

27. 09. 91

VP – In

Gesetzentwurf**der Bundesregierung****Entwurf eines Gesetzes****zu dem Abkommen vom 7. Januar 1991****zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
über die Seeschifffahrt****A. Zielsetzung**

Die Zusammenarbeit in der Seehandelsschifffahrt zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der UdSSR bedarf aufgrund der unterschiedlichen Wirtschaftsordnungen und der sich daraus für die Handelsflotten ergebenden Wettbewerbsverhältnisse einer stabilen vertraglichen Regelung. Der nach langjährigen Verhandlungen erfolgte Abschluß des Seeschiffahrtsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der UdSSR trägt diesem Erfordernis Rechnung. Gleichzeitig leitet es vor dem Hintergrund positiv veränderter politischer Rahmenbedingungen eine neue Etappe in den schifffahrtspolitischen Beziehungen zwischen beiden Ländern ein. Ausgehend von der Zielsetzung des Vertrages der Bundesrepublik Deutschland und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken vom 9. November 1990 über gute Nachbarschaft, Partnerschaft und Zusammenarbeit, gibt das Abkommen damit einen weiteren Impuls für neue Formen der Zusammenarbeit zwischen beiden Staaten – auch im Bereich des Seeverkehrs.

B. Lösung

Das vorliegende Seeschiffahrtsabkommen geht von dem Bestreben beider Seiten aus, die bestehende Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Seeverkehrs zu erweitern und zu vertiefen. Dazu lassen sich die Vertragsparteien vom Grundsatz der Gleichberechtigung und des gegenseitigen Vorteils leiten. Beide Seiten erklären die Bereitschaft,

Fristablauf: 08. 11. 91

auf eine enge Zusammenarbeit zwischen den Befrachtungsorganisationen und Schifffahrtsunternehmen, insbesondere in Form von Gemeinschaftsunternehmen, hinwirken zu wollen. Die Frachtraten sollen für die Reedereien beider Seiten im bilateralen Verkehr wirtschaftlich auskömmlich sein. Im Drittlandverkehr geht das Abkommen davon aus, daß der Grundsatz des fairen Wettbewerbs auf kommerzieller Grundlage beachtet wird. Bei der Festsetzung der Frachtraten soll das jeweilige Partnerinteresse Berücksichtigung finden.

Mit diesen Prinzipien trägt das Abkommen sowohl den berechtigten Interessen der Abkommenspartner, als auch dem EG-Recht und anderen völkerrechtlichen Verpflichtungen Rechnung.

Eine gemeinsame Kommission aus Vertretern beider Seiten, die mindestens einmal jährlich zusammentritt, soll die Durchführung des Abkommens überwachen.

Weitere Regelungen beziehen sich auf

- technische Fragen der Behandlung der Schiffe in den Häfen;
- die gegenseitige Anerkennung der amtlichen Dokumente für Schiffe und Besatzungsmitglieder;
- Regelungen für Seenotfälle und Schiffbruch sowie
- das Recht beider Seiten, an den Botschaften ihrer Länder einen Schifffahrtsattaché einzusetzen.

Damit werden die nicht mehr zeitgemäßen Schifffahrtsklauseln des Abkommens über allgemeine Fragen des Handels und der Seeschifffahrt vom 25. April 1958 sowie des Verlängerungsprotokolls vom 31. Dezember 1960 inhaltlich ergänzt und angepaßt, sowie neue Formen der Zusammenarbeit angeregt.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet.

Auswirkungen auf das Preisniveau, besonders auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

27. 09. 91

VP – In

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 7. Januar 1991
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
über die Seeschifffahrt**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) – 971 01 – Schi 6/91 (NA 2) Bonn, den 27. September 1991

An den
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 7. Januar 1991
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung
der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Seeschifffahrt

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Kohl

Fristablauf: 08. 11. 91

Entwurf

Gesetz
zu dem Abkommen vom 7. Januar 1991
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
über die Seeschifffahrt

Vom

1991

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 7. Januar 1991 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Seeschifffahrt und den ergänzenden Briefwechseln wird zugestimmt. Das Abkommen und die Briefwechsel werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 18 Abs. 1 und die Briefwechsel in Kraft treten, 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 Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 18 Abs. 1 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Die Ausführung dieses Gesetzes belastet Bund, Länder und Gemeinden nicht mit Kosten.

Auswirkungen auf das Preisniveau, besonders auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
über die Seeschifffahrt

Соглашение
между Правительством Федеративной Республики Германии
и Правительством Союза Советских Социалистических Республик
о морском судоходстве

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und die

Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken –

in dem Bestreben, die bestehende Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Seeverkehrs zu erweitern und zu vertiefen,

in Fortentwicklung der sich auf die Seeschifffahrt beziehenden Bestimmungen des Abkommens vom 25. April 1958 über Allgemeine Fragen des Handels und der Seeschifffahrt zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken und des Protokolls vom 31. Dezember 1960 über die Verlängerung dieses Abkommens,

unter Berücksichtigung des Vertrags vom 9. November 1990 über gute Nachbarschaft, Partnerschaft und Zusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken,

