Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3958

03. 02. 89

Sachgebiet 950

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 15. Januar 1988 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ungarischen Volksrepublik über die Binnenschiffahrt

A. Zielsetzung

Mit dem am 15. Januar 1988 unterzeichneten Abkommen soll der deutsch-ungarische 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 15. 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).

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
121 (323) – 932 00 – Rh 1/89 (NA 2) Bonn, den 3. Februar 1989

An den
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 15. Januar 1988 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ungarischen Volksrepublik über die Binnenschiffahrt mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und ungarischer Sprache sowie die Denkschrift hierzu sind beigefügt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

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

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Kohl

Anlage 1

Entwurf

Gesetz zu dem Abkommen vom 15. Januar 1988 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ungarischen Volksrepublik über die Binnenschiffahrt

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Budapest am 15. Januar 1988 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ungarischen Volksrepublik über die Binnenschiffahrt sowie dem am 12. Dezember 1986 aus Anlaß des Abschlusses der Verhandlungen über dieses Abkommen in Budapest 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 4 des Abkommens in Abweichung von den durch Rechtsverordnungen 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 Schiffahrtsdirektion. Der Bundesminister für Verkehr kann abweichend von § 37 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten durch Rechtsverordnung eine Wasser- und Schiffahrtsdirektion als für den Bereich mehrerer Wasser- und Schiffahrtsdirektionen 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 Schiffahrtsdirektionen des Bundes auf Grund dieses Gesetzes oder durch Rechtsverordnungen 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 18 Abs. 2 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 festschreibt, wurde hier ebenso verfahren. Damit wird erreicht, daß auch Verstöße gegen die für den deutsch-ungarischen 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 Schiffahrtsdirektion 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 Schiffahrtsdirektion 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 18 Abs. 2 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 Binnenschiffahrt 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 Ungarischen Volksrepublik über die Binnenschiffahrt

Egyezmény a Németországi Szövetségi Köztársaság Kormánya és a Magyar Népköztársaság Kormánya között a belvizi hajózásról

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Ungarischen Volksrepublik –

von dem Wunsche geleitet, den beiderseitigen Binnenschiffsverkehr weiterzuentwickeln,

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

haben folgendes vereinbart:

A Németországi Szövetségi Köztársaság Kormánya

és

a Magyar Népköztársaság Kormánya –

attól az óhajtól vezérelve, hogy a kétoldalu belvizi közlekedését továbbfejlessze,

emlékeztetve az Európai Biztonsági és Együttmüködési Értekezlet Záróokmányára, különösen annak a közlekedés fejlesztésére vonatkozó rendelkezéseire –

a következőkben állapodtak meg:

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 Fahrterlaubnis betrieben werden kann;

b) „Trägerschiffsleichter": Schiffe nach Buchstabe a, die unbemannte und nichtmotorisierte Leichter sind;

c) „Schiffahrtsunternehmen": schiffahrttreibende Unternehmen oder Unternehmer, 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 Verkehr der Ungarischen Volksrepublik, soweit sie sich nicht gegenseitig andere Behörden als zuständig mitteilen;

e) „Häfen": amtlich genehmigte Häfen und Umschlagstellen im Geltungsbereich dieses Abkommens.

1. cikk

Az Egyezmény értelbmében:

a) „Hajók": az Egyezmény érvényességi területén hatóságilag lajstromozott belvizi hajók, amelyekkel ott, ahol lajstromozták azokat, külön járatengedély nélkül személy- és/vagy áruforgalom folytatható;

b) „Bárkahordozó rendszerben használt bárkák": az a/pont alatti olyan hajók, melyek személyzet és főüzem nélküli bárkák;

c) „Hajózási vállalat": hajózási tevékenységet folytató vállalatok, vállalkozók, amelyeknek állandó székhelye vagy lakhelye az Egyezmény érvényességi területén van;

d) „Illetékes hatóságok": a Németországi Szövetségi Köztársaság szövetségi közlekedési minisztere és a Magyar Népköztársaság közlekedési minisztere, amennyiben azok nem közlik egymással más hatóságok illetékességét;

e) „Kikötők": az Egyezmény érvényességi területén lévő hatóságilag engedélyezett kikötők és rakodóhelyek.

Artikel 2

Die Schiffe dürfen die Binnenwasserstraßen im Geltungsbereich dieses Abkommens gemäß den Artikeln 3 bis 6 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. cikk

A hajók az Egyezmény érvényességi területén lévő belvizi utakon, a 3.–6. cikk szerint közlekedhetnek és használhatják a kikötőket és a hatóságilag engedélyezett lekötőhelyeket. Ez megfelelően érvényes uszómunkagépek és uszómüvek szállitására, valamint a még nem lajstromozott uj hajók átszállitására is.

Artikel 3

(1) Schiffe beider Seiten dürfen Personen und/oder Güter durch das Gebiet der anderen Seite hindurch auf den Streckenabschnitten befördern, die auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses (Artikel 14) von den zuständigen Behörden vereinbart werden (Transitverkehr).

3. cikk

1. Mindkét Fél hajói személyeket és/vagy árukat a másik Fél területén át azokon a szakaszokon keresztül szállithatnak, amelyekben az illetékes hatóságok a Vegyes Bizottság javaslata alapján (14. cikk) megállapodtak (tranzitforgalom).

