

Geszentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 22. Oktober 1991
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung von Rumänien
über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen**

A. Zielsetzung

Mit dem am 22. Oktober 1991 unterzeichneten Abkommen soll der deutsch-rumänische 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 22. Oktober 1991 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

021 (323) – 932 00 – Ra 1/92/NA 6

Bonn, den 15. Juni 1992

An den
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Oktober 1991 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Rumänien 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 643. Sitzung am 5. Juni 1992 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Kohl

Entwurf
Gesetz
zu dem Abkommen vom 22. Oktober 1991
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung von Rumänien
über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen

Vom

1992

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 22. Oktober 1991 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Rumänien über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen wird zugestimmt. Das Abkommen wird 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 Mindest-/Höchstfrachten anbietet oder vermittelt oder wer solche Verträge abschließt oder erfüllt.

Artikel 5

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

Artikel 6

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 19 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-rumänischen 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

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 19 Abs. 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 von Rumänien
über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen

Acord
între Guvernul Republicii Federale Germania
și Guvernul României
privind navigația pe căile navigabile interioare

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung von Rumänien –

von dem Wunsche geleitet, den Schiffsverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Vertragsparteien weiter zu entwickeln,

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

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens sind:

- a) „Deutsche Schiffe“: die in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Binnenschiffe, mit denen Personen- und/oder Güterverkehr ohne besondere Fahrerlaubnis betrieben werden kann;
- b) „Rumänische Schiffe“: die in einem rumänischen Schiffsregister eingetragenen und unter rumänischer Flagge fahrenden Binnenschiffe, mit denen Personen- und/oder Güterverkehr betrieben wird;
- c) „Trägerschiffsleichter“: Schiffe nach den Buchstaben a und b, die unbemannte und nichtmotorisierte Leichter sind;
- d) „Schiffahrtsunternehmen“: schiffahrtreibende Unternehmen/Gesellschaften oder Unternehmer, die ihren ständigen Firmen- oder Wohnsitz im Hoheitsgebiet einer der beiden Vertragsparteien haben;
- e) „Zuständige Behörden“: der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und das Ministerium für Verkehr von Rumänien, soweit sie sich nicht gegenseitig andere Behörden oder Stellen als zuständig mitteilen;
- f) „Häfen“: die Häfen und die amtlich genehmigten Umschlagstellen sowie die Anlegestellen der Personenschifffahrt in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien.

Artikel 2

(1) Nach Maßgabe der Artikel 3 bis 6 dürfen deutsche Schiffe die rumänischen Binnenwasserstraßen und rumänische Schiffe die deutschen Binnenwasserstraßen befahren sowie die Häfen und amtlich zugelassenen Liegestellen benutzen.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend auch für den Transport von schwimmenden Geräten und Schwimmkörpern sowie für das Überführen von Schiffsneubauten.

(3) Die Schifffahrt regelt sich nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften der Vertragspartei, deren Binnenwasserstraßen befahren werden.

Guvernul Republicii Federale Germania
și
Guvernul României,

în dorința de a promova dezvoltarea navigației pe căile navigabile interioare ale Părților contractante,

luînd în considerare Actul final al Conferinței pentru securitate și cooperare în Europa, în special prevederile acestuia privind dezvoltarea transporturilor,

au convenit următoarele:

Articolul 1

În sensul prezentului Acord sînt:

- a) „Nave germane“: nave fluviale înregistrate într-un registru german de nave fluviale, cu care poate fi efectuat transportul de pasageri și/sau mărfuri fără o autorizație specială de navigație;
- b) „Nave românești“: nave fluviale înregistrate într-un registru român de nave, care navighează sub pavilion român și cu care se efectuează transportul de pasageri și/sau de mărfuri;
- c) „Barje pentru nave port-barje“: nave conform literelor (a) și (b), care sînt fără echipaj și fără propulsie proprie;
- d) „Întreprinderi de navigație“: întreprinderi/societăți de navigație sau armatori care au sediul permanent al firmei sau domiciliul permanent pe teritoriul uneia din cele două Părți contractante;
- e) „Autorități competente“: Ministerul Federal al Transporturilor al Republicii Federale Germania și Ministerul Transporturilor al României, dacă nu se vor comunica reciproc alte autorități sau organe competente;
- f) „Porturi“: porturile și locurile de transbordare mărfuri autorizate oficial, precum și locurile de acostare pentru nave de pasageri situate pe teritoriile Părților contractante.

