

89.050

**Botschaft
betreffend das Zusatzprotokoll Nr. 4
zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte**

vom 16. August 1989

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft die Entwürfe zu zwei Bundesbeschlüssen betreffend die Genehmigung des Zusatzprotokolls Nr. 4 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte sowie über die Durchführung der Massnahmen zur Strukturbereinigung in der Rheinschiffahrt.

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

16. August 1989

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Delamuraz
Der Bundeskanzler: Buser



Übersicht

Die wirtschaftliche Lage der in der Rheinschiffahrt tätigen Unternehmen hat sich in den letzten Jahren stetig verschlechtert. Die hauptsächliche Ursache für diese Entwicklung liegt in der auf allen westeuropäischen Wasserstrassen bestehenden Überkapazität an Schiffsraum; dadurch fallen die Frachtraten, das Entgelt für den Warentransport, in vielen Verkehren, insbesondere der Tankschiffahrt, unter die Selbstkosten. Angesichts dieser tiefgreifenden Krise prüften die Europäischen Gemeinschaften (EG) seit 1987 gemeinsam mit der für die Belange der Rheinschiffahrt zuständigen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) in Strassburg, welcher auch die Schweiz angehört, eine als Selbsthilfemassnahme des betroffenen Schiffahrtsgewerbes konzipierte einmalige Abwrackaktion. Im Frühjahr 1989 wurden nun sowohl von der EG als auch von der ZKR entsprechende Beschlüsse gefasst. Diese sehen vor, dass in den Rheinuferstaaten und Belgien durch obligatorische Beiträge aller Schiffahrtstreibenden Fonds geüfnet werden, aus welchen für jedes verschrottete Schiff eine Prämie ausgerichtet wird. Damit diese Prämien nicht sogleich wieder in Schiffsneubauten investiert werden, ist der Marktzugang für neue Schiffe insofern erschwert, als diese grundsätzlich nur in Betrieb genommen werden dürfen, wenn gleichzeitig entsprechender gleichwertiger Schiffsraum ohne Abwrackprämie verschrottet wird. Da die Abwrackbereitschaft der Schiffseigentümer in den einzelnen beteiligten Staaten unterschiedlich gross sein dürfte, muss ein jährlicher Ausgleich unter den einzelnen Fonds erfolgen. Im Sinne einer Starthilfe soll jeder betroffene Staat dem von ihm errichteten Fonds einen zinslosen Vorschuss zur Deckung der ausbezahlten Prämien gewähren, der durch die Beiträge des Gewerbes innert zehn Jahren zurückzubezahlen ist.

Das vorgesehene Massnahmenpaket tangiert insbesondere die Schiffahrtsfreiheit, wie sie die von Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, den Niederlanden und der Schweiz ratifizierte Revidierte Rheinschiffahrtssakte von 1868 statuiert. Um die angesichts der bedrohlichen wirtschaftlichen Lage notwendigen Massnahmen trotzdem durchführen zu können, einigten sich die Vertragsparteien der Akte daher auf ein Zusatzprotokoll (Nr. 4), das im Einklang mit den von der EG für die gesamte westeuropäische Binnenschiffahrt beschlossenen Massnahmen eine einheitliche, auf zehn Jahre befristete Abwrackaktion für die Rheinschiffahrt vorsieht. In Anbetracht der Dringlichkeit der Abwrackaktion und auch um spekulative Handlungen im Hinblick auf die beschlossenen Massnahmen zu verhindern, beschlossen die Vertragsstaaten des Zusatzprotokolls Nr. 4 dessen vorläufige Anwendung bereits ab 19. Mai 1989. Damit konnte ein annähernd paralleles Vorgehen für die Schiffahrt auf dem Rhein und auf den übrigen westeuropäischen Wasserstrassen sichergestellt werden, wo die gleich ausgestalteten Massnahmen der EG bereits ab 28. April wirksam geworden waren.

Am 1. März 1989 umfasste die zur Güterbeförderung eingesetzte schweizerische Rheinflotte 236 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 432 797 t. Dies entspricht etwa 3,5 Prozent der gesamten Rheinflotte.

Die schweizerische Rheinschiffahrt, die für die Versorgung unseres Landes nach wie vor ein bedeutendes Instrument darstellt, unterstützt die Abwrackmassnahme weniger im Bestreben, selber zahlreiche Schiffe abzuwracken, als vielmehr in der Erwartung, dass sich die Ertragslage nach der Verschrottung von 10 bis 15 Prozent der Flottenkapazität verbessern wird. Ein Mitwirken der Schweiz ist daher in erster Linie zur Wahrung der Einheit des Rheinregimes, das einen möglichst ungehinderten Wettbewerb sichern soll, von Bedeutung; zudem soll damit verhindert werden, dass die Abwrackmassnahme der EG umgangen wird, indem sich Schiffseigentümer aus EG-Staaten in der Schweiz registrieren lassen, um keine Fonds-Beiträge zahlen zu müssen und um zudem ungehindert neuen Schiffsraum auf den Rhein bringen zu können.

In finanzieller Hinsicht wird die Massnahme den Bund mit Ausgaben von rund 13,5 Millionen Franken belasten. Sie fallen im wesentlichen im ersten Jahr an und sind innert zehn Jahren vom Schiffahrtsgewerbe zurückzuerstatten.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Das Problem der Kapazitätsregelung in der Binnenschifffahrt