(2) Auf Antrag einer Seite kann von den zuständigen Behörden auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses eine quotenmäßige Beteiligung der Schiffahrtsunternehmen beider Seiten am Güterverkehr nach Absatz 1 vereinbart werden. Dies hat insbesondere dann zu erfolgen, wenn die Schiffe einer Seite von diesem Güterverkehr ausgeschlossen werden.

(3) Jede Seite kann nach Beratung im Gemischten Ausschuß in Ausnahmenfällen aus technischen Gründen oder aus Gründen der Schiffssicherheit für das Befahren ihrer Wasserstraßen im Transitverkehr Höchstzahlen der Fahrten festsetzen.

2. Az egyik Fél kérésére, a Vegyes Bizottság javaslata alapján az illetékes hatóságok megállapodhatnak az 1. bekezdés szerinti áruforgalomnak a két Fél hajózási vállalatai közötti kvótaszerü felosztásáról. Erre különösen akkor kerül sor, amikor valamelyik Fél hajói az ilyen áruforgalomból ki vannak zárva.

3. A Vegyes Bizottságban folytatott tanácskozás után, kivételes esetekben müszaki vagy hajózásbiztonsági okokból bármelyik Fél megszabhatja a viziutjain tranzitforgalomban résztvevő járatok maximális számát.

Artikel 4

(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).

Ungarische Schiffe dürfen Personen und/oder Güter nur zwischen einem ungarischen Hafen und einem der folgenden Häfen der anderen Seite sowie umgekehrt befördern:

a) einem Seehafen;

b) einem Hafen, der auf dem direkten Weg zu einem Seehafen liegt;

c) einem Hafen, den die zuständige Behörde auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses benannt hat.

(2) Jede Seite kann nach Beratung im Gemischten Ausschuß in Ausnahmenfällen aus technischen Gründen oder aus Gründen der Schiffssicherheit für das Befahren ihrer Wasserstraßen im Wechselverkehr Höchstzahlen der Fahrten festsetzen.

(3) Im Wechselverkehr sind die Schiffahrtsunternehmen beider Seiten im Jahresverlauf kontinuierlich je zur Hälfte am Ladungsaufkommen zu beteiligen. Die Aufteilung erfolgt auf der Basis der Ladungstonnen. Soweit die Schiffahrtsunternehmen einer Seite nicht in der Lage sind, ihren Anteil zu befördern, haben sie zunächst diese Menge den Schiffahrtsunternehmen der anderen Seite ohne Anrechnung auf deren Quote zur Beförderung anzubieten.

(4) Für den ungarischen Überseeausfuhr- und -einfuhrverkehr über Seehäfen der Bundesrepublik Deutschland kann abweichend von Absatz 3 auch eine andere Aufteilung des Ladungsaufkommens auf die Schiffahrtsunternehmen beider Seiten vorgenommen werden.

(5) Die zuständigen Behörden beider Seiten haben auf Antrag einer Seite unter Berücksichtigung des Vorschlags des Gemischten Ausschusses für beide Seiten wirtschaftlich auskömmliche Mindest-/Höchstfrachten und die Nebenbedingungen verbindlich zu vereinbaren.

(6) Die Teilnahme von Schiffen aus einem dritten Land am Verkehr zwischen den Häfen beider Seiten geht zu Lasten der Quote der abgebenden Seite.

4. cikk

1. Az egyik Fél kikötői és a másik Fél kikötői között, mindkét irányban, a két Fél hajói személyeket és/vagy árukat szállithatnak az azokat összekötő belvizi utakon (kölcsönös forgalom).

Magyar hajók, mindkét irányban, csak valamely magyar kikötő és a másik Fél

a) valamely tengeri kikötője között;

b) olyan kikötője között, amely valamely tengeri kikötőhöz vezető közvetlen uton fekszik, továbbá;

c) olyan kikötője között, amelyet az illetékes hatóság a Vegyes Bizottság javaslatára megnevezett,

szállithatnak személyeket és/vagy árukat.

2. A Vegyes Bizottságban folytatott tanácskozás után, kivételes esetekben müszaki vagy hajózásbiztonsági okokból bármely Fél megszabhatja a viziutjain kölcsönös forgalomban résztvevő járatok maximális számát.

3. Kölcsönös forgalomban a két Fél hajózási vállalatai az el szállitandó árutömegből az év folyamán folyamatosan fele-felek arányban részesednek. A felosztás rakománytonna bázison történik. Amenynyiben az egyik Fél hajózási vállalatai nincsenek abban a helyzetben, hogy saját részüket elszállitsák, akkor ezt a mennyiséget azok kvótájába való beszámitás nélkül először a másik Fél hajózási vállalatainak kell elszállitásra felajánlani.

4. A Németországi Szövetségi Köztársaság tengeri kikötőin keresztül lebonyolódó tengerentuli magyar export- és importforgalom vonatkozásában a 3. bekezdéstől eltérően az elszálltiandó árutömegnek a két Fél hajózási vállalataira vonatkozóan más felosztása is megállapitható.

5. A mindkét Fél részére gazdaságilag elfogadható, legalacsonyabb-/legmagasabb fuvardijtételekről és járulékos feltételekről az egyik Fél kérésére a Vegyes Bizottság javaslata figyelembevételével a Felek illetékes hatóságai kötelező érvénnyel állapodnak meg.

