

miques, des associations, des universités et des instituts. Les technologies, les tendances et les prestations types présentées visent à dépeindre la Suisse comme un pays engagé et progressiste. A ce propos, il convient de ne pas oublier que l'exposition s'adresse non pas à des spécialistes, mais à un large public.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt einstimmig – bei einer Enthaltung –, den Bundesbeschluss zur Finanzierung der Teilnahme der Schweiz an der Spezial-Weltausstellung in Taejon (3,6 Millionen Franken) zu genehmigen.

Proposition de la commission

La commission propose à l'unanimité, avec une abstention, d'adopter l'arrêté fédéral sur le financement de la participation de la Suisse à l'exposition universelle spécialisée de Taejon (3,6 millions de francs).

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

44 Stimmen

Dagegen

4 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

92.020

Seeschifffahrt. Gesetz und Uebereinkommen Navigation maritime. Loi et conventions

Botschaft, Beschluss- und Gesetzentwürfe vom 19. Februar 1992 (BBI II 1561)

Message, projets d'arrêté et de loi du 19 février 1992 (FF II 1533)

Beschluss des Ständerates vom 2. Juni 1992

Décision du Conseil des Etats du 2 juin 1992

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

Herr **Wanner** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Seit über 50 Jahren verkehren auf den Weltmeeren Schiffe unter Schweizer Flagge. Als Binnenland ist es für die Schweiz von grösstem Interesse, dass weltweit eine möglichst einheitliche und umfassende Seerechtsordnung gilt. Dies wird heute durch eine beträchtliche Zahl internationaler Uebereinkommen erreicht, die zumeist im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation, einer Sonderorganisation der Uno, ausgearbeitet worden sind.

Die zur Genehmigung vorliegenden Uebereinkommen und Protokolle befassen sich mit den verschiedenartigsten Bereichen des internationalen Seerechts:

Das Uebereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt mit dem dazugehörenden Protokoll betreffend fest verankerte Plattformen bezweckt eine weltweite Verfolgung und Bestrafung von Urhebern terroristischer Handlungen im Bereich der Seeschifffahrt und verwandter maritimer Tätigkeiten. Der dem Uebereinkommen zugrunde liegende Kerngedanke besteht darin, dass sich die Vertragsstaaten verpflichten, jede in ihrem Hoheitsgebiet gefasste und der Begehung von Straftaten nach diesem Uebereinkommen verdächtige Person entweder gerichtlich zu beurteilen oder aber an einen anderen Vertragsstaat auszuliefern. Das Uebereinkommen folgt in der Ausgestaltung dieses als «aut dedere, aut iudicare» bekannten Grundsatzes weitgehend den insbesondere im internationalen Luftrecht entwickelten Prinzipien.

Mit dem Internationalen Uebereinkommen von 1989 über Bergung soll für die an Bergungsmassnahmen von Schiffen Beteiligten ein Anreiz geschaffen werden, sich bei der Durchführung solcher Massnahmen neben der Rettung von Menschenleben, Schiff und Ladung in besonderer Masse auch um die Verhinderung von Umweltschäden zu kümmern.

Das Protokoll von 1990 zur Aenderung des Athener Uebereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See führt zu wesentlich erhöhten Haftungshöchstgrenzen für Schäden, die einem Passagier während einer Seereise entstehen können. Das von der Schweiz bereits ratifizierte Uebereinkommen findet nicht nur Anwendung, wenn sich die Schäden auf einem Passagierschiff, das unter der Flagge eines Vertragsstaats fährt, ereignet haben, sondern namentlich auch dann, wenn der Beförderungsvertrag in einem Vertragsstaat geschlossen worden ist. Unter dem Aspekt des verbesserten Schutzes der Interessen von Schiffspassagieren ist das Uebereinkommen, namentlich mit seinen im Protokoll vorgenommenen Aenderungen, daher auch aus schweizerischer Sicht bedeutungsvoll.

Die meisten Aenderungen des Seeschifffahrtsgesetzes sind von geringer Tragweite und ergeben sich teilweise unmittelbar aus der Annahme der oben erläuterten Uebereinkommen und Protokolle. Materiell die grösste Bedeutung haben die Aenderungen im Bereich des Registerrechts (Art. 19 bis 25). Hier wird eine Delegationsnorm für den Bundesrat geschaffen, die es ihm erlaubt, künftige Aenderungen von Bedingungen für die Schiffsregistrierung im Rahmen der gesetzlichen und völkerrechtlichen Schranken selbständig vorzunehmen. Mit Blick auf mögliche europapolitische Entwicklungen in der Schweiz liessen sich die äusserst restriktiven Vorschriften betreffend Nationalität der Geldgeber und Betreiber von Schiffen unter Schweizer Flagge mit einer europaweiten Niederlassungsfreiheit und dem Diskriminierungsverbot kaum vereinbaren. In Anbetracht der Tatsache, dass auch zahlreiche Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften in ihren Registrierungsbedingungen ähnlich strenge Vorschriften in bezug auf die Nationalität kennen, erscheint es jedoch zweckmässig, vorerst die Entwicklung in diesen Ländern abzuwarten, bevor weitreichende materielle Anpassungen vorgenommen werden. Aus diesem Grund beschränkt sich die Vorlage auf eine formelle Aenderung des Gesetzes, die bei Bedarf eine raschere Anpassung an neue Erfordernisse erlaubt.