Seit mehreren Jahren bemühen sich die für die Binnenschifffahrt verantwortlichen internationalen und nationalen Behörden und Berufsorganisationen darum, die wirtschaftlich äusserst schwierige, ja krisenhafte Lage der europäischen Binnenschifffahrt und insbesondere der internationalen Rheinschifffahrt zu verbessern, um Marktstrukturen für ein gesundes und leistungsfähiges Schifffahrtsgewerbe zu schaffen. Eingehende Untersuchungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)¹⁾, der für die Belange der Rheinschifffahrt zuständigen Organisation und der Europäischen Gemeinschaften (EG) über die Ursachen der Krise der Binnenschifffahrt haben ergeben, dass der wesentlichste Grund für die seit Jahren offenkundige Notlage im Missverhältnis von Beförderungskapazität und der zu transportierenden Gütermenge liegt. Dieses Missverhältnis beruht auf einer strukturellen Überkapazität an Schiffsraum. In der Bundesrepublik Deutschland und in den Niederlanden, die im westeuropäischen Raum über die grössten Binnenschifffahrtsflotten verfügen, wurden deshalb zur Beseitigung dieser Überkapazität nationale Abwrackmassnahmen durchgeführt; wegen ihrer räumlichen Begrenzung und mangels flankierender Massnahmen zur Beschränkung des Marktzugangs für neuen Schiffsraum vermochten diese jedoch die wirtschaftliche Lage nur unwesentlich zu verbessern. Mitte der siebziger Jahre, bei einer mehr als saisonalen denn strukturellen Überkapazität wurde zwischen ZKR und EG erstmals ein gemeinsames Vorgehen zur Beseitigung dieser Überkapazität beschlossen. Ein entsprechendes Übereinkommen über die Errichtung eines europäischen Stilllegungsfonds für die Binnenschifffahrt wurde am 9. Juli 1976 von der EG und den Mitgliedstaaten der ZKR sowie Luxemburg paraphiert. Es sah vor, dass dieser saisonal auftretenden Überkapazitäten durch eine vorübergehende Stilllegung von Teilen der Rheinflotte begegnet werden sollte. Das Übereinkommen konnte indessen nie in Kraft gesetzt werden, da ein von der EG-Kommission nachträglich angefordertes Gutachten des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften im Frühjahr 1977 gewisse Unvereinbarkeiten des Übereinkommens mit dem EG-Vertrag feststellte. Obwohl diese Unvereinbarkeiten rein formeller Natur waren und mit verhältnismässig geringem Aufwand hätten beseitigt werden können, kamen die Arbeiten zur Inkraftsetzung des Stilllegungsübereinkommens danach zum Erliegen, was nicht zuletzt auch auf das in der Zwischenzeit verlorengegangene Interesse namentlich niederländischer und belgischer Schifffahrtskreise zurückzuführen war. Sämtliche danach von der ZKR unternommenen Versuche, die immer deutlicher strukturellen Charakter annehmende Überkapazität durch eine international koordinierte Abwrackaktion unter gleichzeitiger Beschränkung des Marktzuganges für neue Kapazitäten zu beseitigen, scheiterten vorerst am man-

¹⁾ Mitgliedstaaten der ZKR: Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, die Niederlande und die Schweiz.

gelnden politischen Willen einiger Delegationen, die einer Markt Zugangsbeschränkung aus ordnungspolitischen Überlegungen grundsätzlich kritisch gegenüberstand. Da eine grosse Abwrackaktion ohne eine gleichzeitige Markt Zugangsbeschränkung in den Augen der andern Delegationen indessen als untaugliche Sanierungsmassnahme erschien, hätten doch die erzielten Abwrackprämien sogleich wiederum für Neuinvestitionen verwendet werden können, blieb es im Rahmen der zur Einstimmigkeit verpflichteten ZKR bei dieser Pattsituation.

In der Zwischenzeit verschlechterte sich jedoch die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrtsunternehmen namentlich aufgrund der zunehmenden Überkapazität derart, dass sich auch die Kommission der EG im Jahr 1987 dem Problem zu widmen begann. Eine Regelung auf EG-Ebene hat den nicht zu übersehenden Vorteil, dass sie sich auf die gesamte westeuropäische Binnenschifffahrt erstreckt und nicht auf den Rhein allein beschränkt ist, auf dem sich freilich rund 80 Prozent des gesamten Verkehrs abwickeln. Das betroffene Schifffahrtsgewerbe begrüsst heute die von der EG beschlossenen Abwrackmassnahmen; dies ist um so bemerkenswerter, als sich dieses recht heterogen zusammengesetzte Gewerbe bei vorangegangenen, in eine ähnliche Richtung zielenden Versuchen nie auf ein konkretes Massnahmenpaket einigen konnte. Am 27. April 1989 hat der Ministerrat der EG eine Verordnung über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt genehmigt; die EG-Kommission wurde ermächtigt, die Ausführungsmodalitäten in einem Reglement zu regeln, was noch gleichentags erfolgt ist. Damit sind auch die Massnahmen betreffend die Markt Zugangsbeschränkung für neue Schiffe im EG-Raum anwendbar. Um die Unvereinbarkeit dieser Massnahmen mit dem in der Revidierten Rheinschiffahrtsakte statuierten Schifffahrts- und Abgabefreiheit zu beheben und gleichzeitig die Mitwirkung der Schweiz sicherzustellen, hat die ZKR in Absprache mit der EG ein Zusatzprotokoll (Nr. 4) (AS 1989 1509) ausgearbeitet, das befristet auf zehn Jahre gewisse Massnahmen zur Strukturbereinigung in der Rheinschifffahrt zulässt.

12 Ergebnis des Vorverfahrens

Die schweizerischen Rheinschiffahrtskreise befürworten seit langem Strukturbereinigungsmassnahmen und begrüssen somit ein Mitwirken der Schweiz an der vorliegenden Abwrackaktion. Auch die Ständige Wirtschaftsdelegation sah in den vorliegenden Strukturbereinigungsmassnahmen die zurzeit wirksamste Lösung zur Behebung der Krise in der Rheinschifffahrt und stimmte der Durchführung zu.

2 Besonderer Teil

21 Das Zusatzprotokoll Nr. 4 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Am 25. April 1989 hat die ZKR das auf zehn Jahre befristete Zusatzprotokoll Nr. 4 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 verabschiedet und sich in Übereinstimmung mit den allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts auf

eine Erklärung geeinigt, wonach das Zusatzprotokoll bereits vom 1. Mai 1989 an vorläufig angewendet werden soll. Nachdem die übrigen Mitgliedstaaten der ZKR das Zusatzprotokoll und die Erklärung bereits am Tage deren Genehmigung unterzeichnet hatten, erfolgte die Unterzeichnung durch die Schweiz und Grossbritannien am 19. Mai 1989. Da die Erklärung erst Wirksamkeit entfalten konnte, als sie von allen Vertragsstaaten unterzeichnet worden war, wurde der Beginn der vorläufigen Anwendung auf diesen Tag festgesetzt. Mit dem Zusatzprotokoll Nr. 4 wird die Vereinbarkeit von vorübergehenden Strukturbereinigungsmassnahmen mit dem in der Revidierten Rheinschiffahrtsakte festgelegten Rheinregime hergestellt; dieser Grundsatz wird in Absatz 1 von Artikel I festgelegt. Absatz 2 desselben Artikels enthält die zwei Kernpunkte der Massnahmen, nämlich die Finanzierung durch Abwrackfonds, die grundsätzlich durch obligatorische Beiträge der Schifffahrtstreibenden selbst geäufnet werden, und die erschwerte, mit Auflagen verbundene Inbetriebnahme neuen Schiffsraums (Marktzugangsbeschränkung). In Absatz 3 wird der ZKR die Kompetenz erteilt, die Ausführungsbestimmungen mittels einer in Übereinstimmung mit den entsprechenden Regelungen der EG gefassten, einstimmigen Entschliessung zu erlassen. Absatz 4 schliesslich räumt allen Mitgliedstaaten der ZKR die gleichen Rechte und Pflichten bei der Anwendung der Massnahmen ein; damit verpflichtet sich die Schweiz einerseits, an allen beschlossenen Massnahmen mitzuwirken, andererseits erhält sie jedoch faktisch auch von Anfang an ein Mitspracherecht bei der Ausgestaltung der Massnahmen sowie bei allfälligen künftigen Änderungen.

