

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1975

Ausgegeben am 30. Dezember 1975

212. Stück

- 632.** Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee samt Anlage und Zusatzprotokoll
(NR: GP XIII RV 1014 AB 1084 S. 106. BR: AB 1121 S. 331.)
- 633.** Vertrag über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein
(NR: GP XIII RV 1014 AB 1084 S. 106. BR: AB 1121 S. 331.)
- 634.** Abänderung der Regeln 27 und 30 der Ausführungsordnung zum Madrider Abkommen über die internationale Registrierung von Marken
- 635.** Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich gemäß Rn 2010 des ADR betreffend die Beförderung von Stickoxydul (Distickstoffoxid — N₂O) in festverbundenen Tanks

632.

Der Nationalrat hat beschlossen:

Der Abschluß des nachstehenden Übereinkommens, dessen Art. 11 Abs. 2 und Art. 19 Abs. 2 lit. a verfassungsändernd sind, samt Anlage zu Art. 9 und Art. 11 sowie samt Zusatzprotokoll wird genehmigt.

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SCHIFFFAHRT AUF DEM BODENSEE

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,
DIE REPUBLIK ÖSTERREICH UND
DIE SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT,

in ihrem Bestreben, die Regelung der Schifffahrt auf dem Bodensee den geänderten Verhältnissen und dem Stand der Technik anzupassen und zu diesem Zweck den Vertrag vom 22. September 1867 zwischen den Bodenseeuferstaaten betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee durch ein neues Übereinkommen und einheitliche Schifffahrtsvorschriften zu ersetzen,

sind wie folgt übereingekommen:

ABSCHNITT I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

(1) Dieses Übereinkommen regelt die Schifffahrt auf dem Bodensee für den Bereich des Obersees einschließlich des Überlinger Sees.

(2) Andere Hoheitsverhältnisse auf dem Bodensee, insbesondere der Verlauf von Staatsgrenzen, werden durch dieses Übereinkommen nicht berührt.

(3) Die Schifffahrt auf dem Untersee und den beiden Rheinstrecken zwischen Konstanz und

Schaffhausen wird in einem besonderen Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, die Schifffahrt auf der Strecke des Alten Rheins von der Mündung bis Rheineck-Gaissau wird in einem besonderen Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft nach den Grundsätzen dieses Übereinkommens geregelt, soweit nicht die besonderen örtlichen Verhältnisse Ausnahmen erfordern; dabei werden die Fahrzeuge der drei Vertragsstaaten gegenseitig gleich behandelt. Dies gilt sinngemäß auch für die auf Grund des Artikels 5 zu erlassenden Vorschriften (im folgenden Schifffahrtsvorschriften genannt). Insbesondere werden Zulassungen für Fahrzeuge, Bewilligungen oder Erlaubnisse zum Führen von Fahrzeugen und sonstige Zulassungen, die auf Grund dieses Übereinkommens und der in Satz 1 genannten besonderen Verträge erteilt werden, gegenseitig anerkannt.

Artikel 2

(1) Unter Beachtung der in diesem Übereinkommen und in den Schifffahrtsvorschriften enthaltenen Bestimmungen ist die Schifffahrt für jedermann frei.

(2) Die Vertragsstaaten behandeln die nach diesem Übereinkommen und den Schifffahrtsvorschriften zum Verkehr berechtigten Fahrzeuge gegenseitig gleich.

Artikel 3

In Häfen und an Landstellen, die für den allgemeinen Verkehr bestimmt sind, ist das bloße Anlegen eines Fahrzeuges unentgeltlich. Jedoch dürfen für besondere Leistungen, die in solchen Häfen oder an solchen Landstellen erbracht werden, unter Beachtung des Artikels 2 Absatz 2 Gebühren vorgesehen werden.

Artikel 4

Die Vertragsstaaten sorgen dafür, daß die Schifffahrt durch Bauten und sonstige künstliche Anlagen oder auf andere Weise nicht mehr behindert wird, als dies zur Wahrung anderer öffentlicher Interessen unvermeidbar ist.

ABSCHNITT II

Einheitliche Schifffahrtsvorschriften

Artikel 5

(1) Die Vertragsstaaten erlassen für die Schifffahrt einheitliche Vorschriften (Schifffahrtsvorschriften) über die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs sowie über die Abwendung von Gefahren und Nachteilen, die durch die Schifffahrt verursacht werden können.

(2) Die Schifffahrtsvorschriften regeln insbesondere

- a) Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung, die Kennzeichnung und die Zulassung der Fahrzeuge,
- b) Anforderungen hinsichtlich der Anzahl, der Befähigung und der Eignung der zum Führen und zum Betrieb von Fahrzeugen erforderlichen Personen,
- c) den Verkehr und das Verhalten beim Betrieb von Fahrzeugen,
- d) die Zeichen und die Signale für die Schifffahrt,
- e) den Schutz der Umwelt gegen Beeinträchtigungen durch die Schifffahrt.

