



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 1.08.2003
SEK(2003) 897 endgültig/2

DEKLASSIFIZIERTER TEIL

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT

zur Ermächtigung der Kommission zur Aufnahme und Führung von Verhandlungen mit der Schweiz über die Bedingungen und Modalitäten des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zur Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT

zur Ermächtigung der Kommission zur Aufnahme und Führung von Verhandlungen mit der Donaukommission über die Bedingungen und Modalitäten des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft

BEGRÜNDUNG

Einleitung

Diese Mitteilung der Kommission an den Rat betrifft den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zur Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und zur Donaukommission.

Wie im Weißbuch über die Zukunft der Europäischen Verkehrspolitik¹ betont wurde, muss die Europäische Union als weltweit an erster Stelle stehende Handelsmacht, die einen Großteil ihres Handels mit Ländern außerhalb der Union abwickelt, der Rolle gerecht werden, die ihr bei der Annahme der internationalen Konventionen zukommt, welche den Verkehr im Wesentlichen regeln.

Die Gemeinschaft hat seit den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts einen erheblichen Besitzstand an Rechtsvorschriften im Bereich der Binnenschifffahrt erarbeitet. Deshalb muss die Gemeinschaft angesichts der immer wichtigeren Rolle, die sie im Zuständigkeitsbereich der ZKR und der Donaukommission spielt, sich stärker an diesen beiden Organisationen beteiligen, die internationale Regeln für die Binnenschifffahrt festlegen. Eine stärkere Beteiligung wird es der Gemeinschaft ermöglichen, einen wirklichen Binnenmarkt für die Binnenschifffahrt zu schaffen und die Interessen der Gemeinschaft und der nicht an der ZKR und der Donaukommission beteiligten Mitgliedstaaten zu wahren sowie deren Berücksichtigung in diesen beiden Organisationen zu gewährleisten.

Neben diesen Erwägungen gilt die von der Kommission in ihrem Weißbuch zur Zukunft der europäischen Verkehrspolitik² getroffene Feststellung: *„Die bevorstehende Erweiterung wirft ein spezielles Problem in Bezug auf den Status der Gemeinschaft in den zwischenstaatlichen Organisationen auf, die für die Flussschifffahrt auf dem Rhein oder der Donau zuständig sind. Aus historischen Gründen stellt die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die technischen und die Fahrvorschriften für die Schiffe auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen auf, d. h. für 70 % der europäischen Tonnage. Die Gemeinschaft hat generell versucht, diese Vorschriften in das für das gesamte Netz der Binnenwasserstraßen geltende Gemeinschaftsrecht aufzunehmen. Dennoch führt das Nebeneinander dieser beiden Rechtsordnungen zu Problemen bei der Ausstellung von Befähigungszeugnissen, für den Schutz der Schiffsmannschaften und hinsichtlich Gasemissionen.“*

Es ist zu erwarten, dass diese Problematik sich mit der Erweiterung verschärft, da die sechs an das internationale Binnenwasserstraßennetz der Gemeinschaft angeschlossenen Beitrittskandidaten keine Mitglieder der ZKR sind.

Andererseits sind mehrere Kandidatenstaaten Mitglieder der Donaukommission. Ihr Beitritt könnte eine Aufspaltung der Donau in gemeinschaftliche und nicht gemeinschaftliche

¹ Weißbuch der Europäischen Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

² Weißbuch der Europäischen Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

Abschnitte (auf dem Hoheitsgebiet von Drittstaaten) zur Folge haben. Der Beitritt der Gemeinschaft zur Donaukommission ist daher ein unverzichtbares Mittel zur Wahrung der Kohärenz der auf der gesamten Donauachse geltenden Vorschriften.

Derzeitige Lage und Perspektiven

Die derzeitigen Umstände der Beteiligung der Kommission als Beobachterin an den Arbeiten der ZKR und der Donaukommission sind unbefriedigend und unzureichend, um eine wirksame Vertretung des Gemeinschaftsstandpunkts zu gewährleisten.

Die Position, die die Kommission in diesen beiden Organisationen einnimmt, erlaubt es ihr weder, im Namen der Gemeinschaft Stellung zu den in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fallenden Fragen zu nehmen, noch den auf Gemeinschaftsebene getroffenen Entscheidungen Geltung zu verschaffen, da jede nationale Haltung individuell betrachtet wird, unabhängig von der Zugehörigkeit des betreffenden Mitgliedstaats, der diese Haltung vertritt, zur Gemeinschaft.

Deshalb ist der Beitritt der Gemeinschaft zur ZKR und zur Donaukommission zwingend notwendig.

Da sowohl die Revidierte Rheinschifffahrtsakte als auch das Belgrader Übereinkommen, wodurch diese beiden internationalen Organisationen gegründet wurden, nur den Beitritt von Staaten vorsehen, setzt der Beitritt der Gemeinschaft eine Änderung derselben voraus, die Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration eine Mitgliedschaft ermöglicht. Deshalb muss vor dem Beitritt der Gemeinschaft ein Vorschlag zur Änderung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte einerseits und des Belgrader Übereinkommens andererseits vorgelegt werden, der von den Vertragsparteien der Akte bzw. des Übereinkommens einstimmig angenommen und nach den Bestimmungen der betreffenden Übereinkunft ratifiziert werden muss³.

Zu diesem Zweck empfiehlt die Kommission dem Rat, sie zum Aushandeln der erforderlichen Änderungen dieser Übereinkünfte zu ermächtigen.

Schlussfolgerung

Die Kommission ersucht den Rat,

- die Kommission zu ermächtigen, im Namen der Gemeinschaft die Änderungen auszuhandeln, die an der Revidierten Rheinschifffahrtsakte und am Belgrader Übereinkommen vorgenommen werden müssen, damit die Gemeinschaft der ZKR und der Donaukommission beitreten kann.

³ In beiden Fällen von allen Vertragsparteien.

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT

zur Ermächtigung der Kommission zur Aufnahme und Führung von Verhandlungen mit der Schweiz über die Bedingungen und Modalitäten des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zur Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

1. EINLEITUNG

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wurde 1816 auf der Grundlage der Beratungen des Wiener Kongresses gegründet. Sie beruht derzeit auf der Mannheimer Akte (Revidierte Rheinschifffahrtsakte) vom 17. Oktober 1868 in der Fassung von 1963. Vertragsparteien der ZKR sind Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz.