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

In diesem Abkommen bedeutet

- a) der Ausdruck „Schiff einer Vertragspartei“ jedes Seeschiff, das in das Schiffsregister oder in ein anderes entsprechendes amtliches Verzeichnis dieser Vertragspartei eingetragen ist und nach den Rechtsvorschriften dieser Vertragspartei deren Flagge führt. Dieser Ausdruck umfaßt jedoch nicht Kriegsschiffe, Forschungsschiffe und Fischereischiffe;
- b) der Ausdruck „Seeschifffahrtsunternehmen einer Vertragspartei“ ein von der jeweiligen Vertragspartei nach Maßgabe ihrer Rechtsvorschriften als solches anerkanntes Seeschifffahrtsunternehmen, das seinen Firmensitz im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei hat;
- c) der Ausdruck „Besatzungsmitglied“ den Kapitän und jede andere Person, die während der Reise an Bord des Schiffes tatsächlich Funktionen ausübt, die mit dem Betrieb des Schiffes oder mit den an Bord zu leistenden Diensten in Verbindung stehen, ein in Artikel 11 bezeichnetes Reisedokument mit sich führt und in die Musterrolle eingetragen ist.

Правительство Федеративной Республики Германии
и

Правительство Союза Советских Социалистических Республик,

стремясь расширить и углубить существующее сотрудничество в области морского судоходства,

в развитие относящихся к морскому судоходству положений Соглашения по общим вопросам торговли и мореплавания между Федеративной Республикой Германии и Союзом Советских Социалистических Республик от 25 апреля 1958 года и Протокола от 31 декабря 1960 года о продлении этого Соглашения,

Принимая во внимание Договор о добрососедстве, партнерстве и сотрудничестве между Федеративной Республикой Германией и Союзом Советских Социалистических Республик от 9 ноября 1990 года,

памятута о Заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, и в частности о его положениях относительно развития транспорта,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящем Соглашении:

- a) Термин „судно Договаривающейся Стороны“ означает любое морское судно, внесенное в судовой реестр или другой соответствующий официальный перечень этой Договаривающейся Стороны и несущее флаг этой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее правовыми предписаниями.
Этот термин, однако, не охватывает военные корабли, научно-исследовательские суда и рыболовные суда;
- b) Термин „морское судоходное предприятие Договаривающейся Стороны“ означает признаваемое таковым соответствующей Договаривающейся Стороной в соответствии с ее правовыми предписаниями морское судоходное предприятие, которое имеет свое местопребывание на территории этой Договаривающейся Стороны;
- c) Термин „член экипажа“ означает капитана и любое другое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, имеющее при себе один из указанных в статье 11 заграничных документов и включенное в судовую роль.

Artikel 2

Die Vertragsparteien werden nach Maßgabe dieses Abkommens die Freiheit der Handelsschifffahrt in jeder Weise fördern und sich jedweder Handlungen enthalten, die einer normalen Entwicklung der internationalen Schifffahrt abträglich sein könnten.

Artikel 3

(1) Die Schiffe jeder Vertragspartei sind berechtigt, zwischen den Häfen der Vertragsparteien zu fahren und Fahrgäste und Güter zwischen den Häfen der Vertragsparteien zu befördern.

(2) Schiffe, welche die Flagge von Drittstaaten führen und von Seeschiffsunternehmen einer Vertragspartei eingesetzt werden, können sich ebenfalls an den genannten Beförderungen beteiligen.

Artikel 4

(1) Die Vertragsparteien werden die Entwicklung der zweiseitigen Handelsschifffahrt unterstützen und lassen sich dabei vom Grundsatz der Gleichberechtigung und des beiderseitigen Vorteils leiten.

(2) Bei Beförderungen von Gütern des zweiseitigen Außenhandels wirken die Vertragsparteien auf eine enge Zusammenarbeit zwischen ihren Befrachtungsorganisationen und Seeschiffsunternehmen, zum Beispiel in Form von Gemeinschaftsunternehmen, hin. Die Frachtraten sollen für die Seeschiffsunternehmen der Vertragsparteien wirtschaftlich auskömmlich sein.

(3) Durch diesen Artikel wird das Recht von Schiffen unter der Flagge dritter Länder, sich an den zweiseitigen seewärtigen Güterbeförderungen zu beteiligen, nicht berührt.

Artikel 5

Seeschiffsunternehmen einer Vertragspartei können sich am Seeverkehr der anderen Vertragspartei mit Drittländern beteiligen. Bei einer solchen Beteiligung werden die Seeschiffsunternehmen der ersten Vertragspartei bei der Festsetzung ihrer Frachtraten die Interessen der entsprechenden Seeschiffsunternehmen der anderen Vertragspartei und den Grundsatz eines fairen Wettbewerbs auf kommerzieller Grundlage berücksichtigen.

Artikel 6

Die Rechte und Verpflichtungen der Vertragsparteien aus ihren jeweiligen internationalen Übereinkünften werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

Artikel 7

Die Vertragsparteien werden nach Maßgabe der in ihrem Hoheitsgebiet geltenden Rechtsvorschriften Unternehmen und kommerziellen Organisationen der Seeschifffahrt oder des Schifffahrtshilfsgewerbes einer Vertragspartei bei der Eröffnung eines Liniendienstes von oder nach der jeweils anderen Vertragspartei sowie bei der Gründung von Vertretungen oder Gemeinschaftsunternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei die erforderliche Unterstützung leisten.

