

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes

zu dem Abkommen vom 14. Juli 1992

**zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Ukraine
über die Binnenschifffahrt**

A. Zielsetzung

Mit dem am 14. Juli 1992 unterzeichneten Abkommen soll der deutsch-ukrainische Binnenschiffsverkehr, einschließlich des 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 14. Juli 1992 unterzeichnete Abkommen trifft die erforderlichen Regelungen. Mit dem vorgelegten Vertragsgesetz sollen die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes für das Inkrafttreten 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) – 930 00 – Bi 17/93

Bonn, den 8. Januar 1993

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. Juli 1992 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über die Binnenschifffahrt mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 650. Sitzung am 18. Dezember 1992 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Kohl

Entwurf**Gesetz****zu dem Abkommen vom 14. Juli 1992
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Ukraine
über die Binnenschifffahrt****Vom****1992**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 14. Juli 1992 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über die Binnenschifffahrt sowie dem dazugehörigen Protokoll vom selben Tage wird zugestimmt. Das Abkommen sowie das Protokoll werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die genehmigten Vereinbarungen über die Mindest-/Höchstfrachten sowie die Nebenbedingungen für den Wechselverkehr, auf die sich der Gemischte Ausschuß gemäß Artikel 14 Abs. 8 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 16 Abs. 2 sowie das Protokoll in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Die 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 Bußgeldandrohung 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 festschreibt, wurde hier ebenso verfahren. Damit wird erreicht, daß auch Verstöße gegen die für den deutsch-ukrainischen 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 16 Abs. 2 sowie das Protokoll in Kraft treten, 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 Ukraine
über die Binnenschifffahrt**

**Угода
Урядом федеративної Республіки Німеччина
та між Урядом України
про судноплавство на внутрішніх водних шляхах**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Ukraine –

in dem Wunsch, den beiderseitigen Binnenschiffsverkehr 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) „Schiffe“: die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei amtlich registrierten Schiffe, mit denen Personen- und/oder Güterverkehr dort, wo sie registriert sind, ohne eine besondere Fahrerlaubnis auf Binnenwasserstraßen betrieben werden kann;
- b) „Trägerschiffsleichter“: Schiffe nach Buchstabe a, die unbemannte und nichtmotorisierte Leichter sind;
- c) „Schiffahrtsunternehmen“: schiffahrtreibende Unternehmen oder Unternehmer, die ihren Firmen- oder Wohnsitz im Hoheitsgebiet einer der beiden Vertragsparteien haben;
- d) „Zuständige Behörden“: der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und der Minister für Verkehr der Ukraine oder andere von einer Vertragspartei benannte Behörden/Stellen;
- e) „Häfen“: die Häfen und amtlich genehmigten Umschlagstellen und Anlegestellen der Personenschifffahrt in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien.

Artikel 2

(1) Nach Maßgabe der Artikel 3 bis 6 dürfen Schiffe der einen Seite die Wasserstraßen der anderen Vertragspartei befahren sowie die Häfen und amtlich zugelassenen Liegestellen benutzen. Dies gilt entsprechend für den Transport von sonstigen schwimmenden Objekten (z. B. Bagger, Kräne) sowie für das Überführen von Schiffsneubauten.

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

Уряд Федеративної Республіки Німеччина

i

Уряд України

виходячи з бажання і надалі розвивати двостороннє судноплавство на внутрішніх водних шляхах,

пам'ятаючи про Заключний акт Наради з безпеки і співробітництва в Європі і, зокрема, про його положення щодо розвитку транспорту –

погодились про наступне:

Стаття 1

Для цілей цієї Угоди:

- a) „судна“ означають офіційно реєстровані на державній території однієї із договірних сторін судна, які можуть здійснювати перевезення пасажирів чи вантажів по внутрішніх водних шляхах відповідно до місця своєї реєстрації без особливого на те дозволу –
- b) „ліхтери, що використовуються в ліхтеровозних системах“ означають судна згідно до п. „а“, які є ліхтерами без екіпажу і без силової установки –
- в) „судноплавні підприємства“ означають підприємства чи підприємців, що зайняті в судноплаванні, які мають своє місцезнаходження чи місцепроживання на державній території однієї із договірних сторін –
- г) „компетентні органи“ означають федерального міністра транспорту федеративної Республіки, чи інші органи/установи, призначені договірними сторонами –
- д) „порти“ означають порти і офіційно дозволені перевалочні пункти і причали для пасажирських суден на державній території кожної із договірних сторін.