Articolul 2

(1) În conformitate cu articolele 3–6, navele germane pot naviga pe căile navigabile interioare românești și navele românești pot naviga pe căile navigabile interioare germane și pot folosi porturile și locurile de acostare autorizate oficial.

(2) Prevederile paragrafului (1) se aplică în mod corespunzător și transportului de utilaje și de corpuri plutitoare, precum și tranzitării navelor nou construite.

(3) Navigația se reglementează potrivit legislației naționale a Părții contractante ale cărei căi navigabile se utilizează.

Artikel 3

(1) Deutsche und rumänische Schiffe dürfen Personen und/oder Güter zwischen einem deutschen Hafen und einem rumänischen Hafen sowie umgekehrt über die sie verbindenden Binnenwasserstraßen befördern (Wechselverkehr).

(2) Im Wechselverkehr dürfen deutsche und rumänische Schiffe Personen und/oder Güter zwischen einem Hafen in dem Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei und einem der folgenden Häfen in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei 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 (Artikel 15) benannt hat.

(3) Die zuständige Behörde jeder Vertragspartei 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.

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

(5) Auf Antrag einer Vertragspartei sind auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses wirtschaftlich auskömmliche Mindest-/Höchstfrachten und die mit ihnen zusammenhängenden Bedingungen verbindlich zu vereinbaren.

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

(7) 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) Deutsche und rumänische Schiffe dürfen Personen und/oder Güter durch das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei auf den Streckenabschnitten befördern, die auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses von den zuständigen Behörden vereinbart werden (Transitverkehr).

(2) Auf Antrag einer Vertragspartei kann von den zuständigen Behörden auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses eine quotenmäßige Beteiligung der Schifffahrtsunternehmen 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 Vertragspartei 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

Deutsche und rumänische Schiffe 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 jeweils zuständigen Behörde befördern.

Articolul 3

(1) Navele germane și românești pot transporta pasageri și/sau mărfuri între un port german și un port românesc, precum și invers, pe căile navigabile interioare care le leagă (transport direct).

(2) În transportul direct, navele germane și românești pot transporta pasageri și/sau mărfuri între un port de pe teritoriul unei Părți contractante și unul dintre următoarele porturi de pe teritoriul celeilalte Părți contractante, precum și invers:

- a) un port maritim;
- b) un port situat pe drumul direct spre un port maritim;
- c) un port, indicat de Autoritățile competente, la propunerea Comisiei mixte (prevăzută la art. 15).

(3) În cazuri excepționale din motive tehnice sau din motive de siguranță a navigației, Autoritatea competentă a fiecărei Părți contractante poate stabili, după o consultare în cadrul Comisiei mixte, un număr maxim de voiaje pentru folosirea căilor lor navigabile la transportul direct.

(4) În transportul direct, întreprinderile de navigație ale celor două Părți, vor participa în mod continuu, pe toată durata anului în proporții egale la volumul de transport. Repartizarea urmează să fie efectuată pe baza tonajului încărcăturii. În cazul în care întreprinderile de navigație ale unei Părți nu pot prelua la transport cota parte ce le revine, acestea urmează să ofere, în primă instanță, această cantitate întreprinderilor de navigație ale celeilalte Părți, fără ca această cantitate să fie considerată cota-parte de transport a acestei Părți.

(5) La cererea unei Părți contractante, urmează să se convină în mod obligatoriu, la propunerea Comisiei mixte, navluri minime/maxime eficiente din punct de vedere economic și condițiile aferente acestora.