Artikel 8

(1) Jede Vertragspartei gewährt den Schiffen der anderen Vertragspartei in bezug auf den freien Zugang zu den Häfen, die Zuweisung von Liegeplätzen, die Benutzung der Häfen für die Ein- und Ausladung von Gütern, die Ein- und Ausschiffung von Fahrgästen, die Einrichtung von Schiffs-, Hafen- und anderen Gebühren und die Inanspruchnahme von für die Seeschifffahrt bestimmten Dienstleistungen die gleiche Behandlung wie den eigenen Schiffen.

Статья 2

Обе Договаривающиеся Стороны в соответствии с настоящим Соглашением будут оказывать всемерное содействие свободе торгового мореплавания и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 3

1. Суда каждой Договаривающейся Стороны имеют право плавать между портами обеих Договаривающихся Сторон и перевозить пассажиров и грузы между портами обеих Договаривающихся Сторон.

2. Суда, плавающие под флагом третьих стран и эксплуатируемые морскими судоходными предприятиями одной из Договаривающихся Сторон, могут также участвовать в указанных перевозках.

Статья 4

1. Обе Договаривающиеся Стороны будут оказывать содействие развитию двустороннего торгового судоходства, руководствуясь при этом принципом равноправия и взаимной выгоды.

2. В перевозках грузов двусторонней внешней торговли обе Договаривающиеся Стороны будут содействовать тесному сотрудничеству между их фрахтовыми организациями и морскими судоходными предприятиями, например, в форме совместных предприятий. Фрахтовые ставки должны быть экономически выгодными для морских судоходных предприятий обеих Договаривающихся Сторон.

3. Настоящая статья не затрагивает право судов под флагом третьих стран участвовать в двусторонних перевозках грузов морем.

Статья 5

Морские судоходные предприятия одной Договаривающейся Стороны могут участвовать в морских перевозках другой Договаривающейся Стороны на/из третьих стран. При таком участии морские судоходные предприятия первой Договаривающейся Стороны будут учитывать при установлении своих фрахтовых ставок интересы соответствующих морских судоходных предприятий другой Договаривающейся Стороны и принцип справедливой конкуренции на коммерческой основе.

Статья 6

Права и обязательства обеих Договаривающихся Сторон, вытекающие из заключенных ими международных договоров, настоящим Соглашением не затрагиваются.

Статья 7

Обе Договаривающиеся Стороны будут, в соответствии с действующим на их территориях законодательством, оказывать необходимое содействие судоходным или связанным с судоходством предприятиям и коммерческим организациям одной Договаривающейся Стороны в открытии ими линии на/из портов другой Договаривающейся Стороны, а также в учреждении ими на территории другой Договаривающейся Стороны представительств или совместных предприятий.

Статья 8

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, как и своим судам, в отношении свободного доступа в порты, предоставления мест у причала, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных, портовых и других сборов и использования услуг, предназначенных для морского судоходства.

(2) Jede Vertragspartei gewährt den Schiffen unter der Flagge von Drittländern, die von Seeschiffsverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, die in Absatz 1 vorgesehene Behandlung, soweit dies nicht im Widerspruch zu ihren Verpflichtungen aus internationalen Abkommen oder ihren einschlägigen Rechtsvorschriften steht.

(3) Die Absätze 1 und 2

- a) erstrecken sich nicht auf Häfen oder Hafenteile, soweit sie für ausländische Schiffe nicht geöffnet sind;
- b) gelten nicht für Tätigkeiten, die jede der beiden Vertragsparteien ihren Unternehmen oder Organisationen vorbehält, einschließlich insbesondere der Küstenschifffahrt sowie Bergungs-, Bugsier- und anderer Hafendienste;
- c) gelten nicht für die Vorschriften über den Lotsenzwang für ausländische Schiffe;
- d) berühren nicht die Anwendung der Vorschriften über die Einreise und den Aufenthalt von Ausländern.

Artikel 9

Die Vertragsparteien ergreifen im Rahmen ihrer Gesetze und Hafenordnungen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Beförderung auf dem Seewege zu erleichtern und zu beschleunigen, unnötige Verlängerungen der Liegezeiten zu vermeiden und die Erledigung der Zoll- und sonstigen Förmlichkeiten in den Häfen größtmöglich zu beschleunigen und zu vereinfachen.

Artikel 10

(1) Die von einer Vertragspartei ausgestellten oder anerkannten und an Bord befindlichen Schiffsdokumente werden auch von der anderen Vertragspartei anerkannt.

(2) Die mit vorschriftsmäßig ausgestellten Dokumenten über die Schiffsvermessung versehenen Schiffe einer Vertragspartei sind von einer erneuten Vermessung in den Häfen der anderen Vertragspartei befreit. Diese Dokumente werden der Berechnung der Hafenabgaben zugrunde gelegt.

Artikel 11

Die Vertragsparteien gewähren Seeleuten, die Inhaber eines von den zuständigen Behörden der jeweils anderen Vertragspartei ordnungsgemäß ausgestellten Reisedokuments sind, die in den Artikeln 12 und 13 aufgeführten Rechte.