Стаття 2

1. Згідно з положеннями статей 3–6 цієї Угоди судна однієї із договірних сторін можуть здійснювати судноплавство по водних шляхах іншої договірної сторони, а також користуватися портами і офіційно дозволеними місцями якорної стоянки. Це положення діє також у відношенні транспортування інших плавучих об'єктів (наприклад, землечерпалки, крани) і перегону новозбудованих суден.

2. Судноплавство регулюється правовими нормами тієї договірної сторони, по внутрішніх водних шляхах якої воно здійснюється.

Artikel 3

(1) Schiffe beider Seiten dürfen Personen und/oder Güter zwischen Häfen der einen Seite und Häfen der anderen Seite sowie umgekehrt befördern (Wechselverkehr).

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

- a) einem Seehafen;
- b) einem Hafen, der auf dem direkten Weg zu einem Seehafen liegt;
- c) einem Hafen, den die zuständige Behörde auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses benannt hat.

(3) Im Wechselverkehr sind die Schiffsverkehrsunternehmen beider Seiten paritätisch und nach Möglichkeit im Jahresverlauf kontinuierlich zu beteiligen. Die Aufteilung der Güterbeförderungen erfolgt auf der Basis der Ladungstonnen.

(4) Für den Wechselverkehr sind wirtschaftlich auskömmliche Frachten und die mit ihnen zusammenhängenden Nebenbedingungen zu vereinbaren.

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

Artikel 4

(1) Schiffe der einen Seite dürfen Personen und/oder Güter durch das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei hindurch auf den Binnenwasserstraßen befördern, die von den Vertragsparteien auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses festgelegt werden (Transitverkehr).

(2) Jede Vertragspartei kann nach Beratung im Gemischten Ausschuss in Ausnahmefällen aus technischen Gründen oder aus Gründen der Schiffsverkehrssicherheit 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 einen Seite und einem Hafen in einem dritten Land (Drittlandverkehr) und umgekehrt nur auf Grund einer besonderen Erlaubnis der jeweils zuständigen Behörde befördern.

Artikel 6

Die Beförderung von Personen und/oder Gütern zwischen Häfen einer Seite (Kabotage) bleibt den Schiffen dieser Seite vorbehalten. Ausnahmen bedürfen einer besonderen Fahrerlaubnis der zuständigen Behörde.

Artikel 7

(1) Jede Vertragspartei erkennt auf ihrem Donauabschnitt die jeweils von der anderen Vertragspartei ausgestellten Befähigungszeugnisse für die Schiffsbesatzung (einschließlich der Schiffsführer) sowie die Schiffsatteste an.

(2) Für die Schifffahrt auf den anderen Binnenwasserstraßen, ausgenommen Rhein, Mosel und Seeschiffsverkehrsstraßen, werden die zuständigen Behörden gegen Vorlage der in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erworbenen Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff und seine Besatzung beziehen (z. B. Schiffsatteste und Befähigungszeugnisse), die in ihrem Hoheitsgebiet vorgeschriebenen Urkunden und Bescheinigungen ausstellen. Voraussetzung dafür ist, daß die Urkunden

Стаття 3

1. Судна обох договірних сторін можуть здійснювати перевезення пасажирів і/чи вантажів між портами однієї договірної сторони і портами іншої договірної сторони, а також у зворотньому напрямку (двостороннє сполучення).

2. Судна однієї договірної сторони можуть перевозити пасажирів і/чи вантажі у двосторонньому сполученні між портами своєї договірної сторони і одним із наступних портів іншої договірної сторони:

- a) морським портом –
- b) портом, розташованим безпосередньо на шляху до морського порту –
- в) портом, названим компетентним органом на основі пропозиції Змішаної комісії.