(6) Alte nave decât cele menționate la articolul 1 literele (a) și (b) vor fi admise să participe la transportul direct între porturile celor două Părți numai în măsura în care acest lucru se convine la propunerea Comisiei mixte.

(7) Participarea navelor dintr-o terță țară la transportul între porturile celor două Părți se face pe seama cotei Părții expeditoare.

Articolul 4

(1) Navele germane și românești pot transporta pasageri și/sau mărfuri pe teritoriul celeilalte Părți contractante pe sectoarele convenite de Autoritățile competente în baza unei propuneri a Comisiei mixte (transport în tranzit).

(2) La cererea unei Părți contractante, Autoritățile competente pot conveni, în baza unei propuneri a Comisiei mixte, asupra unei participări la transportul de mărfuri, conform paragrafului (1), a întreprinderilor de navigație ale celor două Părți, sub formă de cote-părți. Aceasta trebuie să se efectueze în special atunci când navele unei Părți sînt excluse de la participare la acest transport de mărfuri.

(3) În cazuri excepționale din motive tehnice sau din motive de siguranță a navigației, fiecare Parte contractantă poate stabili, după o consultare în cadrul Comisiei mixte, un număr maxim de voiaje pentru folosirea căilor lor navigabile la transportul în tranzit.

Articolul 5

Navele germane și românești pot transporta pasageri și/sau mărfuri între un port al celeilalte Părți și un port dintr-o terță țară și invers (transport în terțe țări) numai în baza unei autorizații speciale eliberate de Autoritățile competente.

Artikel 6

Die Beförderung von Personen und/oder Gütern zwischen Häfen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei (Kabotage) ist nur aufgrund einer besonderen Erlaubnis der zuständigen Behörden gestattet.

Artikel 7

(1) Jede Vertragspartei wird auf ihrer Donaustrasse das jeweils von der anderen Vertragspartei ausgestellte Befähigungszeugnis für die Besatzung (einschließlich des des Schiffsführers) sowie das Schiffsattest anerkennen.

(2) Für die Schifffahrt auf den anderen Binnenwasserstraßen – ausgenommen Rhein, Mosel und Seeschiffsstraßen, für die Sondervorschriften bestehen – werden die zuständigen Behörden gegen Vorlage der in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei 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 Hoheitsgebiet einer Vertragspartei unter Bedingungen erteilt worden sind, die den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei geltenden Vorschriften genügen.

Artikel 8

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

Artikel 9

Jede Vertragspartei wird die 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 Schifffahrts- und Hafenabgaben;
- b) bei der Benutzung öffentlicher Hafeneinrichtungen, Liegestellen, Schleusen und ähnlicher Schifffahrtsanlagen;
- c) bei der Abfertigung durch die zuständigen Behörden;
- d) bei der Treibstoff- und Schmiermittelversorgung.

Artikel 10

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

Artikel 11

(1) Die Schifffahrtsunternehmen beider Seiten dürfen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei 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 Schifffahrtsunternehmen beider Seiten können zur Förderung der Wirtschaftlichkeit ihres Verkehrs miteinander Vereinbarungen über die betriebliche, technische und kommerzielle Zusammenarbeit treffen.

Artikel 12

Die Schifffahrtsunternehmen beider Seiten haben das Recht, die Differenz, die sich aus den Einnahmen und Ausgaben für die Beförderung von Personen und Gütern ergibt, an den Sitz dieser Unternehmen frei zu transferieren. Die Transferierung wird auf der Grundlage der amtlichen Wechselkurse unverzüglich in einer konvertierbaren Währung vorgenommen. Ist die Zahlungsart in einem Zahlungsabkommen zwischen den Vertragsparteien geregelt, so ist dieses anzuwenden.

Articolul 6

Transportul de pasageri și/sau de mărfuri între porturile situate pe teritoriul celeilalte Părți contractante (cabotaj) este permis numai în baza unei autorizații speciale eliberate de Autoritățile competente.

Articolul 7

(1) Fiecare Parte contractantă, pe porțiunea sa de Dunăre, va recunoaște certificatele de capacitate pentru echipaj (inclusiv pentru căpitan) eliberate de cealaltă Parte contractantă, precum și atestatul de bord.