In Artikel II wird die Geltungsdauer des Zusatzprotokolls Nr. 4 auf zehn Jahre befristet, was den Ausnahmecharakter der Massnahmen zusätzlich unterstreicht. Die Artikel III–V enthalten die üblichen Schlussbestimmungen über Ratifikation, Inkrafttreten und Sprachen. Gestützt auf Artikel I Absatz 3 des Zusatzprotokolls Nr. 4 hat die ZKR am 19. Mai 1989 in einer für die Vertragsstaaten verbindlichen Verordnung entsprechende Massnahmen für die Rheinschifffahrt beschlossen und sie wegen der Dringlichkeit der Abwrackaktion noch gleichentags in Kraft gesetzt (AS 1989 1544). Die Umsetzung dieser Bestimmungen in das schweizerische Recht erfolgte im Rahmen des Notwendigen durch die Verordnungen 1 und 2 über die Strukturbereinigung in der Rheinschifffahrt (AS 1989 1155 und 1545).

22 Grundzüge der Abwrackmassnahme

Die Abwrackregelung geht von der Idee einer Selbsthilfemassnahme des Gewerbes aus. Die staatliche Mitwirkung sollte in erster Linie darin bestehen, gewisse «Spielregeln» aufzustellen und über deren Einhaltung zu wachen (vgl. Ziff. 21).

Die Idee einer reinen Selbsthilfemassnahme des Gewerbes, bei welcher der Staat lediglich flankierend tätig werden sollte, wurde von der EG-Kommission wie auch der in diesem Zusammenhang stets konsultierten ZKR insofern modifiziert, als nun eine staatliche Starthilfe in Form eines zinslosen Vorschusses an die einzelnen nationalen Abwrackfonds vorgesehen wurde; diese werden innert

zehn Jahren durch die obligatorischen Beiträge der Schifffahrtstreibenden an den Abwrackfonds zurückbezahlt.

Die Schweiz ist der einzige Mitgliedstaat der ZKR, welcher nicht gleichzeitig auch der EG angehört. Die übrigen Mitgliedstaaten der ZKR sind somit, vorbehältlich der Vereinbarkeit der Massnahmen mit der Mannheimer Akte, durch die Verordnungen des Ministerrates und der Kommission der EG vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigungsmassnahmen in der europäischen Binnenschifffahrt gebunden, so dass die Einführung der Abwrackmassnahmen im Rahmen der ZKR für sie insofern keine konstitutive Wirkung hat und ihnen somit keinerlei Gestaltungsmöglichkeiten mehr lässt. Würde sich die Schweiz der Abwrackmassnahmen im Rahmen der ZKR nicht anschliessen, so würde sie durch ihr Fernbleiben Hand zu einer Umgehung der Massnahmen bieten, indem sich zahlungsunwillige Schiffseigentümer mittels Umregistrierung in die schweizerischen Schiffsregister der Abwrackaktion entziehen könnten. Damit würde sie sich dem Vorwurf aussetzen, für ein allfälliges Scheitern der Abwrackmassnahmen verantwortlich zu sein und zudem die Einheit des Rheinregimes zu gefährden. Ein Erfolg der Massnahmen liegt zudem im Interesse auch des schweizerischen Rheinschiffahrtsgewerbes, das als international tätiger Wirtschaftszweig von der Überkapazität in gleichem Masse nachteilig betroffen ist, wie seine ausländischen Konkurrenten.

23 Mitwirkung der Schweiz

Die Mitwirkung der Schweiz hätte grundsätzlich auf zwei Arten erfolgen können:

- a. Die Schweiz hätte sich in bilateralen Verhandlungen mit der EG über den Einbezug in die Abwrackmassnahmen einigen können. Diese Lösung hätte es ermöglicht, für die Schweiz ein gewissermassen massgeschneidertes Massnahmenpaket auszuhandeln; dieses Vorgehen hätte indessen in einem andern Punkt zu kaum überwindbaren Schwierigkeiten geführt: Wie bereits erwähnt, lässt sich die Abwrackmassnahme der EG mit der Mannheimer Akte nicht vereinbaren. Hätte man sich nun aufgrund bilateraler Verhandlungen über diese grundsätzliche institutionelle Frage hinweggesetzt, so hätte dies zu einer schwerwiegenden Gefährdung des einheitlichen Rheinregimes, das der Schweiz einen freien und ungehinderten Zugang zum Meer sicherstellt, geführt.
- b. Die zweite, schliesslich gewählte Mitwirkungsart besteht in der Übernahme der Abwrackmassnahmen der EG im Rahmen der ZKR. Soll eine Aushöhlung des einheitlichen Rheinregimes verhindert werden, so können die Abwrackmassnahmen der EG, soweit sie die Rheinschifffahrt betreffen, nur durch eine Änderung der Mannheimer Akte eingeführt werden. Aus den dargelegten Gründen hat sich die Schweizerische Delegation in der ZKR denn auch stets für ein abgestimmtes Vorgehen zwischen EG und ZKR ausgesprochen. Die Unvereinbarkeit der Abwrackmassnahmen mit der Mannheimer Akte wurde schliesslich von sämtlichen Mitgliedstaaten der ZKR anerkannt, so dass der Weg für eine auf zehn Jahre befristete Re-

vision frei wurde. Das Ergebnis dieser Revisionsarbeiten liegt in Form des erwähnten und beiliegenden Zusatzprotokolls Nr. 4 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vor.

Durch dieses Zusatzprotokoll soll die Mannheimer Akte nicht dauernd geändert werden, sondern die Vertragsstaaten einigten sich auf eine Interimsregelung, wonach eine durch Zwangsbeiträge finanzierte einmalige Abwrackmassnahme mit gleichzeitiger Marktzugangsbeschränkung eingeführt werden kann. Wie erwähnt können die zu treffenden Massnahmen zum Gegenstand eines Beschlusses der ZKR gemacht werden, der allerdings in Übereinstimmung mit der von der EG getroffenen Regelung gefasst werden muss. Dies hat seinen Grund darin, dass wohl die Abwrackmassnahmen auf dem Rhein nur durch eine Änderung der Mannheimer Akte eingeführt werden können, die fünf Vertragsstaaten der Akte, die gleichzeitig auch EG-Mitgliedstaaten sind, indessen materiell bereits durch die Verordnung der EG gebunden sind; die Massnahmen finden somit auch auf ihren nationalen Wasserstrassen Anwendung. Im Interesse der Rechtsicherheit und der Einheit des Rheinregimes müssen deshalb der Beschluss der ZKR und die Bestimmungen der EG-Verordnung in der Substanz identisch sein. Da in der ZKR das Einstimmigkeitsprinzip gilt, ist es der Schweiz unbenommen, sich der Übernahme ihr nicht genehmer EG-Bestimmungen im Rahmen der ZKR auch künftig zu widersetzen. Da dies aber weder im Interesse einer umfassenden Anwendung der Abwrackmassnahmen noch der Einheit des Rheinregimes ist, wird es faktisch unumgänglich sein, derartige Änderungen vorgängig mit der Schweiz abzusprechen, wie dies auch vor Erlass der gegenwärtigen Verordnung der Fall war. Mit Beschluss vom 19. Mai 1989 hat wie erwähnt die ZKR ihrerseits eine entsprechende Verordnung angenommen.

