, sofern dies durch einstimmigen Beschluss der ZKR erfolgt.

3 Das Zusatzprotokoll Nr. 3 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte

31 Ausgangslage

Es hat sich als notwendig erwiesen, einige schiffahrtspolizeiliche und verfahrensrechtliche Vorschriften der Mannheimer Akte zu ändern.

Für die Fahrt auf dem Rhein müssen die Schiffe über ein Schiffsattest verfügen, das die Tauglichkeit des Schiffes bestätigt, und die Schiffsführer dürfen ein Schiff nur führen, wenn sie ein sogenanntes Rheinschifferpatent besitzen. Artikel 23 der Mannheimer Akte nimmt von diesen Vorschriften Schiffe von weniger als 300 Zentnern aus, ein Mass, das den heutigen technischen Gegebenheiten nicht mehr entspricht.

Die Mannheimer Akte kennt sodann in Artikel 32 einen einheitlichen Strafrahmen für Übertretungen der gemeinsamen schiffahrtspolizeilichen Verordnungen, die von der ZKR erlassen werden. Die Höchstbusse ist auf 600 Goldfranken mit einem Gewicht von 10/31 Gramm und einem Feingehalt von 900/1000 begrenzt, was zur Zeit etwa 800 Schweizerfranken entspricht. Dieser Betrag wird allgemein als zu niedrig betrachtet, vor allem im Vergleich zu den nationalen Gesetzgebungen. Das allgemeine Bussenmaximum des Schweizerischen Strafgesetzbuches für Übertretungen (Art. 106) beträgt 5000 Franken; dieses allgemeine Maximum ist auch ins neue schweizerische Binnenschiffahrtsgesetz übernommen worden (SR 747.20f).

Der Goldfranken als Rechnungseinheit kann international nicht mehr beibehalten werden, weil die andern Vertragsstaaten der Mannheimer Akte den Goldstandard aufgegeben haben. Entsprechend anderen internationalen verkehrsrechtlichen Übereinkommen ist deshalb künftig auf die Sonderziehungsrechte des Weltwährungsfonds als neue Rechnungseinheit abzustellen.

Schliesslich führte der Unterschied zwischen der Frist von 30 Tagen für die Berufungserklärung und derjenigen von 28 Tagen für die Begründung einer Berufung im nachfolgenden Verfahren zu unerwünschten Folgen für die Berufungskläger.

32 Die Änderungen

Das Zusatzprotokoll Nr. 3 sieht in den Artikeln 23, 32 und 37 der Mannheimer Akte Änderungen vor, die vor allem technischer und verfahrensrechtlicher Natur sind und die Grundsätze der Rheinschiffahrtsakte nicht berühren.

In Artikel 23 wird die bisherige Regelung der Ausnahmen für Schiffe unter 300 Zentnern durch die Bestimmung ersetzt, dass die ZKR in ihren jeweiligen gemeinsamen schiffahrtspolizeilichen Reglementen festlegen kann, welche Schiffe von der Attestpflicht und Patentpflicht für den Schiffsführer ganz oder teilweise auszunehmen sind. Je nach Bauart, Grösse oder Einsatz der Schiffe ist eine einheitliche Ausnahmeregelung nicht mehr zweckmässig. Kleinere Schiffe, insbesondere Sport- und Vergnügungsschiffe, müssen von der Attestpflicht oder Patentpflicht des Schiffsführers ausgenommen oder einer Sonderregelung unterworfen werden können. Für Fahrgastschiffe kann sich die Attest- und Patentpflicht aufdrängen, auch wenn es sich um kleinere Einheiten handelt. Die neue flexible Regelung ist deshalb angezeigt. Schon die heute geltenden schiffahrtspolizeilichen Verordnungen sehen Ausnahmen vor, die aber wegen der veralteten Regeln in Artikel 23 den Verhältnissen nicht angepasst werden konnten. Da die schiffahrtspolizeilichen Verordnungen der ZKR einstimmig erlassen werden müssen, besteht Gewähr, dass dem Sicherheitsbedürfnis allgemein und gleichzeitig auch nach den schweizerischen Auffassungen Rechnung getragen werden kann.