3. Судноплавні підприємства обох договірних сторін повинні приймати участь у двосторонньому сполученні на паритетних засадах і, по можливості, рівномірно на протязі року. Розподіл перевезень вантажів здійснюється на основі кількості відвантаженого вантажу у тоннах.

4. Для двостороннього сполучення повинні бути узгоджені економічно виправдані фрахтові ставки і пов'язані з ними додаткові умови.

5. Кожна із договірних сторін може, після обговорення у Змішаній комісії, у виключних випадках з технічних причин або з причин безпеки судноплавства встановлювати максимальну кількість проходів суден через свої водні шляхи в двосторонньому сполученні.

Стаття 4

1. Судна однієї договірної сторони можуть перевозити пасажирів та/чи вантажі через державну територію іншої сторони по внутрішніх водних шляхах, що встановлені договірними сторонами на основі пропозиції Змішаної комісії (транзитне сполучення).

2. Кожна договірна сторона може, після обговорення у Змішаній комісії, у виключних випадках з технічних причин безпеки судноплавства встановлювати максимальну кількість проходів суден через свої водні шляхи у транзитному сполученні.

Стаття 5

Судна обох договірних сторін можуть перевозити пасажирів і/або вантажі між одним із портів іншої договірної сторони і портом третьої країни (сполучення з третіми країнами) і в зворотньому напрямі тільки на основі спеціального дозволу відповідального компетентного органу.

Стаття 6

Перевезення пасажирів і/або вантажів між портами однієї договірної сторони (каботаж) резервуються за суднами цієї договірної сторони. Винятки вимагають спеціального дозволу компетентного органу на перевезення.

Стаття 7

1. Кожна договірна сторона на своїй ділянці Дунаю буде визнавати видані іншою договірною стороною кваліфікаційні посвідчення судового екіпажу (включаючи судоводіїв), а також судові посвідчення.

2. Для судноплавства на інших внутрішніх водних шляхах, за винятком Рейну, Мозеля і морських судноплавних шляхів, компетентні органи однієї договірної сторони по пред'явлених виданих на державній території іншої сторони посвідченнях та свідоцтвах, які відносяться до судна та його екіпажу (наприклад, судові посвідчення і кваліфікаційні свідоцтва) будуть видавати передбачені на її території свідоцтва і посвідчення. При цьому свідоцтва і посвідчення

und Bescheinigungen in dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei unter Bedingungen erteilt worden sind, die den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei geltenden Vorschriften genügen.

(3) Gefährliche Güter dürfen nur mit Schiffen befördert werden, die über die für die jeweilige Wasserstraße vorgeschriebenen Zulassungszeugnisse verfügen.

Artikel 8

Jede Vertragspartei wird Schiffe der anderen Seite bei Inanspruchnahme der ihnen nach den Artikeln 2 bis 6 gewährten Rechte ebenso behandeln wie Schiffe der eigenen Seite.

Das gilt insbesondere:

- a) bei der Erhebung von Schiffs- und Hafenabgaben;
- b) bei der Benutzung öffentlicher Hafeneinrichtungen, Liegestellen, Schleusen und ähnlicher Schiffsanlagen;
- c) bei der Abfertigung durch die zuständigen Stellen;
- d) bei der Treibstoff- und Schmiermittelversorgung.

Artikel 9

Jede Vertragspartei gewährt den Schiffen der anderen Seite hinsichtlich der Zollbehandlung des an Bord mitgeführten Mund- und Schiffsvermögens die gleiche Behandlung wie Schiffen der eigenen Seite. Entsprechendes gilt für die auf den Schiffen zum Verbrauch oder Gebrauch bestimmten Treib- und Schmierstoffe.

Artikel 10

(1) Die Schiffsverkehrsunternehmen beider Seiten dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Beachtung des dort geltenden Rechts und nach Genehmigung der zuständigen Behörde auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Vertretungen oder Agenturen zur Betreuung von Schiffen und Besatzungen ihrer Seite errichten.