Artikel 12

(1) Dem Inhaber eines in Artikel 11 erwähnten Reisedokuments ist es gestattet,

- a) als Besatzungsmitglied eines Schiffes der Vertragspartei, welche dieses Dokument ausgestellt hat, während der Liegezeit des Schiffes in einem Hafen der anderen Vertragspartei ohne Sichtvermerk an Land zu gehen und sich gemäß den dort geltenden Vorschriften vorübergehend am Hafenort aufzuhalten. Erforderlich ist in diesen Fällen
 - in der Bundesrepublik Deutschland ein Landgangsausweis,
 - in der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken ein Passierschein;
- b) in einem Hafen der anderen Vertragspartei sein Schiff, auf dem er seine Arbeit als Besatzungsmitglied beendet hat, mit Genehmigung der zuständigen Behörden zu verlassen und sich in diesem Hafen zur Arbeitsaufnahme als Besatzungsmitglied an Bord eines anderen Schiffes, das von einem Seeschiffsverkehrsunternehmen derselben Vertragspartei eingesetzt wird, zu begeben;

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам под флагом третьих стран, эксплуатируемым морскими судоходными предприятиями другой Договаривающейся Стороны, обращение, предусмотренное в пункте 1, если это не противоречит ее обязательствам, вытекающим из международных договоров, или ее соответствующим правовым предписаниям.

3. Пункты 1 и 2:

- a) не распространяются на порты или части портов, если они не открыты для захода иностранных судов;
- b) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих предприятий или организаций, включая, в частности, каботаж, а также спасание, буксировку и другие портовые услуги;
- c) не применяются к правилам об обязательной лоцманской проводке для иностранных судов;
- d) не затрагивают применения правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 9

Каждая Договаривающаяся Сторона будет принимать, в рамках своих законов и портовых правил, все необходимые меры для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения не вызываемых необходимостью задержек судов и максимально возможного ускорения и упрощения осуществления таможенных и иных формальностей в портах.

Статья 10

1. Выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон и находящиеся на борту судовые документы будут признаваться и другой Договаривающейся Стороной.

2. Суды одной Договаривающейся Стороны, снабженные должным образом выданными документами об обмере судов, освобождаются от нового обмера в портах другой Договаривающейся Стороны. Эти документы будут приниматься за основу при исчислении портовых сборов.

Статья 11

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит морякам-владельцам одного из заграничных документов, выданных должным образом компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, указанные в статьях 12 и 13.

Статья 12

1. Владельцу одного из упомянутых в статье 11 заграничных документов разрешается:

- a) в качестве члена экипажа судна Договаривающейся Стороны, выдавшей этот документ, в период пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны без визы сходить на берег и временно находиться в портовом городе в соответствии с действующими там правилами. В этих случаях требуется:
 - в Федеративной Республике Германии – удостоверение о праве схода на берег;
 - в Союзе Советских Социалистических Республик – пропуск;
- b) в порту другой Договаривающейся Стороны покинуть с разрешения компетентных властей свое судно, где он закончил свою работу в качестве члена экипажа, и перейти в том же порту на другое судно, эксплуатируемое морским судоходным предприятием той же Договаривающейся Стороны, чтобы приступить к работе на нем в качестве члена экипажа;

c) nach Beendigung seiner Arbeit als Besatzungsmitglied eines Schiffes in einem Hafen der anderen Vertragspartei deren Hoheitsgebiet mit einem unverzüglich zu erteilenden Sichtvermerk ohne unnötige Verzögerung auf dem geeigneten kürzesten Weg zu verlassen.

(2) Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei gestatten einem Besatzungsmitglied, das im Krankheitsfall in ein Krankenhaus im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeliefert wurde, den zur Behandlung erforderlichen Aufenthalt.

(3) Die Absätze 1 und 2 finden sinngemäß Anwendung auf Personen, die Dienste an Bord leisten und nicht zur Besatzung gehören, sofern sie in eine Besatzungsliste eingetragen sind.

Artikel 13

(1) Die Vertragsparteien gestatten einem Seemann, der Inhaber eines in Artikel 11 erwähnten Reisedokuments ist, die Ein- oder Ausreise,

- a) um sich zu seinem Schiff oder auf ein anderes Schiff zu begeben;
- b) um durchzureisen mit dem Ziel, sich in einem anderen Staat zu seinem Schiff zu begeben, oder zur Rückkehr in seine Heimat oder zu einem anderen von den zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei anerkannten Zweck.

Die Regelung der Norm 3.10.2 der Anlage zum Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs bleibt unberührt.

(2) In allen in Absatz 1 erwähnten Fällen muß der Seemann im Besitz eines entsprechenden Sichtvermerks der anderen Vertragspartei sein; einen entsprechenden Antrag werden die zuständigen Behörden so schnell wie möglich wohlwollend prüfen.

Artikel 14

(1) Vorbehaltlich der Artikel 11 bis 13 bleiben die Regelungen der Vertragsparteien betreffend Einreise, Aufenthalt und Ausreise von Ausländern unberührt.

(2) Die Vertragsparteien behalten sich das Recht vor, Personen, die sie für unerwünscht halten, die Einreise und den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet zu verwehren.

Artikel 15

Die Vertragsparteien gewähren den Seeschiffsverkehrsunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei das Recht, Einnahmen aus Dienstleistungen der Schifffahrt auf dem Gebiet der ersten Vertragspartei für Zahlungen im Zusammenhang mit der Schifffahrt zu verwenden oder in frei konvertierbarer Währung ins Ausland zu transferieren. Der Transfer wird auf der Grundlage des amtlichen Wechselkurses und innerhalb der üblichen Fristen vorgenommen.