(2) Pentru navigația pe celelalte căi navigabile interioare, cu excepția Rinului, Moselei și căilor navigabile maritime pentru care există reglementări speciale, Autoritățile competente vor elibera documentele și certificatele prevăzute în țările lor, la prezentarea documentelor și certificatelor referitoare la navă, echipajul și încărcătura acestea (de exemplu: atestatul de bord și brevetele navigatorilor) eliberate pe teritoriul celeilalte Părți contractante. Premisa pentru aceasta este ca documentele și certificatele să fie eliberate pe teritoriul unei Părți contractante în condiții care corespund reglementărilor în vigoare pe teritoriul celeilalte Părți contractante.

Articolul 8

Navele pot transporta mărfuri periculoase numai în cazul când posedă în acest scop autorizația valabilă prevăzută pentru calea navigabilă respectivă.

Articolul 9

Fiecare Parte contractantă va acorda navelor celeilalte Părți același regim ca și navelor proprii, privind exercitarea drepturilor de transport acordate conform articolelor 2–6; această prevedere se aplică în special:

- a) prelevării taxelor publice de navigație și taxelor portuare;
- b) folosirii amenajărilor portuare, locurilor de acostare, ecluzelor și altor instalații navale asemănătoare publice;
- c) întocmirii formalităților de către Autoritățile competente;
- d) aprovizionării cu combustibili și lubrifianți.

Articolul 10

Fiecare Parte contractantă va acorda navelor celeilalte Părți același regim ca și navelor proprii privind regimul vamal al proviziilor echipajului și navai, a Flate la bord. Aceeași prevedere se aplică combustibililor și lubrifianților destinați consumului navelor.

Articolul 11

(1) Întreprinderile de navigație ale celor două Părți pot înființa pe teritoriul celeilalte Părți contractante, pe bază de reciprocitate, agenții pentru prestații de servicii la nave și echipaje, cu respectarea legislației naționale respective în vigoare și cu aprobarea Autorității competente.

(2) Întreprinderile de navigație ale celor două Părți pot conveni, în vederea promovării rentabilității transportului, asupra unor înțelegeri privind cooperarea în exploatare, tehnică și comercială.

Articolul 12

Întreprinderile de navigație ale celor două Părți au dreptul să transfere liber, la sediul lor, diferența care rezultă dintre încasările și cheltuielile pentru transportul pasagerilor și mărfurilor. Transferarea se va efectua neîntârziat, într-o valută convertibilă, pe baza cursurilor oficiale de schimb. În cazul în care sistemul de plăți este reglementat printr-un Acord între Părțile contractante, se vor aplica prevederile acestui Acord.

Artikel 13

(1) Die Besatzungsmitglieder der deutschen und rumänischen Schiffe benötigen zum Grenzübergang ein Reisedokument und eine Aufenthaltsgenehmigung in der Form eines Sichtvermerks (Visum).

(2) Auf den Güterschiffen dürfen sich grundsätzlich nur Besatzungsmitglieder befinden. Auf Personen- und/oder Güterschiffen können zusammen mit den Besatzungsmitgliedern auch deren Ehegatten und deren unverheiratete minderjährige Kinder ein- und ausreisen, wenn sie im Besitz des in Absatz 1 genannten Dokuments und eines Sichtvermerks sind. Kinder unter 16 Jahren können im Reisedokument eines ihrer Elternteile eingetragen werden.

(3) Auf der Donau benötigen die Besatzungsmitglieder der deutschen und rumänischen Schiffe für den Grenzübergang und den Aufenthalt an Bord sowie im Hafengelände der an der Donau gelegenen Häfen keinen Sichtvermerk, wenn sie Inhaber eines Donauschifferausweises und in der Besatzungsliste eingetragen sind. Das gleiche gilt für die in den Donauschifferausweisen eingetragenen Ehegatten der Besatzungsmitglieder und deren Kinder unter 16 Jahren.

