

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 4. Juli 1989 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik Bulgarien über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen

A. Zielsetzung

Mit dem am 4. Juli 1989 unterzeichneten Abkommen soll der deutsch-bulgarische Binnenschiffsverkehr, einschließlich des künftigen Verkehrs über den Main-Donau-Kanal, auf eine vertragliche Grundlage gestellt werden. Damit wird 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. Das Abkommen gibt der Binnenschifffahrt und der verladenden Wirtschaft der beiden Seiten bessere Möglichkeiten bei der Nutzung der Binnenwasserstraßen.

B. Lösung

Das am 4. Juli 1989 unterzeichnete Abkommen trifft die erforderlichen Regelungen. Mit dem vorgelegten Vertragsgesetz sollen die verfassungsrechtlichen 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.

Bundesrepublik Deutschland

Der Bundeskanzler

121 (323) – 932 00 – Rh 1/89 (NA 4)

Bonn, den 12. Dezember 1989

An den

Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 4. Juli 1989 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik Bulgarien über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 607. Sitzung am 1. Dezember 1989 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Kohl

Entwurf

Gesetz
zu dem Abkommen vom 4. Juli 1989
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Volksrepublik Bulgarien
über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Mindest-/Höchstfrachten anbietet oder vermittelt oder wer solche Verträge abschließt oder erfüllt.

Artikel 1

Dem in Bonn am 4. Juli 1989 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik Bulgarien über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen sowie dem am 15. Juli 1988 aus Anlaß des Abschlusses der Verhandlungen über dieses Abkommen unterzeichneten Protokoll wird zugestimmt. Das Abkommen sowie das Protokoll werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die genehmigten Vereinbarungen über die Mindest-/Höchstfrachten sowie die Nebenbedingungen für den Wechselverkehr, auf die sich der Gemischte Ausschuß gemäß Artikel 15 Abs. 3 des Abkommens geeinigt hat, durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Ordnungswidrig im Sinne des § 3 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den Abschluß von Verträgen über Wechselverkehre im Sinne des Artikels 3 des Abkommens in Abweichung von den durch Rechtsverordnung nach Artikel 2 in Kraft gesetzten

Artikel 5

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

Artikel 6

(1) Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Soweit den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen des Bundes auf Grund dieses Gesetzes 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 20 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 Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 fest schreibt, wurde hier ebenso verfahren. Damit wird erreicht, daß auch Verstöße gegen die für den deutsch-bulgarischen Wechselverkehr vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Mindest-/Höchstfrachten mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Deutsche Mark geahndet werden können.

Zu Artikel 5

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

Zu Artikel 6

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

Zu Artikel 7

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 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 Binnenschifffahrt und der verladenden Wirtschaft sitzen, vereinbart, so daß eine Ausgewogenheit der Frachten gewährleistet ist. Mögliche Preiserhöhungen lassen sich im voraus nicht quantifizieren. Selbst wenn sich aus Kostengründen in der Zukunft die Notwendigkeit von Frachterhöhungen ergeben sollte, dürften sich solche Erhöhungen vom Umfang her wegen des Wettbewerbs zu den anderen Verkehrsträgern in solchen Grenzen halten, daß Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, aus heutiger Sicht kaum zu erwarten sind. Im übrigen kann erwartet werden, daß der mit dem Abkommen ermöglichte Einsatz des kostengünstigen Verkehrsträgers Binnenschiff sich vorteilhaft auf das Verbraucherpreisniveau auswirken wird.