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

Artikel 11

Jede Vertragspartei gewährt den Schiffsverkehrsunternehmen der anderen Seite das Recht, ihre Einnahmen frei zu transferieren. Die Transferierung wird auf der Grundlage der amtlichen Wechselkurse innerhalb der üblichen Frist vorgenommen.

Artikel 12

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

(2) 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 Grenzübergang und den Aufenthalt an Bord sowie im Hafengelände der an der Donau gelegenen Häfen keinen Sichtvermerk, wenn sie Inhaber eines Donauschifferausweises oder Seemannspasses und in der Besatzungsliste eingetragen sind. Das gleiche gilt für die in den Donauschifferausweisen oder den Seemannspässen eingetragenen Familienangehörigen der Besatzungsmitglieder.

повинні бути видані на державній території однієї із договірних сторін на умовах, які відповідають розпорядженням, що діють на території іншої договірної сторони.

3. Небезпечні вантажі можуть перевозитись тільки на судах, що мають свідоцтва дозволу, передбачені для відповідних водних шляхів.

Стаття 8

Кожна договірна сторона надасть судам іншої договірної сторони таке саме відношення при використанні прав, що надаються їм згідно з статтями 2–6 цієї Угоди, як і судам своєї договірної сторони.

Це, зокрема, відноситься до:

- a) стягнення навігаційних та портових зборів –
- b) використання портових споруд, місць якорної стоянки, шлюзів та інших судноплавних споруд загального використання –
- v) оформлення документів компетентними владами –
- г) забезпечення паливом та мастильними матеріалами.

Стаття 9

Кожна договірна сторона надасть судам іншої договірної сторони таке ж відношення, як і судам своєї договірної сторони стосовно митного оформлення продовольчих і суднових запасів, що знаходяться на борту. Аналогічне відношення діє і стосовно призначених для використання чи споживання на судах палива та мастильних матеріалів.

Стаття 10

1. Судноплавні підприємства обох договірних сторін можуть на основі взаємності на державній території іншої договірної сторони засновувати представництва чи агентства для обслуговування суден і екіпажів своєї сторони при умові дотримання діючого там законодавства і з дозволу компетентного органу.

2. Судноплавні підприємства обох договірних сторін можуть заключати між собою угоди, що стосуються експлуатаційного, технічного і комерційного сприяння підвищенню економічної ефективності їх перевезень.

Стаття 11

Кожна договірна сторона надасть судноплавним підприємствам іншої договірної сторони право вільно переказувати їх прибутки. Переказ буде здійснюватись на основі офіційного курсу обміну і в межах звичайних термінів.

Стаття 12

1. Члени екіпажів суден обох договірних сторін повинні мати при перетині кордону закордонний документ.

2. На вантажних і пасажирських судах разом з членами екіпажів можуть в'їжджати і виїжджати їх дружини та не перебуваючі в шлюбі неповнолітні діти, якщо вони мають згаданий у пункті 1 документ і візу. Діти віком до 16 років можуть бути занесені в закордонний документ одного з батьків.

3. На ділянках Дунаю обох договірних сторін члени екіпажів суден для перетину кордону і для перебування на борту, а також на території розташованих на Дунаї портів не повинні мати візи, якщо вони мають посвідчення дунайського річковика чи паспорт моряка і якщо вони занесені до списку членів екіпажу.

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

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

(6) Günstigere Rechtsvorschriften über Einreise und Aufenthalt von Ausländern bleiben unberührt.

Artikel 13

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

- a) im Lade- und Löschhafen;
- b) in Häfen an der Fahrtstrecke;
- 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 stilliegen. In solchen Fällen hat der Schiffsführer oder eine von ihm bevollmächtigte Person umgehend die nächste Grenz-, Zoll- oder andere zuständige Behörde zu unterrichten.

(3) Die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien gewährleisten bei Havarien oder Unfällen der Schiffe oder der Besatzungsmitglieder der Schiffe der jeweils anderen Seite die erforderliche Hilfe. Bei schweren Havarien oder Unfällen setzt die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sich der Vorfall ereignet hat, die andere Vertragspartei unverzüglich in Kenntnis und, falls eine Aufklärung der Umstände des Vorfalls erfolgt, unterrichtet sie diese über die Ergebnisse der Aufklärung.