Artikel 16

Wenn ein Schiff einer der beiden Vertragsparteien an den Küsten der anderen Vertragspartei in Seenot gerät oder Schiffbruch erleidet, so genießen das Schiff, seine Besatzung, Fahrgäste und Ladung dieselben Vorrechte und Vergünstigungen, wie sie die andere Vertragspartei in derartigen Fällen einem eigenen Schiff, dessen Besatzung, Fahrgästen und Ladung gewährt.

Die von einem Schiff, das in Seenot geraten ist oder Schiffbruch erlitten hat, geborgenen Gegenstände unterliegen keinerlei Zollabgaben, sofern sie nicht dem inländischen Gebrauch und Verbrauch zugeführt werden.

c) по окончании его работы в качестве члена экипажа судна в порту другой Договаривающейся Стороны покинуть ее территорию с безотлагательно выдаваемой визой, без ненужной задержки и подходящим кратчайшим путем.

2. Компетентные власти одной Договаривающейся Стороны разрешают члену экипажа, который по болезни был доставлен в больницу на территории другой Договаривающейся Стороны, пребывание, необходимое для лечения.

3. Пункты 1 и 2 соответственно применяются также в отношении лиц, которые выполняют служебные обязанности на борту и не принадлежат к экипажу, при условии, что они внесены в список членов экипажа.

Статья 13

1. Каждая Договаривающаяся Сторона разрешает моряку-владельцу одного из упомянутых в статье 11 заграничных документов въезд и выезд:

- a) для прибытия на свое судно или перевода на другое судно;
- b) для транзитного проезда с целью прибытия на свое судно, находящееся в другой стране, возвращения на родину или с иной целью, одобренной компетентными властями соответствующей Договаривающейся Стороны.

Положения стандарта 3. 10. 2 Приложения к Конвенции об облегчении международного морского судоходства от 9 апреля 1965 года не затрагиваются.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряк должен иметь соответствующую визу другой Договаривающейся Стороны; соответствующее ходатайство будет в возможно короткий срок благоприятно рассматриваться компетентными властями.

Статья 14

1. С соблюдением статей 11–13 не затрагиваются правила обеих Договаривающихся Сторон относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать во въезде и пребывании на своей территории лицам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 15

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит морским судоходным предприятиям другой Договаривающейся Стороны право использовать доходы, получаемые от предоставления на территории первой Договаривающейся Стороны судоходных услуг, для платежей, связанных с судоходством, или переводить их за границу в свободно конвертируемой валюте. Перевод будет осуществляться на основе официального обменного курса и в пределах обычных сроков.

Статья 16

Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит бедствие или кораблекрушение у берегов другой Договаривающейся Стороны, то судно, его экипаж, пассажиры и груз будут пользоваться теми же привилегиями и льготами, которые предоставляются этой другой Договаривающейся Стороной в таких случаях своему судну, его экипажу, пассажирам и грузу.

Предметы, спасенные с судна, потерпевшего бедствие или кораблекрушение, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только эти предметы не будут предназначены для использования или потребления внутри страны.

Artikel 17

(1) Die Vertragsparteien werden ihre Bemühungen zur Pflege und Entwicklung effektiver fachlicher Beziehungen zwischen ihren für Schiffsfragen zuständigen Behörden fortsetzen sowie die Entwicklung von Kontakten zwischen ihren entsprechenden Unternehmen und Organisationen fördern, insbesondere um

- die Seehandelsflotte und -häfen umfassender und effektiver zu nutzen und die wirtschaftlichen sowie wissenschaftlich-technischen Beziehungen und den Erfahrungsaustausch zu erweitern;
- einen Meinungsaustausch bezüglich der Tätigkeit in internationalen, mit Problemen der Seeschifffahrt befaßten Organisationen und der Beteiligung an internationalen Abkommen über den Seeverkehr zu führen.

(2) Um ein ständiges Zusammenwirken, eine schnelle Abstimmung und Lösung aller Fragen der Zusammenarbeit zwischen den für Seeschifffahrt zuständigen Stellen beider Länder zu gewährleisten, haben die Vertragsparteien das Recht, bei den Botschaften ihrer Länder die Stelle eines Schiffsattachés einzurichten.

(3) Zur Verwirklichung der in Absatz 1 genannten Ziele und zur Überwachung der Durchführung dieses Abkommens wird eine Gemischte Kommission gebildet, die Fragen von gemeinsamem Interesse, die sich aus der Durchführung dieses Abkommens ergeben, insbesondere Fragen des zweiseitigen Seeverkehrs, sowie allgemeine Fragen der internationalen Schifffahrt behandelt.

Die Gemischte Kommission kann Arbeitsgruppen zur Behandlung von Einzelfragen und zur Ausarbeitung entsprechender Empfehlungen, die der Gemischten Kommission zur Prüfung vorgelegt werden, einsetzen.

(4) Die Gemischte Kommission tritt in der Regel mindestens einmal jährlich zusammen; sie kann jedoch auf Ersuchen einer Vertragspartei spätestens innerhalb von neunzig Tagen nach Übermittlung eines derartigen Ersuchens zusammentreten. Die Tagesordnung für jede Sitzung der Gemischten Kommission wird nach Absprache zwischen den für Schiffsfragen zuständigen Behörden festgelegt.

Die Vertragsparteien bestimmen die Zusammensetzung ihrer Delegation für die Sitzung der Gemischten Kommission.