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

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

(6) Soweit Rechtsvorschriften einer Vertragspartei 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 stilliegen:

- 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,

soweit die Zollbehörden nicht besondere Anlegestellen bestimmt haben.

(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 Stellen beider Vertragsparteien 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 Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei wird die Vertragspartei, auf deren Hoheitsgebiet dieses Ereignis geschehen ist, unverzüglich die andere Vertragspartei davon verständigen, die erforderlichen Maßnahmen für die Untersuchung der Ursachen des Ereignisses treffen sowie die andere Vertragspartei 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. 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 Regierung von Rumänien bestimmt werden.

Articolul 13

(1) La trecerea frontierei, membrii echipajelor navelor germane și românești au nevoie de un document de călătorie și de un permis de ședere sub forma unei vize (viză).

(2) În principiu, pe navele de mărfuri pot să se afle numai membri ai echipajului. Pe navele de pasageri și/sau de mărfuri pot intra în și ieși din țară, împreună cu membrii echipajului, și soțiile și copiii minori necăsătoriți ai acestora, dacă sînt în posesia documentului menționat în paragraful (1) și a unei vize. Copiii sub 16 ani pot fi înscrși în documentul de călătorie al unuia din părinții lor.

(3) Pe Dunăre, membrii echipajelor navelor germane și românești nu au nevoie de nici o viză pentru trecerea frontierei și pentru șederea la bord, precum și în incintele porturilor situate pe Dunăre, dacă sînt în posesia unui document de navigator pe Dunăre și sînt înscrși pe lista de echipaj. Aceeaș: prevedere este valabilă pentru soțiile membrilor echipajului și copiii sub 16 ani ai acestora, înscrși în documentele de navigator de Dunăre.

(4) Toate persoanele aflate la bord, menționate în paragrafele 1–3, trebuie să fie înscrise pe lista de echipaj.

(5) Părțile contractante vor efectua un schimb de modele ale documentelor menționate în paragrafele 1 și 3.

(6) În măsura în care reglementările legale ale unei Părți contractante, privind intrarea și șederea străinilor, conțin dispoziții mai avantajoase, se vor aplica aceste dispoziții.

Articolul 14

(1) Navele celor două Părți pot staționa, pe timp de zi și de noapte, în următoarele locuri:

- a) în porturi de încărcare și de descărcare;
- b) în porturi de pe parcurs, inclusiv porturi de frontieră;
- c) în locuri de pe parcurs, admise de regulamentul de navigație,

dacă organele vamale nu au stabilit locuri speciale de acostare.

(2) În cazul unei avarii, al unui accident, al unei îmbolnăviri grave a unei persoane de la bord sau în alte cazuri care fac imposibilă continuarea voiajului, navele pot acosta în orice loc adecvat. În asemenea cazuri, căpitanul sau o persoană împuternicită de acesta trebuie să informeze neîntîrziat cel mai apropiat organ de frontieră, de vamă sau de poliție.

(3) Organele competente ale celor două Părți contractante acordă asistența necesară în caz de avarii sau accidente ale unor nave sau persoane ale celeilalte Părți. Această prevedere este valabilă și în cazul îmbolnăvirilor care necesită asistență medicală de urgență.

(4) În caz de avarii sau accidente grave ale unor nave sau persoane ale unei Părți pe teritoriul celeilalte Părți contractante, Partea contractantă pe al cărei teritoriu a avut loc evenimentul va înștiința neîntîrziat cealaltă Parte contractantă, va lua măsurile necesare în vederea cercetării cauzelor evenimentului, va informa cealaltă Parte contractantă asupra rezultatelor și îi va transmite documentele necesare reglementării daunelor.

Articolul 15

(1) În scopul aducerii la îndeplinire și al controlării aplicării prezentului Acord, se înființează o Comisie mixtă. Comisia mixtă este compusă din cîte trei reprezentanți împuterniciți ai fiecărei Părți, care sînt desemnați de către Ministrul Federal al Transporturilor al Republicii Federale Germania, respectiv de către Ministrul Transporturilor al României.