Die bisherige Rechnungseinheit des Goldfrankens (Art. 32 der Mannheimer Akte) für Bussen bei Verstössen gegen die schiffahrtspolizeilichen Verordnungen kann in den übrigen Vertragsstaaten nicht mehr angewendet werden, da sie den Goldstandard ihrer Währung aufgegeben haben. Lediglich in der Schweiz

ist auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 9. Mai 1971 über die Goldparität des Schweizerfrankens (SR 941.102) eine Umrechnung der Goldfranken der Akte in Schweizerfranken noch möglich. Im internationalen Bereich versagt aber diese Möglichkeit wegen der wechselnden Währungskurse. Um eine international einheitliche Regelung am Rhein zu erhalten, blieb nichts anderes übrig, als gleich wie in anderen verkehrsrechtlichen Übereinkommen die Sonderziehungsrechte des Weltwährungsfonds als Rechnungseinheit einzuführen.

Der Wert eines Sonderziehungsrechtes in der Währung der dem Weltwährungsfonds angeschlossenen Staaten wird von diesem Fonds bestimmt. Für die Schweiz, die dem Weltwährungsfonds nicht angehört, ist aber die Umrechnung eines Sonderziehungsrechtes in die Landeswährung trotzdem möglich, da die Schweizerische Nationalbank den entsprechenden Umrechnungswert laufend bekannt geben kann. Nach der neuen Fassung von Artikel 32 der Mannheimer Akte obliegt es der zuständigen nationalen Behörde, die Umrechnung vorzunehmen. Die Schweiz als Nichtmitgliedstaat des Währungsfonds ist dabei gehalten, die Umrechnung in Schweizerfranken nach Möglichkeit entsprechend dem Wert der Sonderziehungsrechte vorzunehmen. Die Erklärung des Bundesrates vom 5. April 1978 zu den internationalen Eisenbahn-Übereinkommen (BBl 1978 I 1094) zeigt, dass dies ohne weiteres möglich ist. Artikel 32 der Mannheimer Akte bestimmt nur das Bussenminimum und -maximum, das ein Richter aussprechen kann, so dass, wenn er jeweils eine gewisse Marge einbezieht, keine Schwierigkeiten auftreten. Da Artikel 37 der Mannheimer Akte für die Berufungsfähigkeit von Entscheiden der Rheinschiffahrtsgerichte ebenfalls einen Minimalstreitwert in Goldfranken vorsieht, war auch diese Wertgrenze zu ändern und in Sonderziehungsrechten auszudrücken.

Bedeutsamer als die Änderung der Rechnungseinheit ist die Erhöhung des Bussenmaximums in Artikel 32 der Mannheimer Akte, das derzeit 600 Goldfranken beträgt und nur rund 800 Schweizerfranken entspricht, was gegenüber dem allgemeinen Bussenmaximum für Übertretungen von 5000 Franken (StGB Art. 106, Binnenschiffahrtsgesetz Art. 48) nicht mehr angemessen ist. Die Verstösse gegen die schiffahrtspolizeilichen Verordnungen müssen adäquat geahndet werden können. Vor allem wenn ein Schiffseigentümer durch Nichteinhalten der Bemanningvorschriften eine grössere Einsparung erzielen kann, als eine mögliche Busse ihn belasten würde, kann die Sanktion ihre Aufgabe nicht mehr erfüllen. Das niedrige Bussenmaximum könnte auch dazu führen, dass ein Richter, um eine adäquate Sanktion zu erreichen, dazu übergeht, einen Übertretungsstatbestand als Vergehen mit höheren Strafmöglichkeiten zu qualifizieren, wodurch die Einheitlichkeit des Rheinregimes beeinträchtigt werden könnte. Eine wesentliche Erhöhung des Bussenmaximums, neu in Sonderziehungsrechten ausgedrückt, war deshalb angezeigt. Die Vertragsstaaten konnten sich auf 2500 Sonderziehungsrechte des Weltwährungsfonds einigen, was zur Zeit rund 5300 Schweizerfranken entspricht, also kaum wesentlich über das Bussenmaximum des Strafgesetzbuches und des Binnenschiffahrtsgesetzes hinausgeht.