Artikel 18

(1) Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander schriftlich mitgeteilt haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(3) Dieses Abkommen kann von jeder Vertragspartei schriftlich gekündigt werden. In diesem Fall tritt das Abkommen sechs Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

Geschehen zu Bonn am 7. Januar 1991 in zwei Urschriften, jede in deutscher und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Dr. Lautenschlager
Dr. Zimmermann

Für die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken

Y. Volmer

Статья 17

1. Обе Договаривающиеся Стороны будут продолжать свои усилия по поддержанию и развитию эффективных деловых отношений между их властями, ведающими вопросами судоходства, а также поощрять развитие контактов между их соответствующими предприятиями и организациями, в частности, в целях:

более полного и эффективного использования морского торгового флота и портов, расширения экономических и научно-технических связей и обмена опытом;

обмена мнениями относительно деятельности в международных организациях, занимающихся проблемами морского судоходства, и участия в международных соглашениях по морскому транспорту.

2. В целях организации постоянного взаимодействия, оперативного согласования и решения всех вопросов сотрудничества между морскими администрациями двух стран Договаривающиеся Стороны имеют право ввести должность атташе по судоходству при посольствах своих стран.

3. Для осуществления целей, указанных в пункте 1, и наблюдения за применением настоящего Соглашения создается Смешанная комиссия, которая будет обсуждать представляющие взаимный интерес вопросы, вытекающие из применения настоящего Соглашения, в частности вопросы двустороннего морского судоходства, а также общие вопросы международного судоходства.

Смешанная комиссия может создавать рабочие группы для обсуждения отдельных вопросов и выработки соответствующих рекомендаций, которые будут представляться на рассмотрение Смешанной комиссии.

4. Смешанная комиссия собирается, как правило, не реже одного раза в год, однако она может собраться по просьбе одной из Договаривающихся Сторон не позднее, чем через девяносто дней после даты представления такой просьбы. Повестка дня для каждого заседания Смешанной комиссии будет определяться по согласованию между властями, ведающими вопросами судоходства.

Каждая Договаривающаяся Сторона определяет состав своей делегации на заседания Смешанной комиссии.

Статья 18

1. Настоящее Соглашение вступает в силу в день, когда обе Договаривающиеся Стороны сообщат друг другу в письменной форме о том, что необходимые для его вступления в силу внутригосударственные формальности выполнены.

2. Настоящее Соглашение заключается на неограниченный срок.

3. Настоящее Соглашение может быть денонсировано в письменной форме каждой Договаривающейся Стороной. В этом случае Соглашение прекращает свое действие через шесть месяцев после получения другой Договаривающейся Стороной уведомления об этом.

Совершено в г. Бонн 7 января 1991 года в двух экземплярах, каждый на немецком и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство Федеративной Республики Германии
Лаутеншлагер
Циммерманн

За Правительство Союза Советских Социалистических Республик
Ю. Вольмер

Der Bundesminister für Verkehr

Bonn, den 7. Januar 1991

Herrn
Vadim D. Kornilov
Leiter der Abteilung für
Auswärtige Beziehungen
Ministerium für die Hochseeflotte
der Union der Sozialistischen
Sowjetrepubliken

Sehr geehrter Herr Kornilov,

ich beziehe mich auf das am heutigen Tage unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Seeschifffahrt.

Zur Verdeutlichung des Artikels 11 dieses Abkommens stellen wir übereinstimmend fest:

Dokumente im Sinne von Artikel 11 sind

- der Seemannspañ der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken,
- das Seefahrtbuch der Bundesrepublik Deutschland,
- der Reisepañ der Bundesrepublik Deutschland.

Anläßlich der Unterzeichnung des Seeschifffahrtsabkommens wurden Muster der vorgenannten Dokumente ausgetauscht.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Auftrag

Ch. Hinz
Leiter der Abteilung Seeverkehr

Die sowjetische Seite hat einen gleichlautenden Brief mit Datum vom 7. Januar 1991 übergeben.

Bundesministerium für Verkehr

Bonn, den 7. Januar 1991

Sehr geehrter Herr Kornilov,

ich beziehe mich auf das am heutigen Tage unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Seeschifffahrt.

Ich möchte feststellen, daß die deutsch-sowjetischen Gemeinschaftsliniendienste seit vielen Jahren den zweiseitigen Handel zwischen unseren beiden Ländern in zufriedenstellender Weise bedienen.

Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, daß beide Schifffahrtsverwaltungen im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf hinwirken werden, daß die Gemeinschaftsdienste weiterhin diesem Handel auf kommerzieller Grundlage dienen werden.

Ch. Hinz
Leiter der Abteilung Seeverkehr

Die sowjetische Seite hat einen gleichlautenden Brief mit Datum vom 7. Januar 1991 übergeben.

Denkschrift zum Abkommen

A. Allgemeines

Die deutsche Vereinigung am 3. Oktober 1990 sowie das im November 1990 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken vereinbarte umfangreiche politische Vertragswerk haben nach nahezu 17jähriger Verhandlungsdauer auch den Abschluß des deutsch-sowjetischen Seeschiffahrtsabkommens ermöglicht.

Die Notwendigkeit einer solchen vertraglichen Regelung ergibt sich aus den unterschiedlichen Wirtschaftsordnungen beider Staaten und den damit verbundenen Wettbewerbsbedingungen der Handelsflotten. Darüber hinaus wurden durch die günstigen politischen Rahmenbedingungen in den Beziehungen der Bundesrepublik Deutschland und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken auch im Bereich des Seeverkehrs neue Möglichkeiten der Zusammenarbeit eröffnet, die der vertraglichen Umsetzung bedurften.