Von Seiten der Bundesrepublik Deutschland werden dem Gemischten Ausschuß ein Vertreter des Bundesministers für Verkehr als Delegationsleiter sowie je ein vom Bundesminister für Verkehr benannter Vertreter der Schiffsverkehrsunternehmen 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),
 - quotenmäßige Beteiligung (Artikel 4 Absatz 2),
 - Festlegung der Binnenhäfen (Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c),
 - Festsetzung von Mindest-/Höchstfrachten und die mit ihnen zusammenhängenden Bedingungen (Artikel 3 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 Wechselverkehr (Artikel 3 Absatz 3) und im Transitverkehr (Artikel 4 Absatz 3);
- 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 Schiffsverkehrsunternehmen beider Seiten gemäß Artikel 3 Absatz 4 erforderlichenfalls aufzuteilen und die Ladungsaufteilung zu überwachen.

(3) Mindest-/Höchstfrachten einschließlich der mit ihnen zusammenhängenden Bedingungen, 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 Absatz 2 Buchstabe a und Absatz 3 vorgesehenen Vereinbarungen kommen dadurch zustande, daß sich die zuständigen Behörden ihr Einverständnis mit den ihnen vom Gemischten Ausschuß unterbreiteten Vorschlägen gegenseitig mitteilen.

(5) Kann eine Einigung im Gemischten Ausschuß nicht erzielt werden, treten auf Antrag einer Vertragspartei die Vertreter der zuständigen Behörden beider Vertragsparteien 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 beider Vertragsparteien unter Beachtung des jeweiligen dort geltenden Rechts 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 von

Din partea Republicii Federale Germania, din Comisia mixtă vor face parte un reprezentant al Ministrului Federal al Transporturilor, în calitate de conducător de delegație, precum și cîte un reprezentant al întreprinderilor de navigație și al întreprinderilor de încărcare, desemnați de către Ministrul Federal al Transporturilor.

Pentru examinarea unor probleme specifice, fiecare Parte poate prevedea participarea unor experți.

La prima sa ședință, Comisia mixtă elaborează și aprobă un regulament de funcționare pentru activitatea sa.

(2) Comisia mixtă are, în special, următoarele atribuții:

- a) de a înainta Autorităților competente propuneri privind:
 - stabilirea căilor navigabile de tranzit (art. 4 par. 1);
 - participarea sub formă de cote-părți (art. 4 par. 2);
 - stabilirea porturilor fluviale (art. 3 par. 2 lit. c);
 - stabilirea navlurilor minime/maxime, precum și a condițiilor aferente acestora (art. 3 par. 5);
 - adaptarea prezentului Acord la dezvoltarea transportului pe căile navigabile interioare și soluționarea tuturor problemelor care rezultă din aplicarea prezentului Acord;
 - admiterea navelor din țări la transportul direct;
- b) de a organiza consultări privind posibilitățile de stabilire a numărului maxim de voaje în transportul direct (art. 3 par. 3) și în tranzit (art. 4 par. 3);
- c) de a înregistra statistic traficul de nave ale celor două Părți;
- d) de a supraveghea respectarea înțelegerilor stabilite conform literii (a) și aplicarea articolelor 9, 10 și 11;
- e) de a repartiza, dacă este necesar, volumele de transport pe întreprinderile de navigație ale celor două Părți conform art. 3 par. 4 și de a supraveghea repartizarea încărcăturilor.

(3) Navlurile minime/maxime, inclusiv condițiile aferente acestora, convenite în cadrul Comisiei mixte, vor fi prezentate de aceasta Autorităților competente spre aprobare. Autoritățile competente convin asupra intrării în vigoare a acestor hotărâri ale Comisiei mixte și își comunică reciproc, fără întârziere, data intrării în vigoare a acestora conform legislației interne.

(4) Înțelegerile stabilite în baza propunerilor, conform par. 2 litera (a) și par. 3, se realizează prin comunicarea reciprocă, de către Autoritățile competente, a acordului privind propunerile înaintate de Comisia mixtă.

