

14. 10. 88

VP – In – R

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes

zu dem Abkommen vom 26. Januar 1988**zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland****und der Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik
über den Binnenschiffsverkehr**

A. Zielsetzung

Mit dem am 26. Januar 1988 unterzeichneten Abkommen soll der deutsch-tschechoslowakische Binnenschiffsverkehr auf eine vertragliche Grundlage gestellt werden. Damit wird auch dem Beschluß des Bundeskabinetts vom 2. Februar 1983 entsprochen, wonach der Binnenschiffsverkehr mit den interessierten Staaten, die den Main-Donau-Kanal befahren wollen, vertraglich zu regeln ist.

B. Lösung

Das am 26. Januar 1988 unterzeichnete Abkommen trifft die erforderlichen Regelungen. Mit dem vorgelegten Vertragsgesetz sollen die verfassungsmäßigen Voraussetzungen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Ratifikation des Abkommens geschaffen werden.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind durch das Gesetz und das Abkommen nicht zu erwarten (siehe dazu Begründung).

Fristablauf: 25. 11. 88

14. 10. 88

VP – In – R

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes

zu dem Abkommen vom 26. Januar 1988

zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und der Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik

über den Binnenschiffsverkehr

Bundesrepublik Deutschland

Der Bundeskanzler

121 (323) – 932 00 – Rh 1/88 (NA 3)

Bonn, den 14. Oktober 1988

An den Herrn

Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 26. Januar 1988 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik über den Binnenschiffsverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und tschechischer Sprache sowie die Denkschrift hierzu sind beigelegt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Kohl

Fristablauf: 25. 11. 88

Entwurf

**Gesetz
zu dem Abkommen vom 26. Januar 1988
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik
über den Binnenschiffsverkehr**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Prag am 26. Januar 1988 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik über den Binnenschiffsverkehr sowie dem am 14. Februar 1987 aus Anlaß des Abschlusses der Verhandlungen über dieses Abkommen unterzeichneten Protokoll wird zugestimmt. Das Abkommen sowie das Protokoll werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die genehmigten Vereinbarungen über die Mindest-/Höchstfrachten sowie die Nebenbedingungen für den Wechselverkehr, auf die sich der Gemischte Ausschuß gemäß Artikel 14 Abs. 3 des Abkommens geeinigt hat, durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen.

Artikel 3

Abweichungen von den in einer Rechtsverordnung nach Artikel 2 festgesetzten Mindest-/Höchstfrachten für Verkehrsleistungen sowie Zahlungen oder andere Zuwendungen, die einer Umgehung des festgesetzten Entgelts gleichkommen, sind verboten.

Artikel 4

Ordnungswidrig im Sinne des § 3 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den Abschluß von Verträgen über Wechselverkehre im Sinne

des Artikels 3 des Abkommens in Abweichung von den durch Rechtsverordnung nach Artikel 2 in Kraft gesetzten Mindest-/Höchstfrachten anbietet oder vermittelt oder wer solche Verträge abschließt oder erfüllt.

Artikel 5

Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion. Der Bundesminister für Verkehr kann abweichend von § 37 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten durch Rechtsverordnung eine Wasser- und Schifffahrtsdirektion als für den Bereich mehrerer Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zuständig erklären.

Artikel 6

(1) Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Soweit den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen des Bundes auf Grund dieses Gesetzes Aufgaben zugewiesen werden, nimmt diese im Land Berlin der zuständige Fachsenator wahr.

(2) Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 7

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 19 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Die vom Gemischten Ausschuß vorgeschlagenen Mindest-/Höchstfrachten müssen nach Genehmigung innerstaatlich in einer der Rechtsstaatlichkeit genügenden Form umgesetzt werden.

Zu Artikel 3

Mit dieser Regelung wird ein Verbot für Umgehungsgeschäfte begründet.

Zu Artikel 4

Um eine Beachtung der vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Mindest-/Höchstfrachten sicherzustellen, erscheint es geeignet, erforderlich und verhältnismäßig, eine Bußgelddrohung nicht nur für die unmittelbaren Vertragskontrahenten, sondern auch für die Vermittler und Erfüllungspersonen zu schaffen. In Anlehnung an § 36 des Binnenschiffsverkehrsgesetzes, der die Verstöße gegen die für innerstaatliche Transportleistungen festgesetzten Frachtentgelte als Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 3 des Wirtschaftstrafgesetzes 1954 fest schreibt, wurde hier ebenso verfahren. Damit wird erreicht, daß auch Verstöße gegen die für den deutsch-tschechoslowakischen Wechselverkehr vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Mindest-/Höchstfrachten mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Deutsche Mark geahndet werden können.

Zu Artikel 5

Dieser Artikel regelt, welche Wasser- und Schifffahrtsdirektion bei Verfahren nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz zuständig ist. Diese Regelung ist mit § 39 Abs. 1 des Binnenschiffsverkehrsgesetzes identisch.

Zu Artikel 6

Das Abkommen sowie die nach den Artikeln 2 und 5 dieses Gesetzes zu erlassenden Verordnungen sollen auch auf das Land Berlin Anwendung finden; der Artikel enthält deshalb in Absatz 1 Satz 1 und in Absatz 2 die übliche Berlin-Klausel. Absatz 1 Satz 2 bezeichnet die Berliner Behörde, welche die Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Berlin (West) wahrnimmt.

Zu Artikel 7

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 19 Abs. 1 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind durch das Gesetz und das Abkommen nicht zu erwarten. Die in dem Abkommen vorgesehenen Mindest-/Höchstfrachten werden im Gemischten Ausschuß, in dem Vertreter des Bundesministers für Verkehr, der Binnenschifffahrt und der verladenden Wirtschaft sitzen, vereinbart, so daß eine Ausgewogenheit der Frachten gewährleistet ist. Mögliche Preiserhöhungen lassen sich im voraus nicht quantifizieren. Selbst wenn sich aus Kostengründen in der Zukunft die Notwendigkeit von Frachterhöhungen ergeben sollte, dürften sich solche Erhöhungen vom Umfang her wegen des Wettbewerbs zu den anderen Verkehrsträgern in solchen Grenzen halten, daß Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, aus heutiger Sicht kaum zu erwarten sind. Im übrigen kann erwartet werden, daß der mit dem Abkommen ermöglichte Einsatz des kostengünstigen Verkehrsträgers Binnenschiff sich vorteilhaft auf das Verbraucherpreisniveau auswirken wird.

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik
über den Binnenschiffsverkehr

Dohoda
mezi vládou Spolkové republiky Německa
a vládou Československé socialistické republiky
o vnitrozemské vodní dopravě

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Tschechoslowakischen
Sozialistischen Republik –

Vláda Spolkové republiky Německa

a

vláda Československé socialistické republiky,

von dem Wunsche geleitet, den Binnenschiffsverkehr beider
Länder weiterzuentwickeln,

eingedenk der Schlußakte der Konferenz über Sicherheit und
Zusammenarbeit in Europa, insbesondere ihrer Bestimmungen
über die Entwicklung des Verkehrswesens –

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens sind:

- a) „Schiffe“: die im Geltungsbereich dieses Abkommens amtlich registrierten Binnenschiffe, mit denen Personen- und/oder Güterverkehr dort, wo sie registriert sind, ohne eine besondere Fahrerlaubnis betrieben werden kann;
- b) „Trägerschiffsleichter“: Schiffe nach Buchstabe a, die unbemannte und nichtmotorisierte Leichter sind;
- c) „Schiffahrtsunternehmen“: Schiffahrtreibende, die ihren ständigen Firmen- oder Wohnsitz im Geltungsbereich dieses Abkommens haben;
- d) „Zuständige Behörden“: der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und der Minister für Verkehrswesen der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik, soweit sie sich nicht gegenseitig andere Behörden oder Stellen als zuständig mitteilen;
- e) „Häfen“: die Häfen und amtlich genehmigten Umschlagstellen im Geltungsbereich dieses Abkommens.