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Volksrepublik Bulgarien
über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen**

**Спогодба
между правителството на Федерална република Германия
и правителството на Народна република България
за корабоплаване по вътрешните водни пътища**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Volksrepublik Bulgarien —

von dem Wunsche geleitet, den Schiffsverkehr auf den
Binnenwasserstraßen beider Seiten weiter zu entwickeln,

eingedenk der Schlußakte der Konferenz über Sicherheit
und Zusammenarbeit in Europa, insbesondere ihrer Bestim-
mungen über die Entwicklung des Verkehrswesens —

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens sind:

- a) „Schiffe“: Die im Geltungsbereich dieses Abkommens amtlich registrierten Binnenschiffe, mit denen dort, wo sie registriert sind, Personen- und/oder Güterverkehr ohne besondere Fahrerlaubnis 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 Volksrepublik Bulgarien, soweit sie sich nicht gegenseitig andere Behörden oder Stellen als zuständig mitteilen;
- e) „Häfen“: Die Häfen und amtlich genehmigten Umschlagstellen im Geltungsbereich dieses Abkommens.

Artikel 2

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

Artikel 3

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

Правителството на Федерална република Германия
и
правителството на Народна република България,

водени от желанието да развият по-нататък корабоплаването по вътрешните водни пътища на двете страни,

като имат предвид Заключителния акт на Съвещанието за сигурност и сътрудничество в Европа и особено неговите разпоредби за развитието на транспорта,

се споразумяха за следното:

Член 1

По смисъла на тази Спогодба:

- a) „кораби“: официално регистрирани в обсега на действие на тази Спогодба речни кораби, с които там, където те са регистрирани, могат да се извършват превози на хора и/или товари, без специално разрешение за пътуване;
- b) „кораби-лихтери“: кораби по буква „а“, които са немоторизирани лихтери, без екипаж на борда;
- v) „корабоплавателни предприятия“: предприятия или предприемачи с постоянно седалище или местожителство в обсега на действие на тази Спогодба, извършващи корабоплавателна дейност;
- г) „компетентни органи“: Федералният министър на транспорта на Федерална република Германия и Министърът на транспорта на Народна република България, ако не бъдат взаимно посочени като компетентни други органи или ведомства;
- д) „пристанища“: пристанищата и официално разрешените товаро-разтоварни пунктове в обсега на действие на тази Спогодба.

Член 2

Съгласно членове 3 до 6 корабите на всяка от договарящите се страни имат право да пътуват по вътрешните водни пътища в обсега на действие на тази Спогодба и да ползват пристанищата и официално разрешените места за котвена стоянка на другата договаряща се страна. Същото важи съответно и за буксирането на плаващи съоръжения, оборудване и новопостроени кораби.

Член 3

(1) Корабите на всяка от страните имат право да превозват хора и/или товари между пристанищата на едната договаряща се страна и пристанищата на другата догово-

wasserstraßen befördern (Wechselverkehr). Im Wechselverkehr dürfen Schiffe der einen Seite Personen und/oder Güter zwischen Häfen ihrer Seite und folgenden Häfen der anderen Seite befördern:

- a) Seehäfen;
- b) Häfen, die auf dem direkten Weg zu einem Seehafen liegen;
- c) Häfen, die die zuständige Behörde auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses benannt hat.

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

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

(4) 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 festzusetzen.

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

Artikel 4

(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 von den zuständigen Behörden vereinbart werden (Transitverkehr).

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

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.

Artikel 6

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

Artikel 7

(1) Die Schiffe, ihre Besatzungen, ihre Fahrgäste und ihre Ladungen unterliegen den Rechtsvorschriften der Seite, deren Binnenwasserstraßen befahren werden.

ряща се страна и обратно през свързващите двете страни вътрешни водни пътища (взаимни превози).

По този начин корабите на едната от договарящите се страни имат право да превозват хора и/или товари между своите пристанища и следните пристанища на другата страна:

- a) морски пристанища;
- b) пристанища, разположени по прекия път към някое морско пристанище;
- v) пристанища, посочени от компетентните органи по предложение на Смесения комитет.

(2) Всяка от договарящите се страни може, след обсъждане в Смесения комитет – като изключение – по технически причини или заради сигурността на корабите, да посочи горни граници за броя на превозите по нейните водни пътища, в рамките на взаимните превози.

