

**Bundesrepublik Deutschland**  
**Der Bundeskanzler**

III/6 — 97101 — Schi 1/69

Bonn, den 25. November 1969

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom  
27. August 1968 zwischen der Bundesrepublik  
Deutschland und dem Spanischen Staat über  
die Schifffahrt

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen. Der Wortlaut des Vertrages und des Protokolles in deutscher und spanischer Sprache nebst Denkschrift hierzu liegen diesem Schreiben bei.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen.

Der Bundesrat hat in seiner 345. Sitzung am 21. November 1969 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

**Brandt**

**Entwurf eines Gesetzes  
zu dem Vertrag vom 27. August 1968  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Spanischen Staat  
über die Schifffahrt**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in San Sebastián am 27. August 1968 unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Spanischen Staat über die Schifffahrt sowie dem Protokoll zum Vertrag wird zugestimmt. Der Vertrag sowie das Protokoll werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 3

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

(2) Der Tag, an dem der Vertrag nach seinem Artikel 16 Abs. 2 sowie das Protokoll in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

**Begründung**

**Zu Artikel 1**

Der Vertrag bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da er sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

**Zu Artikel 2**

Der Vertrag soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

**Zu Artikel 3**

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem der Vertrag nach seinem Artikel 16 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

**Schlußbemerkung**

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes, abgesehen von den Kosten, die durch eine etwaige Anrufung des Schiedsgerichts entstehen können, nicht mit Kosten belastet.

Vertrag  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Spanischen Staat  
über die Schifffahrt

Tratado  
entre la República Federal de Alemania y el Estado Español  
sobre la navegación

DER PRÄSIDENT  
DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
und  
DER CHEF DES SPANISCHEN STAATES

IN DEM WUNSCH, die Beziehungen zwischen den beiden Staaten auf dem Gebiet der Schifffahrt zu regeln,

SIND ÜBEREINGEKOMMEN, hierüber einen Vertrag zu schließen,

UND HABEN zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Der Präsident der Bundesrepublik Deutschland  
Herrn Prof. Dr. Hermann Meyer-Lindenberg, außerordentlicher und bevollmächtigter Botschafter,  
und

Herrn Dr. Karl Schubert, Ministerialdirektor im Bundesministerium für Verkehr,

Der Chef des Spanischen Staates

Seine Exzellenz Herrn Fernando Maria Castiella y Maiz, Minister für Auswärtige Angelegenheiten.

DIE Bevollmächtigten haben nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgendes vereinbart:

Artikel 1

Beide Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig im Rahmen dieses Vertrages Freiheit der Schifffahrt.

Artikel 2

(1) Soweit die Schifffahrtsbeziehungen zwischen den Vertragsparteien nicht auf Grund ihrer gemeinsamen Mitgliedschaft bei internationalen Organisationen oder durch mehrseitige Übereinkommen, denen beide angehören, geregelt sind, richten sie sich nach diesem Vertrag.

(2) Jede Vertragspartei wendet Beschränkungen, die nach den Vorschriften der in Absatz 1 bezeichneten Übereinkommen oder Organisationen zulässig sind, in möglichst liberaler Weise an und bemüht sich, sie aufzuheben oder zu mildern, soweit es ihre Wirtschafts-, Finanz- und Devisenlage erlaubt.

Artikel 3

Beide Vertragsparteien unterlassen diskriminierende Maßnahmen jeder Art, die zu einer Benachteiligung der Schifffahrt der anderen Vertragspartei führen oder die Flaggenwahl entgegen den Grundsätzen des freien Wettbewerbs beeinträchtigen können.

Artikel 4

Die Schiffe unter der Flagge einer der Vertragsparteien sind im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei keinerlei Enteignungs- oder Beschränkungsmaßnahmen unterworfen, Vollstreckungsmaßnahmen ausgenommen.

EL PRESIDENTE  
DE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA  
y  
EL JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL

ANIMADOS DEL DESEO de regular las relaciones entre ambos Estados en el ámbito de la navegación

HAN DECIDIDO concertar un Tratado

Y HAN nombrado como Plenipotenciarios:

El Presidente de la República Federal de Alemania  
al Embajador Extraordinario y Plenipotenciario,  
Excmo. Señor Hermann Meyer-Lindenberg, y al

Dr. Karl Schubert, Director General de Transportes Marítimos,

El Jefe del Estado Español

al Ministro de Asuntos Exteriores, Excmo. Señor Don Fernando Maria Castiella y Maiz,

LOS cuales, después de haber cambiado entre sí sus plenos poderes, hallados en buena y debida forma, han convenido lo siguiente:

Artículo 1

Ambas Partes Contratantes se conceden recíprocamente libertad de navegación, de acuerdo con las disposiciones del presente Tratado.