(3) Soweit es für die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs oder für den Schutz der Umwelt erforderlich ist, werden in den Schifffahrtsvorschriften auch Regelungen für schwimmende Anlagen getroffen.

(4) Regelungen nach Absatz 2 Buchstabe e können auch Maßnahmen zur Beschränkung der Schifffahrt vorsehen, insbesondere können sie das Befahren des Sees mit bestimmten Arten von Fahrzeugen verbieten und die Schifffahrt auf Teilen des Sees oder zu bestimmten Zeiten untersagen.

(5) Jeder Vertragsstaat darf von den einheitlichen Schifffahrtsvorschriften abweichende Bestimmungen erlassen, soweit dies zur Regelung besonderer örtlicher Verhältnisse sowie des Ver-

kehrs und des Betriebes in Häfen erforderlich ist. Die Grundsätze dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften sind dabei zu beachten.

Artikel 6

(1) Fahrzeuge bedürfen, soweit dies in den Schifffahrtsvorschriften vorgesehen ist, einer Zulassung zum Verkehr durch den nach Absatz 2 jeweils zuständigen Vertragsstaat.

(2) Für die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr ist der Vertragsstaat zuständig, in dem es seinen gewöhnlichen Standort hat. Hat das Fahrzeug in keinem der Vertragsstaaten einen gewöhnlichen Standort, so ist der Vertragsstaat zuständig, in dem der Eigentümer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Ist keine dieser Voraussetzungen gegeben, so ist jeder Vertragsstaat zuständig. Der Vertragsstaat, der die Zulassung erteilt hat, ist auch für deren Änderung und Entzug zuständig.

(3) Jeder Vertragsstaat kann die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr vom Bestehen einer Haftpflichtversicherung abhängig machen.

Artikel 7

(1) Zum Führen eines Fahrzeuges ist, soweit dies in den Schifffahrtsvorschriften vorgesehen ist, eine Bewilligung oder Erlaubnis durch den nach Absatz 2 jeweils zuständigen Vertragsstaat erforderlich.

(2) Für die Erteilung der Bewilligung oder der Erlaubnis zum Führen eines Fahrzeuges ist der Vertragsstaat zuständig, in dem der Bewerber seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Hat der Bewerber in keinem Vertragsstaat einen gewöhnlichen Aufenthalt, so ist jeder Vertragsstaat für die Erteilung der Bewilligung oder der Erlaubnis zuständig. Der Vertragsstaat, der die Bewilligung oder die Erlaubnis erteilt hat, ist auch für deren Änderung und Entzug zuständig.

Artikel 8

Jeder Vertragsstaat kann zusätzlich zu den Bestimmungen dieses Abschnittes besondere Vorschriften für die gewerbsmäßige Ausübung der Schifffahrt erlassen.

ABSCHNITT III

Durchführung des Übereinkommens

Artikel 9

(1) Zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften wird der Obersee in drei Vollzugsbereiche eingeteilt, die in der Anlage umschrieben sind.

(2) Soweit dieses Übereinkommen nichts anderes bestimmt, ist jeder Vertragsstaat zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften in dem Vollzugsbereich zuständig, der seinem Ufer vorgelagert ist.

Artikel 10

(1) Die zuständigen Organe eines Vertragsstaates sind zu Maßnahmen auf Grund dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften auch in den Vollzugsbereichen der anderen Vertragsstaaten berechtigt,

- a) wenn sie, insbesondere im Zusammenhang mit einem Unfall, Vorgänge wahrnehmen, die den dringenden Verdacht einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften begründen,
- b) zur Weiterverfolgung eines Fahrzeuges, sofern die Voraussetzungen des Buchstaben a gegeben sind,
- c) zur Verkehrsregelung und aus Anlaß besonderer Veranstaltungen im Rahmen eines Ersuchens des nach Artikel 9 Absatz 2 zuständigen Vertragsstaates.

(2) Organe, die in den Fällen des Absatzes 1 tätig werden, sind zur Feststellung des Sachverhaltes und zur Vornahme unaufschiebbarer sonstiger Maßnahmen berechtigt. Insbesondere dürfen sie

- a) Fahrzeuge anhalten und betreten,
- b) Personalausweise und amtliche Papiere, die auf Grund der Schifffahrtsvorschriften mitgeführt werden müssen, kontrollieren,
- c) an Bord befindliche Personen vernehmen,
- d) Niederschriften aufnehmen,
- e) Geldbeträge erheben, sofern der Betroffene damit einverstanden ist,
- f) beteiligte Fahrzeuge und Beweisgegenstände sicherstellen,
- g) Personen festnehmen, die einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften dringend verdächtig sind.

(3) Maßnahmen nach Absatz 2 Buchstaben e, f und g sind nur zulässig, wenn sie der Rechtsordnung des Vertragsstaates entsprechen, dem die Organe angehören, und wenn sie mit der Rechtsordnung des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates nicht grundsätzlich unvereinbar sind.