In Artikel 37 der Mannheimer Akte ist für die Berufungserklärung gegen ein Urteil eines Rheinschiffahrtsgerichts eine Frist von 30 Tagen (bis zur Revision von 1963 von 10 Tagen) und für die anschliessende schriftliche Begründung der Berufung eine weitere Frist von vier Wochen (= 28 Tage) vorgesehen. Diese

beiden unterschiedlichen Fristen haben in der Praxis der Berufungskammer der ZKR dazu geführt, dass eine Berufung zurückgewiesen werden musste, nur weil der Berufungskläger seine Begründung zu spät eingereicht hatte, in der Annahme, es gelte auch dafür eine Frist von 30 Tagen. In den übrigen Rheinufestaaten beträgt die allgemeine Berufungs- und Begründungsfrist 30 Tage, so dass ein Rechtsuchender leicht der Meinung sein konnte, die Begründungsfrist in Rheinschiffahrtssachen habe die gleiche Dauer und betrage nicht nur 28 Tage. Oft legen auch nicht rechtskundige Schiffsführer eine Berufung in Strafsachen ein. Mit der Änderung von Artikel 37 der Akte wurde einem Anliegen der Berufungskammer entsprochen und beide Fristen auf 30 Tage festgesetzt, damit der bisherige Unterschied, der zu Härten geführt hat, entfällt.

33 Würdigung der Änderungen

Die durch das Zusatzprotokoll Nr. 3 vom 17. Oktober 1979 eingeführten, auf Grund der Entwicklung notwendig gewordenen Änderungen der Mannheimer Akte berühren deren wesentliche Grundsätze nicht.

Für die Ausnahmen von der Attestpflicht für Schiffe und die Patentpflicht für die Schiffsführer wird eine flexible Regelung vorgesehen, indem die ZKR jeweils bestimmt, für welche Schiffe diese Pflichten nicht bestehen sollen. Gegen die Einführung der Sonderziehungsrechte als internationale Rechnungseinheit für die Maximalhöhe der Bussen bestehen schweizerischerseits keine Einwendungen, da diese Regelung schon im Eisenbahnverkehr (CIM, CIV) angewendet wird. Die Erhöhung des Bussenmaximums entspricht dem schweizerischen Übertretungsstrafrecht und hat insbesondere den Vorteil, dass die derzeit unterschiedliche Regelung unter- und oberhalb der Mittleren Rheinbrücke in Basel entfällt.

4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Die Annahme des Zusatzprotokolls Nr. 2 und seines Zeichnungsprotokolls sowie des Zusatzprotokolls Nr. 3 bringt keine finanzielle oder personelle Belastung des Bundes mit sich.

5 Folgen des Vollzugs

Weder Kantone noch Gemeinden werden zusätzliche administrative Leistungen erbringen müssen.

6 Verfassungsmässigkeit

Die verfassungsmässige Grundlage für die Bundesbeschlüsse bildet Artikel 8 der Bundesverfassung, nach welchem dem Bund das Recht zusteht, Staatsverträge mit dem Ausland abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung zur Genehmigung der Protokolle beruht auf Artikel 85 Ziffer 5 der Bundes-

verfassung. Die Zusatzprotokolle Nr. 2 (samt Zeichnungsprotokoll) und Nr. 3 zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 sind unbefristet und unkündbar, so dass sie nach Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe a der Bundesverfassung dem fakultativen Referendum unterstehen.

Wir legen Ihnen zur Genehmigung der beiden Zusatzprotokolle je einen Bundesbeschluss vor, da diese verschiedene Materien regeln und auch um den Stimmberechtigten die Freiheit, eine Volksabstimmung auch nur über einen Bundesbeschluss zu verlangen, nicht einzuschränken.

Bundesbeschluss über das Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 6. Februar 1980¹⁾,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Das Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte, das zum Zusatzprotokoll gehörende Zeichnungsprotokoll und die schweizerische Erklärung, die am 17. Oktober 1979 in Strassburg unterzeichnet worden sind, werden genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, die beiden Protokolle zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Staatsvertragsreferendum für unbefristete und unkündbare Verträge (Art. 89 Abs. 3 Bst. a BV).