Artikel 2

(1) Nach Maßgabe der Artikel 3 bis 6 dürfen die Schiffe der einen Seite die Binnenwasserstraßen der anderen Seite im Geltungsbereich dieses Abkommens befahren sowie die Häfen und amtlich zugelassenen Liegestellen benutzen. Dies gilt auch entsprechend für den Transport von schwimmenden Geräten und Schwimmkörpern sowie für das Überführen von Schiffsneubauten.

(2) Auf der Elbe bleibt die bisherige Praxis der Schiffahrt unter Berücksichtigung von Artikel 3 Absatz 3 unberührt.

Artikel 3

(1) Schiffe beider Seiten dürfen Personen und/oder Güter zwischen Häfen der einen Seite und Häfen der anderen Seite sowie umgekehrt über die sie verbindenden Binnenwasserstraßen befördern (Wechselverkehr).

vedeny přáním dále rozvíjet vnitrozemskou vodní dopravu obou zemí,

se zřetelem k Závěrečnému aktu Konference o bezpečnosti a spolupráci v Evropě, zvláště k jeho ustanovením o rozvoji dopravy,

se dohodly takto:

Článek 1

Ve smyslu této dohody jsou:

- a) „lodě“: říční lodě, úředně registrované v působnosti této dohody, kterými může být prováděna přeprava osob a/nebo nákladů tam, kde jsou registrovány, bez zvláštního jízdního povolení;
- b) „lichtěry“: lodě ve smyslu písmena a), které jsou tlačnými čluny bez posádky a jsou bez vlastního pohonu;
- c) „plavební podniky“: provozovatelé plavby, kteří mají stálé sídlo své firmy nebo své trvalé bydliště v působnosti této dohody;
- d) „příslušné úřady“: spolkový ministr dopravy Spolkové republiky Německa a ministr dopravy Československé socialistické republiky, pokud si vzájemně nesdělí jiné úřady nebo místa jako příslušná;
- e) „přístavy“: přístavy a úředně povolená překladiště v působnosti této dohody.

Článek 2

- 1. Podle článků 3 až 6 mohou lodě jedné strany plout po vnitrozemských vodních cestách druhé strany v působnosti této dohody, jakož i používat přístavy a úředně povolená úvaziště. Toto platí také přiměřeně pro přepravu plovoucích zařízení a plovoucích těles, jakož i pro převážení novostaveb plavidel.

- 2. Na Labi zůstává dosavadní plavební praxe s přihlédnutím k článku 3 odstavci 3 nedotčena.

Článek 3

- 1. Lodě obou stran mohou přepravovat osoby a/nebo náklady mezi přístavy jedné strany a přístavy druhé strany, jakož i naopak, po vnitrozemských vodních cestách, které je spojují (vzájemná přeprava).

Tschechoslowakische Schiffe dürfen Personen und/oder Güter nur zwischen tschechoslowakischen Häfen und/oder folgenden Häfen der anderen Seite sowie umgekehrt befördern:

- a) Seehäfen;
- b) Häfen, die auf dem direkten Weg zu Seehäfen liegen;
- c) Häfen, die die zuständige Behörde im Sinne des Artikels 1 Buchstabe d auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses benannt hat.

(2) Im Wechselverkehr sind die Schiffsverkehrsunternehmen beider Seiten je zur Hälfte am Ladungsaufkommen im Jahresverlauf kontinuierlich zu beteiligen. Die bei der Ladungsaufteilung anzuwendende Berechnungsart wird vom Gemischten Ausschuss festgelegt.

(3) Ausgenommen von Absatz 2 sind die Transporte mit Schiffen der tschechoslowakischen Seite über die Elbe von der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik nach dem Seehafen Hamburg und umgekehrt. Bei den anderen Transporten von Transitgütern über Seehäfen der Bundesrepublik Deutschland kann abweichend von Absatz 2 auch eine für die tschechoslowakische Seite günstigere Aufteilung des Ladungsaufkommens vorgenommen werden. Sofern es sich um Loco-Gut für den Hafen Hamburg handelt, wirkt die tschechoslowakische Seite darauf hin, daß die Schifffahrt der anderen Seite an diesen Transporten beteiligt wird.

Einzelheiten der Durchführung werden im Gemischten Ausschuss vereinbart.

(4) Auf Antrag der zuständigen Behörde einer Seite sind auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses wirtschaftlich auskömmliche Mindest-Höchstfrachten und die Nebenbedingungen verbindlich zu vereinbaren.

(5) Jede Seite kann für das Befahren ihrer Wasserstraßen im Wechselverkehr nach Beratung im Gemischten Ausschuss Höchstzahlen der Fahrten festsetzen, sofern außerordentliche Gründe, die mit der Abwicklung des Binnenschiffsverkehrs zusammenhängen, dies erforderlich machen.

(6) Andere als die in Artikel 1 Buchstabe a genannten Schiffe werden zur Teilnahme am Wechselverkehr zwischen den Häfen beider Seiten nur so weit zugelassen, als dies auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses vereinbart wird.

Artikel 4

(1) Unbeschadet bestehender multilateraler Verträge dürfen Schiffe beider Seiten Personen und/oder Güter durch das Gebiet der anderen Seite hindurch auf den Streckenabschnitten befördern, die von den zuständigen Behörden auf der Grundlage eines Vorschlages des Gemischten Ausschusses vereinbart werden (Transitverkehr).

(2) Jede Seite kann für das Befahren ihrer Wasserstraßen im Transitverkehr nach Beratung im Gemischten Ausschuss Höchstzahlen der Fahrten festsetzen, sofern außerordentliche Gründe dies im Transitverkehr erforderlich machen.

Artikel 5

Schiffe beider Seiten dürfen Personen und/oder Güter zwischen einem Hafen der anderen Seite und einem Hafen in einem dritten Staat (Drittlandverkehr) und umgekehrt nur auf Grund einer besonderen Erlaubnis der jeweils zuständigen Behörde befördern.

Artikel 6

Die Beförderung von Personen und/oder Gütern zwischen Häfen der anderen Seite (Kabotage) ist nur auf Grund einer besonderen Erlaubnis der jeweils zuständigen Behörde gestattet.

Československé lodě mohou přepravovat osoby a/nebo náklady jen mezi československými přístavy a/nebo jedním z následujících přístavů druhé strany, jakož i naopak:

- a) námořními přístavy;
- b) přístavy, které leží na přímé cestě k námořním přístavům;
- c) přístavy, které určil příslušný úřad ve smyslu článku 1 písmena d) na návrh Smíšeného výboru.

2. Ve vzájemné dopravě se podílejí plavební podniky obou stran v průběhu roku plynule vždy polovinou na objemech přeprav. Při provádění dělby nákladů bude způsob propočtu stanoven Smíšeným výborem.