Artikel 11

(1) Artikel 10 gilt nicht

- a) für den Überlinger See und einen dem Ufer vorgelagerten Streifen jenes Vollzugsbereiches, der in der Anlage zu diesem Übereinkommen umschrieben ist, und in dem die Organe des Vertragsstaates, dem der Vollzugsbereich zugewiesen ist, ausschließlich zuständig sind (Ausschließlichkeitszone),
- b) für Routinekontrollen jeder Art,
- c) gegenüber Dienstfahrzeugen eines anderen Vertragsstaates.

(2) Maßnahmen nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben a bis d sind im Rahmen eines Ersuchens nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe c auch in den Ausschließlichkeitszonen zulässig.

Artikel 12

(1) In den Fällen des Artikels 10 Absatz 1 ist der für den Vollzugsbereich zuständige Vertragsstaat unverzüglich von Maßnahmen nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben f und g zu unterrichten.

(2) Angehörige des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates, die in Übereinstimmung mit Artikel 10 Absätzen 2 und 3 festgenommen werden, sind diesem Vertragsstaat unverzüglich zu übergeben. Dies gilt auch für Personen, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in dem für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaat haben, sofern sie nicht Angehörige des Vertragsstaates sind, dessen Organe sie festgenommen haben. Personen, die nach dieser Bestimmung nicht dem für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaat zu übergeben sind, dürfen in den Vertragsstaat verbracht werden, dessen Organe sie festgenommen haben.

(3) Die in Übereinstimmung mit Artikel 10 Absätzen 2 und 3 sichergestellten Fahrzeuge und Beweisgegenstände dürfen vorläufig in den Vertragsstaat verbracht werden, dessen Organe sie sichergestellt haben. Ist ein anderer Vertragsstaat zur Verfolgung der Zuwiderhandlung zuständig, die Anlaß für die Sicherstellung war, so sind ihm diese Fahrzeuge und Beweisgegenstände unverzüglich zu übergeben.

Artikel 13

(1) Zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften ist jeder Vertragsstaat ohne Rücksicht darauf zuständig, in welchem Vollzugsbereich die Zuwiderhandlung begangen worden ist.

(2) Die Zuständigkeit nach Absatz 1 übt der Vertragsstaat aus, in dem die Person, die einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften verdächtig ist, ihren gewöhnlichen Aufenthalt hat. Hat eine Person in keinem der Vertragsstaaten ihren gewöhnlichen Aufenthalt, so übt die Zuständigkeit der Vertragsstaat aus, dessen Organe zuerst tätig geworden sind.

(3) Auf die Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften ist das Recht des Vertragsstaates anzuwenden, in dem die Zuwiderhandlung in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 verfolgt wird. Dies gilt auch für das Verfahren und die Verjährung. Die Unterbrechung der Verjährung in einem Vertragsstaat gilt jedoch auch in den anderen Vertragsstaaten als eingetreten.

Artikel 14

Nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechtes der Vertragsstaaten werden die in einem Vertragsstaat ausgesprochenen und nach dessen Rechtsordnung rechtskräftigen und vollstreckbaren Ent-

scheidungen und Verfügungen wegen Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften auf dessen Ersuchen in einem anderen Vertragsstaat vollstreckt.

Artikel 15

(1) Die zuständigen Justiz- und Verwaltungsbehörden der Vertragsstaaten leisten einander bei der Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften Rechts- und Amtshilfe jeder Art und übernehmen auf Ersuchen eines Vertragsstaates die Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften, soweit dies nach innerstaatlichem Recht nicht unzulässig ist. Sie wenden dabei ihr Recht an, soweit dieses Übereinkommen nichts anderes bestimmt.

(2) Alle mit einem Verfahren wegen einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften zusammenhängenden Unterlagen und sonstigen Gegenstände sind dem nach Art. 13 Absatz 2 zur Verfolgung zuständigen Vertragsstaat zu übergeben.

(3) Die Vertragsstaaten unterrichten einander über den Entzug der Zulassung und den Entzug der Bewilligung oder der Erlaubnis zum Führen eines Fahrzeuges, die Androhung des Entzuges sowie über alle Tatsachen, die dafür erheblich sein können.

Artikel 16

In Durchführung dieses Übereinkommens eingekommene Geldbeträge werden zwischen den Vertragsstaaten nicht erstattet. Das gleiche gilt für die den Vertragsstaaten entstehenden Kosten.

Artikel 17

Die zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften zuständigen Behörden der Vertragsstaaten können, soweit dieses Übereinkommen nichts anderes bestimmt, unmittelbar miteinander verkehren. An eine unzuständige Stelle gerichtete Ersuchen oder Mitteilungen sind an die zuständige Stelle weiterzuleiten.

Artikel 18

Die Vertragsstaaten teilen einander auf diplomatischem Wege mit, welche Behörden zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften zuständig sind.

ABSCHNITT IV

Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee

Artikel 19

(1) Es wird eine Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee (im folgenden Kommission genannt) gebildet.