7030

¹⁾ BBl 1980 I 1341

**Bundesbeschluss
über das Zusatzprotokoll Nr. 3
zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte**

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 6. Februar 1980¹⁾,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Das am 17. Oktober 1979 in Strassburg unterzeichnete Zusatzprotokoll Nr. 3 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte wird genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, es zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Staatsvertragsreferendum für unbefristete und unkündbare Verträge (Art. 89 Abs. 3 Bst. a BV).

7030

¹⁾ BBl 1980 I 1341

Zusatzprotokoll Nr. 2 zu der Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Die Bundesrepublik Deutschland, das Königreich Belgien, die Französische Republik, das Vereinigte Königreich Grossbritannien und Nordirland, das Königreich der Niederlande, die Schweizerische Eidgenossenschaft,

In der Erwägung, dass gewisse Schwierigkeiten bei der Anwendung und Interpretation einiger Artikel der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, in der Fassung vom 20. November 1963, aufgetreten sind, haben vereinbart, sie wie folgt zu ändern und zu ergänzen:

Artikel I

Artikel 2 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

«Als zur Rheinschiffahrt gehörig wird jedes Schiff betrachtet, das zur Führung der Flagge eines der Vertragsstaaten berechtigt ist und sich hierüber durch eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Urkunde auszuweisen vermag.»

Artikel II

Artikel 4 erhält folgende Fassung:

«Die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe sind berechtigt, Transporte von Waren und Personen zwischen zwei an den in Artikel 3 Absatz 1 genannten Wasserstrassen gelegenen Plätzen durchzuführen. Andere Schiffe sind zur Durchführung solcher Transporte nur nach Massgabe von Bedingungen zugelassen, die von der Zentralkommission festgelegt werden.

Die Bedingungen für den Transport von Waren und Personen zwischen einem an den vorstehend genannten Wasserstrassen gelegenen Platz und einem Platz in einem dritten Staat durch nicht zur Rheinschiffahrt gehörige Schiffe werden in Vereinbarungen zwischen den beiden betroffenen Parteien festgelegt. Die Zentralkommission wird vor Abschluss derartiger Vereinbarungen konsultiert.

Die vertragschliessenden Staaten werden gegenseitig die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe und deren Ladungen auf den vorstehend genannten Wasserstrassen in jeder Hinsicht ebenso behandeln wie die eigenen Rheinschiffe und deren Ladungen.»

Artikel III

Mit dem Inkrafttreten dieses Zusatzprotokolls werden die Bestimmungen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und ihrer späteren Änderungen, soweit sie gegenwärtig noch gelten und mit den Bestimmungen des Protokolls nicht vereinbar sind, aufgehoben.

Artikel IV

Dieses Zusatzprotokoll bedarf der Ratifikation.

Die Ratifikationsurkunden sind im Sekretariat der Zentralkommission zwecks Verwahrung in deren Archiv zu hinterlegen.

Der Generalsekretär veranlasst die Aufnahme eines Protokolls über die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden; er übermittelt jedem Unterzeichnerstaat eine beglaubigte Abschrift der Ratifikationsurkunden sowie des Hinterlegungsprotokolls.

Artikel V

Dieses Zusatzprotokoll tritt am ersten Tag des Monats nach der Hinterlegung der sechsten Ratifikationsurkunde im Sekretariat der Zentralkommission in Kraft. Der Generalsekretär unterrichtet hiervon die anderen Unterzeichnerstaaten.

Artikel VI

Dieses Zusatzprotokoll ist in einer Urschrift in deutscher, französischer und niederländischer Sprache abgefasst; im Falle von Abweichungen ist der französische Wortlaut massgebend; es wird im Archiv der Zentralkommission hinterlegt.

Jedem Vertragsstaat wird eine vom Generalsekretär beglaubigte Abschrift übermittelt.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten nach Hinterlegung ihrer Vollmachten dieses Zusatzprotokoll unterschrieben.