3. Z odstavce 2 jsou výjimky přepravy loděmi československé strany po Labi z Československé socialistické republiky do námořního přístavu Hamburg a naopak. Při dalších přepravách tranzitního zboží přes námořní přístavy Spolkové republiky Německo může se odchýlně od odstavce 2 provádět také pro československou stranu výhodnější podílování objemu zboží. Pokud jde o loco zboží z a do přístavu Hamburg, bude československá strana usilovat o to, aby se plavební podniky druhé strany podílely na těchto přepravách. Podrobnosti provádění budou dohodnuty ve Smíšeném výboru.

4. Na žádost příslušného úřadu jedné strany se na návrh Smíšeného výboru odsouhlasí závazné ekonomicky zdůvodněné minimální-maximální sazby dovozného a vedlejší podmínky.

5. Každá strana může pro plavbu na svých vodních cestách ve vzájemné dopravě stanovit po poradě ve Smíšeném výboru nejvyšší počty jízd, pokud to vyžadují mimořádné důvody, které souvisejí s prováděním vnitrozemské vodní dopravy.

6. Jiné lodě než ty, které jsou uvedeny v článku 1 písmenu a), budou připuštěny k účasti ve vzájemné dopravě mezi přístavy obou stran, jen pokud to strany dohodnou na návrh Smíšeného výboru.

Článek 4

1. Aniž by byly porušeny stávající mnohostranné smlouvy, mohou lodě obou stran přepravovat osoby a/nebo náklady přes území druhé strany na traťových úsecích, o kterých se příslušné úřady dohodnou na základě návrhu Smíšeného výboru (tranzitní doprava).

2. Každá strana může pro plavbu na svých vodních cestách v tranzitní dopravě stanovit po projednání ve Smíšeném výboru nejvyšší počty jízd, pokud to vyžadují mimořádné důvody v tranzitní dopravě.

Článek 5

Lodě obou stran mohou přepravovat osoby a/nebo náklady mezi přístavem druhé strany a přístavy třetího státu (třetízemní doprava) a naopak jen na základě zvláštního povolení příslušných úřadů.

Článek 6

Přeprava osob a/nebo nákladů mezi přístavy druhé strany (kabotáž) je povolena jen na základě zvláštního povolení příslušných úřadů.

Artikel 7

(1) Die Schifffahrt regelt sich nach den Rechtsvorschriften der Seite, deren Binnenwasserstraßen befahren werden.

(2) Es gelten jedoch folgende Ausnahmen:

- a) Auf der Donau werden das jeweils von der anderen Seite ausgestellte Befähigungszeugnis für die Besatzung (einschließlich des Schiffsführers) sowie das Schiffsattest anerkannt.
- b) Für die Schifffahrt auf der Elbe ab der unteren Grenze des Hamburger Hafens (Elbe-km 339) aufwärts, der Ilmenau, dem Elbe-Lübeck-Kanal und der Moldau werden das jeweils von der anderen Seite ausgestellte Elbschifferzeugnis und Schiffszeugnis (Schiffsattest) anerkannt.
- c) Für die Schifffahrt auf den anderen Binnenwasserstraßen – ausgenommen Rhein, Mosel und Seeschiffsstraßen – werden die zuständigen Behörden gegen Vorlage der in dem Gebiet der anderen Seite erworbenen Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff, seine Besatzung und Ladung beziehen (z. B. Schiffsattest und Schifferpatente), die vorgeschriebenen Urkunden und Bescheinigungen ausstellen. Voraussetzung dafür ist, daß die Urkunden und Bescheinigungen in dem Gebiet einer Seite unter Bedingungen erteilt worden sind, die den im Gebiet der anderen Seite geltenden Vorschriften genügen.

(3) Schiffe dürfen gefährliche Güter nur befördern, wenn sie das für die jeweilige Wasserstraße vorgeschriebene gültige Zulassungszeugnis besitzen.

Artikel 8

Beide Seiten werden die Schiffe der einen und der anderen Seite bei Inanspruchnahme der ihnen nach den Artikeln 2 bis 6 gewährten Verkehrsrechte gleichbehandeln; das gilt insbesondere:

- a) bei der Erhebung öffentlicher Schiffs- und Hafenabgaben;
- b) bei der Benutzung öffentlicher Hafeneinrichtungen, Liegestellen, Schleusen und ähnlicher Schiffsanlagen;
- c) bei der Abfertigung durch die zuständigen Behörden;
- d) bei der Treibstoff- und Schmiermittelversorgung.

Artikel 9

Beide Seiten werden die Schiffe der einen und der anderen Seite hinsichtlich der Zollbehandlung des an Bord mitgeführten Mund- und Schiffsproviantes gleichbehandeln. Entsprechendes gilt für die auf den Schiffen zum Verbrauch oder Gebrauch bestimmten Treib- und Schmierstoffe.

Artikel 10

(1) Die Schiffsverkehrsunternehmen beider Seiten dürfen im Gebiet der anderen Seite unter Beachtung des dort geltenden Rechts nach Genehmigung durch die zuständige Behörde auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Agenturen zur Betreuung von Schiffen und Besatzungen errichten:

(2) Die Schiffsverkehrsunternehmen beider Seiten können zur Förderung der Wirtschaftlichkeit ihres Verkehrs miteinander Vereinbarungen über die betriebliche, technische und kommerzielle Zusammenarbeit treffen.

(3) Die Tätigkeit der bestehenden Agenturen wird nicht berührt.

Artikel 11

Jede Seite gewährt den Schiffsverkehrsunternehmen der anderen Seite das Recht, ihre Einnahmen frei in das Gebiet ihrer Seite zu transferieren. Die Transferierung wird auf der Grundlage der amtlichen Wechselkurse innerhalb der üblichen Frist vorgenommen.

Článek 7

1. Plavba se řídí právními předpisy té strany, po jejíž vnitrozemských vodních cestách se uskutečňuje.

2. Platí však tyto výjimky:

- a) Na Dunaji se uznává průkaz způsobilosti posádky (včetně vůdce plavidla), vydaný druhou stranou, jakož i lodní osvědčení.
- b) Pro plavbu na Labi od spodní hranice hamburského přístavu (Labe km 639) proti proudu, na Ilmenau, na labsko-lübeckém kanálu a Vltavě se uznává lodnické a lodní osvědčení (lodní atest), vydané druhou stranou.
- c) Pro plavbu na jiných vnitrozemských vodních cestách – s výjimkou Rýna, Mosely a námořních vodních cest – budou příslušné úřady proti předložení dokladů a potvrzení získaných na území druhé strany, které se vztahují na loď, její posádku a náklad (např. lodní osvědčení a lodní patenty), vystavovat předepsané doklady a potvrzení. Předpokladem pro to je, že doklady a potvrzení byly uděleny na území jedné strany za podmínek, které vyhovují předpisům platným na území druhé strany.

3. Lodě mohou přepravovat nebezpečné zboží jen pokud mají pro příslušnou vodní cestu předepsané platné osvědčení.

Článek 8

Obě strany budou nakládat stejně s loděmi jedné i druhé strany při uplatnění přepravních práv, poskytovaných jim podle článků 2 až 6; to platí zejména:

- a) při vybírání veřejných plavebních a přístavních poplatků;
- b) při používání veřejných přístavních zařízení, úvazíšť, plavebních komor a podobných plavebních zařízení;
- c) při odbavování příslušnými úřady;
- d) při obstarávání pohonných hmot a mazadel.

Článek 9

Obě strany budou nakládat stejně s loděmi jedné i druhé strany, pokud jde o celní odbavování zásob potravin a lodních zásob vezených na palubu. Totéž platí pro pohonné a mazací látky určené pro spotřebu nebo potřebu na lodích.