(2) Die Kommission hat unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs auf dem See, der Erfordernisse des Umweltschutzes sowie der Erkenntnisse von Wissenschaft und Technik

- a) die Angelegenheiten festzulegen, die in den Schifffahrtsvorschriften einheitlich zu regeln sind, und dafür Vorschläge auszuarbeiten,
- b) auf die einheitliche Durchführung der für die Schifffahrt geltenden Vorschriften hinzuwirken,
- c) alle die Bodenseeschifffahrt betreffenden Fragen, insbesondere solche technischer und nautischer Natur, zu beraten und darüber Informationen auszutauschen,
- d) Empfehlungen betreffend die Bodenseeschifffahrt an die Vertragsstaaten zu richten und Änderungen geltender Vorschriften vorzuschlagen.

(3) Die Kommission hat ferner für die gegenseitige Information über Rechtsvorschriften zu sorgen, welche die Schifffahrt auf dem See unmittelbar betreffen.

(4) Jeder Vertragsstaat entsendet drei Mitglieder in die Kommission und bestimmt ein Mitglied zum Vorsitzenden seiner Delegation. Es können Sachverständige zugezogen werden. Die Delegationsvorsitzenden verkehren unmittelbar miteinander.

(5) Die Kommission faßt ihre Beschlüsse einstimmig, wobei jede Delegation eine Stimme hat. Auf Verlangen eines Delegationsvorsitzenden hat die Kommission innerhalb von zwei Monaten zu einer Sitzung zusammenzutreten. Die Kommission gibt sich selbst eine Geschäftsordnung, in der die Einsetzung von Ausschüssen und Sachverständigengruppen vorgesehen werden kann.

ABSCHNITT V

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

Artikel 20

(1) Bestehen zwischen den Vertragsstaaten Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Durchführung dieses Übereinkommens oder der Schifffahrtsvorschriften, so ist ihre Beilegung zunächst im Rahmen der in Artikel 19 vorgesehenen Kommission und dann auf diplomatischem Wege anzustreben.

(2) Wird auch auf diplomatischem Wege keine Einigung erzielt, so kann jeder interessierte Vertragsstaat verlangen, daß der Fall einer Schiedskommission unterbreitet wird.

Artikel 21

(1) Die Schiedskommission besteht aus drei Mitgliedern. Diese dürfen nicht Angehörige eines der Vertragsstaaten sein; sie dürfen nicht mit dem Fall in anderem Zusammenhang bereits befaßt gewesen sein.

(2) Jede der am Schiedsverfahren beteiligten Parteien bestellt ein Mitglied der Schiedskommission. Besteht eine Partei aus zwei Vertragsstaaten, so bestellen diese ein Mitglied im gemeinsamen Einvernehmen. Die beiden von den Parteien bestellten Mitglieder wählen einen Obmann.

(3) Hat eine der Parteien ihr Mitglied nicht innerhalb von zwei Monaten nach Notifikation des Antrages auf Einleitung des Schiedsverfahrens bestellt, so wird das Mitglied auf Antrag der Gegenpartei vom Präsidenten des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte bezeichnet.

(4) Können sich die beiden Mitglieder nicht innerhalb von zwei Monaten nach ihrer Bestellung auf einen Obmann einigen, so wird dieser auf Antrag einer der Parteien vom Präsidenten des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte bezeichnet.

(5) Ist in einem der in den Absätzen 3 und 4 erwähnten Fälle der Präsident des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte verhindert oder ist er Angehöriger eines Vertragsstaates, so wird die Bezeichnung vom Vizepräsidenten vorgenommen. Ist auch dieser verhindert oder Angehöriger eines Vertragsstaates, so nimmt das amtsälteste Mitglied des Gerichtshofes, das nicht Angehöriger eines Vertragsstaates ist, die Bezeichnung vor.

Artikel 22

(1) Die Schiedskommission wirkt in jedem Stadium des Verfahrens auf eine gütliche Erledigung des Falles hin. Erweist sich eine solche Erledigung als nicht möglich, so fällt die Kommission mit Stimmenmehrheit eine Entscheidung. Diese Entscheidung ist endgültig und für alle Vertragsstaaten verbindlich.

(2) Die Schiedskommission legt ihren Vergleichsvorschlägen und Entscheidungen zugrunde

- a) die Bestimmungen dieses Übereinkommens unter besonderer Beachtung des Artikels 1 Absatz 2,
- b) die zwischen den Vertragsstaaten geltenden einschlägigen Übereinkünfte allgemeiner oder besonderer Art,
- c) das Völkergewohnheitsrecht,
- d) die allgemeinen Rechtsgrundsätze.

Artikel 23

(1) Falls die Parteien nicht etwas anderes vereinbaren, setzt die Schiedskommission ihre eigenen Verfahrensregeln fest.

(2) Der am Schiedsverfahren nicht als Partei beteiligte Vertragsstaat kann dem Verfahren jederzeit als Nebenintervenient beitreten.