Artikel 14

(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 Vertragspartei an, die vom Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland beziehungsweise vom Minister für Verkehr der Ukraine bestimmt werden.

(2) 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 Schifffahrtsunternehmen und der verladenden Wirtschaft angehören.

(3) Von Seiten der Ukraine werden dem Gemischten Ausschuss ein Vertreter des Ministers für Verkehr als Delegationsleiter sowie je ein vom Minister für Verkehr benannter Vertreter der Schifffahrtsunternehmen und der verladenden Wirtschaft angehören.

(4) Zur Prüfung einzelner Fragen kann jede Seite Sachverständige hinzuziehen.

(5) Der Gemischte Ausschuss erarbeitet und bestätigt auf seiner ersten Sitzung eine Geschäftsordnung für seine Tätigkeit.

(6) Der Gemischte Ausschuss hat insbesondere die Aufgabe:

- a) den zuständigen Behörden Vorschläge zu machen für die
 - Festlegung der Binnenhäfen gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c;
 - Festsetzung von Mindest-/Höchstfrachtraten und der mit ihnen zusammenhängenden Nebenbedingungen gemäß Artikel 3 Absatz 4;
 - Festlegung der Transitwasserstraßen gemäß Artikel 4 Absatz 1;
 - Zulassung von Schiffen aus Drittstaaten zum Wechselverkehr;
 - Anpassung dieses Abkommens an den Entwicklungsstand der Binnenschifffahrt;

4. Всі особи, що знаходяться на борту судна, перелічені в пунктах 1–3, повинні бути внесені до списку членів екіпажу.

5. Договірні сторони обмінюються зразками вказаних в пунктах 1 і 3 документів.

6. Найбільш сприятливі правові розпорядження про в'їзд та перебування іноземців зберігають силу.

Стаття 13

1. Судна обох договірних сторін можуть зупинятися для стоянки в будь-який час доби в таких місцях:

- a) в портах завантаження та вивантаження –
- b) в портах, які знаходяться на шляху проходження –
- в) в дозволених правилами плавання місцях на шляху проходження судна.

2. У випадку аварії, нещасного випадку, тяжкої хвороби особи, яка знаходиться на борту судна, чи з інших причин, які перешкоджають подальшому плаванню, судно може зупинятися для стоянки в будь-якому придатному місці. В такому разі капітан судна чи уповноважена ним особа повинні негайно інформувати найближчі прикордонні, митні чи інші компетентні органи.

3. Компетентні органи обох договірних сторін надають необхідну допомогу при аваріях чи нещасних випадках з суднами чи членами екіпажу іншої договірної сторони. При тяжких аваріях чи нещасних випадках договірні сторони, на території якої це сталося, негайно повідомляють іншу договірну сторону і, якщо провадиться розслідування обставин випадку, інформують її про результати розслідування.

Стаття 14

1. Для виконання і нагляду за застосуванням цієї Угоди утворюється Змішана комісія. До складу Змішаної комісії будуть входити по три уповноважених представники від кожної договірної сторони, які призначаються компетентними органами договірних сторін: федеральним міністром транспорту федеративної Республіки Німеччини та міністерством транспорту України.

2. З боку України до складу Змішаної комісії вийдуть: представник Міністерства транспорту України (голова делегації) та по одному призначеному Міністром транспорту України представнику судноплавних компаній і вантажовідправників.

3. З боку федеративної Республіки Німеччини до складу Змішаної комісії вийдуть: представник федерального міністра транспорту (голова делегації) та по одному призначеному федеральним міністром транспорту представнику судноплавних підприємств і вантажовідправників.

4. Для розгляду окремих питань кожна договірні сторона може залучати експертів.

5. Змішана комісія опрацює і ухвалить на своєму першому засіданні Правила процедури своєї діяльності.