M. **Wanner** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Depuis plus de 50 ans, des bâtiments battant pavillon helvétique naviguent sur les océans du monde entier. Un ordre juridique maritime, unifié et global dans la mesure du possible, à l'échelle de la planète revêt un intérêt important pour la Suisse, pays continental sans accès direct à la mer. Actuellement, un tel objectif est atteint grâce à un nombre considérable de conventions internationales, pour la plupart élaborées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale, un organisme spécial de l'ONU.

Les conventions et protocoles présentement soumis à approbation concernent divers domaines du droit maritime international:

La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole concernant les plates-formes fixes visent à poursuivre et à punir les auteurs d'actes terroristes et activités connexes dans le domaine de la navigation maritime. L'idée de base à l'origine de cette convention consiste en ce que les Etats contractants se doivent soit de traduire en justice soit d'extrader toute personne appréhendée et qui est soupçonnée d'avoir commis sur leur territoire des actes punissables en vertu de cette même convention. Sa conception s'inspire largement du principe bien connu du «aut dedere, aut iudicare», qui a fait l'objet d'applications notamment en droit aérien international.

La Convention internationale de 1989 sur l'assistance consiste à inciter l'assistant engagé dans une opération d'assistance à s'occuper non seulement du sauvetage des vies humaines, du navire et de son chargement, mais aussi tout particulièrement de chercher à éviter que l'environnement ne subisse des dommages.

Le Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages consiste à relever les plafonds de responsabilité pour les dommages que peuvent subir les passagers lors d'un voyage en mer. Cette convention déjà ratifiée par la Suisse n'est pas uniquement applicable en cas de dommages subis sur un paquebot battant pavillon d'un Etat contractant, mais aussi, entre autres, lorsque le contrat de transport a été conclu dans un de ces mêmes Etats. Du point de vue de l'amélioration des intérêts des passagers, cette convention et particulièrement les modifications apportées dans le protocole sont significatives pour la Suisse.

La plupart des modifications de la loi sur la navigation maritime sont peu importantes et découlent en partie directement de l'adoption des conventions et protocoles présentés ci-dessus. Sur le fond, ces modifications revêtent une signification considérable en matière de droit d'enregistrement (art. 19 à 25). En effet, une norme de délégation est créée à l'intention du Conseil fédéral, norme qui lui permettra à l'avenir de procéder de façon indépendante à des modifications des conditions d'enregistrement des navires dans le cadre des restrictions légales et du droit international. En considération de l'incidence potentielle de la politique européenne sur la Suisse, les dispositions relatives à la nationalité, spécialement restrictives pour les bailleurs de fonds et les exploitants de navires battant pavillon suisse ne sont pas compatibles avec une liberté d'établissement étendue à l'Europe ainsi qu'avec une interdiction de discrimination. Cependant, du fait que nombre d'Etats contractants de la Communauté européenne connaissent en matière de droit d'enregistrement des dispositions relatives à la nationalité également restrictives, il est tout d'abord indiqué d'observer comment ces pays évoluent avant de procéder à de vastes modifications de fond. C'est la raison pour laquelle, ce projet se limite à une modification formelle de la loi qui permette le cas échéant de procéder à des adaptations de fond rapides à de nouvelles conditions.

Antrag der Kommission

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen beantragt, auf die Vorlage einzutreten und die internationalen Uebereinkommen und Protokolle sowie die Aenderung des Seeschiffahrtsgesetzes zu genehmigen. Der Antrag zur Genehmigung der Aenderungen im Seeschiffahrtsgesetz wurde von der Kommission mit 15 zu 1 Stimme beschlossen.

Proposition de la commission

La Commission des transports et des télécommunications propose d'entrer en matière sur le projet et d'adopter les conventions et protocoles ainsi que les modifications de la loi sur la navigation maritime. La proposition d'approuver les modifications de la loi sur la navigation maritime a été décidée par 15 voix contre une.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detaillberatung – Discussion par articles

A. Bundesbeschluss über internationale Seeschiffahrts-übereinkommen

A. Arrêté fédéral concernant des conventions internationales relatives à la navigation maritime

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

76 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

B. Seeschiffahrtsgesetz

B. Loi sur la navigation maritime

Titel und Ingress, Ziff. I, II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I, II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

79 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

92.038

Bundeshaushalt. Sanierungsmassnahmen 1992

Finances fédérales. Mesures d'assainissement 1992

Botschaft, Gesetz- und Beschlusssentwürfe vom 25. März 1992

(BBI III 349)

Message, projets de loi et d'arrêté du 25 mars 1992 (FF III 341)

Beschluss des Ständerates vom 17. Juni 1992

Décision du Conseil des Etats du 17 juin 1992

Kategorie II/III, Art. 68 GRN – Catégorie II/III, art. 68 RCN

Ordnungsantrag Leuenberger Ernst

Das Geschäft Dbis resp. D (Treibstoffzölle) ist zu Beginn zu behandeln, also vor den Beschlüssen A, B, C, E, F, G, H.

Motion d'ordre Leuenberger Ernst

Traiter l'objet Dbis voire D (Droits d'entrée sur les carburants) au début, autrement dit avant les objets A, B, C, E, F, G, H.

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Seeschifffahrt. Gesetz und Uebereinkommen

Navigation maritime. Loi et conventions

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.020
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1992 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1782-1783
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 604

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.