Der ZKR obliegt es, über die Einhaltung der in der Mannheimer Akte enthaltenen Grundsätze zu wachen: Freiheit der Schifffahrt, Gleichbehandlung der Schiffe unter der Flagge aller Staaten, gebühren- und steuerfreie Schifffahrt, keine Beeinträchtigung der Freiheit der Schifffahrt durch administrative oder physische Hindernisse, Verpflichtung der Mitgliedstaaten, das Fahrwasser in Stand und schiffbar zu halten.

Die ZKR kann durch einstimmige Entschlüsse verbindliche technische Vorschriften zum Bau von Schiffen und ihren Ausrüstungen, aber auch zu den Bedingungen für die Erteilung von Schifferpatenten für die Rheinschifffahrt festlegen. Außerdem ist nach den Bestimmungen der Mannheimer Akte nur die ZKR befugt, über die Bedingungen des Zugangs von Schiffen aus Drittstaaten zur Rheinkabotage zu entscheiden.

Während der letzten Jahre hat die Gemeinschaft in Übereinstimmung mit den Zielen der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik zahlreiche Rechtsvorschriften in Bezug auf Binnenwasserstraßen angenommen, die insbesondere den Berufszugang, die Kabotage, die Dienstleistungsfreiheit, die Marktliberalisierung, die Flottensanierungspolitik, technische Vorschriften für Binnenschiffe und die Bedingungen zum Erlangen von Schifferpatenten für die Binnenschifffahrt betreffen. Diese Vorschriften gelten für alle Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft. Infolge des 1992 vom Rat erteilten Verhandlungsmandats⁴ wurde die Zuständigkeit der Gemeinschaft zur Festlegung der Regeln für den Zugang von Drittstaaten zum Binnenmarkt der Gemeinschaft anerkannt.

Die Gemeinschaft hat in ihren Rechtsakten dem Umstand, dass parallel zu ihrer Rechtsordnung ein Regelwerk für den Rhein besteht, allgemein Rechnung getragen⁵. In bestimmten Fällen (beispielsweise bei den technischen Vorschriften für Binnenschiffe) hat sie die Vorschriften für die Rheinschifffahrt in das für das gesamte Netz der Binnenwasserstraßen geltende Gemeinschaftsrecht übernommen. Die Gemeinschaft hat die Gültigkeit der Rheinschifffahrtszeugnisse (für die Schiffe, ihre Ausrüstungen und die Schifferpatente) auf

⁴ Beschluss des Rates vom 7. Dezember 1992.

⁵ S. Anhang I.

allen gemeinschaftlichen Binnenwasserstraßen ausdrücklich anerkannt. Umgekehrt werden jedoch die Gemeinschaftspatente von der ZKR nicht anerkannt.

Das Fehlen einer gemeinsamen Regelung auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft wirft zunehmend Probleme auf; die Vorschriften überschneiden sich, die Patente werden nicht gegenseitig anerkannt und die Haltung der Mitgliedstaaten in der ZKR werden nicht mit den anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft abgestimmt oder koordiniert. Diese Probleme könnten sich mit der Erweiterung der Union noch verschärfen. Die Kommission hat in ihrem jüngst vorgelegten Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“⁶ bereits folgende Feststellung getroffen: *„Wird nichts unternommen, um diese Situation zu ändern, wenn die sechs an das internationale Binnenwasserstraßennetz der Gemeinschaft angeschlossenen Beitrittsländer den gemeinschaftlichen Besitzstand übernommen haben, wird es eine Rechtsordnung geben, die auf dem Rhein gilt, und eine, die auf den anderen Binnenwasserstraßen wie der oberen Donau, der Oder und der Elbe gilt, obschon sämtliche dieser Wasserstraßen im Gebiet der Gemeinschaft miteinander verbunden sind. Die neuen Mitgliedstaaten würden aufgefordert, das Gemeinschaftsrecht zu übernehmen und Gemeinschaftspatente auszustellen, die a priori auf dem Rhein nicht gültig wären. Diese Situation steht dem Binnenmarkt entgegen.“*

Die Mitgliedstaaten der ZKR haben angesichts dieser Situation vor kurzem ein Protokoll⁷ zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte verabschiedet, das die Anerkennung der nichtrheinischen Zeugnisse und Patente, die auf einer dem Regelwerk für den Rhein entsprechenden Rechtsgrundlage erteilt wurden, ermöglicht. Die Entscheidung darüber, ob diese Zeugnisse und Patente akzeptiert werden, verbleibt gleichwohl bei der ZKR und entzieht sich dem Einfluss der Gemeinschaft.

2. BEZIEHUNGEN ZWISCHEN KOMMISSION UND ZKR

In einem ersten Briefwechsel⁸ zwischen den Präsidenten der beiden Kommissionen wurden bereits 1961 die Modalitäten einer ständigen Verbindung zwischen dem Sekretariat der ZKR und der Europäischen Kommission festgelegt und eine Intensivierung der Zusammenarbeit angestrebt. Im Zuge einer erneuten Korrespondenz⁹ wurden 1987 die Modalitäten der Zusammenarbeit überprüft und präzisiert. Allerdings wurde mit der Entwicklung einer tatsächlichen Gemeinschaftspolitik für die Binnenschifffahrt eine Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen notwendig.

Am 3. März 2003 wurde ein Kooperationsabkommen zwischen der Kommission und der ZKR geschlossen. Dieses Abkommen erlaubt zwar eine bessere pragmatische Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen; die grundlegenden Probleme, die sich aus dem parallelen Bestehen des rheinischen und des gemeinschaftlichen Regelwerks

⁶ KOM(2001) 370 vom 12.9.2001.

⁷ Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte, unterzeichnet am 20. November 2002 durch die Bevollmächtigten von Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland sowie der Schweiz.

⁸ Briefwechsel vom 6. Juni 1961.

⁹ Briefwechsel vom 24. März 1987 zwischen den jeweiligen Generalsekretären.

ergeben, können jedoch nur durch den Beitritt der Gemeinschaft zur ZKR adäquat gelöst werden. Durch den Beitritt zur ZKR wird die Gemeinschaft gewährleisten können, dass ihre Interessen und die Interessen der nicht an der ZKR beteiligten Mitgliedstaaten gewahrt und bei der Arbeit der ZKR berücksichtigt werden.