Článek 10

1. Plavební podniky obou stran mohou zřídit na území druhé strany, v souladu s tam platným právem po schválení příslušným úřadem na základě vzájemnosti, agentury k zajištění péče o lodě a posádky.

2. Plavební podniky obou stran mohou za účelem zvýšení hospodárnosti svého provozu sjednávat mezi sebou ujednání o provozní, technické a komerční spolupráci.

3. Činnost stávajících agentur nebude dotčena.

Článek 11

Každá strana poskytne plavebním podnikům druhé strany právo, aby převedla své příjmy volně na území své strany. Převedení se provede na podkladě úředních měnových kurzů v obvyklé lhůtě.

Artikel 12

(1) Die Besatzungsmitglieder der Schiffe der beiden Seiten benötigen zum Grenzübergang ein Reisedokument und eine Aufenthaltserlaubnis in der Form des Sichtvermerks.

(2) Auf den Güterschiffen dürfen sich nur Besatzungsmitglieder befinden. Auf Personen- und Güterschiffen können zusammen mit den Besatzungsmitgliedern auch deren Ehegatten und deren unverheiratete minderjährige Kinder ein- und ausreisen, wenn sie im Besitz eines der in Absatz 1 genannten Dokumente und eines Sichtvermerks sind. Kinder unter 15 Jahren können im Reisedokument eines ihrer Elternteile eingetragen werden.

(3) Auf der Donau benötigen die Besatzungsmitglieder der Schiffe der beiden Seiten für den Grenzübergang und den Aufenthalt an Bord sowie im Hafengelände der an der Donau gelegenen Häfen keinen Sichtvermerk, wenn sie Inhaber eines Donauschifferausweises und in der Besatzungsliste eingetragen sind. Das gleiche gilt für die in den Donauschifferausweisen eingetragenen Familienangehörigen der Besatzungsmitglieder sowie für Familienangehörige, die selbst Inhaber eines Donauschifferausweises sind.

(4) Sämtliche in den Absätzen 1 bis 3 aufgeführten Personen an Bord müssen in eine Besatzungsliste eingetragen sein.

(5) Beide Seiten tauschen Muster der in den Absätzen 1 und 3 bezeichneten Dokumente aus.

(6) Soweit Rechtsvorschriften einer Seite über Einreise- und Aufenthalt von Ausländern günstigere Regelungen enthalten, gehen diese vor.

Artikel 13

(1) Die Schiffe beider Seiten dürfen an folgenden Stellen bei Tag und Nacht stillliegen:

- a) in Lade- und Löschhäfen;
- b) in Häfen an der Fahrstrecke;
- c) an den durch die Verkehrsordnung zugelassenen Stellen auf der Fahrstrecke.

(2) Im Falle einer Havarie, eines Unfalls, einer schweren Krankheit einer Person an Bord oder aus anderen Gründen, die die Weiterfahrt unmöglich machen, können die Schiffe an jeder geeigneten Stelle anlegen. In solchen Fällen hat der Schiffsführer oder eine von ihm bevollmächtigte Person umgehend die nächste Grenz-, Zoll- oder Polizeibehörde zu unterrichten.

(3) Die zuständigen Behörden leisten bei Havarien oder Unfällen, an denen Schiffe der anderen Seite oder Personen auf diesen Schiffen beteiligt sind, die notwendige Hilfe. Bei schweren Havarien oder Unfällen von Schiffen einer Seite oder Personen auf diesen Schiffen auf dem Gebiet der anderen Seite wird die Seite, auf deren Gebiet dieses Ereignis geschehen ist, unverzüglich die andere Seite davon verständigen, die erforderlichen Maßnahmen für die Untersuchung der Ursachen des Ereignisses treffen und die andere Seite über die Ergebnisse unterrichten.

(4) Mitglieder der Schiffsbesatzungen und ihre Familienangehörigen, die sie begleiten, können im Falle einer Erkrankung oder eines Unfalls auf dem Gebiet der anderen Seite ärztliche Hilfe, gegebenenfalls Krankenhausbehandlung und Heilmittel in Anspruch nehmen.

Artikel 14

(1) Für die Erfüllung und die Überwachung der Anwendung dieses Abkommens wird ein Gemischter Ausschuss gebildet, der mindestens einmal jährlich auf dem Gebiet einer Seite zusammentritt. Jede Seite entsendet drei Mitglieder, die jeweils von den zuständigen Behörden bestimmt werden. Jede Seite kann zu den

Článek 12

1. Členové posádek lodí obou stran potřebují k přechodu hranic cestovní doklad a předem udělené vízum.

2. Na nákladních lodích smí být pouze členové posádky. Na osobních i nákladních lodích mohou spolu se členy posádky překračovat hranice jejich manželé a jejich svobodné nezletilé děti, pokud mají dokumenty uvedené v odstavci 1 a vízum. Děti mladší 15 let mohou být zapsány do cestovního dokladu jednoho z rodičů.

3. Na Dunaji nepotřebují členové posádek lodí obou stran pro překročení hranic a pro pobyt na palubě a na území dunajských přístavů vízum, pokud jsou držiteli plavecké knížky pro Dunaj a jsou uvedeni v seznamu členů posádky. Totéž platí pro ty rodinné příslušníky členů posádky, kteří jsou zapsáni v jejich plavecké knížce pro Dunaj, jakož i ty rodinné příslušníky, kteří jsou držiteli vlastní plavecké knížky pro Dunaj.

4. Veškeré osoby na palubě uvedené v odstavcích 1 až 3 musí být zapsány v seznamu posádky.

5. Obě strany si vymění vzory dokumentů uvedených v odstavcích 1 a 3.

6. Obsahují-li právní předpisy jedné strany o vstupu a pobytu cizinců příznivější úpravy, dává se jim přednost.

Článek 13

1. Lodě obou stran mohou být vyvazovány a mohou nocovat na těchto místech:

- a) v přístavech nakládky a vykládky;
- b) v nácestných přístavech;
- c) v místech na plavební dráze, povolených plavebním řádem.

2. V případě havárie, nehody, těžké nemoci osoby na palubě nebo z jiných důvodů, které znemožní pokračování v plavbě, mohou lodě přistát na kterémkoli vhodném místě. V takových případech má vůdce plavidla nebo jím zmocněná osoba neodkladně uvědomit nejbližší pohraniční, celní nebo policejní úřad.

3. Příslušné úřady poskytnou nutnou pomoc při haváriích nebo nehodách, na kterých se podílely lodě druhé strany nebo osoby na těchto lodích. Při těžkých haváriích nebo nehodách lodí jedné strany nebo osob na těchto lodích na území druhé strany, vyrozumí o tom strana, na jejímž území k této události došlo, bezodkladně druhou stranu, podnikne potřebná opatření pro vyšetření příčin události a o výsledku vyrozumí druhou stranu.

4. Členové lodních posádek a jejich rodinní příslušníci, kteří je doprovázejí, mohou v případě onemocnění nebo nehody na území druhé strany požadovat lékařskou pomoc, případně nemocniční ošetření a léčiva.

Článek 14

1. K plnění a kontrole provádění této dohody se zřizuje Smíšený výbor, který bude zasedat alespoň jedenkrát ročně, střídavě na území jedné ze stran. Každá strana vyšle tři členy, kteří budou vždy určeni příslušnými úřady. Každá strana může k poradám Smíšeného výboru přizvat znalce. Smíšený výbor si

Beratungen des Gemischten Ausschusses Sachverständige hinzuziehen. Der Gemischte Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung. Den Vorsitz im Gemischten Ausschuß hat jeweils abwechselnd ein Vertreter der zuständigen Behörde beider Seiten.