Artículo 2

(1) En tanto que las relaciones de navegación entre las Partes Contratantes no estén reguladas en virtud de su común calidad de miembros de Organizaciones internacionales o por Convenios multilaterales, en que ambos participen, se regirán por este Tratado.

(2) Cada Parte Contratante aplicará en la forma más liberal posible las restricciones permitidas con arreglo a las disposiciones de los acuerdos o de las organizaciones señalados en el párrafo 1 y se esforzará en derogarlas o atenuarlas en tanto que lo permita su situación económica, financiera y de divisas.

Artículo 3

Ambas Partes Contratantes se abstendrán de tomar medidas discriminatorias de cualquier clase que puedan causar perjuicio a la navegación de la otra Parte Contratante o influir sobre la elección de bandera en contra de los principios de la libre competencia.

Artículo 4

Los buques de la bandera de una de las Partes Contratantes no serán sometidos, en el territorio de la otra Parte Contratante, a ninguna medida de expropiación ni de restricción, exceptuadas las medidas ejecutivas.

## Artikel 5

(1) Schiffe unter der Flagge einer Vertragspartei, welche die nach ihrem Recht zum Nachweis der Staatszugehörigkeit vorgeschriebenen Papiere mit sich führen, gelten als Schiffe dieser Vertragspartei.

(2) Solange nicht beide Vertragsparteien Vertragsstaaten eines internationalen Übereinkommens über Schiffsvermessung sind, werden die von den zuständigen Behörden ausgestellten Schiffsmeßbriefe gegenseitig anerkannt. Die Schiffsgebühren und -abgaben werden auf Grund dieser Meßbriefe, ohne eine neue Vermessung, nach den Bestimmungen der anderen Vertragspartei und unter den gleichen Voraussetzungen berechnet, wie sie für die eigenen Schiffe gelten.

(3) Außer im Falle des Eigentumswechsels auf Grund einer gerichtlichen Zwangsvollstreckungsmaßnahme können die Schiffe der einen Vertragspartei nicht in das Schiffsregister der anderen Vertragspartei eingetragen werden, ohne daß eine Erklärung über die Löschung durch die Behörden der Vertragspartei vorliegt, in deren Schiffsregister sie bisher eingetragen waren.

## Artikel 6

(1) Jede Vertragspartei gewährt den Schiffen der Flagge der anderen Vertragspartei die gleiche Behandlung wie ihren eigenen Schiffen oder denen eines anderen Staates in den ihrer Staatshoheit oder Herrschaft unterstellten Häfen; dies bezieht sich auf den freien Zugang zum Hafen, seine Benutzung und die uneingeschränkte Inanspruchnahme der für die Schifffahrt und die Handelsverrichtungen bestehenden Einrichtungen, die jede Vertragspartei den Schiffen, ihren Waren und Fahrgästen zur Verfügung stellt. Diese Gleichbehandlung erstreckt sich auf Dienstleistungen und Erleichterungen aller Art, wie Zuteilung von Anlegeplätzen, Lade- und Löscheinrichtungen, Reparaturen sowie auf jede Art von Abgaben und Gebühren, die im Namen oder für Rechnung des Staates, der öffentlichen Behörden, der Konzessionsinhaber oder von Anstalten jeder Art erhoben werden.

(2) Den Schiffen der Flagge der einen Vertragspartei steht es frei, in allen für fremde Schiffe offenen Häfen der anderen Vertragspartei Fahrgäste ein- und auszuschießen sowie Ladung an Bord zu nehmen und zu löschen. Hinsichtlich der Beförderung der Fahrgäste und Ladungsgüter räumt jede Vertragspartei den Schiffen der Flagge der anderen Vertragspartei dieselben Rechte ein wie ihren eigenen Schiffen.