3. BEITRITT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT

Zur Errichtung eines echten Binnenmarktes im Bereich der Binnenschifffahrt und zur Schaffung der Voraussetzungen für deren Entwicklung auf europäischer Ebene ist der Beitritt der Gemeinschaft zur ZKR zweckmäßig.

Die Kommission hatte bereits 1977 festgestellt, dass zur Lösung der Frage nach den Zuständigkeiten und Vorrechten der Gemeinschaftsinstitutionen der Beitritt der Gemeinschaft zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte unverzichtbar sei¹⁰.

Diese Feststellung erfolgte zu einem Zeitpunkt, da die ZKR sich anschickte, die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein (die ursprünglich die Schiffe aller Staaten genossen) im Hinblick auf die Eröffnung des Main-Donau-Kanals zu beschneiden. Um eine Diskriminierung von Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu vermeiden, wurden schließlich allen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft auf dem Rhein die gleichen Rechte zuerkannt wie den Mitgliedstaaten der ZKR.

Außerdem enthielt das neue Regelwerk für den Rhein ein an die Europäische Gemeinschaft gerichtetes Angebot, Vertragspartei der Revidierten Rheinschifffahrtsakte zu werden: *„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 Rheinschifffahrtsakte, die für einen etwaigen Beitritt der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zum Internationalen Rheinstatut erforderlich wären, zu ermöglichen.“*¹¹

Der Rat ist dem Vorschlag der Kommission, Verhandlungen mit der Schweiz aufzunehmen, um den Beitritt der Gemeinschaft zur ZKR zu ermöglichen, nicht nachgekommen. Heute erweist sich jedoch dieser Beitritt im Rahmen der Verwirklichung einer gemeinschaftlichen Verkehrspolitik und angesichts der Erweiterung der Europäischen Union als der einzige Weg, um einen wirklichen Binnenmarkt für die Binnenschifffahrt zu schaffen, die Interessen der Gemeinschaft und der nicht an der ZKR beteiligten Mitgliedstaaten zu wahren sowie deren Berücksichtigung in dieser Organisation zu gewährleisten. Dies wird mit der Erweiterung der Union noch notwendiger.

¹⁰ KOM(1977) 518 vom 17. Oktober 1977 (internes Dokument).

¹¹ Zeichnungsprotokoll des Zusatzprotokolls Nr. 2 zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte, unterzeichnet am 17. Oktober 1979 durch die Bevollmächtigten von Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland sowie der Schweiz.

Damit die Gemeinschaft ein mit allen Rechten versehenes Mitglied werden kann, muss die Revidierte Rheinschifffahrtsakte zunächst so geändert werden, dass sie einen Beitritt der Gemeinschaft ermöglicht. Die Kommission ist wie 1977 der Auffassung, dass diese Änderung mit dem einzigen Drittstaat in der ZKR, d.h. der Schweiz, ausgehandelt werden muss.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission empfiehlt dem Rat angesichts obiger Ausführungen, sie zur Aufnahme und Führung von Verhandlungen mit der Schweiz über die Bedingungen und Modalitäten des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte und zur Benennung eines besonderen Ausschusses, der die Kommission dabei unterstützt, zu ermächtigen und die Verhandlungsleitlinien zu genehmigen, die dieser Empfehlung beiliegen.

(Rest der Schlussfolgerung einschließlich der Anlagen: EINGESCHRÄNKTE VERTEILUNG.)

ANHANG I

Das Regelwerk für den Rhein innerhalb des Gemeinschaftsrechts auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt

Marktfunktion

Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 des Rates vom 17. Oktober 1985 zur Festlegung der Bedingungen für die Inanspruchnahme der Regelung, die aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte den Schiffen der Rheinschifffahrt vorbehalten ist
Amtsblatt L 280 vom 22.10.1985, S.4 - 7.

Diese Verordnung verschafft allen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft Rechtsgleichheit gegenüber den Mitgliedstaaten der ZKR.

Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind
Amtsblatt L 373 vom 31.12.1991, S. 1 - 3.

Artikel 6

„Diese Verordnung berührt nicht die aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) bestehenden Rechte.“

Verordnung (EG) Nr. 1356/96 des Rates vom 8. Juli 1996 über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten
Amtsblatt L 175 vom 13.7.1996, S. 7 - 8.

Artikel 3

„Die Rechte, die sich für die Verkehrsunternehmer aus Drittstaaten aus der Revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) (...) ergeben, bleiben von dieser Verordnung (...) unberührt (...).“

Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs
Amtsblatt L 90 vom 02.04.1999, S. 1 - 5.

Das separate Regelwerk für den Rhein wird in dieser Verordnung nicht ausdrücklich erwähnt. Die ZKR hat allerdings eine identische Parallelregelung angenommen (so dass auch die Schweiz erfasst wird).

Richtlinie 96/75/EG des Rates vom 19. November 1996 über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden

Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft
Amtsblatt L 304 vom 27.11.1996, S. 12 - 14.

In dieser Richtlinie wird nicht zwischen dem Rhein und den anderen Wasserstraßen der Gemeinschaft unterschieden.

Zugang zum Beruf

Richtlinie 87/540/EWG des Rates vom 9. November 1987 über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf
Amtsblatt L 322 vom 12.11.1987, S. 20 - 24.

In dieser Richtlinie wird nicht zwischen dem Rhein und den anderen Wasserstraßen der Gemeinschaft unterschieden.

Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr
Amtsblatt L 373 vom 31.12.1991, S. 29 - 32.

Artikel 2

„Vorbehaltlich des Artikels 3 Absatz 5 gilt das gemäß der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilte Rheinschifferpatent für alle Wasserstraßen der Gemeinschaft.“

Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft
Amtsblatt L 235 vom 17.9.1996, S. 31 - 38.

Artikel 1 Absatz 5

„Vorbehaltlich des Artikels 8 Absatz 2 gilt das gemäß der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilte Rheinschifferpatent für alle Wasserstraßen der Gemeinschaft.“

Sicherheit

Richtlinie 76/135/EWG des Rates vom 20. Januar 1976 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe
Amtsblatt L 21 vom 29.1.1976, S. 10 - 12.

Artikel 1 Buchstabe b)

(...) Diese Richtlinie berührt nicht die in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und in dem Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) vorgesehenen Bestimmungen.