(2) Der Gemischte Ausschuß hat insbesondere die Aufgabe:

- a) den zuständigen Behörden Vorschläge zu machen für die
 - Festlegung der Transitbinnenwasserstraßen (Artikel 4 Absatz 1),
 - Festlegung der Binnenhäfen (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c),
 - Festlegung der Mindest-Höchstfrachten und der Nebenbedingungen (Artikel 3 Absatz 4),
 - Zulassung von Schiffen aus Drittstaaten zum Wechselverkehr (Artikel 3 Absatz 6);
- b) Beratungen durchzuführen über Möglichkeiten der Festsetzung von Höchstzahlen im Transit (Artikel 4 Absatz 2) und im Wechselverkehr (Artikel 3 Absatz 5) sowie Regelungen nach Artikel 3 Absatz 3 Sätze 2 und 3 zu treffen;
- c) den Verkehr der Schiffe beider Seiten statistisch zu erfassen;
- d) die Transportgüter auf die Binnenschiffahrten beider Seiten gemäß Artikel 3 Absatz 2 erforderlichenfalls aufzuteilen.

(3) Mindest-Höchstfrachten einschließlich der Nebenbedingungen, auf die der Gemischte Ausschuß sich geeinigt hat, sind von diesem den zuständigen Behörden zur Genehmigung vorzulegen. Die zuständigen Behörden vereinbaren die Inkraftsetzung dieser Beschlüsse des Gemischten Ausschusses und teilen sich unverzüglich mit, wann sie nach den innerstaatlichen Vorschriften in Kraft treten.

(4) Der Gemischte Ausschuß hat ferner die Aufgabe, den zuständigen Behörden Vorschläge zur Anpassung dieses Abkommens an die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs und zur Lösung aller Fragen zu unterbreiten, die sich aus der Anwendung dieses Abkommens ergeben.

Artikel 15

(1) Die für die

- Festlegung der Transitbinnenwasserstraßen (Artikel 4 Absatz 1),
- Festlegung der Binnenhäfen (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c),
- Festlegung der Mindest-Höchstfrachten und der Nebenbedingungen (Artikel 3 Absatz 4 und Artikel 14 Absatz 3),
- Zulassung von Schiffen aus Drittstaaten zum Wechselverkehr (Artikel 3 Absatz 6)

vorgesehenen Vereinbarungen kommen dadurch zustande, daß sich die zuständigen Behörden ihr Einverständnis mit den ihnen vom Gemischten Ausschuß unterbreiteten Vorschlägen gegenseitig möglichst innerhalb einer Frist von zwei Wochen mitteilen.

(2) Kann eine Einigung im Gemischten Ausschuß nicht erzielt werden, treten auf Antrag einer Seite die Vertreter der zuständigen Behörden innerhalb von vier Wochen zu Konsultationen zusammen.

Artikel 16

Die zuständigen Behörden werden dem Gemischten Ausschuß auf sein Ersuchen diejenigen Unterlagen übermitteln, deren Erfüllung seiner Aufgaben nach Artikel 14 Absätze 2 und 4 bedarf.

Artikel 17

Die Sportfahrzeuge beider Seiten können die Binnenwasserstraßen im Geltungsbereich dieses Abkommens unter Beachtung des jeweils dort geltenden Rechts benutzen.

stanoví jednací řád. Smíšenému výboru předsedá vždy stíhově zástupce příslušného úřadu jedné i druhé strany.

2. Smíšený výbor má za úkol zejména:

- a) příslušným úřadům předkládat návrhy na
 - stanovení vnitrozemských vodních tranzitních cest (článek 4 odstavec 1),
 - stanovení říčních přístavů (článek 3 odstavec 1 písmeno c)),
 - stanovení minimálních-maximálních sazeb dovozného a vedlejších podmínek (článek 3 odstavec 4),
 - povolení pro lodě ze třetích států k vzájemné dopravě (článek 3 odstavec 6);
- b) provádět porady o možnostech stanovení maximálního počtu jízd v tranzitní dopravě (článek 4 odstavec 2) a ve vzájemné dopravě (článek 3 odstavec 5), jakož i provádět opatření podle článku 3 odstavce 3 vět 2 a 3;
- c) statisticky evidovat provoz lodí obou stran;
- d) v případě potřeby rozdělovat zboží k přepravě říčním plavbám obou stran podle článku 3 odstavce 2.

3. Minimální-maximální sazby dovozného, včetně vedlejších podmínek, na kterých se Smíšený výbor dohodl, předloží výbor příslušným úřadům ke schválení. Příslušné úřady dohodnou vstup těchto závěrů Smíšeného výboru v platnost a oznámí si neprodleně, kdy nabudou podle vnitrostátních předpisů účinnosti.

4. Smíšený výbor má dále za úkol předkládat příslušným úřadům návrhy na přizpůsobení této dohody rozvoji vnitrozemské vodní dopravy a na řešení všech otázek, které se vyskytnou při provádění této dohody.

Článek 15

1. Ujednání předvídaná pro

- stanovení vnitrozemských tranzitních vodních cest (článek 4 odstavec 1),
- stanovení přístavů vnitrozemské vodní dopravy (článek 3 odstavec 1 písmeno c)),
- stanovení minimálních-maximálních sazeb dovozného a vedlejších podmínek (článek 3 odstavec 4 a článek 14 odstavec 3),
- účast lodí z třetích států na vzájemné dopravě (článek 3 odstavec 6)

budou realizována tím, že si příslušné úřady vzájemně sdělí souhlas s návrhy, které jim předloží Smíšený výbor, pokud možno ve lhůtě dvou týdnů.

2. Nebude-li možno dosáhnout shodného stanoviska ve Smíšeném výboru, sejdou se na žádost jedné strany zástupci příslušných úřadů v průběhu čtyř týdnů ke konzultacím.

Článek 16

Příslušné úřady předají Smíšenému výboru na jeho požádání ty podklady, které potřebuje k plnění svých úkolů podle článku 14 odstavců 2 a 4.

Článek 17

Sportovní lodě obou stran mohou použít vnitrozemské vodní cesty v působnosti této dohody v souladu s právem, které tam platí.

Artikel 18

Entsprechend dem Viermächteabkommen vom 3. September 1971 wird dieses Abkommen in Übereinstimmung mit den festgelegten Verfahren auf Berlin (West) ausgedehnt.

Artikel 19

(1) Dieses Abkommen tritt an dem Tage in Kraft, an dem beide Seiten einander schriftlich auf diplomatischem Wege mitgeteilt haben, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(3) Dieses Abkommen kann von jeder Seite mit einer Frist von 6 Monaten zum Ende eines Kalenderjahres schriftlich auf diplomatischem Wege gekündigt werden. In diesem Fall tritt das Abkommen mit Ablauf dieses Kalenderjahres außer Kraft.

Geschehen zu Prag am 26. Januar 1988 in zwei Urschriften, jede in deutscher und tschechischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Článek 18

Podle Čtyřstranné dohody ze dne 3. září 1971 bude tato dohoda v souladu se stanovenými postupy rozšířena na Berlín (Západní).

Článek 19

1. Tato dohoda vstoupí v platnost dnem, kdy si obě strany vzájemně písemně diplomatickou cestou sdělí, že byly splněny vnitrostátní předpoklady pro vstup dohody v platnost.