## Artikel 7

Strandet ein Schiff der Flagge der einen Vertragspartei an der Küste des Hoheitsgebietes der anderen Vertragspartei oder erleidet es Schiffbruch oder ist es gezwungen, in einem Hafen der anderen Vertragspartei Schutz zu suchen, so gewährt diese Vertragspartei dem Schiff, der Besatzung, den Fahrgästen, der persönlichen Habe der Besatzung und der Fahrgäste sowie der Ladung des Schiffes den gleichen Schutz und Beistand, der in entsprechender Lage einem Schiff unter eigener Flagge gewährt werden würde. Die von dem Schiff geborgenen Gegenstände bleiben frei von Ein- und Ausgangsabgaben, sofern sie nicht eingeführt worden sind oder vernichtet werden und im einzelnen Fall die einschlägigen fiskalischen Bestimmungen befolgt werden. Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes der Flagge einer Vertragspartei ist deren zuständiger konsularischer Vertreter unverzüglich zu unterrichten.

## Artículo 5

(1) Los buques de la bandera de una de las Partes Contratantes que sean portadores de los documentos prescritos en su legislación para la comprobación de la nacionalidad, serán considerados como buques de esa Parte Contratante.

(2) En tanto que ambas Partes Contratantes no sean Estados partes de un Convenio Internacional sobre arqueo, los certificados de arqueo expedidos por las Autoridades competentes serán reconocidos recíprocamente. Los derechos e impuestos marítimos serán calculados en base a dicho certificado de arqueo, sin un nuevo arqueo, con arreglo a las disposiciones de la otra Parte Contratante y en las mismas condiciones que rigen los propios buques.

(3) Excepto en el caso de cambio de propiedad, a causa de una ejecución forzosa impuesta por los Tribunales, los buques de la bandera de una Parte Contratante no podrán ser inscritos en el Registro de Buques de la otra Parte Contratante sin que se presente una declaración de haber sido dado de baja por las Autoridades de la otra Parte Contratante en su Registro de Buques.

## Artículo 6

(1) Cada Parte Contratante concede a los buques de la bandera de la otra Parte Contratante en los puertos de su soberanía o jurisdicción el mismo trato que a sus propios buques o a los de otro Estado cualquiera, en lo que se refiere al libre acceso a los puertos, a su uso y a la utilización de las instalaciones existentes para la navegación y las operaciones comerciales, que cada Parte Contratante pone a disposición de los buques, de sus mercancías y pasaje. Esta igualdad de trato abarca los servicios y las facilidades de toda clase, como adjudicación de atraques, instalaciones de carga y descarga, reparaciones, así como toda clase de tasas e impuestos que sean cobrados a nombre o por cuenta del Estado, de las Autoridades públicas, de los concesionarios o por Instituciones de cualquier índole.

(2) Los buques de la bandera de cada una de las dos Partes Contratantes tienen libertad para embarcar y desembarcar pasaje y cargar y descargar mercancías en todos los puertos de la otra Parte Contratante abiertos a los buques extranjeros. En cuanto respecta al transporte de pasaje y carga, cada Parte Contratante concede a los buques de la bandera de la otra Parte Contratante los mismos derechos que a sus propios buques.

## Artículo 7

Si un buque de la bandera de una de las Partes Contratantes encalla o naufraga en las costas del territorio de la otra Parte Contratante, o se ve obligado a buscar refugio en un puerto de la otra Parte Contratante, esta Parte Contratante concederá al buque, a la tripulación, al pasaje, a los bienes particulares de la tripulación y del pasaje, así como a la carga del buque, la misma protección y asistencia que en análoga situación concedería a un buque bajo su propia bandera. Los artículos salvados del buque quedarán libres de tributos de entrada y salida siempre que no hayan sido importados o sean destruidos y que se cumplan en todo caso las disposiciones fiscales correspondientes. En caso de varada o naufragio de un buque de la bandera de una de las Partes Contratantes, se dará comunicación inmediata al Representante Consular competente.

## Artikel 8

(1) Die Kapitäne der Schiffe unter der Flagge der einen Vertragspartei dürfen in allen Häfen der anderen Vertragspartei die Seeleute anheuern, die zur Fortsetzung der Reise notwendig sind, wobei sich der Heuervertrag hinsichtlich der Arbeitsbedingungen und der sozialen Sicherheit nach dem Recht der Flagge des Schiffes richtet. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei über die Einschaltung der zuständigen Behörden beim förmlichen Abschluß von Heuerverträgen sind zu berücksichtigen.

(2) Seeleute, die Staatsangehörige der einen Vertragspartei sind und an Stelle eines Nationalpasses ein von einer Behörde ihres Heimatstaates ausgestelltes Seefahrtbuch mit der Eintragung ihrer Staatsangehörigkeit bei sich führen, dürfen durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei reisen, um zu ihren Schiffen zu gelangen oder aus dem Lande auszureisen. Die Rechtsvorschriften der Vertragsparteien über das Erfordernis einer Aufenthaltserlaubnis oder eines Sichtvermerks bleiben unberührt.