Beiden Erfordernissen trägt das Seeschiffahrtsabkommen Rechnung. Die Vertragsparteien werden nach dem Grundsatz der Gleichberechtigung und des gegenseitigen Vorteils auf eine enge Zusammenarbeit zwischen den Befrachtungsorganisationen und Seeschiffahrtsunternehmen hinwirken und dabei auch dritten Staaten das Recht, sich an den zweiseitigen seewärtigen Güterbeförderungen zu beteiligen, einräumen. Im Drittlandverkehr werden die Partner den Grundsatz des fairen Wettbewerbs auf kommerzieller Grundlage beachten und bei der Festsetzung der Frachtraten gegenseitig den Partnerinteressen Rechnung tragen.

Das Abkommen regelt des weiteren die Gleichbehandlung der Schiffe in den Häfen sowie weitere technische Fragen des Seeverkehrs zwischen beiden Ländern. Eine gemeinsame Kommission aus Vertretern beider Staaten soll die Durchführung des Abkommens überwachen und regelmäßig Fragen des zweiseitigen Seeverkehrs sowie allgemeine Fragen der internationalen Schifffahrt behandeln.

Das Abkommen leitet eine neue Phase der schiffahrtspolitischen Beziehungen der Bundesrepublik Deutschland und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken ein und wird impulsgebend für die Zusammenarbeit sowohl auf behördlicher Ebene als auch im kommerziellen Bereich sein.

B. Zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1

Artikel 1 definiert die im Abkommen mehrfach verwandten Begriffe „Schiff einer Vertragspartei“, „Seeschiffahrtsunternehmen einer Vertragspartei“ und „Besatzungsmitglied“.

Zu Artikel 2

Artikel 2 verpflichtet die Vertragsparteien, die Freiheit der Handelsschifffahrt zu fördern und sich jedweder Handlungen, die ihrer normalen Entwicklung abträglich sind, zu enthalten.

Zu Artikel 3

Artikel 3 Abs. 1 berechtigt die Schiffe jeder Vertragspartei, zwischen ihren Häfen zu fahren und Fahrgäste und Güter zwischen ihnen zu befördern.

Absatz 2 räumt Schiffen, die die Flagge von Drittstaaten führen und von einer Vertragspartei eingesetzt werden, gleichfalls das Recht auf Beteiligung an den Beförderungen ein.

Zu Artikel 4

Artikel 4 Abs. 1 verpflichtet die Vertragsparteien, die Entwicklung der zweiseitigen Handelsschifffahrt nach dem Grundsatz der Gleichberechtigung und des beiderseitigen Vorteils zu unterstützen.

Absatz 2 bestimmt, daß die Vertragsparteien in den zweiseitigen Beförderungen auf eine enge Zusammenarbeit zwischen ihren Befrachtungsorganen und Seeschiffahrtsunternehmen, z. B. in Form von Gemeinschaftsunternehmen, hinwirken, wobei die Frachtraten wirtschaftlich auskömmlich sein sollen.

Absatz 3 stellt das Recht von dritten Flaggen auf Beteiligung an den zweiseitigen seewärtigen Güterbeförderungen sicher.

Zu Artikel 5

Artikel 5 räumt den Vertragsparteien gegenseitig das Recht zur Beteiligung am Seeverkehr mit Drittländern (cross-trade) nach dem Grundsatz des fairen Wettbewerbs auf kommerzieller Grundlage und unter gegenseitiger Berücksichtigung der Partnerinteressen bei der Festsetzung der Frachtraten ein.

Zu Artikel 6

Artikel 6 stellt klar, daß das Abkommen Rechte und Verpflichtungen aus anderen internationalen Übereinkünften nicht berührt.

Zu Artikel 7

Artikel 7 sichert in Übereinstimmung mit den jeweils geltenden Rechtsvorschriften die Unterstützung der Vertragsparteien für die Eröffnung von Liniendiensten zwischen den Vertragsstaaten sowie für die Gründung von Vertretungen oder Gemeinschaftsunternehmen zu.

Zu Artikel 8

Artikel 8 Abs. 1 räumt den Schiffen die Inländerbehandlung in den Häfen ein.

Absatz 2 sieht die Inländerbehandlung auch für Schiffe unter der Flagge von Drittländern vor, die von der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, soweit Verpflichtungen aus anderen Abkommen und die nationalen Rechtsvorschriften dem nicht entgegenstehen.

Absatz 3 zählt die Ausnahmen auf, die vom Prinzip der Inländerbehandlung ausgenommen werden.

Zu Artikel 9

Artikel 9 beinhaltet die Verpflichtung der Vertragsparteien, die Beförderungen auf dem Seeweg zu erleichtern und Verzögerungen bei der Beförderung, den Liegezeiten und in der Abfertigung zu vermeiden.

Zu Artikel 10

Artikel 10 Abs. 1 regelt die gegenseitige Anerkennung der Schiffsdokumente.

Absatz 2 befreit bei Vorliegen vorschriftsmäßiger Dokumente die Schiffe von der Nachvermessung im Partnerstaat.

Zu Artikel 11

Artikel 11 billigt den Seeleuten der Vertragsparteien, die im Besitz eines ordnungsgemäß ausgestellten Reisedokumentes sind, die in den Artikeln 12 und 13 aufgeführten Rechte zu.