2. Tato dohoda se sjednává na dobu neurčitou.

3. Tato dohoda může být každou stranou písemně diplomatickou cestou vypovězena ve lhůtě šesti měsíců před koncem kalendářního roku. V tomto případě dohoda pozbude platnosti uplynutím kalendářního roku.

Dáno v Praze dne 26. ledna 1988 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce německém a českém, přičemž obě znění mají stejnou platnost.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Za vládu Spolkové republiky Německa

Werner Schattmann

Jürgen Warnke

Für die Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik

Za vládu Československé socialistické republiky

V. Blazek

Protokoll

Aus Anlaß des Abschlusses der Verhandlungen über das Abkommen zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik über die Binnenschifffahrt erklären die Delegationen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik:

1. Verkehrsrechte

Um eine einheitliche Anwendung des Abkommens zu gewährleisten, haben sich beide Seiten geeinigt, von folgendem inhaltlichen Verständnis der Verkehrsrechte auszugehen:

(1) Wechselverkehr:

Beförderung von Personen und/oder Gütern mit einem Schiff einer der Seiten von dem Gebiet der einen Seite in das Gebiet der anderen Seite über ausschließlich solche Binnenwasserstraßen, die beide Seiten miteinander verbinden.

(2) Transitverkehr:

Beförderung von Personen und/oder Gütern mit einem Schiff der einen Seite auf Binnenwasserstraßen durch das Gebiet der anderen Seite, ohne daß dabei auf der Durchfahrt Personen zu- oder aussteigen beziehungsweise ohne dabei Güter zu laden oder zu löschen.

(3) Drittlandverkehr:

Beförderung von Personen und/oder Gütern mit einem Schiff der einen Seite von einem dritten Land in das Gebiet der anderen Seite oder umgekehrt.

(4) Kabotage:

Beförderung von Personen und/oder Gütern mit einem Schiff der einen Seite zwischen Lade- und Löschplätzen an Binnenwasserstraßen der anderen Seite.

Für die Beurteilung, welches Verkehrsrecht in Anspruch genommen wird, ist die Beförderungsleistung des jeweiligen Schiffes maßgebendes Kriterium und nicht die Herkunft und der Zielort des Beförderungsgutes.

2. Soweit Transporte im tschechoslowakischen Außenhandel im Transit über die Binnenwasserstraßen der anderen Seite gehen, wird die tschechoslowakische Seite im Falle entsprechender wirtschaftlicher und technischer Bedingungen bestrebt sein, an diesen Transporten auch die Schifffahrtsunternehmen der den Transit gewährenden Seite zu beteiligen. Einzelheiten werden im Gemischten Ausschuss ausgehandelt.
3. Für solche Transitverkehre, die auf den Gebieten beider Seiten weder beginnen noch enden, wird auf Ersuchen der den Transit gewährenden Seite auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses eine Beteiligung geregelt.
4. Beide Seiten sind sich einig, daß in der Vereinbarung nach Artikel 3 Absatz 3 unter Loco-Gut eine Ladung verstanden wird, die nach ihrer Löschung im Hafen Hamburg im Gebiet dieser Seite verbleibt und daß unter Transit-Gut eine Ladung verstanden wird, die nach ihrer Löschung und eventuellen Zwischenlagerung in ein drittes Land transportiert wird.
5. Es besteht Einvernehmen, daß die tschechoslowakische Seite zur Vermeidung von Leerfahrten der anderen Seite im Wechselverkehr darauf hinwirken wird, daß diese unter Anrechnung auf ihre Quote auch Transporte von Transitgut nach Artikel 3 Absatz 3 von und nach dem Hafen Hamburg erhält.
6. Seitens der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik wird dem nach Artikel 14 Absatz 1 zu bildenden Gemischten

Protokol

U příležitosti závěru jednání o Dohodě mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Spolkové republiky Německa o vnitrozemské vodní dopravě prohlašuje delegace Československé socialistické republiky a delegace Spolkové republiky Německa:

1. Dopravní práva

Za účelem zajištění jednotného používání dohody se strany shodly, že budou vycházet z tohoto obsahového pojetí dopravních práv:

a) vzájemná doprava:

doprava osob a/nebo zboží lodí jedné strany z území jedné strany na území druhé strany výlučně po těch vnitrozemských vodních cestách, které obě strany navzájem spojují;

b) tranzitní doprava:

doprava osob a/nebo zboží lodí jedné strany po vnitrozemských vodních cestách přes území druhé strany, aniž by přitom při průjezdu osoby vystupovaly nebo nastupovaly, popř. aniž by zboží přitom bylo nakládáno nebo vykládáno;

c) doprava do a ze třetích zemí:

doprava osob a/nebo zboží lodí jedné strany ze třetí země na území druhé strany nebo naopak;

d) kabotáž:

doprava osob a/nebo zboží lodí jedné strany mezi místy nakládky a vykládky na vnitrozemských vodních cestách druhé strany.

Pro posouzení toho, které dopravní právo bude použito, je rozhodujícím kritériem přepravní výkon té které lodi a nikoliv původ a místo určení přepravovaného zboží.

2. Pokud procházejí přepravy zboží československého zahraničního obchodu v tranzitu po vnitrozemských vodních cestách druhé strany, bude československá strana v případě odpovídajících ekonomických a technických podmínek usilovat o to, aby se na těchto přepravách podílely také plavební podniky strany umožňující tranzit. Podrobnosti budou dojednány ve Smíšeném výboru.
3. Pro tranzitní přepravy, které na území obou stran ani nezačínají, ani nekončí, bude na žádost strany, která tranzit umožňuje na základě návrhu Smíšeného výboru upraveno podílování.
4. Obě strany se shodují v tom, že se v dohodě podle článku 3 odst. 3 pod loco zbožím rozumí náklad, který po vyložení v přístavu Hamburg zůstane na území této strany a že pod pojmem tranzitního zboží se rozumí náklad, který se po vyložení a event. meziskladování bude dopravovat do některé třetí země.
5. Bylo dosaženo dohody o tom, že československá strana pro zabránění prázdných jízd druhé strany ve vzájemné přepravě bude působit na to, aby tato strana při započítání na její kvótu obdržela i přepravy tranzitního zboží podle článku 3 odst. 3 z a do přístavu Hamburg.
6. Ze strany Československé socialistické republiky bude do Smíšeného výboru, který má být zřízen podle článku 14 odst.

Ausschuß ein Vertreter des Föderalen Ministeriums für Verkehrswesen (Leiter der Delegation), ein Vertreter des Föderalen Ministeriums für Außenhandel und ein Vertreter einer Schifffahrtsorganisation angehören.

Von seiten der Bundesrepublik Deutschland werden dem Gemischten Ausschuß ein Vertreter des Bundesministers für Verkehr als Delegationsleiter sowie je ein vom Bundesminister für Verkehr benannter Vertreter der Schifffahrtsunternehmen und der verladenden Wirtschaft angehören.

7. Soweit der Gemischte Ausschuß keine andere Berechnungsart für die Ladungsaufteilung nach Artikel 3 Absatz 2 festlegt, erfolgt die Aufteilung auf der Basis der Ladungstonnen.
8. Beide Seiten sind sich einig, daß Vereinbarungen nach Artikel 10 Absatz 2 auch darüber zu treffen sind, daß sich die Schifffahrtsunternehmen gegenseitig bei dem Erwerb der notwendigen Patente unterstützen werden und daß die eine Seite Schiffsführer der anderen Seite, die für eine bestimmte Strecke kein Patent besitzen, durch Gesteilung von Hilfschiffsführern unterstützt.
9. Auf Bitten der Delegation der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik bestätigt die Delegation der Bundesrepublik Deutschland, daß die Benutzung des Main-Donau-Kanals auf der Grundlage des künftigen Abkommens über die Binnenschifffahrt und auf der Grundlage der Gleichberechtigung und Nichtdiskriminierung erfolgt.
10. Die Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik bestätigt, daß die Bestimmungen dieses Abkommens auf tschechoslowakische Schiffe in Berlin (West) Anwendung finden.