## Artikel 9

In allen Fällen, in denen dieser Vertrag gleichzeitig Inländerbehandlung und Meistbegünstigung gewährt, findet die günstigere Behandlung Anwendung.

## Artikel 10

Die Bestimmungen dieses Vertrages über die Inländerbehandlung und die Meistbegünstigung auf dem Gebiet der Schifffahrt finden keine Anwendung:

- a) auf die den Hochseesport-Vereinigungen gewährten Vorrechte;
- b) auf die Ausübung der seemännischen Dienste in den Häfen, auf Reeden oder am Strand, einschließlich des Lotsen-, Schlepp- und Bergungsdienstes;
- c) auf die Küsten- und Binnenschifffahrt;
- d) auf die Ausübung des Fischfangs in den Fischereizonen, in denen die Vertragsparteien Hoheitsrechte ausüben;
- e) auf Vergünstigungen für die Erzeugnisse der eigenen Fischerei und Jagd auf See;
- f) auf die Auswanderung und die Beförderung der Auswanderer.

## Artikel 11

Dieser Vertrag findet auf Kriegsschiffe keine Anwendung.

## Artikel 12

Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei nach Maßgabe dieses Vertrages die Inländerbehandlung auf Grund der Tatsache, daß die andere Vertragspartei in den gleichen Angelegenheiten ebenfalls die Inländerbehandlung einräumt.

## Artikel 13

Der Ausdruck „Staatsangehörige“ in diesem Vertrag bezeichnet

- a) in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland: Deutsche im Sinne des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland;
- b) in bezug auf den Spanischen Staat: Spanier im Sinne der geltenden Gesetze des Spanischen Staates.

## Artikel 14

(1) Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Vertrages sollen, soweit möglich, durch Verhandlungen zwischen den Regierungen der beiden Vertragsparteien beigelegt werden.

## Artículo 8

(1) Los Capitanes de los buques de la bandera de una Parte Contratante podrán contratar, en todos los puertos de la otra Parte Contratante, a los miembros de la tripulación que sean necesarios para continuar el viaje, regulándose el contrato de embarque por la legislación de la bandera del buque en cuanto a las condiciones de Trabajo y Seguridad Social. Se tendrán también en cuenta las disposiciones legales internas en el territorio de cada Parte Contratante sobre la intervención de las Autoridades competentes en la formalización de los contratos de embarque.

(2) Los miembros de la tripulación de la nacionalidad de una Parte Contratante, que en lugar de pasaporte lleven consigo una libreta de inscripción marítima extendida por una Autoridad de su Patria, con la inscripción de su nacionalidad, podrán viajar a través del territorio de la otra Parte Contratante para llegar a su buque o para salir del país. No quedan afectadas las disposiciones legales de las Partes Contratantes sobre la necesidad de un permiso de residencia o de un visado.

## Artículo 9

En todos los casos en que este Tratado concede al mismo tiempo trato nacional y de la nación más favorecida, se aplicará el trato más favorable.

## Artículo 10

Las disposiciones de este Tratado sobre el trato nacional y de la nación más favorecida en el campo de la navegación no se aplicarán:

- a) A los privilegios concedidos a las Asociaciones deportivas de alta mar;
- b) Al ejercicio de servicios marítimos en los puertos, fondeaderos y playas, incluidos practicajes, remolques y salvamentos;
- c) A la navegación de cabotaje y a la fluvial;
- d) Al ejercicio de la pesca en las zonas de pesca en las que las Partes Contratantes ejercen derechos de soberanía;
- e) A los privilegios para los productos de la propia pesca y caza en el mar;
- f) A la emigración y transporte de emigrantes.

## Artículo 11

Este Tratado no se aplicará a buques de guerra.

## Artículo 12

Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte Contratante el trato nacional de acuerdo con este Tratado, en virtud del hecho de que la otra Parte Contratante concede el trato nacional en los mismos asuntos.

## Artículo 13

El término "nacional" designa en este Tratado:

- a) Para la República Federal de Alemania: a los alemanes, según la Ley Fundamental de la República Federal de Alemania;
- b) Para España: a los españoles, conforme a la legislación vigente en el Estado Español.

## Artículo 14

(1) Las diferencias sobre la interpretación o aplicación de este Tratado se resolverán, en la medida de lo posible, por negociación entre los Gobiernos de las dos Partes Contratantes.