Die Verordnung der ZKR ist nach dem folgenden System aufgebaut:

- Das Abwrackziel von je nach Schiffstyp 10–15 Prozent der Gesamtflotte soll mit einem Gesamtbudget von 137 Millionen ECU (am 7. Juni 1989 lag der Kurswert eines ECU bei 1.80 Fr.)¹⁾ erreicht werden;
- jeder Vertragsstaat mit einer Mindestflotte von 100 000 t Tragfähigkeit ist verpflichtet, mit seinen eigenen Verwaltungsmitteln einen Abwrackfonds zu errichten²⁾;
- die in einem Vertragsstaat der Revidierten Rheinschiffahrtsakte oder in andern Mitgliedstaaten der EG eingetragenen Schiffe müssen sich einem der zu schaffenden Fonds anschliessen;

¹⁾ Ähnlich wie der vom Internationalen Währungsfonds berechnete Wert des Schweizer Frankens in Sonderziehungrechten wird der Wert des Schweizer Frankens in ECU täglich durch die EG berechnet; diese Kurse werden durch Reuter jeden Tag publiziert; die Schweizerische Nationalbank übernimmt sie in ihren Monatsbericht (Tabelle 13).

²⁾ Grösse der Flotten nach Tragfähigkeit am 30. Juni 1988:
Belgien: 1 634 367 t, BRD: 3 215 403 t, Frankreich: 2 092 003 t (Stand 31. Dez. 1987),
Niederlande: 6 344 092 t, Schweiz: 464 711 t.

- die Beiträge an den Abwrackfonds sowie die Abwrackprämien sind für Güterschiffe nach der Tragfähigkeit und für Schubboote nach der Motorenleistung der betreffenden Schiffe berechnet. Diese Beträge sind für alle Fonds einheitlich;
- wer sein Schiff im Rahmen dieser Massnahme abwracken will, muss den abzuwrackenden Schiffsraum beim Fonds bis spätestens 30. April 1990 anmelden, wobei er die Prämienhöhe zwischen 70 und maximal 100 Prozent der für seinen Schiffsraum errechneten Abwrackprämien einsetzen kann. Die in diesem Sinne günstigsten Angebote werden danach von den Fonds als erste zugelassen. Gehen mehr Abwrackanträge ein, als gesamthaft Geldmittel zur Verfügung stehen, so riskiert ein Schiffseigentümer mit einer teureren Offerte (bis zu 100%) mit seinem Abwrackantrag nicht mehr berücksichtigt zu werden. Mit diesem sogenannten Tendersystem wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Schiffswerte, hauptsächlich bedingt durch das Alter, grosse Unterschiede aufweisen. Dem vorgesehenen Gesamtbudget von 137 Millionen ECU liegt denn auch der mit lediglich 90 Prozent bemessene Schiffswert der abzuwrackenden Flotte zugrunde. Daraus erhellt, dass es sich bei den Abwrackprämien um Finanzhilfen handelt, auf die grundsätzlich kein Rechtsanspruch besteht;
- die Abwrackbeiträge sind vom 1. Januar 1990 an geschuldet. Da die Abwrackmassnahmen nach Möglichkeit innert kürzester Zeit durchgeführt werden sollen, werden die gesamten Abwrackprämien bereits im ersten Jahr fällig, während die Finanzierung durch Beiträge an die Fonds zehn Jahre dauert. Die Verordnung der ZKR sieht daher wie die EG-Verordnung eine staatliche Vorfinanzierung vor, die ohne Zinsen zu gewähren ist;
- da die Abwrackbereitschaft in den verschiedenen Ländern unterschiedlich gross sein kann, sich die Massnahme jedoch grenzüberschreitend auswirkt, ist eine Koordination bezüglich der zu berücksichtigenden Abwrackanträge sowie ein Ausgleich zwischen den einzelnen nationalen Fonds erforderlich. Dieser Ausgleich erfolgt jährlich nach einer ausgewogenen, im voraus festgelegten Formel. Die ZKR hat diese rein administrative Koordinationsarbeit der Kommission der EG übertragen, die bei der Durchführung der analogen EG-Massnahmen bereits diese Aufgabe wahrnimmt;
- damit die Abwrackprämien nicht sogleich in neuen Schiffsraum investiert werden, stellt die Regelung den für ihren Erfolg entscheidenden Grundsatz auf, dass neue Tonnage nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn gleichzeitig Schiffsraum im gleichen Umfang ohne Abwrackprämien verschrottet wird oder wenn ein entsprechender Sonderbeitrag an den Fonds bezahlt wird. Diese Massnahme ist vorerst bis 28. April 1994 befristet, sie kann indessen, je nachdem wie sich die Marktsituation dannzumal präsentiert, mit Zustimmung der Schweiz um höchstens weitere fünf Jahre verlängert werden.