6. Завданнями Змішаної комісії є зокрема:

- a) внесення пропозицій компетентним органам стосовно:
 - визначення річкових портів відповідно до пункту 2 'в' статті 3 –
 - встановлення мінімальних та максимальних фрахтових ставок і пов'язаних з ними додаткових умов відповідно до пункту 4 статті 3 –
 - встановлення транзитних водних шляхів відповідно до пункту 1 статті 4 –
 - допуску суден третіх країн до участі в двосторонньому сполученні –
 - приведення цієї Угоди у відповідність з рівнем розвитку судноплавства по внутрішніх водних шляхах –

- b) die Güter auf die Schiffsverkehrsunternehmen beider Seiten gemäß Artikel 3 Absatz 3 erforderlichenfalls aufzuteilen und die Ladungsaufteilung zu überwachen;
- c) Beratungen durchzuführen über Möglichkeiten der Festsetzung von Höchstzahlen im Wechselverkehr gemäß Artikel 3 Absatz 5 und im Transitverkehr gemäß Artikel 4 Absatz 2;
- d) die Transporte der Schiffe beider Seiten statistisch zu erfassen.

(7) Die auf der Grundlage der Vorschläge nach Absatz 6 Buchstabe a zu treffenden Vereinbarungen kommen durch übereinstimmende Erklärungen der Delegationsleiter im Gemischten Ausschuss zustande. Die Erklärungen der Delegationsleiter erfolgen im Namen der zuständigen Behörden. Die Erklärungen sollen möglichst innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach Unterbreitung des Vorschlags des Gemischten Ausschusses abgegeben werden.

(8) Mindest-/Höchstfrachtraten einschließlich der Nebenbedingungen, auf die der Gemischte Ausschuss sich geeinigt hat, sind erforderlichenfalls den zuständigen Behörden zur Genehmigung vorzulegen; das Inkraftsetzen wird zwischen den beiden Vertragsparteien vereinbart. Das Inkraftsetzen gemäß innerstaatlichem Recht ist der anderen Vertragspartei unverzüglich mitzuteilen.

(9) 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 zu Konsultationen zusammen.

(10) Die zuständigen Behörden werden dem Gemischten Ausschuss auf Ersuchen diejenigen Unterlagen übermitteln, deren er zur Erfüllung seiner Aufgaben bedarf.

Artikel 15

Die Sportfahrzeuge beider Seiten können die Binnenwasserstraßen beider Vertragsparteien unter Beachtung des jeweiligen dort geltenden Rechts benutzen.

Artikel 16

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des dritten Monats nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

(3) Dieses Abkommen kann von jeder Vertragspartei mit einer Frist von sechs Monaten zum Ende eines Kalenderjahrs durch Notifikation gekündigt werden. In diesem Fall tritt das Abkommen mit Ablauf dieses Kalenderjahres außer Kraft.

Geschehen zu Bonn, am 14. Juli 1992 in zwei Urschriften, jede in deutscher und ukrainischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

- б) розподіл, в разі необхідності, вантажів між судноплавними підприємствами договірних сторін відповідно з пунктом 3 статті 3 і нагляд за розподілом вантажів –
- в) обговорення можливостей встановлення максимальної кількості рейсів у двосторонньому сполученні відповідно до пункту 5 статті 3 та транзитному сполученні відповідно до пункту 2 статті 4 –
- г) проведення статистики перевезень на судах обох договірних сторін.

7. Домовленості на основі пропозицій згідно пункту 6 'а' оформлюються шляхом збіжних заяв голів делегацій комісії. Заяви голів делегацій вносяться від імені компетентних органів договірних сторін. Заяви повинні бути внесені по можливості протягом двох тижнів після внесення пропозиції Змішаної комісії.

8. Мінімальні та максимальні фрахтові ставки і пов'язані з ними додаткові умови, погоджені Змішаною комісією, підлягають в разі подання на затвердження компетентним органам; про вступ їх в силу відповідно до внутрішньодержавного законодавства належить негайно повідомити іншу договірну сторону.

9. Якщо в Змішаній комісії згода не досягнута, за пропозицією однієї із договірних сторін представники компетентних органів обох договірних сторін протягом чотирьох тижнів зустрічаються для консультацій.