(2) Kann eine Streitigkeit auf diese Weise nicht beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf einen Dritten als Obmann einigen, der von den Regierungen der beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Streitigkeit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(4) Werden die in Absatz 3 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident die Ernennung vornehmen. Besitzt auch der Vizepräsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist auch er verhindert, so soll das im Rang nächstfolgende Mitglied des Gerichtshofes, das nicht die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien besitzt, die Ernennung vornehmen.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Das Schiedsgericht regelt sein Verfahren selbst.

#### Artikel 15

Dieser Vertrag gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung des Spanischen Staates innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrags eine gegenteilige Erklärung abgibt.

#### Artikel 16

(1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht werden.

(2) Dieser Vertrag tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Er bleibt für einen Zeitraum von fünf Jahren in Kraft und verlängert sich auf unbestimmte Zeit. Nach Ablauf von fünf Jahren kann der Vertrag jederzeit schriftlich gekündigt werden, bleibt jedoch nach erfolgter Kündigung noch ein Jahr in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die Bevollmächtigten diesen Vertrag unterschrieben und mit ihren Siegeln versehen.

GESCHEHEN zu San Sebastián am siebenundzwanzigsten August neunzehnhundertachtundsechzig in vier Urschriften, je zwei in deutscher und in spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
Meyer-Lindenberg  
Schubert

Für den Spanischen Staat  
Fernando María Castiella y Maiz

(2) De no poderse resolver por este procedimiento alguna diferencia, ésta se someterá a un Tribunal arbitral a petición de cualquiera de las Partes Contratantes.

(3) El Tribunal arbitral se constituirá, en cada caso, nombrando cada Parte Contratante un miembro, y proponiendo éstos, de común acuerdo, a un tercer miembro como Presidente, que será nombrado por los Gobiernos de las dos Partes Contratantes. Los miembros serán nombrados dentro de los dos meses y el Presidente dentro de los tres meses después de que una Parte Contratante haya comunicado a la otra que quiere someter la diferencia a un Tribunal arbitral.

(4) Si no se observan los plazos indicados en el párrafo 3, a falta de otro acuerdo, cada Parte Contratante puede rogar al Presidente del Tribunal Internacional de Justicia que efectúe los nombramientos necesarios. En caso de que el Presidente fuera súbdito de una de las Partes Contratantes o tuviera algún otro impedimento, el Vicepresidente procederá al nombramiento. Si también el Vicepresidente fuere súbdito de una de las dos Partes Contratantes o estuviere también impedido, en este caso el miembro del Tribunal de Justicia que le siga en categoría y no sea súbdito de ninguna de las Partes Contratantes, procederá al nombramiento.

(5) El Tribunal arbitral decidirá por mayoría de votos. Sus laudos serán obligatorios. Cada una de las Partes Contratantes sufragará los gastos de su miembro, así como los de su representación en el procedimiento ante el Tribunal arbitral; los gastos del Presidente y los demás gastos serán cubiertos por ambas Partes Contratantes, por partes iguales. El Tribunal arbitral determinará su propio procedimiento.

#### Artículo 15

Este Tratado se aplicará también al "Land" Berlín en tanto que el Gobierno de la República Federal de Alemania no haga una declaración en contrario al Gobierno del Estado Español dentro de los tres meses siguientes a la entrada en vigor del Tratado.

#### Artículo 16

(1) Este Tratado será ratificado; los Instrumentos de ratificación se canjearán lo antes posible en Bonn.

(2) El presente Tratado entrará en vigor un mes después de canjeados los Instrumentos de ratificación. Permanecerá en vigor durante un período de cinco años y se prorrogará por tiempo indefinido. Una vez transcurrido el plazo mencionado de cinco años, puede denunciarse por escrito en cualquier momento, pero seguirá, no obstante, en vigor un año después de efectuada la denuncia.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios han firmado y sellado el presente Tratado.

HECHO en San Sebastián el veintisiete de Agosto de mil novecientos sesenta y ocho, en cuatro ejemplares, dos en lengua española y dos en lengua alemana, haciendo fe ambos textos.