Artikel 3 Absatz 5

„Schiffe, die die in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung festgelegten Anforderungen erfüllen, sind zum Verkehr auf allen Binnenwasserstraßen in der Gemeinschaft zugelassen.“

Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe
Amtsblatt L 301 vom 28.10.1982, S. 1 - 66.

Artikel 4 Absatz 1

„Jedes Schiff mit einem Schiffsattest, das nach Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilt worden ist, darf damit die Wasserstraßen der Gemeinschaft befahren.“

Arbeitsbedingungen

Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18), geändert durch Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000
Amtsblatt L 195 vom 1.8.2000, S. 41).

Das Regelwerk für den Rhein wird in dieser Richtlinie nicht erwähnt.

Legislativvorschläge

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 82/714/EWG vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe
(KOM/97/644 endg.)
Amtsblatt C 105 vom 6.4.1998, S. 1.

Geändert durch:

Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 82/714/EWG vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (gemäß Artikel 250 Absatz 2 des EG-Vertrages von der Kommission vorgelegt) (KOM[2000] 419 endg.)
Amtsblatt C 365 E vom 19.12.2000, S. 138 - 166.

Dieser Vorschlag sieht die Anerkennung des Rheinschiffszeugnisses auf den anderen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft sowie die Gültigkeit eines Gemeinschaftszeugnisses für Binnenschiffe auf dem Rhein vor, falls dieses auf der Grundlage technischer Vorschriften erteilt wurde, die den von der ZKR festgelegten gleichwertig sind.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, KOM(97)

367 endg.
Amtsblatt C 267 vom 3.9.1997, S. 96.

Geändert durch:

Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (KOM[1999] 563 endg.)
Amtsblatt L 150 vom 30.5.2000, S. 34 - 42.

In Artikel 4 Absatz 2 dieses Vorschlags ist folgende Bestimmung vorgesehen:

„(...) alle Schiffe, die über ein Zeugnis verfügen, das nach der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) in der am 1. Januar 1997 geltenden Fassung erteilt wurde, [dürfen] gefährliche Güter im gesamten Gebiet der Gemeinschaft unter den in diesem Zeugnis festgelegten Bedingungen befördern.“

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte, KOM(2002) 765.

Durch diese Vorschlag sollen auf Gemeinschaftsebene Emissionsnormen für die in der Binnenschifffahrt eingesetzten Motoren eingeführt werden.

ANHANG II

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wurde 1816 auf der Grundlage der Beratungen des Wiener Kongresses gegründet. Sie beruht derzeit auf der Mannheimer Akte (Revidierte Rheinschifffahrtsakte) vom 17. Oktober 1868 in der Fassung von 1963. Vertragsparteien der ZKR sind Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz.

Der ZKR obliegt die Wahrung der in der Mannheimer Akte verbürgten Grundsätze: Schifffahrtsfreiheit, Gleichbehandlung der Schiffe aller Nationen — Freistellung von Gebühren und Abgaben, die sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründen — Abbau von natürlichen oder administrativen Hindernissen für die Schifffahrtsfreiheit, Verpflichtung zur Instandhaltung des Fahrwassers in gutem und schiffbarem Zustand.

Die ZKR hat folgende Aufgaben:

Aufrechterhaltung der Sicherheit des Schiffsverkehrs

Dieses Anliegen ist grundlegend für das gesamte von der ZKR erstellte Regelwerk:

- Rheinschifffahrtspolizeiverordnung
- Rheinschiffsuntersuchungsordnung
- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein
- Verordnung über die Erteilung der Rheinpatente
- Handbuch Binnenschifffahrtsweg usw.

Die Rheinschifffahrtsverordnungen werden ständig an die Bedürfnisse und den neuesten Stand der Technik angepasst und garantieren so einen hohen Sicherheitsstandard für die Schifffahrt und ihr Umfeld, für die Schiffsbesatzungen und die Bevölkerung. Die ZKR überprüft unter dem Gesichtspunkt der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs Bauvorhaben im Rhein wie einen Ausbau des Stroms und die Errichtung von Kunstbauwerken.

Förderung der Einheitlichkeit des Rheinschifffahrtsregimes und im weiteren Sinne Vereinheitlichung des Binnenschifffahrtsrechts.

Unter der Schirmherrschaft der ZKR werden bestimmte Übereinkünfte des privaten oder öffentlichen Rechts geschlossen. Ein Beispiel hierfür ist das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt, die eine Reihe präventiver und repressiver Maßnahmen vorsieht, welche die Verhinderung von Verschmutzung, die Verringerung der Abfallerzeugung und die umweltverträgliche Abfallentsorgung bezwecken.

Wirtschaftliche Förderung der Rheinschifffahrt Der Rhein ist heute der wichtigste Binnenschifffahrtsweg Europas. Die gesamte auf dem Rhein beförderte Gütermenge beläuft sich auf rund 300 Mio. t., das ist dreimal so viel wie auf der Donau. Die Zentralkommission orientiert ihre Maßnahmen an den Grundsätzen des Liberalismus. Sie bemüht sich, zwischen den einzelnen Fachverbänden einen Konsens herbeizuführen, um so eine Anpassung an die

neuen wirtschaftlichen Gegebenheiten zu erreichen und wirtschaftliche Schwierigkeiten zu überwinden.

Beratung über Vorschläge der Mitgliedstaaten, speziell über solche, die eine Ergänzung oder Änderung der Akte zum Ziel haben.

Verhandlung über alle Beschwerden, welche im Zusammenhang mit der Durchführung der Mannheimer Akte und der Umsetzung der von den Anrainerregierungen gemeinsam erlassenen Verordnungen und Maßnahmen erhoben werden.

Auf sozialem Gebiet betreut die Kommission das Übereinkommen über die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer, durch das eine zentrale Verwaltungsstelle eingesetzt wurde, sowie das Europäische Übereinkommen über die Soziale Sicherheit der Binnen- und Rheinschiffer (Mittel- und Osteuropas sowie Westeuropas), wie auch das Abkommen über die Arbeitsbedingungen in der Rheinschifffahrt, wodurch eine Dreiparteienkommission für die Arbeitsbedingungen eingesetzt wurde.

Die ZKR hat Verbindung zu anderen internationalen Organisationen und nimmt an deren Arbeiten teil: Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf (ECE), Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT), Internationale Atomenergiebehörde in Wien usw.