Zu Artikel 12

Artikel 12 Abs. 1 regelt die Bedingungen im Hafenstaat zum Landgang, dem Schiffwechsel und zur Heimreise der Seeleute.

Absatz 2 räumt erkrankten Besatzungsmitgliedern die Möglichkeit des Krankenhausaufenthaltes im Hafenstaat ein. Absatz 3 dehnt die in den Absätzen 1 und 2 gewährten Rechte auf alle an Bord arbeitenden Personen aus, sofern sie in eine Besatzungsliste eingetragen sind.

Zu Artikel 13

Artikel 13 Abs. 1 regelt die Bedingungen der Ein-, Aus- und Durchreise der Seeleute.

Absatz 2 knüpft die Bedingungen des Absatz 1 an das Vorhandensein eines entsprechenden Sichtvermerkes, dessen Erteilung durch die Behörden schnellstmöglich und wohlwollend geprüft werden soll.

Zu Artikel 14

Artikel 14 Abs. 1 weist darauf hin, daß – vorbehaltlich der Artikel 11 bis 13 – die Regelungen zu Ein- und Ausreise und zum Aufenthalt von Ausländern nicht berührt werden.

Absatz 2 sieht eine Regelung für die Behandlung unerwünschter Personen vor.

Zu Artikel 15

Artikel 15 regelt die Verwendung von Einnahmen der Seeschiffsverkehrsunternehmen im Partnerstaat und berechtigt zum Transfer dieser Einnahmen ins Ausland.

Zu Artikel 16

Artikel 16 räumt bei Seenot oder Schiffbruch in bezug auf das Schiff, die Besatzung, Fahrgäste und Ladung die Inländerbehandlung ein. Die bei Seenot oder Schiffbruch geborgenen Gegenstände sollen keinen Zollabgaben unterliegen.

Zu Artikel 17

Artikel 17 Abs. 1 stellt die Fortsetzung der Bemühungen, effektive fachliche Beziehungen zwischen den Schiffsverkehrsbehörden zu entwickeln und Kontakte zwischen den Unternehmen und Organisationen zu fördern, heraus.

Absatz 2 sieht zur Gewährleistung einer engen Zusammenarbeit die Möglichkeit vor, daß bei den Botschaften der Vertragspartner jeweils die Stelle eines Schiffsverkehrsattachés eingerichtet werden kann.

Absatz 3 regelt die Bildung einer Gemischten Kommission, die regelmäßig alle sich aus dem Abkommen ergebenden sowie auch allgemeine Fragen des zweiseitigen und internationalen Seeverkehrs behandeln soll.

Absatz 4 legt die Modalitäten für das Zusammentreten der Gemischten Kommission fest.

Zu Artikel 18

Artikel 18 Abs. 1 regelt den Termin des Inkrafttretens des Abkommens.

Absatz 2 legt die Gültigkeit des Abkommens auf unbestimmte Zeit fest.

Absatz 3 sieht die Möglichkeit der schriftlichen Kündigung des Abkommens und das darauf folgende Außerkrafttreten vor.

C. Briefwechsel

Anläßlich der Unterzeichnung des Abkommens wurden zwei Briefwechsel geführt.

Der erste Briefwechsel legt fest, welche Reisedokumente der Seeleute beider Vertragsparteien nach Artikel 11 des Abkommens gegenseitig anerkannt werden. Muster dieser Reisedokumente wurden anläßlich der Unterzeichnung des Abkommens ausgetauscht.

Der zweite Briefwechsel bekräftigt in Anknüpfung an Artikel 4 Abs. 2 die seit vielen Jahren bestehende Zusammenarbeit von Schiffsverkehrsunternehmen beider Seiten in Form von Gemeinschaftsliniendiensten.

Die Schiffsverkehrsverwaltungen beider Vertragsparteien sollen im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür Sorge tragen, daß diese Dienste auch künftig den zweiseitigen Handel auf kommerzieller Grundlage fördern.

Stellungnahme
des Bundesrates

zum

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 7. Januar 1991 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Seeschifffahrt

Der Bundesrat hat in seiner 636. Sitzung am 8. November 1991 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes Einwendungen nicht zu erheben.

-1- C

Bundesrat

zu Drucksache **559/91**

16.10.91

VP - In

Berichtigung

zum

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 7. Januar 1991
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der
Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über
die Seeschifffahrt

In dem o.a. Gesetzentwurf ist die Seite 5 gegen die umseitig
abgedruckte Seite 5 auszutauschen.

Entwurf

**Gesetz
zu dem Abkommen vom 7. Januar 1991
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
über die Seeschifffahrt**

Vom

1991

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 7. Januar 1991 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über die Seeschifffahrt und den ergänzenden Briefwechseln wird zugestimmt. Das Abkommen und die Briefwechsel werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 18 Abs. 1 und die Briefwechsel in Kraft treten, 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 Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 18 Abs. 1 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Die Ausführung dieses Gesetzes belastet Bund, Länder und Gemeinden nicht mit Kosten.

Auswirkungen auf das Preisniveau, besonders auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

*) Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich, da durch das Vertragsgesetz in Verbindung mit dem Abkommen auch das Verwaltungsverfahren von Landesbehörden im Sinne von Artikel 84 Abs. 1 des Grundgesetzes geregelt wird.