Por la República Federal de Alemania  
Meyer-Lindenberg  
Schubert

Por el Estado Español  
Fernando María Castiella y Maiz

## Protokoll

Bei der Unterzeichnung des Schiffsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Spanischen Staat haben die unterzeichneten Bevollmächtigten außerdem folgende Bestimmungen vereinbart, die als Bestandteil des Vertrags betrachtet werden:

1. zu Artikel 5: Jede Vertragspartei kann als Voraussetzung für die Eintragung in das nationale Schiffsregister vorschreiben, daß Schiffe ihrer Flagge im Eigentum von eigenen Staatsangehörigen oder Gesellschaften stehen müssen.
2. zu Artikel 6: Artikel 6 Absatz 2 gilt nicht für die Post- und Fernmeldeverwaltungen beider Vertragsparteien.
3. zu Artikel 10,  
Buchstabe c: Küstenschiffahrt betreibt, wer Fahrgäste oder Güter in einem Hafen der anderen Vertragspartei an Bord nimmt und auf dem Seewege gegen Entgelt in einen anderen Hafen derselben Vertragspartei befördert, auch wenn damit eine mit einem anderen Seeschiff begonnene Beförderung fortgesetzt wird.
- zu Artikel 10,  
Buchstabe d: Das Fischerei-Übereinkommen vom 9. März 1964 bleibt unberührt.
4. zu Artikel 13: Natürliche Personen können den Nachweis, daß sie Staatsangehörige im Sinne dieses Vertrags sind, führen,
  - a) wenn es sich um Deutsche handelt: durch Vorlage eines von den Behörden der Bundesrepublik Deutschland ausgestellten Nationalpasses, einer von den zuständigen Behörden der Bundesrepublik Deutschland ausgestellten Bescheinigung darüber, daß der Inhaber deutscher Staatsangehöriger oder Deutscher ist, oder eines von den Behörden der Bundesrepublik Deutschland ausgestellten Seefahrtbuches, vorausgesetzt, daß es die Eintragung enthält, daß der Inhaber Deutscher ist,
  - b) wenn es sich um Spanier handelt: durch Vorlage eines von den Behörden des Spanischen Staates ausgestellten Nationalpasses, einer von den zuständigen Behörden des Spanischen Staates ausgestellten Bescheinigung darüber, daß der Inhaber spanischer Staatsangehöriger oder Spanier ist, oder eines von den Behörden des Spanischen Staates ausgestellten Seefahrtbuches, vorausgesetzt, daß es die Eintragung enthält, daß der Inhaber Spanier ist.

GESCHEHEN zu San Sebastián am siebenundzwanzigsten August neunzehnhundertachtundsechzig.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
Meyer-Lindenberg  
Schubert

Für den Spanischen Staat  
Fernando María Castiella y Maíz

## Protocolo

En la firma del Tratado de Navegación entre la República Federal de Alemania y el Estado Español, los Plenipotenciarios que suscriben han estipulado, además, las siguientes disposiciones, que se considerarán como parte integrante del Tratado:

1. ad, al Art. 5: Cualquiera de las Partes Contratantes podrá exigir como requisito para la inscripción en su Registro Nacional de Buques, que los buques de sus respectivas banderas tengan que ser propiedad de individuos o sociedades nacionales.
2. ad, al Art. 6: El Artículo 6, párrafo 2º, no se aplicará a las Administraciones de Correos y Telecomunicaciones de ambas Partes Contratantes.
3. ad, al inciso  
c) del Art. 10: Ejerce navegación de cabotaje el que toma a bordo pasaje o mercancías en un puerto de la otra Parte Contratante y los transporta, contra remuneración, por vía marítima, a otro puerto de la misma Parte Contratante, aun cuando con ello continúe un transporte empezado con otro buque.
- ad, al inciso  
d) del Art. 10: Las disposiciones del Convenio sobre la Pesca del 9 de marzo de 1964 no quedan afectadas.
4. ad, al Art. 13: Las personas naturales pueden aportar la prueba de que son nacionales en el sentido del presente Tratado:
  - a) Cuando se trate de alemanes: presentando un pasaporte nacional extendido por las Autoridades de la República Federal de Alemania, un certificado expedido por las Autoridades de la República Federal de Alemania que acredite que el titular tiene la nacionalidad alemana o es alemán, o una libreta de inscripción marítima extendida por las Autoridades de la República Federal de Alemania siempre que se desprenda por las inscripciones que el titular es alemán.
  - b) Cuando se trate de españoles: presentando un pasaporte nacional extendido por las Autoridades del Estado Español, un certificado expedido por las Autoridades del Estado Español que acredite que el titular tiene la nacionalidad española o es español, o una libreta de inscripción marítima extendida por las Autoridades del Estado Español, siempre que se desprenda por las inscripciones que el titular es español.