Beschlussfassung

Die Delegationen der Mitgliedstaaten setzen sich jeweils aus 4 Vertretern („Kommissaren“) und 2 Stellvertretern („stellvertretenden Kommissaren“) zusammen. Der Vorsitz wird im Rotationsverfahren in alphabetischer Reihenfolge der Staaten für jeweils zwei Jahre wahrgenommen.

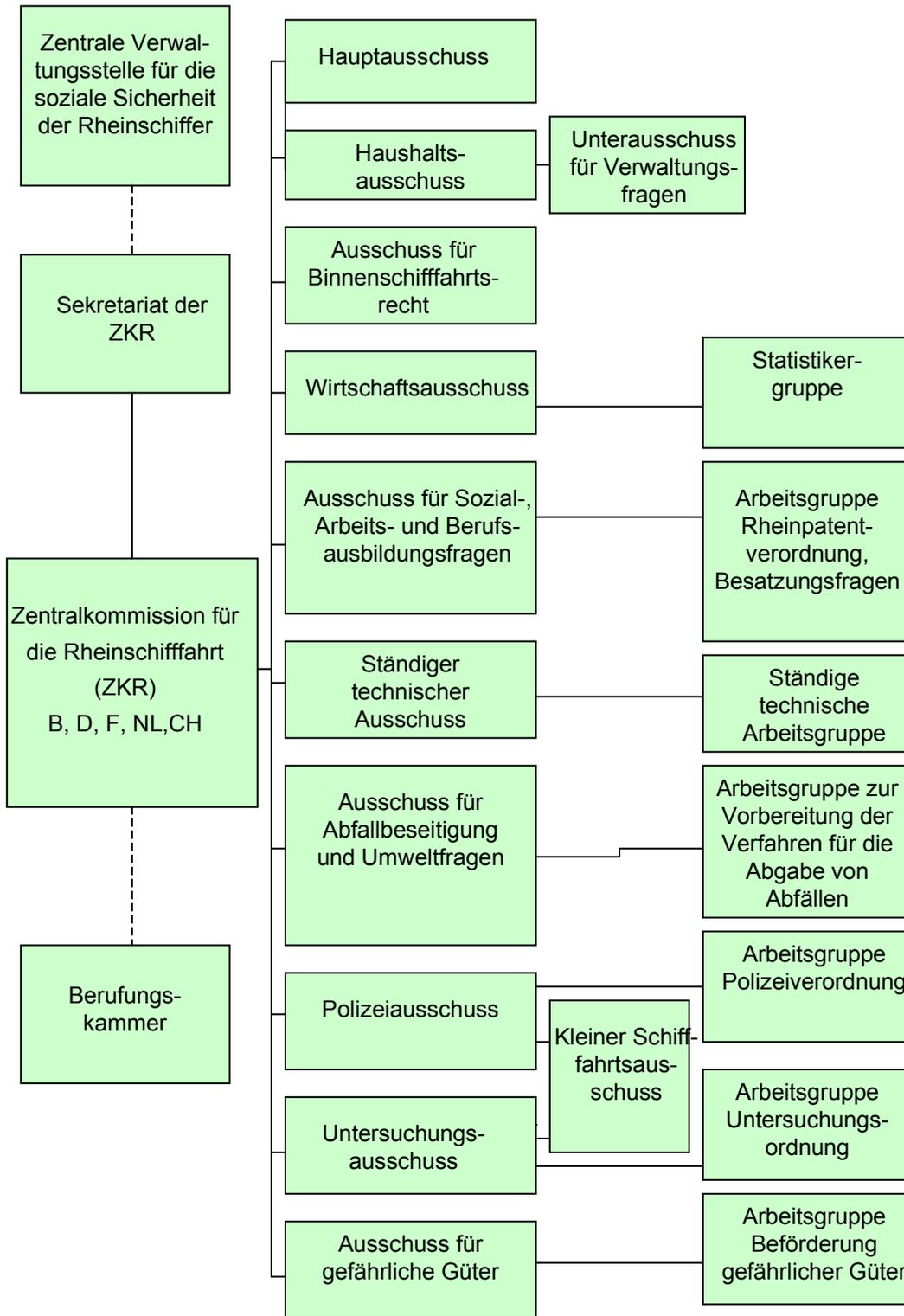
Die Kommissare treten zweimal jährlich (im Frühling und im Herbst) zur Plenarsitzung der ZKR zusammen. Den Vorsitz führt der Präsident der Kommission, der von jedem Vertragsstaat turnusgemäß für zwei Jahre ernannt wird. Entschließungen werden einstimmig gefasst; sie betreffen:

- Vorschläge zur Förderung der Rheinschifffahrt,
- technisch-administrative Verordnungen und Verwaltungsverordnungen zur Schiffssicherheit sowie Änderungen derselben,
- Beschwerden und Mängel bei der Durchführung der Mannheimer Akte.

Die einzelstaatlichen Delegationen oder das Schifffahrtsgewerbe befassen die ZKR mit Fragen im Bereich der Rheinschifffahrt. Das Plenum entscheidet über diese Fragen oder verweist an einen Fachausschuss, der — erforderlichenfalls mit Hilfe von Sachverständigen — einen Lösungsvorschlag erarbeitet.

Struktur der ZKR

Die Entschlüsse der ZKR werden in zahlreichen, mehrmals jährlich tagenden Fachausschüssen und Sachverständigengruppen der Mitgliedstaaten erarbeitet und dem Plenum zur Annahme vorgelegt.



ANHANG III

Betroffene Bestimmungen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Artikel 1

Die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Verträge festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein.

Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden.

Der Lek und die Waal werden als zum Rhein gehörig betrachtet.

Zusammensetzung der ZKR

Artikel 43 Absatz 1

Jeder Vertragsstaat ernennt einen bis vier Bevollmächtigte zur Teilnahme an gemeinsamen Konferenzen über die Angelegenheiten der Rheinschifffahrt. Diese Bevollmächtigten bilden die Zentralkommission, die ihren Sitz in Straßburg hat.

Artikel 44 teer

Die Zentralkommission beschließt über die Organisation ihrer Arbeiten und ihres Sekretariats.

Sie hält jährlich zwei Tagungen ab; außerordentliche Tagungen können auf Antrag eines Bevollmächtigten („Kommissars“) vom Präsidenten einberufen werden.