(3) Jede Partei trägt die Kosten des von ihr bestellten Mitglieds der Schiedskommission; die Kosten des Obmannes sowie die sonstigen Kosten werden von den Parteien zu gleichen Teilen getragen.

ABSCHNITT VI Schlußbestimmungen

Artikel 24

Dieses Übereinkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber den Regierungen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Übereinkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 25

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden bei der Österreichischen Bundesregierung hinterlegt werden.

Artikel 26

(1) Dieses Übereinkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Es tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Ablauf des Monats in Kraft, in dem die letzte Ratifikationsurkunde hinterlegt worden ist.

(2) Jeder Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen auf diplomatischem Wege schriftlich gegenüber den beiden anderen Vertragsstaaten kündigen. Die Kündigung wird nach Ablauf des auf sie folgenden Kalenderjahres im Verhältnis zwischen allen Vertragsstaaten gleichzeitig wirksam.

(3) Im Falle einer Kündigung dieses Übereinkommens nehmen die Vertragsstaaten unverzüglich Verhandlungen zur einvernehmlichen Neuregelung der Schifffahrt auf dem Bodensee auf. Bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung wird dieses Übereinkommen weiter angewendet.

Artikel 27

(1) Mit dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens treten alle früheren Übereinkommen, Protokolle und sonstigen Vereinbarungen über die Regelung der Schifffahrt auf dem Bodensee außer Kraft, insbesondere der Vertrag vom 22. September 1867 zwischen den Bodensee-Uferstaaten betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee, das Bregenzer Protokoll vom 6. Mai 1892, das Bregenzer Revisionsprotokoll vom 30. Juni 1894, das Konstanzer Protokoll vom 8. April 1899 sowie die weiteren Vereinbarungen der Jahre 1909, 1915, 1927 und 1933.

(2) Die Vertragsstaaten wenden bis zum Inkrafttreten der Schifffahrtsvorschriften, längstens jedoch für drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens, die derzeit geltenden, auf Grund der in Absatz 1 genannten Übereinkommen, Protokolle und Vereinbarungen erlassenen Vorschriften über die Schifffahrt auf dem See sowie diese Übereinkommen, Protokolle und Vereinbarungen selbst weiter an, soweit sie Vorschriften über die Schifffahrt enthalten.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 in drei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Frank

Für die Republik Österreich:

Dr. Karl Fischer

Dr. Elmar Grabherr

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

Diez

Anlage zu Artikel 9 und Artikel 11

Abgrenzung der Vollzugsbereiche und Ausschließlichkeitszonen

I. Vollzugsbereiche

1. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich verläuft von der Mitte der Leiblachmündung in gerader Linie zum Rheinspitz, Weißes Haus, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie vom Fernsehturm auf dem Pfänder — Romanshorn, neue katholische Kirche (Punkt 1). Von Punkt 1 verläuft sie in Richtung Romanshorn, neue katholische Kirche, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein — Mitte Argenmündung (Punkt 2).
2. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft verläuft von Punkt 2 in gerader Linie zum letzten Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein.
3. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft beginnt bei Punkt 2 und folgt der geraden Linie in Richtung Romanshorn, neue katholische Kirche, bis zu ihrem Schnittpunkt mit der geraden Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein — Hagnau, Kirche (Punkt 3). Von Punkt 3 verläuft sie in gerader Linie bis zum Schnittpunkt der geraden Linien Romanshorn, neue katholische Kirche — Fischbach, St. Magnuskirche, und Rheinspitz, Weißes Haus — Hagnau, Kirche (Punkt 4). Von Punkt 4 folgt sie der geraden Linie in Richtung Konstanz, Bismarckturm, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie Scherzingen, Kirche — Halttau, Wohnhaus (Punkt 5). Von Punkt 5 folgt sie der geraden Linie bis zur Mitte der geraden Linie zwischen den Punkten Bottighofen,

Schlößli, und Konstanz, Hinteres Eichhorn (Punkt 6). Von Punkt 6 folgt sie der geraden Linie zum letzten Staatsgrenzpunkt im Konstanzer Trichter und dann der vertraglich festgelegten Staatsgrenze.

II. Ausschließlichkeitszonen

1. Die Grenze der Ausschließlichkeitszonen verläuft westlich der geraden Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein — Mitte Argenmündung in 3 km Entfernung vom Ufer bei Mittelwasserstand. Im Gebiet östlich dieser Linie beträgt der Abstand der Grenze der Ausschließlichkeitszonen 2 km vom Ufer bei Mittelwasserstand.
2. Die Grenze zwischen den Ausschließlichkeitszonen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich wird durch die gerade Linie bestimmt, die von der Mitte der Leiblachmündung zum Punkt 1 verläuft.
3. Die Grenze zwischen den Ausschließlichkeitszonen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird durch die gerade Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein — Punkt 2 bestimmt.
4. Die Grenze zwischen den Ausschließlichkeitszonen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird durch den Linienzug Punkt 5 — Punkt 6 — letzter Staatsgrenzpunkt im Konstanzer Trichter und durch die vertraglich festgelegte Staatsgrenze bestimmt.