HECHO en San Sebastián, el veintisiete de Agosto de mil novecientos sesenta y ocho.

Por la República Federal de Alemania  
Meyer-Lindenberg  
Schubert

Por el Estado Español  
Fernando María Castiella y Maíz

## Denkschrift

## I. Allgemeines

Die letzte vertragliche Regelung über Schiffsverkehrsfragen enthielt das Handelsabkommen zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich Spanien vom 7. Mai 1926 (vgl. Gesetz vom 21. Mai 1926 — Reichsgesetzbl. II S. 296) mit späteren Zusatzvereinbarungen. Dieser Vertrag ist durch Kündigung hinfällig geworden.

Angesichts der zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtungen beider Länder und des ständig steigenden Warenaustausches über See erscheint eine vertragliche Regelung, die die neueste Entwicklung auf den in Frage stehenden Gebieten berücksichtigt, zweckmäßig. Auch soll die Übereinstimmung beider Länder in Fragen der Schiffsverkehrspolitik vertraglich untermauert werden.

Der neue deutsch-spanische Schiffsverkehrsvertrag, der zunächst fünf Jahre in Kraft bleiben soll, hat die Aufgabe, jede Diskriminierung der Seeschifffahrt des anderen Staates zu verhindern und grundsätzlich die Handelsmarine des anderen Staates wie die eigene zu behandeln.

Das Prinzip der Inländerbehandlung und der Meistbegünstigung bestimmen den Vertrag.

Es ist zu erwarten, daß dieser Vertrag dazu beitragen wird, einige in der Vergangenheit aufgetretene Schiffsverkehrsfragen künftig in zufriedenstellender Weise zu regeln.

## II. Besonderes

## Zu Artikel 1

Artikel 1 gibt die Zielsetzung des Vertrages wieder. Danach gewähren sich beide Vertragsparteien im Rahmen des geschlossenen Vertrages gegenseitig Freiheit der Schiffsverkehrsfahrt.

## Zu Artikel 2

Artikel 2 Abs. 1 bestimmt, daß sich die Schiffsverkehrsbeziehungen zwischen den Vertragsparteien nach diesem Vertrag richten, soweit sie nicht auf Grund ihrer gemeinsamen Mitgliedschaft bei internationalen Organisationen (z. B. bei der EWG, der IMCO oder der OECD) oder durch mehrseitige Übereinkommen (z. B. Schiffssicherheitsvertrag von 1960, Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966, Liberalisierungskodex der OECD), denen beide angehören, geregelt sind. Artikel 2 Abs. 2 verpflichtet beide Vertragsparteien, Beschränkungen, die nach den Vorschriften der in Absatz 1 bezeichneten Übereinkommen oder Organisationen zulässig sind, möglichst liberal zu handhaben.

## Zu Artikel 3

Artikel 3 verbietet diskriminierende Maßnahmen, die zu einer Benachteiligung der Seeschifffahrt der anderen Vertragspartei führen und die Flaggenwahl entgegen den Grundsätzen des freien Wettbewerbs beeinträchtigen können. Das Diskriminierungsver-

bot, das den von der OECD aufgestellten Grundsätzen entspricht, gilt nicht nur für den Warentransport, sondern auch für die Beförderung von Fahrgästen.

## Zu Artikel 4

Nach Artikel 4 sind die Schiffe unter der Flagge einer der Vertragsparteien im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei keinerlei Enteignungs- oder Beschränkungsmaßnahmen unterworfen. Vollstreckungsmaßnahmen sind ausgenommen. Diese Regelung entspricht derjenigen, die im deutsch-italienischen Freundschafts-, Handels- und Schiffsverkehrsvertrag vom 21. November 1957 (Bundesgesetzbl. 1959 II S. 949), Artikel 5 Abs. 3, Artikel 6 Abs. 4 in Verbindung mit Protokoll-Nr. 4, und im deutsch-griechischen Niederlassungs- und Schiffsverkehrsvertrag vom 18. März 1960 (Bundesgesetzbl. 1962 II S. 1505), Artikel 4 Abs. 7 und Artikel 5 Abs. 5, getroffen ist.

## Zu Artikel 5

Artikel 5 behandelt die Nationalität der Schiffe und regelt die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe.