Sie setzt die für ihre Tätigkeit erforderlichen ständigen oder nichtständigen Arbeitsausschüsse ein. Den Vorsitz dieser Gruppen führt ein Bevollmächtigter oder stellvertretender Bevollmächtigter in zweijährlichem Wechsel unter den Vertragsstaaten.

Zuständigkeit der ZKR

Artikel 45

Vor die Zentralkommission gehört:

- a) die Verhandlung über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung dieses Vertrages und der von den Uferregierungen vereinbarten Verordnungen und Maßregeln wahrgenommen werden;
- b) die Beratung über die von einzelnen Uferregierungen zur Beförderung der Rheinschifffahrt gemachten Vorschläge, insbesondere auch die Anträge auf

Abänderung oder Ergänzung dieses Vertrages und der gemeinsam erlassenen Verordnungen;

- c) die Entscheidung in den bei ihr eingeführten Appellationen gegen die Erkenntnisse der Rheinschieffahrtsgerichte (Art. 37). Alljährlich hat die Zentralkommission einen Bericht über den Zustand der Rheinschiffahrt zu erstatten.

Beschlussfassung

Artikel 46

Jeder Vertragsstaat verfügt in der Zentralkommission über eine Stimme.

Die Stimmabgabe kann unter dem Vorbehalt nachträglicher Bestätigung erfolgen.

Einstimmig angenommene Entschlüsse sind bindend, sofern nicht ein Vertragsstaat der Zentralkommission binnen einem Monat mitteilt, dass er seine Genehmigung versagt oder dass er sie erst nach Zustimmung seiner gesetzgebenden Körperschaften erteilen kann.

Mit Stimmenmehrheit angenommene Entschlüsse stellen Empfehlungen dar. Das gleiche gilt für einstimmig angenommene Entschlüsse, wenn ein Staat seine Genehmigung nach Maßgabe des Absatzes 3 versagt.

Entschlüsse über interne Fragen der Zentralkommission sind jedoch auch dann gültig, wenn sie mit Stimmenmehrheit angenommen worden sind.

Stimmenthaltungen werden bei der Stimmenzählung nicht mitgerechnet.

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT

zur Ermächtigung der Kommission zur Aufnahme und Führung von Verhandlungen mit der Donaukommission über die Bedingungen und Modalitäten des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft

1. EINLEITUNG

Die durch das Belgrader Übereinkommen von 1948¹² eingesetzte Donaukommission ist eine zwischenstaatliche Organisation, die sich aus Vertretern der Donauanrainerstaaten zusammensetzt. Die derzeitigen Mitglieder sind: Bulgarien, Deutschland, Kroatien, Ungarn, Republik Moldau, Österreich, Rumänien, Russland, Slowakei, Ukraine sowie Serbien und Montenegro.

Wesentliche Aufgaben der Donaukommission:

- Gewährleistung der Einhaltung der Bestimmungen des Belgrader Übereinkommens (insbesondere der freien Schifffahrt¹³);
- Koordination großer Arbeiten im Interesse der Schifffahrt. Durchführung solcher Arbeiten, falls ein Donauanrainerstaat dazu nicht selbst in der Lage ist;
- Abgabe von Empfehlungen zu technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zu Schifffahrtsregeln;
- Koordinierung der hydrometeorologischen Dienste;
- Erhebung statistischer Daten.

Während der letzten Jahre hat die Gemeinschaft in Übereinstimmung mit den Zielen der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik zahlreiche Rechtsvorschriften in Bezug auf Binnenwasserstraßen angenommen, die insbesondere den Berufszugang, die Kabotage, die Dienstleistungsfreiheit, die Marktliberalisierung, die Flottensanierungspolitik, technische Vorschriften für Binnenschiffe und die Bedingungen zum Erlangen von Schifferpatenten für die Binnenschifffahrt betreffen. Diese Vorschriften gelten für alle Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft. Infolge des 1992 vom Rat erteilten Verhandlungsmandats¹⁴ wurde die Zuständigkeit der Gemeinschaft zur Festlegung der Regeln für den Zugang von Drittstaaten zum Binnenmarkt der Gemeinschaft anerkannt.

¹² Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau.

¹³ Es ist darauf hinzuweisen, dass das Belgrader Übereinkommen die Kabotage nicht erfasst; diese wird von den einzelnen Staaten geregelt.

¹⁴ Beschluss des Rates vom 7. Dezember 1992.

Die Gemeinschaft hat in ihren Rechtsvorschriften den Rechten in Bezug auf die Dienstleistungsfreiheit Rechnung getragen, die Drittstaaten im Rahmen des Belgrader Übereinkommens zugestanden wurden¹⁵.

Gegenwärtig sind nur zwei Mitgliedsstaaten, nämlich Österreich und Deutschland, Mitglieder der Donaukommission. Nach der Erweiterung der Europäischen Union um die derzeitigen Kandidatenstaaten wird die Mehrzahl der elf Mitgliedstaaten der Donaukommission auch der Europäischen Union angehören.

Nach dieser Erweiterung wird die Donau in Abschnitte unterteilt sein, die auf Gemeinschaftsgebiet beziehungsweise nicht auf Gemeinschaftsgebiet liegen. Die daraus erwachsende Regelungsvielfalt droht das Funktionieren des Binnenmarktes für die Binnenschifffahrt zu beeinträchtigen und die Effizienz der Verkehrsbewegungen auf diesem wichtigen Binnenschifffahrtsweg zu schmälern.

Die an der Donaukommission beteiligten EU-Mitgliedstaaten sind zwar gehalten, die Vereinbarkeit der Empfehlungen der Donaukommission mit dem Gemeinschaftsrecht zu gewährleisten, doch verfügt die Gemeinschaft nicht über Mittel, um unmittelbar Einfluss auf den Inhalt dieser Empfehlungen zu nehmen.

Die Mitgliedstaaten der Donaukommission, die der Europäischen Union nicht als (potentielle unmittelbare) Mitglieder angehören, haben angedeutet, dass sie gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen bei der Erstellung von Empfehlungen Rechnung tragen wollen. Gleichwohl verbleibt die endgültige Entscheidung über den Inhalt der Empfehlungen der Donaukommission bei deren Mitgliedern und entzieht sich dem Einfluss der Gemeinschaft.