10. На прохання Змішаної комісії компетентні органи надають їй матеріали, необхідні для виконання її завдань.

Стаття 15

Спортивні судна обох сторін можуть користуватися внутрішніми водними шляхами кожної із договірних сторін за умови дотримання правових норм, діючих на території відповідної сторони.

Стаття 16

1. Ця Угода укладається на необмежений строк.

2. Угода вступає в силу в перший день третього місяця після дня обміну між договірними сторонами повідомленнями про те, що необхідні для цього внутрішньодержавні процедури виконані.

3. Ця Угода може бути денонсована однією із договірних сторін за шість місяців до закінчення календарного року письмовим повідомленням. В цьому випадку Угода втрапить силу після закінчення цього календарного року.

Здійснено в м. Бонн, 14 липня 1992 року в двох примірниках, кожний німецькою та українською мовами, причому обидва тексти мають однакову силу.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

За Уряд федеративної Республіки Німеччина

Günther Krause

Heinrich-D. Dieckmann

Für die Regierung der Ukraine

За Уряд України

O. Klimpusch

Protokoll

Протокол

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung der Ukraine haben anlässlich der Unterzeichnung des Abkommens über die Binnenschifffahrt, das zum Ziel hat, die beiderseitigen Binnenschifffahrtsbeziehungen weiter zu entwickeln und zu verbessern, 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 nach oder von einem Binnenhafen, der im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien liegt.

(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. Für solche Transitverkehre, die auf den Hoheitsgebieten beider Vertragsparteien weder beginnen noch enden, wird auf Ersuchen einer Vertragspartei und auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses eine quotenmäßige Beteiligung der Schifffahrtsunternehmen beider Seiten vereinbart.
3. Rechte und Pflichten aus früher geschlossenen multilateralen völkerrechtlichen Übereinkünften, denen beide Vertragsparteien oder eine der Vertragsparteien angehören, werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

Geschehen zu Bonn, am 14. Juli 1992 in zwei Urschriften, jede in deutscher und ukrainischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Уряд федеративної Республіки Німеччина та Уряд України в зв'язку з підписанням Угоди про судноплавство по внутрішніх водних шляхах з метою розвитку та покращення взаємних зв'язків в галузі річкового судноплавства прийшли до домовленостей, які є невід'ємною частиною Угоди.

1. Транспортні права.

З метою забезпечення одностайного застосування Угоди обидві договірні сторони погодились виходити із наступного розуміння змісту транспортних прав:

(1) Двостороннє сполучення:

перевезення пасажирів та/чи вантажів судном однієї із договірних сторін з державної території однієї договірної сторони на державну територію другої договірної сторони від чи до річкового порту, розташованого на державній території однієї із договірних сторін.

(2) Транзитне сполучення:

перевезення пасажирів та/чи вантажів судном однієї із договірних сторін по внутрішніх водних шляхах через територію другої договірної сторони без посадки чи висадки пасажирів і без завантаження чи вивантаження на території цієї другої договірної сторони.

(3) Сполучення з третіми країнами:

перевезення пасажирів та/чи вантажів судном однієї із договірних сторін з третьої країни на державну територію другої договірної сторони чи в зворотньому напрямі.

(4) Каботаж:

перевезення пасажирів та/чи вантажів судном однієї договірної сторони між пунктами завантаження і вивантаження на внутрішніх водних шляхах другої договірної сторони.

При визначенні того, яке з транспортних прав використовується, вирішальним критерієм є здійснення перевезень визначеним судном, а не походження і пункт призначення вантажу, який перевозиться.

2. Стосовно транзитних перевезень, які не починаються і не закінчуються на територіях обох договірних сторін, на прохання однієї договірної сторони і на основі пропозиції змішаної комісії буде погоджуватись часткова участь судноплавних підприємств обох сторін.
3. Права і обов'язки договірних сторін, які виходять з заключених раніше багатосторонніх домовленостей, учасниками яких є обидві договірні сторони чи одна із договірних сторін, цією Угодою не порушуються.