(3) В течение на годината корабоплавателните предприятия на двете страни участвуват във взаимните превози по равно от общия тонаж. Разпределението се извършва на базата на тонажа на товарите. Ако корабоплавателните предприятия на едната договаряща се страна не са в състояние да извършват своя дял от превозите, те трябва най-напред да предложат тези количества на корабоплавателните предприятия на другата страна, без да ги включват в квотата за превози на другата страна.

(4) Вземайки предвид предложението на Смесения комитет, компетентните органи на двете страни трябва по молба на едната от договарящите се страни обвързващо да определят икономически приемливи минимални и максимални граници на навлото, както и допълнителни условия.

(5) Участието на кораби от трета страна в транспорта между пристанища от двете договарящи се страни е за сметка на квотата на предоставящата страна.

Член 4

(1) Корабите на всяка от страните имат право да превозват хора и/или товари през територията на другата страна, по маршрутите, съгласувани от компетентните органи по предложение на Смесения комитет (транзитни превози).

(2) Всяка от страните може, по изключение, след обсъждане в Смесения комитет – по технически причини или заради сигурността на корабите, да определи горни граници за транзитните превози по своите водни пътища.

Член 5

Корабите на всяка от страните могат да превозват хора и/или товари между пристанищата на другата страна и пристанища на трета страна и обратно (превози до и от трети страни) само въз основа на специално разрешение от компетентните органи.

Член 6

Превозването на хора и/или товари между пристанищата на другата страна (каботажни превози) се допуска само въз основа на специално разрешение от компетентните органи.

Член 7

(1) Корабите, техните екипажи, пътници и товари се подчиняват на законодателството на страната, по чиито вътрешни водни пътища се извършва корабоплаването.

(2) Es gelten jedoch folgende Ausnahmen:

- a) Auf der Donau werden das jeweils von der anderen Seite ausgestellte Befähigungszeugnis für die Besatzung (einschließlich des Schiffsführers) sowie das Schiffsattest anerkannt.
- b) Für die Schifffahrt auf den anderen Binnenwasserstraßen – ausgenommen Rhein, Mosel und Seeschiffsstraßen – werden die zuständigen Behörden gegen Vorlage der in dem Gebiet der anderen Seite erworbenen Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff, seine Besatzung und Ladung beziehen (z. B. Schiffsattest und Schifferpatente), die 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.

Artikel 8

Mit Schiffen dürfen gefährliche Güter nur dann befördert werden, wenn sie hierfür das für die jeweilige Wasserstraße vorgeschriebene gültige Zulassungszeugnis besitzen.

Artikel 9

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

Artikel 10

Jede Seite gewährt den Schiffen der anderen Seite hinsichtlich der Zollbehandlung des an Bord mitgeführten Mund- und Schiffsproviant die gleiche Behandlung wie Schiffen der eigenen Seite. Entsprechendes gilt für die auf den Schiffen zu verwendenden Treib- und Schmierstoffe.

Artikel 11

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

Artikel 12

Jede Seite gewährt den Schiffsverkehrsunternehmen 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.

(2) Допускат се обаче следните изключения:

- a) по р. Дунав се признават издадените съответно от другата страна свидетелства за правоспособност на екипажа (включително и за капитана на кораба) както и корабното удостоверение.
- b) за корабоплаване по другите вътрешни водни пътища – с изключение на Рейн, Мозел и морските пътища – след представяне на издадените на територията на другата страна документи и удостоверения, отнасящи се до кораба, екипажа и товарите му (например корабно удостоверение, свидетелства за правоспособност) компетентните органи ще издават изискваните на тяхната територия документи и удостоверения. Предпоставка за това е, правилата за издаването им на територията на едната страна да отговарят на действащите в другата страна правила.

Член 8

Опасни товари могат да бъдат превозвани с кораби само тогава, когато за тази цел притежават изискваното по този речен път разрешително.