6. A Felek kikötői közötti forgalomban harmadik országok hajóinak részvétele a fuvart átadó Fél részesedése terhére történik.

Artikel 5

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

5. cikk

A két Fél hajói személyeket és/vagy árukat a másik Fél kikötője és harmadik országbeli kikötők között és megforditva (harmadik országba irányuí forgalom) csak az illetékes hatóság külön engedélye alapjan szállithatnak.

Artikel 6

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

6. cikk

Személyek és/vagy áruk szállitása a másik Fél kikikötői között (cabotage) csak az illetékes hatóság külön engedélye alapján történhet.

Artikel 7

(1) Die Schiffe, ihre Besatzungen, ihre Fahrgäste und ihre Ladungen unterliegen den Rechtsvorschriften der Seite, deren Binnenwasserstraßen befahren werden. Es gelten 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 Schiffahrt auf den anderen Binnenwasserstraßen – ausgenommen Rhein, Mosel und Seeschiffahrtsstraßen – 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 in ihrem Land 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.

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

Artikel 8

Die Vertragsparteien werden Schiffe der anderen Seite bei Inanspruchnahme der ihnen nach den Artikeln 2 bis 6 gewährten Verkehrsrechte ebenso behandeln wie Schiffe der eigenen Seite; das gilt insbesondere:

a) bei der Erhebung öffentlicher Schiffahrts- und Hafenabgaben;

b) bei der Benutzung öffentlicher Hafeneinrichtungen, Liegestellen, Schleusen und ähnlicher Schiffahrtsanlagen;

c) bei der Abfertigung durch die zuständigen Behörden;

d) bei der Treibstoff- und Schmiermittelversorgung.

Artikel 9

Die Vertragsparteien werden den Schiffen der jeweils anderen Seite hinsichtlich der Zollbehandlung des an Bord mitgeführten Mund- und Schiffsvorrats die gleiche Behandlung gewähren wie Schiffen der eigenen Seite. Entsprechendes gilt für die auf den Schiffen zu verwendenden Treib- und Schmierstoffe.

Artikel 10

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

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

Artikel 11

Jede Vertragspartei gewährt den Schiffahrtsunternehmen der anderen Seite das Recht, die Differenz, die sich aus den Einnahmen und Ausgaben des Betriebs dieser Unternehmen ergibt, frei zu transferieren und frei von Abgaben an den Sitz dieser Unternehmen zu überweisen. Die Transferierung wird auf der Grundlage der amtlichen Wechselkurse innerhalb der üblichen Frist vorgenommen.

Artikel 12

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

7. cikk

1. A hajók, személyzetük, utasaik és rakományaik annak a Félnek érvényes jogszabályai alá tartoznak, amelynek belvizén hajóznak, a következő kivételekkel:

a) A Dunán elismerik a másik Fél által a személyzet (beleértve a hajóvezető) részére kiállitott mindenkori képesitési bizonyitványt, valamint a hajóbizonyitványt.

b) A többi belvizi uton – a Rajna, a Mosel és a belvizi utak tengeri szakaszai kivételével – történő hajózáshoz az illetékes hatóságok a hajóra, személyzetére és rakományára vonatkozó (például: hajóbizonyitvány és hajózási képesitő okmányok), a másik Fél területén megszerzett oklevelek és igazolások bemutatása ellenében kiállitják az adott országban előirt okleveleket és igazolásokat. Ennek előfeltétele, hogy az egyik Fél területén az oklevelek és az igazolások olyan körülmények között kerültek kiadásra, amelyek kielégitik a másik Fél területén hatályos előirásokat.

2. Hajók csak akkor szállithatnak veszélyes árukat, ha azok rendelkeznek az adott viziutra előirt érvényes jóváhagyási bizonyitvánnyal.

8. cikk

A Szerződő Felek a számukra a 2.–6. cikk szerint biztositott közlekedési jogok igénybevételekor a másik Fél hajóit ugyanugy kezelik, mint a saját hajóikat; ez különösen érvényes:

a) hajózási és kikötői közterhek beszedésekor;

b) közforgalum kikötői berendezések, lekötőhelyek, zsilipek és hasonló hajózási létesitmények használatakor;

c) az illetékes hatóságok által végzett határforgalom-ellenőrzés során;

d) az üzem- és kenőanyagellátás során.

9. cikk

A Szerződő Felek a másik Fél hajóit a fedélzeten magukkal vitt élelmiszer- és hajókészlet vámkezelése tekintetében egyenlő elbánásban részesitik a saját hajóikkal. Ez megfelelően vonatkozik a hajókon alkalmazandó üzem- és kenőanyagokra.

10. cikk

1. Mindkét Fél hajózási vállalatai az illetékes hatóság engedélye szerint, a hajók és a személyzet gondozására ügynökségeket létesithetnek a másik Fél területén, az ott érvényes jogszabályok szerint.

2. A két Fél hajózási vállalatai forgalmuk gazdaságosságának elősegitésére üzemviteli, műszaki és kereskedelmi együttmüködési megállapodásokat köthetnek egymással.