III. An die Stelle der in Abschnitt I und II genannten Mitte der Leiblachmündung tritt nach einer neuen vertraglichen Feststellung des Grenzverlaufes zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich der letzte Staatsgrenzpunkt in diesem Gebiet.

ZUSATZPROTOKOLL

zu dem Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee vom 1. Juni 1973

I.

Zur Ergänzung der in Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee (Übereinkommen) vorgesehenen Verträge über die Schifffahrt auf dem Untersee und den beiden Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen einerseits und der Strecke des Alten Rheins von der Mündung bis Rheineck-Gaissau andererseits (Zusatzverträge) sowie zur Durchführung der auf Grund dieser Verträge geltenden Vorschriften haben die Vertragsstaaten folgendes vereinbart:

1. Zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Schifffahrtsvorschriften, die auf den in Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens genannten Gewässern begangen werden, ist jeder Vertragsstaat ohne Rücksicht darauf zuständig, in welchem Vertragsstaat die Zuwiderhandlungen begangen worden sind. Hinsichtlich der in einem der anderen Vertragsstaaten begangenen Zuwiderhandlungen kann die Zuständigkeit nur ausgeübt werden, wenn dieser Vertragsstaat ein Ersuchen um Übernahme der Verfolgung stellt.
2. Der Artikel 13 Absatz 3 und die Artikel 14 bis 18 des Übereinkommens werden auf die Schifffahrt auf den in Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens genannten Gewässern angewendet, wobei
 - a) an die Stelle des Übereinkommens die Zusatzverträge treten,
 - b) an die Stelle der Schifffahrtsvorschriften die auf Grund der Zusatzverträge geltenden Vorschriften treten,
 - c) hinsichtlich der Verfolgung von Zuwiderhandlungen an die Stelle des nach dem Übereinkommen zuständigen Vertragsstaates der nach diesem Zusatzprotokoll zuständige Vertragsstaat tritt.
3. Die Befugnisse der in Artikel 19 des Übereinkommens vorgesehenen Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee werden auf Angelegenheiten ausgedehnt, die ausschließlich

<p>oder teilweise den Geltungsbereich eines Zusatzvertrages betreffen, wobei der am Zusatzvertrag jeweils nicht beteiligte Vertragsstaat an den Abstimmungen nicht teilnimmt.</p>	<p>4. Für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Durchführung der Zusatzverträge oder der auf Grund dieser Verträge geltenden Vorschriften gelten die Artikel 20 bis 23 des Übereinkommens, wobei an die Stelle der Vertragsstaaten des Übereinkommens die Vertragsstaaten des jeweiligen Zusatzvertrages treten.</p>
---	--

II.

Dieses Zusatzprotokoll ist Bestandteil des Übereinkommens; es wird angewendet, sobald und solange der jeweilige Zusatzvertrag anwendbar ist.

GESCHEHEN auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 in drei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Frank

Für die Republik Österreich:

Dr. Karl Fischer

Dr. Elmar Grabherr

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

Diez

Die vom Bundespräsidenten unterzeichnete und vom Bundeskanzler gegengezeichnete Ratifikationsurkunde wurde am 16. Juli 1974, die Ratifikationsurkunden der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft wurden am 28. November 1975 gemäß Art. 25 des Übereinkommens hinterlegt. Das Übereinkommen tritt gemäß seinem Art. 26 Abs. 1 am 1. Jänner 1976 in Kraft.

Kreisky

633.

Der Nationalrat hat beschlossen:

Der Abschluß des nachstehenden Vertrages, dessen Art. 9 Abs. 2 verfassungsändernd ist, wird genehmigt.

V E R T R A G ÜBER DIE SCHIFFFAHRT AUF DEM ALTEN RHEIN

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH
UND
DIE SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT

in dem Wunsch,

im Hinblick auf Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee vom 1. Juni 1973 die Schifffahrt auf dem

Alten Rhein durch einen Vertrag und einheitliche Schifffahrtsvorschriften zu regeln, sind wie folgt übereingekommen:

ABSCHNITT I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Dieser Vertrag regelt die Schifffahrt auf dem Alten Rhein von seiner Mündung bis zur Straßenbrücke Rheineck-Gaissau.

Artikel 2

(1) Unter Beachtung der Bestimmungen dieses Vertrages und der nach Artikel 5 geltenden Vorschriften ist die Schifffahrt für jedermann frei.

(2) Die Vertragsstaaten behandeln alle Fahrzeuge, die nach diesem Vertrag und den nach Artikel 5 geltenden Vorschriften zum Verkehr berechtigt sind, gleich.