Член 9

Всяка от договарящите се страни ще третира корабите на другата страна при възползване от предоставените им по членове 2-ри до 6-ти транспортни права, така както собствените й кораби; това се отнася преди всичко до:

- a) събирането на официални корабоплавателни и пристанищни такси;
- b) използването на нечастни пристанищни съоръжения, места за котвени стоянки, шлюзове и други подобни корабоплавателни съоръжения;
- v) оформянето на документи от съответните компетентни органи;
- г) снабдяването на корабите с гориво и смазочни материали.

Член 10

Всяка страна гарантира на корабите на другата страна същото митническо обслужване по отношение на намиращите се на борда продоволствени и други корабни запаси, както на собствените й кораби. Същото се отнася и до горивото и смазочните материали, предназначени за потребление от дадения кораб.

Член 11

(1) Корабоплавателните предприятия на договарящите се страни могат, при спазване на местното законодателство и с разрешение на компетентните органи, на взаимна основа, да откриват на територията на другата страна агенции за обслужване на корабите и екипажите.

(2) За насърчаване на ефективността на своя транспорт корабоплавателните предприятия на двете страни могат да сключват помежду си споразумения за експлоатационно, техническо и търговско сътрудничество.

Член 12

Всяка договаряща се страна предоставя на корабоплавателните предприятия на другата страна, правото свободно да обменят и без удържки да превеждат в своето седалище, разликите от приходите и разходите в резултат на дейността на тези предприятия. Обмяната се извършва по официалния валутен курс и в обичайния срок.

Artikel 13

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

(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.

Artikel 14

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

- a) im Lade- und Löschhafen;
- b) in Häfen auf der Fahrtstrecke einschließlich der Grenzhäfen;
- c) an den durch die Verkehrsordnung zugelassenen Stellen auf der Fahrtstrecke.

(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-, Polizei- oder sonstige zuständige Behörde 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.

Artikel 15

(1) Für die Erfüllung und die Überwachung der Anwendung dieses Abkommens wird ein Gemischter Ausschuß gebildet.

Член 13

(1) За пресичане на границите членовете на екипажите на корабите на двете страни трябва да притежават валиден задграничен паспорт и разрешение за престой, под формата на виза.

(2) На товарните кораби трябва да се намират само членовете на екипажа. С пътническите и товарните кораби заедно с членовете на екипажа могат да влизат и излизат в страната техните съпрузи и неженените им непълнолетни деца, ако същите притежават посочените в алинея 1 документи и визи. Деца под 16 години могат да бъдат вписани в паспорта на един от родителите.

(3) По река Дунав членовете на екипажите на корабите на двете страни не се нуждаят от виза при пресичане на границите, при пребиваване на борда или на територията на пристанищата по р. Дунав, ако притежават дунавска моряшка книжка или моряшки паспорт и са вписани в корабния екипажен списък. Същото се отнася и до вписаните в дунавските моряшки книжки или в моряшките паспорти членове на семействата на членовете на екипажите.

(4) Всички лица, посочени в алинеи 1 до 3 и намиращи се на борда, трябва да бъдат вписани в корабния екипажен списък.

(5) Двете страни ще разменят образци от посочените в алинеи 1 и 3 документи.

(6) Ако правните норми относно влизането и престоя на чужденци на една от договарящите се страни съдържат по-благоприятни условия, те имат предимство.

Член 14

(1) Корабите на двете страни могат по всяко време на денонощието да застават на котва на някое от следните места:

- a) в пристанищата, където товарят или разтоварват;
- b) в пристанищата по маршрута, включително граничните пристанища;
- в) в разрешените от правилата за плаване места по маршрута.

(2) При авария, нещастен случай, тежко заболяване на лице на борда или друга причина, която възпрепятства кораба да продължи пътуването си, той може да застане на котва на всяко удобно за целта място. В такъв случай капитанът или упълномощено от него лице трябва незабавно да информира най-близките гранични, митнически, полицейски или други компетентни органи.

(3) Компетентните органи на договарящите се страни оказват необходимата помощ при авария или нещастен случай на кораб или лице на другата страна. Това се отнася и до заболявания, изискващи незабавна лекарска помощ.