24 Auswirkungen auf die Schweiz

Die Einführung solcher Abwrackmassnahmen hat für die Schweiz verschiedenartige Konsequenzen:

- a. finanzielle Verpflichtungen; obwohl die Abwrackmassnahmen grundsätzlich vom Gewerbe selbst finanziert werden, verpflichten sich die Staaten, in welchen ein Fonds errichtet wird, dessen Verwaltungskosten zu übernehmen sowie eine zinslose Vorfinanzierung zu gewähren. Wird das angestrebte Abwrackziel von 10 Prozent der Trocken- und 15 Prozent der Tankschiffe erreicht, so beliefe sich der zu bevorschussende Betrag auf knapp 14 Millionen Franken (vgl. Ziff. 3). Durch jährliche Beitragsleistungen der Schifffahrtstreibenden wird dieser Vorschuss innert zehn Jahren zurückbezahlt.
- b. administrative Aufgaben; zur Durchführung der Massnahmen muss ein Schweizerischer Abwrackfonds errichtet werden. Die Aufgaben dieses Fonds ergaben sich grösstenteils bereits aus der Verordnung der ZKR über die vorübergehende Einführung von Massnahmen der Strukturbereinigung in der Rheinschifffahrt (AS 1989 1544); darin ist unter anderem festgelegt, dass für Trockenladungs- und Tankschiffe zwei separate Konten zu führen sind, dass die Binnenschifffahrtsverbände an der Verwaltung zu beteiligen sind, welche Schiffe beitragspflichtig sind und für welche Schiffe unter welchen Bedingungen Abwrackprämien ausbezahlt werden oder wie der finanzielle Ausgleich zwischen den einzelnen Fonds erfolgen soll. Damit der Fonds indessen praktisch tätig werden kann, bedarf es noch verschiedener Ausführungsbestimmungen, die der Bundesrat, soweit die bestehenden gesetzlichen Grundlagen hierfür nicht ausreichen, auf der Grundlage eines allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses erlassen muss (vgl. Ziff. 26); mit diesem Beschluss sollen die für die Durchführung der Massnahmen wesentlichen Bestimmungen auf Gesetzesstufe geregelt werden.

25 Dringlichkeit der Massnahmen

Wie sich aus den bisherigen Ausführungen ergibt, ist bei der Durchführung der gesamten Abwrackmassnahme und insbesondere bei der Marktzugangsbeschränkung besondere Eile geboten. Bedingt durch die alarmierende wirtschaftliche Lage des Rheinschifffahrtsgewerbes hat die EG beschlossen, als Stichtag für die Marktzugangsbeschränkung, wie erwähnt, bereits den 28. April dieses Jahres zu wählen und die eigentliche Massnahme alsdann ab 1. Januar 1990 anlaufen zu lassen. Um sicherzustellen, dass die von der EG beschlossenen Massnahmen und jene von der ZKR, die sich im geographischen Bereich überschneiden, möglichst gleichzeitig angewendet werden, war es für die Schweiz unumgänglich, die genannten Fristen so weit als möglich ebenfalls einzuhalten. Damit die Marktzugangsregelung zur Verhinderung spekulativer Neubauten auch auf dem Rhein einheitlich zur Anwendung gelangen und so rasch als möglich Wirkung entfalten konnte, sich innert des zur Verfügung stehenden Zeitraums die parlamentarische Genehmigung für das Zusatzprotokoll Nr. 4 indessen nicht erlangen liess, drängte sich dessen vorläufige Anwendung auf.

Die Unterzeichnung des Zusatzprotokolls erfolgte indessen unter Ratifikationsvorbehalt, womit deutlich ausgedrückt wurde, dass die Strukturbereinigungsmassnahmen nur mit Genehmigung der Bundesversammlung fortgeführt wer-

den können. Während der ab 19. Mai 1989 wirksam gewordenen provisorischen Anwendung war keine zinslose Vorfinanzierung notwendig, ging es doch vorerst lediglich darum, die Marktzugangsbeschränkung wirksam werden zu lassen. Die Beitragserhebungen und Prämienauszahlungen werden erst in der am 1. Januar 1990 anlaufenden eigentlichen Abwrackphase erfolgen.

26 Die Schweizerische Abwrackkasse

Der im Rahmen der internationalen Strukturbereinigungsmassnahmen vorgesehene Abwrackfonds kann auf verschiedene Weise errichtet werden. Die einzigen völkerrechtlichen Auflagen bestehen darin, dass die nationalen Binnenschiffahrtsverbände an der Verwaltung beteiligt werden und dass zwei getrennte Konten für Trockenladungs- und für Tankschiffe geführt werden müssen.

Der Ihnen unterbreitete Bundesbeschluss ist unter anderem auch auf die auswärtige Kompetenz des Bundes gestützt; diese Abstützung ist insofern erforderlich, als damit jedenfalls im Rahmen der völkerrechtlich verbindlichen Regelung von der Handels- und Gewerbefreiheit abgewichen werden kann. Wir sehen vor, die Schweizerische Abwrackkasse ohne eigene Rechtspersönlichkeit dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt in Basel anzugliedern (Art. 1); als Verwalter der Abwrackkasse fungiert mithin der Direktor dieses Amtes. Die Prämienleistungen und allfällige Ausgleichszahlungen an Fonds des Auslandes erfolgen über die Finanzrechnung und werden als Vorschussleistungen in der Kapitalrechnung (Bilanz) des Bundes ausgewiesen. Die Beiträge des Schiffahrtsgewerbes und allfällige Ausgleichszahlungen von Fonds des Auslandes werden in der Finanzrechnung vereinnahmt und zur Tilgung des Vorschusses verwendet. Dass sich die Kassenverwaltung in Basel befinden sollte, drängt sich allein schon deshalb auf, weil sich auch das betroffene Rheinschiffahrtsgewerbe dort befindet. Die hauptsächlich in der Anfangsphase beträchtliche Mehrbelastung des Seeschiffahrtsamtes lässt sich ohne dessen personelle Verstärkung nur bewältigen, wenn auf die Dienste ausserhalb der Bundesverwaltung stehender Organe abgestellt werden kann. Im Sinne der in der internationalen Regelung geforderten Beteiligung nationaler Binnenschiffahrtsverbände an der Verwaltung, könnte hierfür eine Zusammenarbeit mit dem einzigen Binnenschiffahrtsverband in der Schweiz, der Schweizerischen Schiffahrtsvereinigung, vorgesehen werden. Diese Organisation verfügt über sämtliche für die Durchführung der Massnahmen relevanten Angaben wie Bestand der Rheinflotte oder Grösse der einzelnen Schiffe. Gestützt auf diese Angaben sowie weitere Vorarbeiten kann der Kassenverwalter schliesslich die entsprechenden Verfügungen erlassen.