(5) Dacă nu se poate ajunge la o înțelegere în cadrul Comisiei mixte, la cererea unei Părți contractante, reprezentanții Autorităților competente ale celor două Părți contractante se vor întâlni pentru consultări în termen de patru săptămîni.

Articolul 16

Autoritățile competente vor furniza Comisiei mixte, la cererea acesteia, acele documente de care are nevoie în vederea îndeplinirii atribuțiilor sale, conform art. 15.

Articolul 17

Ambarcațiunile de sport și de agrement ale celor două Părți pot folosi căile navigabile interioare ale celor două Părți contractante, cu respectarea reglementărilor legale naționale respective.

Articolul 18

Prezentul Acord nu afectează drepturile și obligațiile Republicii Federale Germania, decurgînd din Actul de la Mannheim din 1868 față de statele contractante la acest Act și nici drepturile și

Rumänien aus der Belgrader Donau-Konvention von 1948 gegenüber den Vertragsparteien dieser Konvention werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

Artikel 19

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Dieses Abkommen tritt 30 Tage nach dem Tage in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander schriftlich auf diplomatischem Weg mitgeteilt haben, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

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

(4) Das beigefügte Protokoll ist Bestandteil dieses Abkommens.

obligățiile României, decurgînd din Convenția de la Belgrad din 1948 față de statele contractante la această Convenție.

Articolul 19

(1) Prezentul Acord se încheie pentru o perioadă nelimitată de timp.

(2) Prezentul Acord intră în vigoare după 30 zile de la data la care Părțile contractante își vor comunica în scris, pe cale diplomatică, îndeplinirea cerințelor legislației interne pentru intrarea în vigoare a acestuia.

(3) Prezentul Acord poate fi denunțat de către fiecare Parte contractantă în scris, pe cale diplomatică, cu șase luni înainte de sfîrșitul anului calendaristic. În acest caz, Acordul își pierde valabilitatea după expirarea acestui an calendaristic.

(4) Protocolul anexat este parte integrantă a prezentului Acord.

Geschehen zu Bonn am 22. Oktober 1991 in zwei Urschriften, jede in deutscher und rumänischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Încheiat la Bonn la data de 22. octombrie 1991 în două exemplare originale, în limba germană și limba română, ambele texte avînd aceeași valabilitate.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Pentru Guvernul Republicii Federale Germania

Mario v. Matuschka

Günther Krause

Für die Regierung von Rumänien

Pentru Guvernul României

R. Comsa

Protokoll

Protocol

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung von Rumänien haben anlässlich der Unterzeichnung des Abkommens über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen folgende Vereinbarungen getroffen, die als Bestandteile des Abkommens gelten:

1. Verkehrsrechte

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

(1) Wechselverkehr:

Beförderung von Personen und/oder Gütern mit einem Schiff einer der Seiten von dem Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei über ausschließlich solche Binnenwasserstraßen, welche die Hoheitsgebiete beider Vertragsparteien miteinander verbinden.

(2) Transitverkehr:

Beförderung von Personen und/oder Gütern mit einem Schiff der einen Seite auf Binnenwasserstraßen durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, 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 Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder umgekehrt.

(4) Kabotage:

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

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 Beförderungsguts.

2. Die in Artikel 1 des Abkommens erwähnte besondere Fahrterlaubnis ergibt sich aus Artikel 2 Binnenschiffahrtsaufgabengesetz vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1271).
3. Beide Vertragsparteien werden den in Artikel 13 Absatz 5 vorgesehenen Austausch von Dokumenten vor Inkrafttreten des Abkommens vollziehen.
4. Für solche Transitverkehre, die auf den Hoheitsgebieten beider Vertragsparteien weder beginnen noch enden, wird auf Ersuchen einer Vertragspartei und auf der Grundlage eines

Cu ocazia semnării Acordului privind navigația pe căile navigabile interioare, Guvernul Republicii Federale Germania și Guvernul României au convenit următoarele, care fac parte integrantă din prezentul Acord:

1. Drepturi de transport

Pentru a asigura o aplicare unitară a Acordului, cele două Părți contractante au convenit să considere următoarele sensuri ale termenilor folosiți în legătură cu drepturile de transport

(1) Transport direct:

Transportul pasagerilor și/sau mărfurilor cu o navă a unei Părți de pe teritoriul unei Părți contractante pe teritoriul celeilalte Părți contractante exclusiv pe acele căi navigabile interioare care leagă între ele teritoriile celor două Părți contractante.