(4) При тежка авария или нещастен случай на кораби или лица от едната страна на територията на другата страна, страната на чиято територия се е случило събитието, незабавно ще информира другата страна за станалото, ще вземе необходимите мерки за проучване на причините на събитието, ще информира другата страна за резултатите и ще предостави необходимите за регулиране на щетите, протоколи.

Член 15

(1) За изпълнение и контрол над прилагането на тази Спогодба се създава Смесен комитет. В Смесения коми-

Dem Gemischten Ausschuß gehören je drei bevollmächtigte Vertreter jeder Seite an, die vom Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland beziehungsweise vom Minister für Verkehr der Volksrepublik Bulgarien bestimmt werden.

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

Von Seiten der Volksrepublik Bulgarien werden dem Gemischten Ausschuß ein Vertreter des Ministers für Verkehr der Volksrepublik Bulgarien als Delegationsleiter sowie je ein vom Minister für Verkehr der Volksrepublik Bulgarien benannter Vertreter der Schifffahrtsunternehmen und der verladenden Wirtschaft angehören.

Zur Prüfung einzelner Fragen kann jede Seite Sachverständige hinzuziehen.

Der Gemischte Ausschuß erarbeitet und bestätigt auf seiner ersten Sitzung eine Geschäftsordnung für seine Tätigkeit.

(2) Der Gemischte Ausschuß hat insbesondere die Aufgabe,

- a) den zuständigen Behörden Vorschläge zu machen für die
 - Festlegung der Transitwasserstraßen (Artikel 4 Absatz 1),
 - Festlegung der Häfen (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c),
 - Festsetzung von Mindest-/Höchstfrachten und der Nebenbedingungen (Artikel 3 Absatz 4),
 - 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 Wechselverkehr (Artikel 3 Absatz 2) und im Transitverkehr (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 9, 10 und 11 zu überwachen und
- e) die Transportgüter auf die Schifffahrtsunternehmen beider Seiten gemäß Artikel 3 Absatz 3 erforderlichenfalls aufzuteilen und die Ladungsaufteilung zu überwachen.

(3) Mindest-/Höchstfrachten einschließlich der Nebenbedingungen, auf die sich der Gemischte Ausschuß geeinigt hat, legt dieser den zuständigen Behörden zur Genehmigung vor. 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.

тет участвуват по трима пълномощни представители на всяка страна, назначени съответно от Федералния министър на транспорта на Федерална република Германия и Министърът на транспорта на Народна република България. От страна на Федерална република Германия в Смесения комитет ще участвува представител на Федералния министър на транспорта на Федерална република Германия като ръководител на делегацията, както и представител на корабоплавателните предприятия и на товарособствениците – и двамата посочени от Федералния министър на транспорта на Федерална република Германия.

От страна на Народна република България в Смесения комитет ще участвува представител на Министъра на транспорта на Народна република България, като ръководител на делегацията, както и представител на корабоплавателните предприятия и товарособствениците – и двамата посочени от Министъра на транспорта на Народна република България. За разглеждане на отделни проблеми двете договарящи се страни могат да привлечат експерти.

На първото си заседание Смесеният комитет изработва и утвърждава процедурни правила за своята дейност.

(2) Смесеният комитет има за задача преди всичко:

- a) да внася предложения пред компетентните органи за:
 - определяне на водните пътища за транзитно пътуване (Член 4, ал.1);
 - определяне на пристанищата (Член 3, ал.1, буква „в“);
 - определяне на горните и долните граници на навлото и уточняване на допълнителните условия (Член 3, ал.4);
 - осъвременяване на тази Спогодба в съответствие с развитието на речното корабоплаване и решаване на всички въпроси, произтичащи от нейното прилагане;
 - допускане на кораби на трети страни до взаимните превози;
- б) да провежда обсъждане на възможностите за определяне на максимален брой на взаимните превози (Чл.3, ал.2) и на транзитните превози (Чл.4, ал.2);
- в) да води отчет за извършените превози с корабите на всяка от страните;
- г) да контролира спазването на споразуменията по буква „а“ и прилагането на членове 9, 10 и 11;
- д) да разпределя при необходимост товарите сред корабоплавателните предприятия на двете страни съгласно Член 3, ал.3 и да контролира това разпределение.