11. cikk

Mindegyik Szerződő Fél biztositja a másik Fél hajózsási vállalatainak azt a jogot, hogy az e vállalatok üzemeléséből adódó bevételek és kiadások különbözetét szabadon transzferálhassák és adó- és illetékmentesen átutalhassák e vállalatok üzleti székhelyére. A transzferálást hivatalos árfolyamon, szokásos határidőn belül végzik.

12. cikk

1. A Felek hajói személyzete tagjainak a határátlépéshez utiokmányokra és vizum formájában tartózkodási engedélyre van szükségük.

(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 16 Jahren können im Reisedokument eines ihrer Elternteile eingetragen werden.

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

(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.

2. Az áruszállító hajókon csak a személyzet tagjai tartózkodhatnak. A személyszállító és az áruszállító hajókon a személyzet tagjaival együtt azok házastársai és kiskoru gyermekei is be- és kiutazhatnak, ha az 1. pontban megnevezett okmányuk és vizumuk van. 16 év alatti gyermekek adatai valamelyik szülőjük utiokmányába jegyezhetők be.

3. A Dunán a két Fél hajói személyzete tagjainak a határátlépéshez és a fedélzeten, valamint a Duna mellett fekvő kikötők területén való tartózkodáshoz nincs szükségük vizumra, ha van dunai hajós igazolványuk vagy hajós szolgálati utlevelük és a személyzeti jegyzékben szerepelnek. Ugyanez érvényes a személyzet tagjainak dunai hajós igazolványába vagy hajós szolgálati utlevelébe bejegyzett családtagjaira.

4. A hajó fedélzetén tartózkodó, az 1–3. bekezdésben felsorolt összes személy adatait fel kell tüntetni a személyzeti jegyzékben.

5. A két Fél kicseréli az 1. és a 3. bekezdésben felsorolt okmányok mintáit.

6. Amennyiben az egyik Fél jogszabályai a külföldiek beutazására és tartózkodására vonatkozóan kedvezőbb rendelkezéseket tartalmaznak, azok kerülnek alkalmazásra.

Artikel 13

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

a) im Lade- und Löschhafen;

b) in Häfen auf der Fahrstrecke einschließlich der Grenzhäfen;

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 beider Seiten leisten bei Havarien oder Unfällen, an denen Schiffe oder Personen der anderen Seite beteiligt sind, die notwendige Hilfe. Dies gilt auch bei Erkrankungen, die sofortige ärztliche Hilfe erfordern.

(4) Bei schweren Havarien oder Unfällen von Schiffen oder Personen einer Seite 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 sowie die andere Seite über die Ergebnisse unterrichten und die Protokolle, die für die Schadensregulierung erforderlich sind, übermitteln.

13. cikk

1. A két Fél hajói nappal és éjjel a következő helyeken horgonyozhatnak:

a) a ki- és berakodási kikötőkben;

b) a hajózási utvonalon lévő kikötőkben, értve ebben a határfogalom ellenőrzésére szolgáló kikötőket is;

c) a hajózási utvonalon a viziközlekedés rendjében engedélyezett helyeken.

2. Káreset, baleset, a hajón tartózkodó személy sulyos betegsége esetén, vagy a továbbhaladást lehetetlenné tévő egyéb ok miatt a hajók bármely alkalmas helyen kiköthetnek. Ilyen esetekben a hajó vezetőjének vagy az általa meghatalmazott személynek haladéktalanul értesitenie kell a legközelebbi határőrizeti-, vám- vagy rendőrhatóságot.

3. Mindkét Fél illetékes hatóságai megadják a szükséges segitséget olyan hajókárok vagy balesetek során, amelyeknek a másik Fél hajói vagy személyei részesei.

Ez érvényes az azonnali orvosi segitséget igénylő megbetegedésekre is.

4. Az egyik Fél hajóit vagy személyeit a másik Fél területén ért sulyos káresetekről vagy balesetekről azon Fél, amelynek területén ez az esemény bekövetkezett, haladéktalanul értesiti a másik Felet, megteszi az esemény okainak kivizsgálásához szükséges intézkedéseket, valamint tájékoztatja a másik Felet az eredményekről és átadja a kárrendezéshez szükséges jegyzőkönyveket.

Artikel 14

(1) Für die Erfüllung und Überwachung der Anwendung des Abkommens wird ein Gemischter Ausschuß gebildet, der mindestens einmal jährlich abwechselnd auf dem Gebiet einer Seite zusammentritt. In den Gemischten Ausschuß werden von den zuständigen Behörden drei Mitglieder entsandt. Zu den Beratungen des Gemischten Ausschusses können Sachverständige hinzugezogen werden. Der Gemischte Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung. Die zuständigen Behörden beider Seiten übernehmen jeweils abwechselnd den Vorsitz im Gemischten Ausschuß.

(2) Der Gemischte Ausschuß hat insbesondere die Aufgabe,

a) den zuständigen Behörden Vorschläge zu machen für die

– Festlegung der Transitwasserstraßen (Artikel 3 Absatz 1),

14. cikk

1. Az egyezményben foglaltak teljesitésére és alkalmazásának felügyeletére Vegyes Bizottság alakul, amely évente legalább egyszer, a Felek egyikének területén felváltva ül össze. A Vegyes Bizottságba az illetékes hatóságok három tagot küldenek. A Vegyes Bizottság tanácskozásaiba szakértők vonhatók be. A Vegyes Bizottság ügyrendet dolgoz ki. Mindkét Fél illetékes hatóságai felváltva látják el a Vegyes Bizottság elnöki teendőit.