Artikel 3

In Häfen und an Landstellen, die für den allgemeinen Verkehr bestimmt sind, ist das bloße Anlegen eines Fahrzeuges unentgeltlich. Jedoch dürfen für besondere Leistungen, die in solchen Häfen oder an solchen Landstellen erbracht werden, unter Beachtung des Artikels 2 Absatz 2 Gebühren vorgesehen werden.

Artikel 4

(1) Die Vertragsstaaten sorgen dafür, daß die Schifffahrt durch Bauten und sonstige künstliche Anlagen oder auf andere Weise nicht mehr behindert wird, als dies zur Wahrung anderer öffentlicher Interessen unvermeidbar ist. Sie verständigen einander über die Pläne neuer Bauten und Anlagen sowie über die bei deren Ausführung zu treffenden Maßnahmen.

(2) Die Vertragsstaaten treffen gemeinsam die erforderlichen Maßnahmen zur Kennzeichnung der Fahrrinne. Die dadurch entstehenden Kosten tragen die Vertragsstaaten je zur Hälfte.

ABSCHNITT II**Einheitliche Schifffahrtsvorschriften****Artikel 5**

Die Vertragsstaaten wenden die auf Grund des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee erlassenen Vorschriften an (Schifffahrtsvorschriften). Sie können, soweit es die besonderen örtlichen Verhältnisse erfordern, unter sinngemäßer Anwendung des Artikels 5 des Übereinkommens besondere Vorschriften erlassen (besondere Schifffahrtsvorschriften).

Artikel 6

Fahrzeuge, die auf dem Bodensee verkehren dürfen, sind auch zum Verkehr auf dem Alten Rhein berechtigt, soweit die besonderen Schifffahrtsvorschriften nichts anderes bestimmen.

Artikel 7

Wer auf dem Bodensee ein Fahrzeug führen darf, ist dazu auch auf dem Alten Rhein berechtigt, soweit die besonderen Schifffahrtsvorschriften nichts anderes bestimmen.

Artikel 8

Jeder Vertragsstaat kann zusätzlich zu den Bestimmungen dieses Abschnittes besondere Vorschriften für die gewerbsmäßige Ausübung der Schifffahrt erlassen.

ABSCHNITT III**Durchführung des Vertrages****Artikel 9**

(1) Jeder Vertragsstaat vollzieht diesen Vertrag und die nach Artikel 5 geltenden Vorschriften auf seinem Hoheitsgebiet.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 sind die Organe eines Vertragsstaates auf der in Artikel 1 bezeichneten Rheinstrecke auch im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates zur Feststellung des Sachverhaltes und zur Vornahme unaufschiebbarer sonstiger Maßnahmen berechtigt, wenn sie, insbesondere im Zusammenhang mit einem Unfall, Vorgänge wahrnehmen, die den dringenden Verdacht einer schweren Zuwiderhandlung gegen Schifffahrtsvorschriften begründen, oder ein an einer solchen Zuwiderhandlung beteiligtes Fahrzeug verfolgen. Die Festnahme von Personen ist nicht zulässig.

ABSCHNITT IV**Schlußbestimmungen****Artikel 10**

Ergänzend zu den Bestimmungen dieses Vertrages gilt das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee.

Artikel 11

Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden in Bern ausgetauscht werden.

Artikel 12

(1) Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Er tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Ablauf des Monats in Kraft, in dem die Ratifikationsurkunden ausgetauscht worden sind.

(2) Dieser Vertrag kann auf diplomatischem Wege schriftlich gekündigt werden. Die Kündigung wird nach Ablauf des auf sie folgenden Kalenderjahres wirksam.

(3) Im Falle einer Kündigung des Vertrages nehmen die Vertragsstaaten unverzüglich Verhandlungen zur Neuregelung der Schifffahrt auf dem Alten Rhein auf. Bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung wird dieser Vertrag weiter angewendet.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten diesen Vertrag unterschrieben.

GESCHEHEN auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Republik Österreich:

Dr. Karl Fischer

Dr. Elmar Grabherr

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

Diez

Die vom Bundespräsidenten unterzeichnete und vom Bundeskanzler gegengezeichnete Ratifikationsurkunde wurde am 19. November 1975 ausgetauscht; der Vertrag tritt gemäß seinem Art. 12 Abs. 1 am 1. Jänner 1976 in Kraft.

Kreisky

634.