(3) Смесеният комитет предлага на компетентните органи долните и горните граници на навлото, включително до пълните условия, по които се е споразумял, с цел те да бъдат одобрени. Компетентните органи съгласуват влизането в сила на тези решения на Смесения комитет и си съобщават незабавно кога те влизат в сила в съответствие с вътрешното им законодателство.

(4) Предвидените въз основа на предложенията по ал.2, буква „а“ и ал.3 на този Член споразумения се постигат като компетентните органи в двуседмичен срок се информират взаимно за съгласието си с направените от Смесения комитет предложения.

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

Artikel 16

Die zuständigen Behörden werden dem Gemischten Ausschuß auf sein Ersuchen diejenigen Unterlagen übermitteln, deren er zur Erfüllung seiner Aufgaben nach Artikel 15 bedarf.

Artikel 17

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

Artikel 18

Die Rechte und Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland aus der Mannheimer Akte von 1868 gegenüber den Vertragsstaaten dieser Akte und die Rechte und Verpflichtungen der Volksrepublik Bulgarien aus der Belgrader Konvention von 1948 gegenüber den Vertragsstaaten dieser Konvention werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

Artikel 19

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

Artikel 20

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

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

(3) Dieses Abkommen kann von jeder Seite 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.

Geschehen zu Bonn am 4. Juli 1989 in zwei Urschriften, jede in deutscher und bulgarischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

(5) Ако в Смесения комитет не бъде постигнато съгласие, по молба на една от договарящите се страни в четириседмичен срок представители на компетентните органи се срещат за консултация.

Член 16

По молба на Смесения комитет компетентните власти му предоставят онези документи, които са му необходими за изпълнение на неговите задачи по чл.15.

Член 17

Спортните лодки и кораби на двете страни могат да използват вътрешните водни пътища в обсега на действие на тази Спогодба при спазване на съответното вътрешно законодателство.

Член 18

Правата и задълженията на Федерална република Германия по Манхаймския акт от 1868 г. спрямо договарящите се страни по този Акт и правата и задълженията на Народна република България по Белградската конвенция от 1948 г. спрямо договарящите се страни по тази Конвенция не се засягат от тази Спогодба.

Член 19

Съгласно Четиристранното споразумение от 3 септември 1971 година, тази Спогодба се разпростира в съответствие с установената процедура върху Берлин (Запад).

Член 20

(1) Тази Спогодба се сключва за неопределен срок.

(2) Тази Спогодба влиза в сила след като двете страни по дипломатически път се уведомят взаимно за изпълнението на вътрешнодържавните изисквания за влизането на Спогодбата в сила.

(3) Тази Спогодба може да бъде денонсирана от всяка от договарящите се страни чрез отправено по дипломатически път писмено предизвестие със срок от шест месеца преди края на календарната година. В такъв случай, с изтичането на календарната година Спогодбата прекратява действието си.

Съставена в Бон на 04.07.1989 в два оригинални екземпляра на немски и български език, като и двата текста имат еднаква сила.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
За Правителството на Федерална република Германия

Lautenschlager

Dr. Zimmermann

Für die Regierung der Volksrepublik Bulgarien
За Правителството на Народна република България

Trifon Pashov

Protokoll

Aus Anlaß des Abschlusses der Verhandlungen über das Abkommen zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik Bulgarien über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen erklären die Delegationen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik Bulgarien:

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. Auf Antrag der Seite der Bundesrepublik Deutschland wird die Volksrepublik Bulgarien auf der Grundlage eines Vorschlages des Gemischten Ausschusses die Schifffahrt der Bundesrepublik Deutschland am Transitverkehr (Artikel 4) beteiligen.
- 3. Beide Seiten werden den in Artikel 13 Absatz 5 vorgesehenen Austausch von Dokumenten vor Inkrafttreten des Abkommens vollziehen.
- 4. Die Delegation der Bundesrepublik Deutschland erläutert zu Artikel 14 Absatz 1, daß die Zollbehörden im Grenzbereich besondere Anlegestellen bestimmen können.
- 5. Zu Artikel 14 Absätze 3 und 4 besteht Einvernehmen, daß jede Seite bei Havarien oder Unfällen von Schiffen oder Personen Sachverständige der anderen Seite zur Untersuchung zulassen kann.

Протокол

По повод приключването на преговорите за съгласуване на Спогодба между правителствата на Федерална република Германия и Народна република България за корабоплаване по вътрешните водни пътища, делегациите на Федерална република Германия и Народна република България дават следните обяснения:

1. Права за превоз

За да се осигури еднакво приложение на Спогодбата, двете страни се споразумяха да изхождат от следния смисъл на понятията за правата за превоз:

- (1) Взаимни превози: Превози на хора и/или товари с кораб на една от страните от територията на едната страна в територията на другата страна само по вътрешните водни пътища, които свързват двете страни.
- (2) Транзитни превози: Превози на хора и/или товари с кораб на едната страна по вътрешните водни пътища през територията на другата страна, без право по време на пътуването да се качват или слизат хора, респ. без да се товарят или разтоварват стоки.
- (3) Превози до трети страни: Превози на хора и/или товари с кораб на едната страна от трета страна в територията на другата страна или обратно.
- (4) Каботаж: Превоз на хора и/или товари с кораб на едната страна между местата за товарене и разтоварване по вътрешните водни пътища на другата страна.

За определяне кое право за превоз ще се прилага, решаващ критерий е осъщественият превоз от даден кораб, а не произходът и мястото на назначение на товара, превозван от кораба.

- 2. По молба от страна на Федерална република Германия, Народна република България, по предложение на Смесения комитет, ще дава възможност за участие на кораби на Федерална република Германия в транзитните превози (член 4).
- 3. Двете страни ще извършат предвидената в член 13, алинея 5 размяна на документи преди влизането в сила на тази Спогодба.
- 4. Делегацията на Федерална република Германия, обяснява по член 14, алинея 1, че митническите власти ще определят котвените стоянки в граничната зона.
- 5. По член 14, алинея 3 и 4 беше постигнато съгласие, че всяка страна може да допусне експерти на другата страна за разследване при аварии или нещастни случаи с кораби или хора.

6. Beide Seiten erklären: Der Status der Wasserstraßen in Berlin (West) ist nicht Gegenstand des Abkommens. Die Regierung der Volksrepublik Bulgarien bestätigt in diesem Zusammenhang, daß die Bestimmungen dieses Abkommens auf bulgarische Schiffe in Berlin (West) Anwendung finden.
6. Статутът на водните пътища в Берлин (Запад) не е предмет на тази Спогодба. В тази връзка Правителството на НРБ потвърждава, че разпоредбите на тази Спогодба ще се прилагат за българските кораби в Берлин (Запад).

Sofia, den 15. Juli 1988.

гр. София, 15 юли 1988 г.

Für die Delegation der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
За делегацията на Федерална република Германия

Ph. Nau

Leiter der Delegation der Bundesrepublik Deutschland
Ръководител на делегацията на Федерална република Германия

Für die Delegation der Regierung der Volksrepublik Bulgarien
За делегацията на Народна република България

Arsov

Leiter der Delegation der Volksrepublik Bulgarien
Ръководител на делегацията на Народна република България

Denkschrift zum Abkommen

A. Allgemeines

Das Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik Bulgarien über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen ist am 4. Juli 1989 in Bonn 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 90iger Jahre wird es zu einem verstärkten Güteraustausch auf dem Wasserwege kommen. Durch die in dem Abkommen festgelegten Regelungen wird sichergestellt, daß die Ordnung des innerstaatlichen Schifffahrts- 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 15. Juli 1988 unterzeichneten Protokolls – im folgenden Abschlußprotokoll genannt – diese Verkehrsrechte in einer völkerrechtlich verbindlichen Form klar voneinander abgegrenzt und definiert.