2. A Vegyes Bizottság feladata különösen, hogy

a) az illetékes hatóságoknak javaslatot tegyen

– a tranzit viziutak meghatározására (3. cikk 1. bekezdés);

- quotenmäßige Beteiligung (Artikel 3 Absatz 2),
- Festlegung der Binnenhäfen (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c),
- Festsetzung von Mindest-/Höchstfrachten und der Nebenbedingungen (Artikel 4 Absatz 5),
- Anpassung dieses Abkommens an die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs und Lösung aller Fragen, die sich aus der Anwendung dieses Abkommens ergeben,
- Zulassung von Schiffen aus dritten Ländern zum Wechselverkehr,

b) Beratungen durchzuführen über Möglichkeiten der Festsetzung von Höchstzahlen der Fahrten im Transitverkehr (Artikel 3 Absatz 3) und im Wechselverkehr (Artikel 4 Absatz 2),

c) den Verkehr der Schiffe beider Seiten statistisch zu erfassen,

d) die Einhaltung der nach Buchstabe a getroffenen Vereinbarungen und die Anwendung der Artikel 8, 9 und 10 zu überwachen und

e) die Transportgüter auf die Schiffahrtsunternehmen beider Seiten gemäß Artikel 4 Absätze 3 und 4 erforderlichenfalls aufzuteilen und die Ladungsaufteilung zu überwachen.

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

(4) Die auf der Grundlage der Vorschläge nach dem Absatz 2 Buchstabe a und Absatz 3 dieses Artikels vorgesehenen Vereinbarungen kommen dadurch zustande, daß sich die zuständigen Behörden ihr Einverständnis mit den ihnen vom Gemischten Ausschuß unterbreiteten Vorschlägen gegenseitig innerhalb von zwei Wochen mitteilen.

(5) Kann eine Einigung im Gemischten Ausschuß nicht erzielt werden, treten auf Antrag einer der Vertragsparteien die Vertreter der zuständigen Behörden innerhalb von vier Wochen zur Konsultation zusammen.

Artikel 15

Die zuständigen Behörden werden dem Gemischten Ausschuß auf sein Ersuchen diejenigen Unterlagen übermitteln, deren er zur Erfüllung seiner Aufgaben nach Artikel 14 bedarf.

Artikel 16

Die Sportfahrzeuge beider Seiten können die Binnenwasserstraßen im Geltungsbereich dieses Abkommens unter Beachtung der jeweiligen innerstaatlichen Rechtsvorschriften benutzen.

Artikel 17

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

Artikel 18

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander schriftlich auf diplomatischem Wege mitgeteilt haben, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

- a kvótaszerü megosztásra (3. cikk 2. bekezdés);
- a belvizi kikötők meghatározására (4. cikk 1. bekezdés c pont);
- a legalacsonyabb-/legmagasabb fuvardijak és a járulékos feltételek megállapitására (4. cikk 5. bekezdés);
- az Egyezménynek a belvizi hajózás fejlődéséhez történő illesztésére és minden, az Egyezmény alkalmazásából adódó kérdés megoldására;
- a harmadik országok hajóinak a kölcsönös forgalomban való részvétele engedélyezésére;

b) tartson tanácskozásokat a tranzitforgalomra (3. cikk 3. bekezdés) és a kölcsönös forgalomra (4. cikk 2. bekezdés) vonatkozó maximális járatszámok meghatározásáról;

c) a két Fél hajózási forgalmáról statisztikát készitsen;

d) az a/pont alapján létrejövő megállapodások betartását és a 8., 9. és 10. cikkek alkalmazását ellenőrizze; továbbá

e) az elszállitandó árumennyiséget a két Fél hajózási vállalatai között a 4. cikk 3. és 4. bekezdése szerint szükség esetén felossza és a rakománymegosztást ellenőrizze.

3. A Vegyes Bizottságnak az általa javasolt legalacsonyabb-/legmagasabb fuvardijakat és a járulékos feltételeket jóváhagyás végett az illetékes hatóságok elé kell terjesztenie. A Vegyes Bizottság javaslatairól, azok hatályba léptetéséről az illetékes hatóságok állapodnak meg és haladéktalanul közlik egymással megállapodásaik országuk előirásai szerinti hatálybalépésének időpontját.

4. A Vegyes Bizottság által előterjesztett, a 2. bekezdés a/pontjában es a 3. bekezdésben foglalt javaslatok az illetékes hatóságok egyetértését követő két héten belüli közlésével válnak megállapodássá.

5. Amennyiben a Vegyes Bizottság nem jut egyetértésre, akkor bármelyik Szerződő Fél kérésére az illetékes hatóságok képviselői négy héten belül konzultációra ülnek össze.

15. cikk

Az illetékes hatóságok a Vegyes Bizottságnak, annak kérésére, átadják mindazon iratokat, amelyekere a 14. cikk szerinti feladatainak teljesitéséhez zsüksége van.