Abänderung der Regeln 27 und 30 der Ausführungsordnung zum Madrider Abkommen über die internationale Registrierung von Marken *)

Die Versammlung des besonderen Verbandes für die internationale Registrierung von Marken hat in Genf am 29. September 1975 auf Grund des Artikels 10 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii) des Madrider Abkommens über die internationale Registrierung von Marken, revidiert in Stockholm am 14. Juli 1967, einen Beschluß folgenden Inhalts gefaßt:

I. Les montants de l'émolument de base ainsi que le montant de l'émolument supplémentaire et du complément d'émolument, prévus par la règle 27 du Règlement d'exécution du 21 juin 1974 sont modifiés comme il suit:

	Fr. s.
1. émolument de base pour 20 ans [règles 6.1 et 20.1]]	530
2. émolument de base pour une première période de 10 ans [règle 6.1]]	330
3. solde de l'émolument de base pour la deuxième période de 10 ans [règle 6.2]] ..	430
4. émolument supplémentaire pour chaque classe de produits et de services en sus de la troisième [article 8.2) b) de l'Arrangement]	53
5. complément d'émolument pour l'extension territoriale à un pays [articles 3 ^{ter} .2), 7.1) et 8.2) c) de l'Arrangement]	53

II. La règle 30 est complétée par un alinéa 2) dont la teneur est la suivante:

„2) Le coefficient quatre est également appliqué aux pays qui procèdent d'office à des recherches d'antériorité, avec indication des antériorités les plus pertinentes.“

III. La présente décision entre en vigueur le 1^{er} janvier 1976.

(Übersetzung)

I. Die Höhe der in der Regel 27 der Ausführungsordnung vom 21. Juni 1974 vorgesehenen Grundgebühren sowie der Zusatzgebühr und der Ergänzungsgebühr wird wie folgt geändert:

	sfr.
1. Grundgebühr für 20 Jahre (Regeln 6 Absatz 1 und 20 Absatz 1)	530
2. Grundgebühr für einen ersten Zeitausschnitt von 10 Jahren (Regel 6 Absatz 1)	330
3. Restgrundgebühr für den zweiten Zeitausschnitt von 10 Jahren (Regel 6 Absatz 2)	430
4. Zusatzgebühr für jede die dritte Klasse übersteigende Klasse der Waren und Dienstleistungen [Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe b) des Abkommens]	53
5. Ergänzungsgebühr für die territoriale Ausdehnung des Schutzes auf ein Land [Artikel 3 ^{ter} Absatz 2, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe c) des Abkommens]	53

II. Die Regel 30 wird durch einen Absatz 2 nachstehenden Inhalts ergänzt:

„(2) Der Koeffizient vier wird auch auf Länder angewendet, die von Amts wegen Nachforschungen nach älteren Rechten unter Angabe der einschlägigen älteren Rechte vornehmen.“

III. Dieser Beschluß tritt am 1. Jänner 1976 in Kraft.

*) Siehe BGBl. Nr. 8/1975

635.**Accord**

entre la République Fédérale d'Allemagne et la République d'Autriche au titre du marginal 2010 de l'ADR relatif au transport de protoxyde d'azote en citernes fixes

(1) Par dérogation aux prescriptions du marginal 2131, le protoxyde d'azote (gaz hilarant) fortement réfrigéré à -15°C , matière de la classe I d, marginal 2131, 13° , peut être transporté en citernes fixes. Les citernes ainsi que leurs fermetures devront satisfaire aux prescriptions visées au marginal 210 142 relatives aux matières de la classe I d, marginal 2131, 13° . Toutes les autres prescriptions concernant les matières du marginal 2131, 13° devront être observées par analogie.

(2) L'expéditeur doit faire figurer dans le document de transport la mention supplémentaire suivante:

« Transport convenu aux termes du marginal 2010 de l'ADR ».

(3) Le présent Accord est valable pour les transports entre la République fédérale d'Allemagne, et la République d'Autriche jusqu'au 31 décembre 1976.

Bonn, le 2. 8. 1974

Pour le Ministre fédéral des Transports:

Dr. Gömmel

Vienne, 1975 10 25

Pour le Ministre fédéral des Transports de la République d'Autriche:

Hehenberger

(Übersetzung)

Vereinbarung

zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich gemäß Rn 2010 des ADR *) betreffend die Beförderung von Stickoxydul (Distickstoffoxid — N_2O) in festverbundenen Tanks

(1) Abweichend von den Vorschriften der Randnummer 2131 darf Stickstoffoxydul (Lachgas), tiefgekühlt auf -15°C , als Stoff der Klasse I d Randnummer 2131 Ziffer 13 in festverbundenen Tanks befördert werden. Die Tanks und ihre Verschlüsse müssen den für Stoffe der Klasse I d Randnummer 2131 Ziffer 13 geltenden Vorschriften der Randnummer 210 142 entsprechen. Alle sonstigen für Stoffe der Randnummer 2131 Ziffer 13 anzuwendenden Vorschriften sind zu beachten.

(2) Im Beförderungspapier hat der Absender zusätzlich zu vermerken:

„Beförderung vereinbart nach Rn 2010 des ADR.“

(3) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich bis zum 31. Dezember 1976.

Bonn, den 2. 8. 1974

Für den Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland:

Dr. Gömmel

Wien, 1975 10 25

Für den Bundesminister für Verkehr der Republik Österreich:

Hehenberger

*) Kundgemacht in BGBl. Nr. 522/1973 in der Fassung der Kundmachungen BGBl. Nr. 523/1973, 377/1974, 249/1975, 250/1975, 251/1975, 261/1975 und 522/1975.

Kreisky