Die Verordnung der ZKR gibt einen verhältnismässig engen Rahmen, innerhalb welchem der Bundesrat die Ausgestaltung der Kasse im einzelnen festlegen kann. Einzig in zwei Fällen sollen zu der diesbezüglich recht allgemein gefassten internationalen Regelung Präzisierungen auf der Stufe eines Bundesbeschlusses gemacht werden. Zum einen gilt es klar festzuhalten, dass die Eigentümer aller im schweizerischen Schiffsregister eingetragenen Güterschiffe und Schubboote, die gemäss Artikel 4 des Schiffsregistergesetzes (SR 747.11) zur Rheinschiffahrt gehören, beitragspflichtig sind, da sie jederzeit Beförderungen im gewerblichen Verkehr oder im Werkverkehr vornehmen können (Art. 3 Bst. a

Bundesbeschluss); zum andern wurde in der ZKR-Verordnung nicht mit der wünschenswerten Deutlichkeit gesagt, dass mit einem abzuwrackenden Schiff in den letzten zwölf Monaten vor dessen Anmeldung zur Abwrackung zumindest eine *kommerzielle* Fahrt, d. h. in normalem Umfang beladen und gegen übliches Entgelt, von einer gewissen *Mindestdistanz* durchgeführt worden sein muss (Art. 2 Abs. 2 Bundesbeschluss). Dabei fällt eine Distanz von etwa 100 km in Betracht. Andernfalls liefe die gesamte Abwrackmassnahme Gefahr, dass hauptsächlich nicht mehr eingesetzter Schiffsraum, der somit unter dem Gesichtspunkt der Überkapazität irrelevant ist, gegen eine Abwrackprämie verschrottet wird. In Absatz 3 von Artikel 2 wird der Bundesrat ermächtigt, die zur Durchsetzung der Abwrackaktion erforderlichen Verwaltungszwangsmassnahmen einzuführen. In Artikel 4 wird vorgesehen, dass vor der Beschwerdeführung zuerst eine Einsprache bei der Schweizerischen Abwrackkasse erhoben wird; dadurch soll vermieden werden, dass bei geringfügigen Versehen der verfügenden Behörde bereits der Beschwerdeweg beschritten werden muss. Die Artikel 5 und 6 befassen sich mit den Strafbestimmungen und dem Strafverfahren.

Der dringlich erklärte Bundesbeschluss gilt grundsätzlich bis zum 31. Dezember 1999. Sollten die Prämienleistungen indessen mangels Nachfrage weniger Geldmittel beanspruchen als vorgesehen, so kann die Beitragspflicht der Schiffseigentümer unter Umständen verkürzt werden; ist nämlich der Prämienaufwand durch die Beiträge vor Ablauf der vorgesehenen zehn Jahre zurückbezahlt, so wird der Bundesrat auch die entsprechenden Bestimmungen dieses Bundesbeschlusses vorher aufheben (Art. 7 Abs. 4).

3 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Der Bund verpflichtet sich mit seiner Mitwirkung an den Abwrackmassnahmen in finanzieller Hinsicht zur Vorfinanzierung, soweit die im ersten Jahr auszubezahlenden Abwrackprämien die von den Rheinschiffahrtstreibenden in dieser Zeit einbezahlten Beiträge übersteigen. Zudem müssen die Verwaltungskosten der nationalen Abwrackkassen von den einzelnen Staaten getragen werden.

Der innert zehn Jahren vom Schifffahrtsgewerbe zurückzubezahlende zinslose Vorschuss lässt sich im voraus nur schwer genau bemessen; seine Höhe hängt im wesentlichen von der Abwrackbereitschaft der schweizerischen Schiffseigentümer ab. Dabei kann im Prinzip von zwei Bemessungsgrundlagen ausgegangen werden:

- a. Nimmt man das auf gesamtrheinischer Ebene festgesetzte Ziel der Massnahmen auch für die Schweiz zum Massstab, das heisst 10 Prozent der Trockenladungs- und 15 Prozent der Tankschiffe abzuwracken, und bemisst man die allenfalls auszubezahlenden Abwrackprämien mit 100 Prozent, so ergeben sich die folgenden Prämienberechnungen:

Schweizerische Rheinflotte am 1. März 1989 nach Tonnen Tragfähigkeit:

1. Trockengüterschiffe

- a. Gütermotorschiffe: 123 341 t, davon 10 Prozent zu 120 ECU/t
= 1,48 Millionen ECU (2,66 Mio. Fr.);

- b. Güterschubleichter: 103 048 t, davon 10 Prozent zu 60 ECU/t
= 618 288 ECU (1,11 Mio. Fr.);
- c. Güterschleppkähne: 7750 t, davon 10 Prozent zu 43 ECU/t
= 33 325 ECU (59 985 Fr.)

Total 2,13 Millionen ECU (3,84 Mio. Fr.)

2. Tankschiffe

- a. Tankmotorschiffe: 177 421 t, davon 15 Prozent zu 216 ECU/t
= 5,75 Millionen ECU (10,35 Mio. Fr.)
- b. Tankschubleichter: 20 238 t, davon 15 Prozent zu 91 ECU/t
= 276 249 ECU (497 248 Fr.)
- c. Tankschleppkähne: 999 t, davon 15 Prozent zu 39 ECU/t
= 5844 ECU (10 519 Fr.)

Total 6,03 Millionen ECU (10,85 Mio. Fr.)

3. Schubboote

6 Schiffe 7225 KW Leistung davon 10 Prozent zu 240 ECU/KW
= 173 400 ECU (312 120 Fr.)

Der auszubezahlende Betrag belief sich nach diesen Berechnungen somit auf ungefähr 8,3 Millionen ECU (15 Mio. Franken). Es rechtfertigt sich indessen, vom Plafonds der ZKR auszugehen, der auf einer durchschnittlichen Abwrackprämie von 90 Prozent beruht, was eine Leistung von 13,5 Millionen Franken ergäbe. An Beiträgen der schweizerischen Schifffahrtstreibenden wären im ersten Jahr ungefähr 1,3 Millionen Franken zu erwarten. Der Vorschuss am Jahresende würde somit rund 12,2 Millionen Franken ausmachen. Hinzu kämen Verwaltungskosten in der Höhe von 55 000 Franken, die indessen in den Folgejahren auf rund 30 000 Franken jährlich abnehmen sollten.

Da die gesamte Abwrackaktion indessen wie erwähnt grenzüberschreitend in allen Rheinuferstaaten und Belgien durchgeführt wird, ist es durchaus möglich, dass in einzelnen Ländern eine wesentlich höhere Tonnage abgewrackt wird; nach dem vorgesehenen Tendersystem (vgl. Ziff. 23) werden bekanntlich zuerst die günstigsten Abwrackanträge, ausgehend von 70 Prozent berücksichtigt, unbeschweren der Nationalität des Schiffsraums. Diese Abwrackungen sind vorerst ausschliesslich durch die betroffenen nationalen Fonds zu finanzieren. Die Rückzahlung durch die weiterhin aktiven Schiffseigentümer wird sich nach einer Abwrackung von 10 bzw. 15 Prozent des schweizerischen Schiffsraums jährlich noch auf rund 1,15 Millionen Franken belaufen. Sollten diese Beiträge die Aufwendungen der Schweizerischen Abwrackkasse nicht decken, so stünden ihr im Umfang ihrer Mehrbelastung ebenfalls jährlich geleistete Ausgleichszahlungen der andern rheinischen Abwrackfonds zu (vgl. Ziff. 23, Bst. b siebenter Strich). Im umgekehrten Fall wären überschüssige Beitragsleistungen des schweizerischen Schifffahrtsgewerbes zu verwenden, um Unterdeckungen ausländischer Fonds abzugelten, da keine nationale Kasse mit einem Überschuss

oder Defizit abschliessen darf. Falls sich im Verlauf der Massnahme zeigen sollte, dass die international vereinbarten Beitragssätze für die Rückzahlung der vorfinanzierten Prämien wider Erwarten nicht ausreichen, so könnte die ZKR diese Sätze mit einstimmigem Beschluss ändern.