16. cikk

A két Fél sportjármüvei a belvizi utakat az Egyezmény érvényességi területén az országok jogszabályai előirásainak figyelembevételével használhatják.

17. cikk

Ez az Egyezmény az 1971. szeptember 3-i Négyoldalu Megállapodásnak megfelelően, a lefektetett eljárásokkal összhangban Berlin- (Nyugat)-re is kiterjed.

18. cikk

1. Az Egyezmény határozatlan időre érvényes.

2. Az Egyezmény akkor lép hatályba, amikor a Szerződő Felek egymással irásban, diplomáciai uton közlik, hogy a hatálybalépéshez országuk előirásai szerint szükséges feltételeknek eleget tettek.

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

3. Ezt az Egyezményt bármelyik Szerződő Fél a naptári év vége előtt hat hónappal irásban, diplomáciai uton felmondhatja. Ebben az esetben az Egyezmény a naptári év lejártával hatályát veszti.

Geschehen zu Budapest am 15. Januar 1988 in zwei Urschriften, jede in deutscher und ungarischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Készült Budapesten, az 1988. évi január hó 15 napján, két eredeti példányban, mindegyik német és magyar nyelven. Mindkét szöveg egyaránt hiteles.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

A Németországi Szövetségi Köztársaság Kormánya részéről

Dr. H. C. Steger

Jürgen Warnke

Für die Regierung der Ungarischen Volksrepublik

A Magyar Népköztársaság Kormánya részéről

Urban Lajos

Protokoll

Aus Anlaß des Abschlusses der Verhandlungen über das Abkommen zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Ungarischen Volksrepublik über die Binnenschiffahrt erklären die Delegationen der Bundesrepublik Deutschland und der Ungarischen Volksrepublik:

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. Beide Seiten sind sich einig, daß der Gemischte Ausschuß bei seinen Vorschlägen für die Festlegung der Strecken nach Artikel 3 Absatz 1 darauf achten soll, daß der Transitverkehr möglichst wirtschaftlich abgewickelt werden kann.

3. Es besteht Einvernehmen, daß hinsichtlich der Durchführung von Transporten mit Transitgütern – mit Beginn oder Ende des Transports in Häfen einer Seite – die besonderen wirtschaftlichen Interessen der Seite berücksichtigt werden, deren Schiffe die Transporte durchführen.

4. Für solche Transitverkehre, die auf den Gebieten beider Seiten weder beginnen noch enden, wird auf Ersuchen einer Seite und auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses eine quotenmäßige Beteiligung der Schiffahrtsunternehmen beider Seiten vereinbart.

5. Zu Artikel 4 Absatz 4 des Abkommens sind sich beide Seiten darüber einig, daß der Gemischte Ausschuß bei Wahrnehmung dieser Aufgabe unter Berücksichtigung der Interessen der ungarischen Seite als eines Binnenlandes eine für die ungarische Seite günstigere Aufteilung vornehmen kann.

6. Hinsichtlich der in Artikel 3 Absatz 3 und in Artikel 4 Absatz 2 vorgesehenen Begrenzungen besteht Übereinstimmung, daß unter Berücksichtigung des Güter- und Personenverkehrs alle am Verkehr teilnehmenden Schiffahrten nach den gleichen Kriterien behandelt werden. Etwaige Beschränkungen sind möglichst frühzeitig anzukündigen.

Jegyzőkönyv

A Magyar Népköztársaság Kormány és a Németországi Szövetségi Köztársaság Kormánya között a belvizi hajózásról szóló Egyezmény megkötéséről folytatott tárgyalások befejezése alkalmából a Magyar Népköztársaság és a Németországi Szövetségi Köztársaság küldöttségei kijelentik:

1. Közlekedési jogok

   A Megállapodás egyöntetű alkalmazásának biztosítása céljából a Felek abban egyeztek meg, hogy a közlekedési jogok tartalmának alábbi értelmezéséből indulnak ki:

   (1) Kölcsönös forgalom: utasok és/vagy áruk szállítása az egyik Fél hajójával az egyik Fél területéről a másik Fél területére kizárólag olyan belvizi utakon, amelyek mindkét Felet összekötik.

   (2) Tranzitforgalom: utasok és/vagy áruk belvizi szállítása az egyik Fél hajójával a másik Fél területén keresztül az utasoknak ennek a Félnek a területén való ki-vagy beszállása, illetve az áruknak ki- vagy berakása nélkül.

   (3) Harmadik országos forgalom: utasok és/vagy áruk szállítása az egyik Fél hajójával harmadik országól a másik Fél területére vagy viszont.

   (4) Cobatage: utasok és/vagy áruk szállítása az egyik Fél hajójával a másik Fél belvizi utjain lévő be- és kirakási pontok között.

   Annak meghatározásánál, hogy a közlekedési jogok közül melyik kerül alkalmazásra, a döntő kritérium a meghatározott hajóval való fuvarozás, nem pedig a fuvarozott áru származása és rendeltetési helye.

2. A Felek egyetértenek abban, hogy a Vegyes Bizottságnak a 3. cikk 1. bekezdése szerinti, a szakaszok meghatározására vonatkozó javaslatánál ügyelnie kell arra, hogy a tranzitforgalmat a lehető leggazdaságosabban lehessen lebonyolitani.