1 delegován jeden zástupce federálního ministerstva dopravy (vedoucí delegace), jeden zástupce federálního ministerstva zahraničního obchodu a jeden zástupce plavebního podniku. Ze strany Spolkové republiky Německa bude Smíšenému výboru náležet vždy jeden zástupce Spolkového ministerstva dopravy, jako vedoucí delegace, jakož i po jednom zástupci plavebních podniků a přepravníků, jmenovaných spolkovým ministrem dopravy.

7. Pokud Smíšený výbor nestanoví jiný způsob propočtu pro podílování nákladů podle článku 3 odst. 2 provádí se podílování na základě objemu v tunách.
8. Obě strany jsou zajedno v tom, že je podle článku 10 odst. 2 nutno dohodnout ujednání také o tom, že se plavební podniky budou navzájem podporovat při získávání potřebných průkazů způsobilosti, a že jedna strana podpoří velitele plavidel druhé strany, kteří nevlastní průkaz způsobilosti pro určitý úsek, poskytnutím pomocných velitelů plavidla.
9. Na žádost delegace Československé socialistické republiky delegace Spolkové republiky Německa potvrzuje, že využívání kanálu Mohan-Dunaj na základě budoucí Dohody o vnitrozemské vodní dopravě se bude provádět na základě rovnoprávnosti a nediskriminace.
10. Vláda Československé socialistické republiky potvrzuje v této souvislosti, že ustanovení této Dohody se použijí na lodě Československé socialistické republiky v Berlíně (Západním).

Prag, den 14. Februar 1987

Praha 14. února 1987

Für die Delegation der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Vedoucí delegace Spolkové republiky Německa

Ph. Nau

Für die Delegation der Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik

Vedoucí delegace Československé socialistické republiky

Mada]

Denkschrift zum Abkommen

A. Allgemeines

Das Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik über den Binnenschiffsverkehr ist am 26. Januar 1988 in Prag unterzeichnet worden. Nach Maßgabe der gegenseitig eingeräumten Verkehrsrechte gewähren beide Vertragspartner den Schiffen der jeweils anderen Seite das Befahren und Befördern auf ihren Binnenwasserstraßen. Den bisherigen Möglichkeiten zur Durchführung grenzüberschreitender Verkehre auf der Elbe und Donau war Rechnung zu tragen.

Mit diesem Abkommen wird dem Beschluß des Bundeskabinetts vom 2. Februar 1983 entsprochen, wonach der Binnenschiffsverkehr mit den interessierten Staaten, die den Main-Donau-Kanal benutzen wollen, vertraglich zu regeln ist. Die Donau- und Rheinschiffahrtsunternehmen werden auf Märkten mit unterschiedlichen Strukturen und Ordnungssystemen tätig. Ihr Marktverhalten als Anbieter ist teils nach anderen Kriterien ausgerichtet. Es waren daher in dem Abkommen für den Transport von Gütern zwischen den beiden Staaten Regelungen über eine Ladungsaufteilung und über eine Frachtenfestsetzung zu treffen.

Mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals Anfang der 90iger Jahre wird es zu einem verstärkten Güteraustausch auf dem Wasserwege kommen. Durch die in dem Abkommen festgelegten Regelungen wird sichergestellt, daß die Ordnung des innerstaatlichen Schiffsverkehrs und Verkehrsmarktes nicht beeinträchtigt wird. Im übrigen ist durch das Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte (BGBl. 1980 II S. 870) ein Schutz des Rheinschiffahrtsmarktes insoweit vorgenommen worden, als nur die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe hieran teilnehmen dürfen (Vorbehalt der Kleinen und Großen Kabotage zugunsten der zur Rheinschiffahrt gehörenden Schiffe).

B. Zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1

Dieser Artikel enthält die für die Anwendung des Abkommens erforderlichen Begriffsbestimmungen.

Zu Artikel 2

Dieser Artikel bestimmt den Rahmen der eingeräumten Verkehrsrechte, und zwar des Transit-, Wechsel-, Drittland- und Kabotageverkehrs. Um beim Vollzug des Abkommens jegliche Unklarheit auszuschließen, haben die beiden Delegationen unter Nummer 1 des aus Anlaß des Abschlusses der Verhandlungen über das vorliegende Abkommen am 14. Februar 1987 unterzeichneten Protokolls – im folgenden Abschlußprotokoll genannt – diese Verkehrsrechte in einer völkerrechtlich verbindlichen Form klar voneinander abgegrenzt und definiert.

Zu Artikel 3

In Absatz 1 wird geregelt, auf welchen Binnenwasserstraßen der Vertragsparteien ein Wechselverkehr stattfinden darf.

In den Absätzen 2 und 3 ist die Ladungsaufteilung geregelt, die wegen der unterschiedlichen Wirtschaftssysteme,

vor allem wegen unterschiedlicher Akquisitionsmöglichkeiten, erforderlich war.

Nach Absatz 2 hat grundsätzlich eine hälftige Ladungsaufteilung zu erfolgen. Gemäß Nummer 7 des Abschlußprotokolls erfolgt diese Ladungsaufteilung auf der Basis von Ladungstonnen.

Um der bisherigen Praxis auf der Elbe Rechnung zu tragen, wurde in Absatz 3 Satz 1 vereinbart, daß im Wechselverkehr zwischen der Tschechoslowakei und Hamburg keine Ladungsaufteilung erfolgt. Soweit es sich hierbei jedoch um Loco-Gut (vgl. Definition unter Nummer 4 des Abschlußprotokolls) handelt, wird die tschechoslowakische Seite gemäß Absatz 3 Satz 3 darauf hinwirken, daß die deutsche Binnenschiffahrt an diesen Transporten beteiligt wird.

Aus wirtschaftlichen Gründen wurde darüber hinaus unter Nummer 5 des Abschlußprotokolls Einvernehmen erzielt, daß die deutsche Binnenschiffahrt zur Vermeidung von Leerfahrten im Wechselverkehr auch Transitgut (vgl. Definition ebenfalls unter Nummer 4 des Abschlußprotokolls) zur Beförderung von und nach dem Hafen Hamburg erhalten soll.

Um den tschechoslowakischen Schiffen einen Anreiz zu geben, die Transitgüter im Ex- und Import auch über weitere deutsche Seehäfen zu befördern, wurde in Absatz 3 Satz 2 die Möglichkeit vorgesehen, für tschechoslowakische Schiffe in diesen Fällen eine günstigere Quote zuzulassen. Hierdurch wurde der geographischen Lage der Tschechoslowakei als Binnenland Rechnung getragen.

Wegen der unterschiedlichen Wirtschaftssysteme in den beiden Vertragsstaaten sind nach Absatz 4 auf Antrag einer Seite wirtschaftlich auskömmliche Mindest-/Höchstfrachten sowie die Nebenbedingungen verbindlich festzusetzen. Nach Artikel 4 des Vertragsgesetzes zu diesem Abkommen kann ein Verstoß gegen die festgesetzten Frachtentgelte als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

Mit der Regelung in Absatz 5 werden die Einschränkungenmöglichkeiten im Wechselverkehr umschrieben.