Geschehen zu Strassburg, am 17. Oktober 1979.

(Es folgen die Unterschriften)

Zeichnungsprotokoll zu dem Zusatzprotokoll Nr. 2 zu der Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Die Bevollmächtigten der Bundesrepublik Deutschland, des Königreichs Belgien, der Französischen Republik, des Vereinigten Königreichs Grossbritannien und Nordirland, des Königreichs der Niederlande, der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

die in Strassburg zur Unterzeichnung des Zusatzprotokolls Nr. 2 zu der Revidierten Rheinschiffahrtsakte zusammengetreten sind, haben bei der Unterzeichnung dieses Protokolls folgende Bestimmungen vereinbart, die integrierende Bestandteile des Zusatzprotokolls sind:

1. Die in Artikel 2 Absatz 3 der durch das Zusatzprotokoll Nr. 2 geänderten Revidierten Rheinschiffahrtsakte bezeichnete Urkunde darf von der zuständigen Behörde des betreffenden Staates nur für ein Schiff erteilt werden, für das eine echte Verbindung mit diesem Staat besteht, deren Merkmale im einzelnen festgelegt werden auf der Grundlage der Gleichbehandlung zwischen Vertragsstaaten, die auch die notwendigen Massnahmen ergreifen, um eine einheitliche Festlegung dieser Voraussetzungen zu gewährleisten. Sobald die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr gegeben sind, verliert die Urkunde ihre Gültigkeit und ist von der ausstellenden Behörde einzuziehen.
2. Die Vertragsstaaten erklären sich im Interesse der Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik und des Rheinregimes bereit, die nötigen Schritte in die Wege zu leiten, um Verhandlungen über die Änderungen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte, die für einen etwaigen Beitritt der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zum Internationalen Rheinstatut erforderlich wären, zu ermöglichen.
3. Im Hinblick auf diesen etwaigen Beitritt wird mit dem Inkrafttreten dieses Protokolls die Behandlung, die die zur Rheinschiffahrt gehörenden Schiffe geniessen, auch Schiffen zuteil, die die Flagge jedes anderen Mitgliedstaates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft führen dürfen. Durch einen nach dem Verfahren des Artikels II Absatz 1 Satz 2 des Zusatzprotokolls Nr. 2 gefassten Beschluss kann dieselbe Behandlung auch Schiffen, die die Flagge eines anderen Staates führen, eingeräumt werden.
4. Die Artikel IV bis VI des Zusatzprotokolls Nr. 2 zu der Revidierten Rheinschiffahrtsakte gelten auch für dieses Zeichnungsprotokoll.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten nach Hinterlegung ihrer Vollmachten dieses Zeichnungsprotokoll unterschrieben.

Geschehen zu Strassburg, am 17. Oktober 1979.

(Es folgen die Unterschriften)

Schweizerische Erklärung

Anlässlich der Unterzeichnung dieses Zeichnungsprotokolls erklärt der Bevollmächtigte der Schweiz, dass die schweizerische Regierung die in Ziffer 3 vereinbarten Bestimmungen in Berücksichtigung der Verpflichtungen der anderen Vertragsstaaten gegenüber der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und auf Grund der Tatsache annehmen konnte, dass die wirtschaftliche Ordnung des Binnenschiffahrtsmarktes der durch diese Bestimmungen begünstigten Staaten mit derjenigen der Vertragsstaaten gleich oder gleichwertig ist und deshalb die bestehende wirtschaftliche Ordnung des Rheinschiffahrtsmarktes nicht beeinträchtigen kann.