Zu Artikel 3

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

Mit der Regelung in Absatz 2 werden die Einschränkungen im Wechselverkehr umschrieben.

In Absatz 3 ist die Ladungsaufteilung geregelt, die wegen der unterschiedlichen Wirtschaftssysteme, vor allem wegen unterschiedlicher Akquisitionsmöglichkeiten, erforderlich war. Grundsätzlich hat eine hälftige Ladungsaufteilung zu erfolgen.

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

Nach Absatz 5 wird das Einsetzen von Schiffen aus Drittstaaten ermöglicht, um die Wirtschaftlichkeit und Flexibilität des Wechselverkehrs sicherzustellen, ohne daß dies Auswirkungen auf die Beteiligungsquote hat.

Zu Artikel 4

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

Nach Nummer 2 des Abschlußprotokolls wird die Volksrepublik Bulgarien die Schifffahrt der Bundesrepublik Deutschland am Transitverkehr beteiligen.

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

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 Schifffahrt vorbehalten bleibt. Ausnahmen sind nur mit einer besonderen Erlaubnis der zuständigen Behörde gestattet.

Zu Artikel 7

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

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

Für die Schifffahrt auf den übrigen Wasserstraßen werden nach Absatz 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 Seeschiffsstraßen sind die hierfür besonderen Urkunden und Bescheinigungen erforderlich.

Zu Artikel 8

Dieser Artikel enthält besondere Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter.

Zu den Artikeln 9 und 10

Diese Artikel beinhalten Gleichbehandlungsklauseln.

Zu Artikel 11

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 Schiffsverkehrsunternehmen beider Vertragsstaaten ermöglicht.

Zu Artikel 12

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

Zu Artikel 13

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 14

Absatz 1 regelt die Liegerechte der Schiffe. In Nummer 4 des Abschlußprotokolls wird klargestellt, daß die Zollbehörden der Bundesrepublik Deutschland im Grenzbereich besondere Anlegestellen bestimmen können.

In den Absätzen 2 bis 4 werden die gegenseitigen Rechte und Pflichten bei Havarien, Unfällen und schwerer Krankheit von an Bord befindlichen Personen festgelegt. In Nummer 5 des Abschlußprotokolls wird hervorgehoben, daß jede Seite bei Havarien oder Unfällen von Schiffen oder Personen Sachverständige der anderen Seite zur Untersuchung zulassen kann.

Zu Artikel 15

In Absatz 1 von Artikel 15 ist die Einsetzung eines Gemischten Ausschusses geregelt, der die Einzelmaßnahmen bei der Abkommensausführung vorschlagen und diese überwachen soll. Die Zusammensetzung des Gemischten Ausschusses ist in den Unterabsätzen 2 und 3 des Absatzes 1 festgelegt.

Die detaillierte und vielfältige Aufgabenzuteilung an den Gemischten Ausschuß in Absatz 2 des Artikels 15 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 16

Dieser Artikel gewährleistet eine wirksame Aufgabenerfüllung des Gemischten Ausschusses.

Zu Artikel 17

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

Zu Artikel 18

In diesem Artikel wird klargestellt, daß die bestehenden multilateralen Verpflichtungen aus der Revidierten Rheinschiffsverkehrsakte und der Donaukonvention den bilateralen Verpflichtungen vorgehen.

Zu Artikel 19

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

Wegen der Besonderheiten der Wasserstraßen in Berlin (West) ist in Nummer 6 des Abschlußprotokolls zusätzlich klargestellt, daß die Bestimmungen dieses Abkommens auf bulgarische Schiffe in Berlin (West) Anwendung finden.

Zu Artikel 20

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