- b. In einer von der Schweizerischen Schifffahrtsvereinigung bei den in Frage kommenden schweizerischen Schiffseigentümern durchgeführten Umfrage nach der ungefähren Abwrackbereitschaft, wurde der abzuwrackende Schiffsraum mit insgesamt 39 340 Tonnen angegeben; falls tatsächlich in diesem Umfang Abwrackanträge gestellt und diese allesamt zu 100 Prozent berücksichtigt würden, ergäbe dies für den schweizerischen Abwrackfonds folgende Belastung:

1. Trockengüterschiffe

- a. Gütermotorschiffe: 9492 t zu 120 ECU
= 1,14 Millionen ECU (2,05 Mio. Fr.)
- b. Güterschubleichter: 0
- c. Güterschleppkähne: 1965 t zu 43 ECU
= 84 495 ECU (152 091 Fr.)

Total 1,23 Millionen ECU (2,2 Mio. Fr.)

2. Tankschiffe

- a. Tankmotorschiffe: 25 852 t zu 216 ECU
= 5,58 Millionen ECU (10,05 Mio. Fr.)
- b. Tankschubleichter: 2031 t zu 91 ECU
= 184 821 ECU (332 678 Fr.)
- c. Tankschleppkähne: 0

Total 5,76 Millionen ECU (10,38 Mio. Fr.)

3. Schubboote

1488 KW zu 240 ECU
= 357 120 ECU (642 816 Fr.)

Belastung insgesamt: 7,35 Millionen ECU (13,22 Mio. Fr.)

Wir gehen nun im ersten Jahr von Ausgaben in der Höhe von 13,5 Millionen und Einnahmen von 1,3 Millionen aus, die sich in den Folgejahren wie erwähnt auf 1,15 Millionen Franken vermindern werden. Für die Durchführung durch die schweizerische Schifffahrtsvereinigung wird mit Verwaltungskosten von 55 000 Franken im ersten Jahr gerechnet. In den nachfolgenden Jahren könnten ausgabenseitig noch allfällige Ausgleichszahlungen oder Nachzahlungen anfallen, die im Moment jedoch nicht zuverlässig geschätzt werden können; der Durchführungsaufwand dürfte sich auf rund 30 000 Franken jährlich vermindern. Wir haben diese Beträge im Voranschlag 1990 und im Finanzplan 1991/1993 vorgesehen.

4 **Legislaturplanung**

Die Vorlage ist in der Legislaturplanung 1987–1991 angekündigt (BBl 1988 I 395, Anhang 2). Die zinslose Vorfinanzierung ist indessen nicht im Legislaturfinanzplan 1987–1991 enthalten.

5 **Verhältnis zum europäischen Recht**

Die Vorlage entspricht materiell der von der EG im Bereich der Binnenschifffahrt ergriffenen Massnahmen und soll namentlich verhindern, dass diese durch Umregistrierung der Schiffe in die Schweiz unterlaufen werden (vgl. insbesondere die Ziff. 11, 21, 23 und 25).

6 **Rechtliche Grundlagen**

61 **Bundesbeschluss betreffend das Zusatzprotokoll Nr. 4 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte**

Nach Artikel 24^{ter} der Bundesverfassung ist der Bund zur Gesetzgebung auf dem Gebiet der Schifffahrt ermächtigt. Gemäss Artikel 8 der Bundesverfassung steht ihm ausserdem das Recht zu, Verträge mit ausländischen Staaten abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung.

Das Ihnen unterbreitete Zusatzprotokoll Nr. 4 ist auf zehn Jahre befristet und bewirkt keinen Beitritt zu einer internationalen Organisation. Um Wirksamkeit zu entfalten bedarf es Ausführungsbestimmungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt sowie der nationalen Behörden; es führt zu keiner multilateralen Rechtsvereinheitlichung im Sinne von Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe c der Bundesverfassung.

62 **Bundesbeschluss über die Durchführung der Massnahmen zur Strukturbereinigung in der Rheinschifffahrt**

Ein zweiter Bundesbeschluss schliesslich enthält die wesentlichen Grundsätze der schweizerischen Beteiligung an der Abwrackaktion. Er stützt sich neben Artikel 24^{ter} der Bundesverfassung aus den erwähnten Gründen (vgl. Ziff. 26) auch auf die Zuständigkeit des Bundes in auswärtigen Angelegenheiten. Da er rechtsetzende Normen enthält, ist er in die Form des allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses zu kleiden. Aus den bereits oben dargelegten Gründen erträgt die Massnahme keinen Aufschub, sollte Sie doch bereits am 1. Januar 1990 zu laufen beginnen, was sich mit dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nicht mehr bewerkstelligen lässt. Wir beantragen Ihnen daher, den bis 31. Dezember 1999 befristeten allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss gestützt auf Artikel 89^{bis} der Bundesverfassung dringlich zu erklären, was ein sofortiges Inkrafttreten bewirkt.

**Bundesbeschluss
betreffend das Zusatzprotokoll Nr. 4
zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte**

vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 16. August 1989¹⁾,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Das Zusatzprotokoll Nr. 4 vom 25. April 1989²⁾ zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte wird genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, dieses Zusatzprotokoll zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

3386

¹⁾ BBl 1989 III 330

²⁾ AS 1989 1509

Bundesbeschluss über die Durchführung der Massnahmen zur Strukturbereinigung in der Rheinschifffahrt

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Zuständigkeit des Bundes in auswärtigen Angelegenheiten
sowie auf Artikel 24^{ter} der Bundesverfassung,
in Ausführung des Zusatzprotokolls Nr. 4 vom 25. April 1989¹⁾ zur Revidierten
Rheinschiffahrtsakte
und der von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt am 19. Mai 1989²⁾
beschlossenen Verordnung über die vorübergehende Einführung von Massnah-
men der Strukturbereinigung in der Rheinschifffahrt,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 16. August 1989³⁾,
beschliesst:

Art. 1 Zuständigkeit

Die vorübergehenden Massnahmen zur Strukturbereinigung in der Rheinschiff-
fahrt werden von der «Schweizerischen Abwrackkasse» durchgeführt, die dem
Schweizerischen Seeschiffahrtsamt angegliedert ist.