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:
Diez

Zusatzprotokoll Nr. 3 zu der Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Die Bundesrepublik Deutschland, das Königreich Belgien, die Französische Republik, das Vereinigte Königreich Grossbritannien und Nordirland, das Königreich der Niederlande, die Schweizerische Eidgenossenschaft,

Überzeugt von der Notwendigkeit, bestimmte Vorschriften der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 an die Fortentwicklung des Rechts und die derzeitigen Erfordernisse des Verkehrs anzupassen;

In der Erwägung, dass hierzu:

- insbesondere infolge der Aufgabe der offiziellen Goldparität eine einheitlichere und angemessenere Ahndung der Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrts- und Schifffahrtspolizeivorschriften möglich sein muss;
- bestimmte, derzeit nicht erfasste Arten von Fahrzeugen den Sicherheitsbestimmungen des Artikels 22 der vorgenannten Akte sowie der Vereinbarung über die Ordnung, betreffend die Rheinschifferpatente vom 14. Dezember 1922 unterworfen werden sollten,

haben folgendes vereinbart:

Artikel I

Artikel 23 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 wird durch einen neuen Artikel 23 ersetzt, der wie folgt lautet:

«Die Zentralkommission bestimmt in den Ausführungsverordnungen zu Artikel 22 dieser Akte sowie zu der Vereinbarung über die Ordnung, betreffend die Rheinschifferpatente vom 14. Dezember 1922 die Arten von Fahrzeugen, die ganz oder teilweise vom Anwendungsbereich dieser Verordnungen ausgenommen werden.»

Artikel 1 Absatz 2 der Vereinbarung über die Ordnung, betreffend die Rheinschifferpatente vom 14. Dezember 1922 sowie Nummer 6 des Schluss-Protokolls der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 werden aufgehoben.

Artikel II

Artikel 32 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 wird wie folgt geändert:

Die Worte «sollen mit Geldbussen von 10.– bis 600.– Goldfranken mit einem Gewicht von 10/31 g und mit einem Feingehalt von 0,900 bestraft werden» werden durch die Worte ersetzt

«werden mit Geldbussen geahndet, deren Mindestbetrag dem Wert von drei und deren Höchstbetrag dem Wert von 2500 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds entspricht, die in die Landeswährung des Staates umgerechnet werden, dessen Verwaltung die Strafe verhängt oder dessen Gericht angerufen wird.»

Artikel 32 der genannten Akte wird folgender Absatz 2 angefügt:

«Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der Bewertungsmethode errechnet, die der Internationale Währungsfonds bei seinen Operationen und Transaktionen anwendet. Für einen Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird dieser Wert auf die von diesem Staat bestimmte Weise berechnet, jedoch so, dass die sich hiernach ergebenden Beträge in der Landeswährung soweit wie möglich dem gleichen wirklichen Wert entsprechen, wie er in Sonderziehungsrechten ausgedrückt wird.»

Artikel III

Artikel 37 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 werden die Worte «Beträgt der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge mehr als 50 Goldfranken mit einem Gewicht von 10/31 g und mit einem Feingehalt von 0,900» durch die Worte ersetzt

«Entspricht der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge einem Wert von mehr als 20 Sonderziehungsrechten im Sinne des Artikels 32».

Die Worte «vier Wochen» in Absatz 3 werden durch die Worte «von 30 Tagen» ersetzt.

Artikel IV

Dieses Zusatzprotokoll bedarf der Ratifikation.

Die Ratifikationsurkunden sind im Sekretariat der Zentralkommission zwecks Verwahrung in deren Archiv zu hinterlegen.

Der Generalsekretär veranlasst die Aufnahme eines Protokolls über die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden; er übermittelt jedem Unterzeichnerstaat eine beglaubigte Abschrift der Ratifikationsurkunden sowie des Hinterlegungsprotokolls.

Artikel V

Dieses Zusatzprotokoll tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach der Hinterlegung der sechsten Ratifikationsurkunde im Sekretariat der Zentralkommission in Kraft. Der Generalsekretär unterrichtet hiervon die anderen Unterzeichnerstaaten.

Artikel VI

Dieses Zusatzprotokoll ist in einer Urschrift in deutscher, französischer und niederländischer Sprache abgefasst; im Falle von Abweichungen ist der französische Wortlaut massgebend; es wird im Archiv der Zentralkommission hinterlegt.

Jedem Vertragstaat wird eine vom Generalsekretär beglaubigte Abschrift übermittelt.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten nach Hinterlegung ihrer Vollmachten dieses Zusatzprotokoll unterschrieben.

Geschehen zu Strassburg am 17. Oktober 1979.

(Es folgen die Unterschriften)