3. Egyetértés van abban, hogy a tranzitáruk olyan fuvarozásai esetében, amelyek az egyik Fél kikötőiben kezdődnek vagy végződnek, figyelembe kell venni annak a Félnek a különös gazdasági érdekeit, amelynek hajói ezeket a szállításokat végzik.

4. Azon tranzit szállítások tekintetében, amelyek nem a két fél területén kezdődnek és végződnek, az egyik Fél kérésére és a Vegyes Bizottság javaslata alapján egyeztetni fogják a két fél hajózási vállalatainak részarányát.

5. Az Egyezmény 4. cikk 4. bekezdésével kapcsolatban mindkét Fél egyetért abban, hogy a Vegyes Bizottság e feladata teljesítése során a magyar Fél, mint tengerparttal nem rendelkező ország érdekeinek figyelembevételével egy, a magyar Fél számára kedvezőbb felosztásban állapodnak meg.

6. A 3. cikk 3. bekezdésével és a 4. cikk 2. bekezdésével kapcsolatos korlátozásokra tekintettel a Felek egyetértenek abban, hogy valamennyi az áru- és személyfogalomban résztvevő hajózás azonos feltételek szerinti elbánásban részesül.

   Az esetleges korlátozásokat a lehető legkorábbi időben kell közölni.

7. Beide Seiten erklären: Der Status der Wasserstraßen in Berlin (West) ist nicht Gegenstand des Abkommens. Die Regierung der Ungarischen Volksrepublik bestätigt in diesem Zusammenhang, daß die Bestimmungen dieses Abkommens auf ungarische Schiffe in Berlin (West) Anwendung finden.

Budapest, den 12. Dezember 1986.

7. A Felek kijelentik: A Berlin (Nyugat)-i viziutak státusza nem tárgya az Egyezménynek. A Magyar Népköztársaság Kormánya ezzel összefüggésben megerősiti, hogy ezen Egyezményt alkalmazzák a Berlin (Nyugat)-ben tartózkodó magyar hajókra.

Budapest, 1986. december 12.

Für die Delegation der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
A Németországi Szövetségi Köztársaság Kormányának küldöttsége nevében
Ph. Nau

Für die Delegation der Regierung der Ungarischen Volksrepublik
A Magyar Népköztársaság Kormányának küldöttsége nevében
Bánhalmi

Denkschrift zum Abkommen

A. Allgemeines

Das Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ungarischen Volksrepublik über die Binnenschiffahrt ist am 15. Januar 1988 in Budapest unterzeichnet worden. Nach Maßgabe der gegenseitig eingeräumten Verkehrsrechte gewähren beide Vertragspartner den Schiffen der jeweils anderen Seite das Befahren und Befördern auf ihren Binnenwasserstraßen.

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 neunziger 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 Schiffahrts- 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 12. Dezember 1986 unterzeichneten Protokolls – im folgenden Abschlußprotokoll genannt – diese Verkehrsrechte in einer völkerrechtlich verbindlichen Form klar voneinander abgegrenzt und definiert.

Zu Artikel 3

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.

Gemäß den Nummern 2 und 3 des Abschlußprotokolls soll hierbei darauf geachtet werden, daß der Transitverkehr wirtschaftlich erfolgen kann.

Nach Absatz 2 wird es in den dort erwähnten Fällen den zuständigen Behörden ermöglicht, auf Antrag einer Vertragspartei für die Transitverkehre eine Beteiligungsquote zu vereinbaren. Diese Regelungsmöglichkeit ist für den sog. Drittländerverkehr unter Nummer 4 des Abschlußprotokolls nochmals zur Klarstellung festgelegt.

In Absatz 3 werden die Einschränkungsmöglichkeiten des Transitverkehrs umschrieben. Nach Nummer 6 des Abschlußprotokolls haben diese Einschränkungen im Rahmen einer Gleichbehandlung aller am Verkehr teilnehmenden Schiffe zu erfolgen.

Zu Artikel 4

In Absatz 1 wird geregelt, auf welchen Binnenwasserstraßen der Vertragsparteien ein Wechselverkehr stattfinden darf. Die Beschränkungsmöglichkeiten in Absatz 2 sind inhaltlich identisch mit der Regelung in Artikel 3 Abs. 3. Auch in diesem Zusammenhang wird unter Nummer 6 des Abschlußprotokolls bekräftigt, daß bei etwaigen Einschränkungen eine Gleichbehandlung aller Schiffe, die genehmigte Verkehre durchführen, erfolgt und dies frühzeitig angekündigt wird.

In den Absätzen 3 und 4 ist die Ladungsaufteilung geregelt, die wegen der unterschiedlichen Wirtschaftssysteme, vor allem wegen unterschiedlicher Akquisitionsmöglichkeiten, erforderlich war. Grundsätzlich hat eine hälftige Ladungsaufteilung zu erfolgen. Um den ungarischen Schiffen einen Anreiz zu geben, den Ex- und Import auch über deutsche Seehäfen zu tätigen, wurde in Absatz 4 vorgesehen, für ungarische Schiffe in diesen Fällen eine günstigere Quote zuzulassen. Hierdurch wurde der geographischen Lage Ungarns als Binnenland Rechnung getragen.