Nach Absatz 6 wird das Einsetzen von Schiffen aus Drittstaaten ermöglicht, um die Wirtschaftlichkeit und Flexibilität des Wechselverkehrs sicherzustellen, ohne daß dies Auswirkungen auf die Beteiligungsquote hat.

Zu Artikel 4

Absatz 1 regelt den Transitverkehr über die Binnenwasserstraßen beider Seiten. Auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses werden die zuständigen Behörden eine Vereinbarung treffen, in der die Wasserstraßen festgelegt sind, auf denen der Transitverkehr erfolgen darf.

Nach den Nummern 2 und 3 des Abschlußprotokolls soll in den dort erwähnten Fällen die Transit gewährende Seite am Transitverkehr der anderen Seite beteiligt werden.

Die Beschränkungsmöglichkeit in Absatz 2 ist inhaltlich identisch mit der Regelung in Artikel 3 Absatz 5.

Zu Artikel 5

Dieser Artikel bestimmt, daß Drittlandverkehr nur auf Grund einer besonderen Erlaubnis der zuständigen Behörde zulässig ist.

Zu Artikel 6

Dieser Artikel stellt sicher, daß die Beförderung innerhalb der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) – Kabotage – grundsätzlich der deutschen Schifffahrt vorbehalten bleibt. Ausnahmen sind nur mit einer besonderen Erlaubnis der zuständigen Behörde gestattet.

Zu Artikel 7

Absatz 1 stellt klar, daß für Schiffe, ihre Besatzung, ihre Fahrgäste und ihre Ladung beim Befahren der Binnenwasserstraßen die jeweiligen innerstaatlichen Vorschriften Anwendung finden. In Absatz 2 Buchstabe a wird die bisherige Praxis der gegenseitigen Anerkennung der zum Befahren der Donau erforderlichen Schiffsdokumente bestätigt.

In Absatz 2 Buchstabe b wird ebenfalls die bisherige Praxis der gegenseitigen Anerkennung der zum Befahren der Elbe erforderlichen Schiffsdokumente festgeschrieben.

Für die Schifffahrt auf den übrigen Wasserstraßen werden nach Absatz 2 Buchstabe c nach Vorlage der in dem anderen Vertragsstaat ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff, seine Besatzung und die Ladung beziehen, die bei uns allgemein erforderlichen Urkunden und Bescheinigungen ausgestellt, sofern die von der anderen Seite ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen unter Bedingungen erteilt worden sind, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Vorschriften genügen. Für die Fahrt auf dem Rhein, der Mosel und auf den Seeschiffsstraßen sind die hierfür besonderen Urkunden und Bescheinigungen erforderlich.

Mit Absatz 3 wurde sichergestellt, daß tschechoslowakische Schiffe, die gefährliche Güter befördern, auf deutschen Binnenwasserstraßen den deutschen Sicherheitsanforderungen genügen müssen.

Zu den Artikeln 8 und 9

Diese Artikel beinhalten die Gleichbehandlungsklausel. Unter Nummer 9 des Abschlußprotokolls wurde bekräftigt, daß eine Gleichbehandlung auch bei der Benutzung des Main-Donau-Kanals auf der Grundlage des Abkommens und auf der Grundlage der Gleichberechtigung und Nichtdiskriminierung erfolgt.

Zu Artikel 10

Absatz 1 regelt auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit das Recht, Agenturen zu errichten, deren Tätigkeit sich auf die Betreuung von Schiffen und Besatzungen zu beschränken hat.

Mit Absatz 2 wird eine kommerzielle Zusammenarbeit der Schifffahrtsunternehmen beider Vertragsstaaten ermöglicht. Unter Nummer 8 des Abschlußprotokolls sind einige konkrete Fälle der kooperativen Zusammenarbeit aufgeführt.

Die Regelung in Absatz 3 stellt klar, daß die Tätigkeiten der bestehenden Agenturen nicht beeinträchtigt werden.

Zu Artikel 11

Dieser Artikel sichert den Schifffahrtsunternehmen den freien Transfer von Einnahmen in das Gebiet ihrer Seite.

Zu Artikel 12

In den Absätzen 1 bis 5 werden Regelungen über die erforderlichen Reisedokumente getroffen.

In Absatz 6 wird sichergestellt, daß eine Regelung über Einreise und Aufenthalt von Ausländern, die günstiger ist als die in dem Abkommen getroffene Regelung, vorgehen soll.

Zu Artikel 13

Absatz 1 regelt die Liegerechte der Schiffe.

In den Absätzen 2 bis 4 werden die gegenseitigen Rechte und Pflichten bei Havarien, Unfällen und schwerer Krankheit von an Bord befindlichen Personen festgelegt.

Zu den Artikeln 14 und 15

In Absatz 1 von Artikel 14 ist die Einsetzung eines Gemischten Ausschusses geregelt, der die Einzelmaßnahmen bei der Abkommensausführung vorschlagen und diese überwachen soll. Unter Nummer 6 des Abschlußprotokolls ist die Zusammensetzung des Gemischten Ausschusses festgelegt.

Die detaillierte und vielfältige Aufgabenteilung an den Gemischten Ausschluß in Absatz 2 des Artikels 14 zeigt, daß dem Gemischten Ausschluß beim Vollzug des Abkommens eine zentrale Bedeutung zukommt. Er ist das Forum für die Behandlung aller mit der Durchführung des Verkehrs anfallenden Fragen sowohl technischer als auch wirtschaftlicher Art.

Die Absätze 3 bis 5 von Artikel 14 sowie Artikel 15 enthalten Verfahrensregelungen.

Zu Artikel 16

Dieser Artikel gewährleistet eine wirksame Aufgabenerfüllung des Gemischten Ausschusses.

Zu Artikel 17

Dieser Artikel enthält eine Sonderregelung für Sportfahrzeuge. Sie dürfen die Binnenwasserstraßen befahren und unterliegen dabei den jeweiligen innerstaatlichen Rechtsvorschriften.

Zu Artikel 18

Dieser Artikel enthält die im Verhältnis zu Staaten des Warschauer Paktes übliche Berlin-Klausel.

Wegen der Besonderheiten der Wasserstraßen in Berlin (West) ist in Nummer 10 des Abschlußprotokolls zusätzlich klargestellt, daß die Bestimmungen dieses Abkommens auf tschechoslowakische Schiffe in Berlin (West) Anwendung finden.

Zu Artikel 19

Die Absätze 1 und 2 regeln, daß das Abkommen an dem Tag in Kraft tritt, an dem beide Seiten einander mitgeteilt haben, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Danach soll das Abkommen auf unbestimmte Zeit in Kraft bleiben. Nach Absatz 3 kann das Abkommen mit einer Frist von sechs Monaten gekündigt werden.

25.11.88

Stellungnahme

des Bundesrates

zum

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 26. Januar 1988
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der
Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik
über den Binnenschiffsverkehr

Der Bundesrat hat in seiner 595. Sitzung am 25. November 1988 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Artikel 2 des Gesetzentwurfs und Artikel 14 des Abkommens

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob über die Festsetzung der Mindest-/Höchstfrachten hinaus zur Umsetzung von Vorschlägen des Gemischten Ausschusses weitere rechts-satzmäßige Regelungen erforderlich sind. Bei den vom Gemischten Ausschuss zu treffenden Vereinbarungen erscheint es nicht ausgeschlossen, daß sie Außenwirkung auf den Rechtskreis der Bürger haben.