Durch den Beitritt zur Donaukommission wird die Gemeinschaft gewährleisten können, dass ihre Interessen und die Interessen der nicht an der Donaukommission beteiligten Mitgliedstaaten gewahrt und bei der Arbeit der Donaukommission berücksichtigt werden. Der Beitritt wird zu einer Annäherung der auf der Donau geltenden Vorschriften auf der Grundlage des gemeinschaftlichen Besitzstandes führen, die für ein reibungsloses Funktionieren des Europäischen Binnenschifffahrtmarktes insbesondere nach der Erweiterung der Europäischen Union unverzichtbar ist.

2. BEITRITT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT

Zur Errichtung eines echten Binnenmarktes im Bereich der Binnenschifffahrt und zur Schaffung der Voraussetzungen für deren Entwicklung auf der Donau und auf europäischer Ebene ist der Beitritt der Gemeinschaft zur Donaukommission zweckmäßig.

¹⁵ Verordnung (EG) Nr. 1356/96 des Rates vom 8. Juli 1996 über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschifffahrtsgüter- und -Personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 175 vom 13.7.1996, S. 7-8).
Artikel 3 dieser Verordnung enthält die Bestimmung: „Die Rechte, die sich für die Verkehrsunternehmer aus Drittstaaten (...) aus dem Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau (Belgrader Übereinkommen) ergeben, bleiben von dieser Verordnung (...) unberührt (...).“

Damit die Gemeinschaft ein mit allen Rechten versehenes Mitglied werden kann, muss das Belgrader Übereinkommen zunächst so geändert werden, dass es einen Beitritt der Gemeinschaft ermöglicht.

3. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission empfiehlt dem Rat angesichts obiger Ausführungen, sie zur Aufnahme und Führung von Verhandlungen mit der Donaukommission über die Bedingungen und Modalitäten des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zum Belgrader Übereinkommen und zur Benennung eines besonderen Ausschusses, der die Kommission dabei unterstützt, zu ermächtigen und die Verhandlungsleitlinien zu genehmigen, die dieser Empfehlung beiliegen.

(Rest der Schlussfolgerung einschließlich der Anlagen: EINGESCHRÄNKTE VERTEILUNG.)

ANHANG I

Das Gemeinschaftsrecht auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt

Marktfunktion

Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 des Rates vom 17. Oktober 1985 zur Festlegung der Bedingungen für die Inanspruchnahme der Regelung, die aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte den Schiffen der Rheinschiffahrt vorbehalten ist
Amtsblatt L 280 vom 22.10.1985, S.4 - 7.

Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind
Amtsblatt L 373 vom 31.12.1991, S. 1 - 3.

Verordnung (EG) Nr. 1356/96 des Rates vom 8. Juli 1996 über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten
Amtsblatt L 175 vom 13.7.1996, S. 7 - 8.

Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs
Amtsblatt L 90 vom 2.4.1999, S. 1 - 5.

Richtlinie 96/75/EG des Rates vom 19. November 1996 über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft
Amtsblatt L 304 vom 27.11.1996, S. 12 - 14.

Zugang zum Beruf

Richtlinie 87/540/EWG des Rates vom 9. November 1987 über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf
Amtsblatt L 322 vom 12.11.1987, S. 20 - 24.

Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr
Amtsblatt L 373 vom 31.12.1991, S. 29 - 32.

Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft
Amtsblatt L 235 vom 17.9.1996, S. 31 - 38.

Sicherheit

Richtlinie 76/135/EWG des Rates vom 20. Januar 1976 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe

Amtsblatt L 21 vom 29.1.1976, S. 10 - 12

Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe

Amtsblatt L 301 vom 28.10.1982, S. 1 - 66.

Arbeitsbedingungen

Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18), geändert durch Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000

Amtsblatt L 195 vom 1.8.2000, S. 41.

Legislativvorschläge

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 82/714/EWG vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe

(KOM/97/644 endg.), *Amtsblatt C 105 vom 6.4.1998, S. 1.*

Geändert durch:

Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 82/714/EWG vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (gemäß Artikel 250 Absatz 2 des EG-Vertrages von der Kommission vorgelegt) (KOM[2000] 419 endg.)

Amtsblatt C 365 E vom 19.12.2000, S. 138 - 166.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (KOM/97/367 endg.), *Amtsblatt C 267 vom 3.9.1997, S. 96.*

Geändert durch:

Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (KOM[99] 563 endg.)

Amtsblatt L 150 vom 30.5.2000, S. 34 - 42.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (KOM[2002] 765)

(Durch diese Vorschlag sollen auf Gemeinschaftsebene Emissionsnormen für die in der Binnenschiffahrt eingesetzten Motoren eingeführt werden.)

ANHANG II

Die Donaukommission

Die Donaukommission ist eine zwischenstaatliche Organisation mit Sitz in Budapest seit 1954, welche die im „Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau“ vom 18. August 1948 niedergelegten Aufgaben erfüllt. Die Donaukommission hat 11 Mitgliedstaaten: Bulgarien, Deutschland, Kroatien, Moldau, Österreich, Rumänien, Russland, Serbien und Montenegro, Slowakei, Ukraine und Ungarn. Die Donaukommission setzt sich aus Vertretern der Mitgliedsländer — je einem aus jedem Land — zusammen.

Die Kommission wählt aus ihrer Mitte einen Präsidenten, einen Vizepräsidenten und einen Sekretär für einen Zeitraum von 3 Jahren.

Zur Durchführung ihrer Aufgaben steht der Kommission ein eigenes Sekretariat mit Räten für verschiedene Fachrichtungen zur Verfügung. Dem Sekretariat steht der Generaldirektor vor. Die Amtssprachen der Donaukommission sind Deutsch, Französisch und Russisch.

Die Donaukommission hat im Wesentlichen folgende Aufgaben:

- Gewährleistung der Einhaltung der Bestimmungen des Belgrader Übereinkommens (insbesondere der freien Schifffahrt¹⁶);
- Koordination großer Arbeiten im Interesse der Schifffahrt; Durchführung solcher Arbeiten, falls ein Donauanrainerstaat dazu nicht selbst in der Lage ist;
- Abgabe von Empfehlungen zu technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zu Schifffahrtsregeln;
- Koordinierung der hydrometeorologischen Dienste;
- Erhebung statistischer Daten.