Die Möglichkeit einer günstigeren Quotenaufteilung für Ungarn wird unter Nummer 5 des Abschlußprotokolls nochmals bekräftigt.

Wegen der unterschiedlichen Wirtschaftssysteme in den beiden Vertragsstaaten sind nach Absatz 5 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 6 wird die Wirtschaftlichkeit und Flexibilität des Wechselverkehrs durch die Möglichkeit des Einsetzens von Schiffen aus Drittstaaten gesichert, ohne daß dies Auswirkungen auf die Beteiligungsquote hat.

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) – sog. Kabotage – grundsätzlich der deutschen Schiffahrt vorbehalten bleibt. Ausnahmen sind nur mit einer besonderen Erlaubnis gestattet.

Zu Artikel 7

Absatz 1 Satz 1 stellt klar, daß für Schiffe, ihre Besatzung, ihre Fahrgäste und ihre Ladung beim Befahren der Bundeswasserstraßen die jeweiligen innerstaatlichen Vorschriften Anwendung finden.

In Absatz 1 Satz 2 Buchstabe a wird die bisherige Praxis der gegenseitigen Anerkennung der zum Befahren der Donau erforderlichen Schiffsdokumente bestätigt.

Für die Schiffahrt auf den übrigen Wasserstraßen werden nach Absatz 1 Satz 2 Buchstabe b 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 Seeschiffahrtsstraßen sind die hierfür besonderen Urkunden und Bescheinigungen erforderlich.

Mit Absatz 2 wurde sichergestellt, daß ungarische Schiffe, die gefährliche Güter befördern, auf deutschen Binnenwasserstraßen den deutschen Sicherheitsanforderungen genügen müssen.

Zu den Artikeln 8 und 9

Diese Artikel beinhalten die Gleichbehandlungsklausel.

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 Schiffahrtsunternehmen beider Vertragsstaaten ermöglicht.

Zu Artikel 11

Dieser Artikel sichert den Schiffahrtsunternehmen 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 5 werden die gegenseitigen Rechte und Pflichten bei Havarien, Unfällen und schwerer Krankheit von an Bord befindlichen Personen geregelt.

Zu Artikel 14

In Absatz 1 ist die Einsetzung eines Gemischten Ausschusses geregelt, der die Einzelmaßnahmen bei der Abkommensausführung vorschlagen und diese überwachen soll.

Die detaillierte und vielfältige Aufgabenzuteilung an den Gemischten Ausschuß in Absatz 2 zeigt, daß dem Gemischten Ausschuß 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 enthalten Verfahrensregelungen.

Zu Artikel 15

Dieser Artikel gewährleistet eine wirksame Aufgabenerfüllung des Gemischten Ausschusses.

Zu Artikel 16

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

Zu Artikel 17

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

Wegen der Besonderheiten der Wasserstraßen in Berlin (West) ist in Nummer 7 des Abschlußprotokolls zusätzlich klargestellt, daß die Bestimmungen dieses Abkommens auf ungarische Schiffe in Berlin (West) Anwendung finden.

Zu Artikel 18

Die Absätze 1 und 2 regeln, daß das Abkommen in Kraft tritt, sobald 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.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

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 rechtssatzmäßige Regelungen erforderlich sind. Bei den vom Gemischten Ausschuß zu treffenden Vereinbarungen erscheint es nicht ausgeschlossen, daß sie Außenwirkung auf den Rechtskreis der Bürger haben.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß in Artikel 2 des Gesetzentwurfs keine weiteren rechtssatzmäßigen Regelungen erforderlich sind.

Der durch Artikel 14 des Abkommens eingesetzte Gemischte Ausschuß unterbreitet dem Bundesminister für Verkehr Vorschläge über

- die Festlegung der Wasserstraßen für den Transit und einer etwaigen quotenmäßigen Beteiligung an diesem Verkehr
- diejenigen Binnenhäfen, die angelaufen werden dürfen
- die Festsetzung von Mindest-/Höchstfrachten
- eventuelle Anpassungen des Abkommens an die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs sowie
- die etwaige Zulassung von Schiffen aus dritten Ländern zum Wechselverkehr.

Diese Vorschläge sind Grundlage für die nach Artikel 14 Abs. 4 des Abkommens von den zuständigen Behörden zu treffenden Vereinbarungen.

Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich um solche im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes; sie ersetzen die nach § 2 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes vorgeschriebene Erlaubnis für ausländische Schiffe.

Für Vereinbarungen über die Festsetzung der Mindest-/Höchstfrachten (Artikel 14 Abs. 3 des Abkommens) fehlt eine diesbezügliche innerstaatliche Regelung. Artikel 2 des Gesetzentwurfs sieht daher eine Rechtsverordnungsermächtigung vor, aufgrund der die Vereinbarungen innerstaatlich in Kraft gesetzt werden können.

Etwaige Verstöße gegen die vereinbarten Frachttarife werden nach Artikel 4 des Vertragsgesetzes, verkehrliche Verstöße werden nach § 7 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes als Ordnungswidrigkeiten geahndet.

Die auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses vom Bundesminister für Verkehr getroffenen Vereinbarungen werden von diesem öffentlich (im Verkehrsblatt, Bundesanzeiger) bekannt gemacht.

Druck: Bundesdruckerei Zweigbetrieb Bonn 912257 2. 89
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333