Art. 2 Vollzug

¹ Der Bundesrat erlässt die zur Durchführung der Massnahmen zur Strukturbe-
reinigung in der Rheinschifffahrt erforderlichen Bestimmungen und legt die
Aufgaben und Befugnisse der Schweizerischen Abwrackkasse fest.

² Der Bundesrat kann bestimmen, dass eine Abwrackprämie nur demjenigen
Schiffseigentümer zustehen kann, dessen Schiff im Vorjahr zu mindestens einer
kommerziellen Fahrt eingesetzt worden ist. Er kann eine Mindestdistanz dieser
Fahrt festlegen.

³ Der Bundesrat kann bestimmen, welche Zwangsmassnahmen zur Durchset-
zung der Verpflichtungen aus den Massnahmen der Strukturbereinigung in der
Rheinschifffahrt eingesetzt werden können.

¹⁾ AS 1989 1509

²⁾ AS 1989 1544

³⁾ BBl 1989 III 330

Art. 3 Finanzielle Leistungen

Die Schweizerische Abwrackkasse erbringt Leistungen gemäss den Ausführungsbestimmungen nach Artikel 2. Die Leistungen werden vollumfänglich finanziert aus:

- a. Jahresbeiträgen und Sonderbeiträgen der Eigentümer aller in einem schweizerischen Schiffsregister nach Artikel 4 Absätze 2 und 3 des Bundesgesetzes vom 28. September 1923¹⁾ über das Schiffsregister als Rheinschiff eingetragenen Güterschiffe und Schubboote;
- b. allfälligen Ausgleichszahlungen von Abwrackfonds anderer Vertragsstaaten der Revidierten Rheinschiffahrtsakte.

Art. 4 Einsprache

Gegen Verfügungen der Schweizerischen Abwrackkasse kann Einsprache erhoben werden.

Art. 5 Strafbestimmungen

Wer diesem Bundesbeschluss, den Ausführungsbestimmungen des Bundes oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zuwiderhandelt, wird, sofern nicht ein anderes Gesetz eine schwerere Strafe androht, mit Busse bis 50 000 Franken bestraft.

Art. 6 Anwendbarkeit des Verwaltungsstrafrechts

¹ Für die Verfolgung und Beurteilung der strafbaren Handlungen gilt das Bundesgesetz über das Verwaltungsstrafrecht²⁾.

² Verfolgende und urteilende Verwaltungsbehörde ist das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten.

Art. 7 Referendum, Inkrafttreten und Geltungsdauer

¹ Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich.

² Er wird nach Artikel 89^{bis} Absatz 1 der Bundesverfassung als dringlich erklärt und tritt am Tage der Verabschiedung in Kraft.

³ Er untersteht nach Artikel 89^{bis} Absatz 2 der Bundesverfassung dem fakultativen Referendum und gilt bis zum 31. Dezember 1999.

⁴ Der Bundesrat ist ermächtigt, diesen Beschluss vorher aufzuheben.

¹⁾ SR 747.11

²⁾ SR 313.0

Zusatzprotokoll Nr. 4 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Abgeschlossen in Strassburg am 25. April 1989
 Unterzeichnet von der Schweiz am 19. Mai 1989
 Vorläufig anwendbar für die Schweiz ab 19. Mai 1989

*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 der Markt für die Rheinschiffahrt und für die Binnenschiffahrt auf den mit dem Rhein verbundenen Wasserstrassen durch eine schwere wirtschaftliche Krise betroffen ist, die ohne verbindliche Massnahmen der Strukturbereinigung nicht behoben werden kann,
- dass es zu diesem Zweck wichtig ist, international abgestimmte und aus vom Binnenschiffahrtsgewerbe gespeisten Fonds finanzierte Abwrackaktionen durchzuführen, die mit Auflagen für die Inbetriebnahme zusätzlichen Schiffsraums verbunden werden,
- dass diese strukturbereinigenden Massnahmen, die durch wirtschaftlichen Notstand und schwere Marktstörungen in der Binnenschiffahrt gerechtfertigt sind, nur ausnahmsweise und vorübergehend getroffen werden dürfen,
- dass diese Massnahmen, um voll wirksam zu werden und zur Vermeidung von Regimeunterschieden und Wettbewerbsverzerrungen, in allen Rheinuferstaaten und Belgien einheitlich eingeführt werden müssen,

haben folgendes vereinbart:

Artikel I

1. Unbeschadet der allgemeinen Grundsätze der Revidierten Rheinschiffahrtsakte können für die Rheinschiffahrt vorübergehende Massnahmen der Strukturbereinigung eingeführt werden.
2. Diese Massnahmen können folgendes umfassen:
 - a) eine Abwrackaktion mit Abwrackfonds, die durch Pflichtbeiträge der Schiffseigentümer finanziert werden;
 - b) Auflagen für die Inbetriebnahme zusätzlichen Schiffsraums, wie die Verpflichtung der Eigentümer, bei Inbetriebnahme zusätzlichen Schiffsraums einen gleichwertigen Schiffsraum abzuwracken oder einen Sonderbeitrag an den Abwrackfonds zu leisten.¹⁾

¹⁾ SR 0.747.224.101.4

3. Damit die in den vorstehenden Absätzen genannten Massnahmen sowie ihre späteren Änderungen in allen Rheinuferstaaten und Belgien einheitlich anwendbar sind, hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt die Befugnis, sie zum Gegenstand einer Entschliessung zu machen, der in Übereinstimmung mit den von der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft diesbezüglich beschlossenen Vorschriften gefasst wird.

Die Rheinuferstaaten und Belgien haben, was die Anwendung dieser Massnahmen betrifft, die gleichen Rechte und Pflichten.

Artikel II

Dieses Zusatzprotokoll bleibt in Kraft bis zum 31. Dezember 1999.

Artikel III

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 IV

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 V

Dieses Zusatzprotokoll wird 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 25. April 1989.

Es folgen die Unterschriften

Erklärung der Vertragsstaaten bei Unterzeichnung des Zusatzprotokolls Nr. 4

Angesichts der Dringlichkeit der Strukturbereinigung des Binnenschiffahrtsmarktes willigen die Vertragsstaaten darin ein, dass das Zusatzprotokoll Nr. 4 bereits vor Hinterlegung aller Ratifikationsurkunden vom 1. Mai 1989 an vorläufig angewandt wird, wobei das endgültige Inkrafttreten der Durchführung der jedem Vertragsstaat eigenen verfassungsmässigen Verfahren unterliegt.

Die in Anwendung dieses Protokolls getroffenen Massnahmen können nicht vor Inkrafttreten der in Artikel I genannten Vorschriften der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft wirksam werden.

Geschehen zu Strassburg, am 25. April 1989.

Es folgen die Unterschriften