Beschlussfassung

Die Beschlüsse der Donaukommission werden mit den Stimmen der Mehrheit der anwesenden Mitglieder gefasst; in bestimmten Fällen, z.B. zur Annahme des Haushalts, ist jedoch eine Mehrheit aller Mitglieder erforderlich.

Die Entscheidungen der Donaukommission werden auf Sitzungen von Sachverständigen vorbereitet.

¹⁶ Es ist darauf hinzuweisen, dass das Belgrader Übereinkommen die Kabotage nicht erfasst; diese wird von den einzelnen Staaten geregelt.

ANHANG III

Betroffene Bestimmungen des Belgrader Übereinkommens

Artikel 1

Die Schifffahrt auf der Donau ist frei und steht den Staatsangehörigen, Handelsschiffen und Gütern aller Staaten auf der Grundlage der Gleichberechtigung bezüglich der Hafen- und Schifffahrtsgebühren sowie der Bedingungen der Handelsschifffahrt offen. Dies gilt nicht für den Verkehr zwischen Häfen ein und desselben Staates.

Zusammensetzung der Donaukommission

Artikel 5

Es wird eine Donaukommission gebildet, im folgenden als „Kommission“ bezeichnet; sie setzt sich aus Vertretern der Donauländer – je einem aus jedem Land – zusammen.

Artikel 7

Die Kommission setzt die Termine für ihre Tagungen fest und gibt sich eine Geschäftsordnung. (...)

Zuständigkeit der Donaukommission

Artikel 2

Die durch dieses Übereinkommen eingeführte Regelung findet auf den schiffbaren Teil der Donau (Strom) von Ulm bis zum Schwarzen Meer durch den Sulina-Kanal Anwendung.

Artikel 4

Falls ein Donaustaat nicht in der Lage ist, die Arbeiten selbst durchzuführen, die in seine territoriale Zuständigkeit fallen und die zur Sicherung der normalen Schifffahrt notwendig sind, ist er verpflichtet, der Donaukommission (Artikel 5) ihre Durchführung unter den von ihr festzusetzenden Bedingungen zu überlassen, ohne dass die Kommission berechtigt ist, die Durchführung dieser Arbeiten einem anderen Staat zu übertragen, es sei denn, dass es sich um Abschnitte der Wasserstraße handelt, welche die Grenze eines solchen Staates bilden. Im letzteren Fall bestimmt die Kommission die Einzelheiten der Durchführung der Arbeiten.

Die Donaustaaten verpflichten sich, der Kommission oder dem Staat, der die genannten Arbeiten durchführt, hierbei Unterstützung jeder Art zu gewähren.

Artikel 8

Die Zuständigkeit der Kommission erstreckt sich auf die Donau im Sinne des Artikels 2.

In den Aufgabenbereich der Kommission fallen

- a) die Überwachung der Durchführung dieses Übereinkommens;
- b) die Aufstellung des Generalplans für Arbeiten großen Umfangs im Interesse der Schifffahrt aufgrund der Vorschläge und Entwürfe der Donaustaaten und der Stromsonderverwaltungen (Artikel 20 und 21) sowie die Aufstellung eines allgemeinen Kostenvoranschlags für diese Arbeiten;
- c) die Durchführung von Arbeiten in den in Artikel 4 vorgesehenen Fällen;
- d) die Erteilung von Ratschlägen und die Abgabe von Empfehlungen an die Donaustaaten bezüglich der Durchführung der unter Buchstabe b) aufgeführten Arbeiten unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Interessen, der Planungen und der Möglichkeiten der betreffenden Staaten;
- e) die Erteilung von Ratschlägen und die Abgabe von Empfehlungen an die Stromsonderverwaltungen (Artikel 20 und 21) sowie der Austausch von Informationen mit diesen Verwaltungen;
- f) die Feststellung eines einheitlichen Systems von Binnenschifffahrtszeichen auf dem gesamten schiffbaren Lauf der Donau sowie — unter Berücksichtigung der besonderen Gegebenheiten einzelner Abschnitte — der grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau einschließlich derjenigen über den Lotsendienst;
- g) die Vereinheitlichung der Vorschriften über die Stromüberwachung;
- h) die Koordinierung der Tätigkeit der hydrometeorologischen Dienste an der Donau, die Herausgabe eines einheitlichen hydrologischen Bulletins und von kurz- und langfristigen hydrologischen Vorhersagen für die Donau;
- i) die Sammlung statistischer Daten über die Schifffahrt auf der Donau in den Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Kommission fallen;
- j) die Herausgabe von Nachschlagewerken, Schifffahrtshandbüchern, Schifffahrtskarten und -atlanten für die Bedürfnisse der Schifffahrt;
- k) die Aufstellung und Genehmigung des Haushaltsplans der Kommission sowie die Festsetzung und Erhebung der in Artikel 10 vorgesehenen Abgaben.

Artikel 10

Die Kommission stellt ihren Haushaltsplan auf und genehmigt ihn mit der Mehrheit der Stimmen aller ihrer Mitglieder. Im Haushaltsplan sind die zur Unterhaltung der Kommission und ihres Apparats erforderlichen Ausgaben zu veranschlagen; diese Ausgaben werden durch Jahresbeiträge gedeckt, die von jedem Donaustaat in gleicher Höhe zu leisten sind.

Zur Bestreitung der Kosten für besondere Arbeiten, die zur Sicherung oder Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen durchgeführt werden, kann die Kommission Spezialabgaben festsetzen.

Beschlussfassung

Artikel 11

Die Beschlüsse der Kommission werden mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder gefasst außer in den Fällen, die in diesem Übereinkommen eigens vorgesehen sind (Artikel 10, 12 und 13).

Die Kommission ist beschlussfähig, wenn fünf Mitglieder anwesend sind.

Artikel 12

Die Beschlüsse der Kommission über die in Artikel 8 Buchstaben b), c), f) und g) vorgesehenen Angelegenheiten sind mit der Mehrheit der Stimmen aller Mitglieder zu fassen, jedoch ohne Überstimmung des Staates, in dessen Hoheitsgebiet die Arbeiten durchzuführen sind.

Artikel 13

Die Kommission hat ihren Sitz in Galatz.

Sie kann jedoch mit der Mehrheit der Stimmen aller Mitglieder beschließen, ihren Sitz zu verlegen¹⁷.

¹⁷ Seit 1954 hat die Donaukommission ihren Sitz in Budapest.