(2) Transport în tranzit:

Transportul pasagerilor și/sau mărfurilor cu o navă a unei Părți pe căile navigabile interioare de pe teritoriul celeilalte Părți contractante, fără ambarcarea sau debarcarea pasagerilor, respectiv fără încărcarea sau descărcarea mărfurilor în timpul trecerii.

(3) Transport în terțe țări:

Transportul pasagerilor și/sau mărfurilor, cu o navă a unei Părți, dintr-o terță țară pe teritoriul celeilalte Părți contractante sau invers.

(4) Cabotaj:

Transportul pasagerilor și/sau mărfurilor cu o navă a unei Părți între locuri de încărcare și de descărcare situate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul celeilalte Părți contractante.

În vederea stabilirii drepturilor de transport care trebuie considerate, criteriul determinant este cel al tronsonului pe care nava respectivă transportă și nu cel privind originea și localitatea de destinație a mărfii transportate.

2. Autorizația specială de navigație menționată la art. 1 al Acordului este cea din art. 2 al legii cu privire la obligațiile navigației fluviale din 4 august 1986 (B.G.B.I. I. S. 1271).
3. Cele două Părți contractante vor efectua schimbul de documente prevăzute la art. 13 par. 5 înainte de intrarea în vigoare a Acordului.
4. Pentru acele transporturi în tranzit care nici nu încep și nici nu se termină pe teritoriile celor două Părți contractante, se va conveni, la cererea unei Părți contractante și în baza unei

Vorschlags des Gemischten Ausschusses eine quotenmäßige Beteiligung der Schifffahrtsunternehmen beider Seiten vereinbart.

propuneri a Comisiei mixte, asupra unei participări sub formă de cote-părți a întreprinderilor de navigație ale celor două Părți.

Geschehen zu Bonn am 22. Oktober 1991 in zwei Urschriften, jede in deutscher und rumänischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Încheiat la Bonn, la date de 22. octombrie 1991 în două exemplare originale, în limba germană și limba română, ambele texte avînd aceeași valabilitate.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Pentru Guvernul Republicii Federale Germania
Mario v. Matuschka
Günther Krause

Für die Regierung von Rumänien
Pentru Guvernul României
R. Comsa

Denkschrift zum Abkommen

A. Allgemeines

Das Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Rumänien über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen ist am 22. Oktober 1991 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 Gütertausch 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. Unter Nummer 2 des aus Anlaß des Abschlusses der Verhandlungen über das vorliegende Abkommen unterzeichneten Protokolls – im folgenden Abschlußprotokoll genannt – wird festgestellt, daß sich die besondere Fahrerlaubnis aus Artikel 2 Binnenschiffahrtsgesetz vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1271) ergibt.

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 Abschlußprotokolls 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 den Absätzen 2 und 3 werden die Einschränkungsmöglichkeiten im Wechselverkehr umschrieben.

In Absatz 4 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 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 Frachttentgelte als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

Nach den Absätzen 6 und 7 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.

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 – 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 die gegenseitige Anerkennung der zum Befahren der Donau erforderlichen Schiffsdokumente klar.

Für die Schifffahrt auf den übrigen Wasserstraßen werden nach Absatz 2 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 ande-

ren 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. Nach Nummer 3 des Abschlußprotokolls ist vorgesehen, den in Absatz 5 vorgesehenen Austausch von Dokumenten vor Inkrafttreten des Abkommens zu vollziehen.

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

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

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. Nach Absatz 4 ist das Abschlußprotokoll Bestandteil des Abkommens.