Bei der Berechnung der Schiffsverkehrsgebühren und Schiffsverkehrsabgaben, die gewöhnlich nach dem Raumgehalt des Schiffes vorgenommen wird, sind die in dem Schiffsmeßbrief enthaltenen Angaben zugrunde zu legen. Das gilt auch, soweit es sich um die Hafengebühren und Hafenabgaben handelt, für deren Berechnung grundsätzlich die Länder zuständig sind. Die Länder sind zwar nicht verpflichtet, bei der Berechnung der Gebühren und Abgaben vom Raumgehalt des Schiffes auszugehen; sie können auch andere Daten des Schiffsmeßbriefes zugrunde legen. Da die Länder aber an die im Schiffsmeßbrief enthaltenen Angaben gebunden sind und die Schiffsvermessung ausschließlich Aufgabe des Bundes ist, sind die Länder zu einer Neuvermessung nicht berechtigt.

## Zu Artikel 6

Diese Bestimmung enthält die sogenannte Inländerbehandlung. Sie entspricht Artikel 2 des Übereinkommens und Statuts über die Rechtsordnung der Seehäfen vom 9. Dezember 1923 (Reichsgesetzbl. 1928 S. 23), dem das Deutsche Reich, nicht aber Spanien beigetreten ist.

## Zu Artikel 7

Artikel 7 behandelt Schutz und Beistand bei Strandung und Schiffbruch im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei. Hierbei handelt es sich um eine in bilateralen Verträgen übliche Bestimmung (vgl. Artikel 27 des deutsch-italienischen Freundschafts-, Handels- und Schiffsverkehrsvertrages und Artikel 20 des deutsch-griechischen Niederlassungs- und Schiffsverkehrsvertrages).

## Zu Artikel 8

Artikel 8 regelt das Recht der Anheuerung von Seeleuten und deren Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei.

## Zu Artikel 9

Nach Artikel 9 ist in allen Fällen, in denen der Vertrag gleichzeitig Inländerbehandlung und Meistbegünstigung gewährt, die günstigere Behandlung anzuwenden. Auch dies ist eine vertragsübliche Regelung (vgl. Artikel 38 des genannten deutsch-italienischen und Artikel 27 des genannten deutsch-griechischen Vertrages).

## Zu Artikel 10

Artikel 10 gibt die Sachgebiete an, auf die die Bestimmungen über die Inländerbehandlung keine Anwendung finden, so z. B. die seemännischen Dienste in den Häfen, auf den Reeden oder am Strand einschließlich des Lotsen-, Schlepp- und Bergungsdienstes, die Küsten- und Binnenschifffahrt, der Fischfang in den Hoheitsgewässern und die Beförderung von Auswanderern.

## Zu Artikel 11

Artikel 11 schließt die Kriegsschiffe von den Bestimmungen dieses Vertrages aus.

## Zu Artikel 12

Artikel 12 stellt klar, daß jede Vertragspartei die Inländerbehandlung auf Grund der Tatsache gewährt, daß die Inländerbehandlung in der gleichen Angelegenheit auch von der anderen Vertragspartei eingeräumt wird. Diese Reziprozitätsklausel soll beide Vertragsparteien dagegen schützen, daß dritte Staaten, auch solche, die selbst keine Inländerbehandlung gewähren, auf Grund einer Meistbegünstigungsklausel ihrerseits Inländerbehandlung bean-

spruchen, ohne sie selbst zubilligen zu müssen. Sie findet sich in Artikel 36 des deutsch-italienischen und in Artikel 25 des deutsch-griechischen Vertrages.

## Zu Artikel 13

Artikel 13 gibt die erforderliche Definition für den Ausdruck „Staatsangehörige“ in diesem Vertrag.

## Zu Artikel 14

Artikel 14 befaßt sich mit der Austragung von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien. Wenn die in Absatz 1 vorgesehene Konsultation zu keiner Lösung geführt hat, soll auf Antrag einer Partei ein Schiedsgericht entscheiden (vgl. Absatz 2). Die vorgesehenen Bestimmungen über die Benennung der Schiedsrichter (vgl. Absatz 3 und 4) und das Verfahren (vgl. Absatz 5) entsprechen der in derartigen internationalen Verträgen üblichen Fassung.

## Zu Artikel 15

Der Vertrag soll auch im Land Berlin gelten. Artikel 15 enthält daher die für internationale Verträge vorgesehene Berlin-Klausel.

## Zu Artikel 16

Artikel 16 enthält die Vorschriften über Inkrafttreten und Beendigung des Vertrages.

Zu dem Vertrag gehört als integrierender Bestandteil ein Protokoll, das zu einer Anzahl von Artikeln ergänzende Vereinbarungen, Erläuterungen und Auslegungen gibt.