Здійснено в м. Бонн, 14 липня 1992 року в двох примірниках кожний німецькою та українською мовами, причому обидва тексти мають однакову силу.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

За Уряд федеративної Республіки Німеччина

Günther Krause

Heinrich-D. Dieckmann

Für die Regierung der Ukraine

За Уряд України

O. Klimpusch

Denkschrift zum Abkommen

A. Allgemeines

Das Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über die Binnenschifffahrt ist am 14. Juli 1992 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. Dies gilt auch für den Dnjepr.

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 (Ende September 1992) wird es zu einem verstärkten Güteraus- tausch 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 Rheinschifffahrtsakte (BGBl. 1980 II S. 870) ein Schutz des Rheinschifffahrtsmarktes insoweit vorgenommen worden, als nur die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe hieran teilnehmen dürfen (Vorbehalt der Kleinen und Großen Kabotage zugunsten der zur Rheinschifffahrt gehörenden Schiffe).

B. Zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1

Dieser Artikel enthält die für die Anwendung des Abkom- mens erforderlichen Begriffsbestimmungen.

Zu Artikel 2

Dieser Artikel bestimmt den Rahmen der eingeräumten Verkehrsrechte, und zwar des Transit-, Wechsel-, Dritt- land- und Kabotageverkehrs. Um beim Vollzug des Abkommens jegliche Unklarheit auszuschließen, haben die beiden Delegationen unter Nummer 1 des Protokolls diese Verkehrsrechte in einer völkerrechtlich verbindlichen Form klar voneinander abgegrenzt und definiert.

Zu Artikel 3

In Absatz 1 wird geregelt, auf welchen Binnenwasser- straßen der Vertragsparteien ein Wechselverkehr statt- finden darf.

Mit der Regelung in Absatz 2 werden die Einschränkungs- möglichkeiten im Wechselverkehr umschrieben.

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

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

Um die Wirtschaftlichkeit und Flexibilität des Wechsel- verkehrs sicherzustellen, können auf Vorschlag des Ge- mischten Ausschusses Schiffe aus Drittstaaten eingesetzt werden.

Zu Artikel 4

Dieser Artikel regelt den Transitverkehr über die Binnen- wasserstraßen beider Seiten. Auf Vorschlag des Gemisch- ten 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 – grund- sätzlich der deutschen Schifffahrt vorbehalten bleibt. Aus- nahmen 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 Vertrags- staat 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 ge- nügen. Für die Fahrt auf dem Rhein, der Mosel und auf den Seeschifffahrtsstraßen sind besondere Urkunden und Bescheinigungen erforderlich.

Absatz 3 enthält besondere Vorschriften über die Beförde- rung gefährlicher Güter.

Zu den Artikeln 8 und 9

Diese Artikel beinhalten Gleichbehandlungsklauseln.

Zu Artikel 10

Absatz 1 regelt auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit das Recht, Agenturen zu errichten, deren Tätigkeit sich auf die Betreuung von Schiffen und Besatzungen zu beschränken hat.

Mit Absatz 2 wird eine kommerzielle Zusammenarbeit der Schifffahrtsunternehmen beider Vertragsstaaten ermöglicht.

Zu Artikel 11

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

Zu Artikel 12

In den Absätzen 1 bis 5 werden Regelungen über die erforderlichen Reisedokumente getroffen.

In Absatz 6 wird sichergestellt, daß eine Regelung über Einreise und Aufenthalt von Ausländern, die günstiger ist als die in dem Abkommen getroffene Regelung, vorgehen soll.

Zu Artikel 13

Absatz 1 regelt die Liegerechte der Schiffe.

In den Absätzen 2 und 3 werden die gegenseitigen Rechte und Pflichten bei Havarien, Unfällen und schwerer Krankheit von an Bord befindlichen Personen festgelegt.

Zu Artikel 14

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

Die Absätze 4 und 5 enthalten Verfahrensregelungen.

Die detaillierte und vielfältige Aufgabenzuteilung an den Gemischten Ausschuß in Absatz 6 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 7 bis 10 gewährleisten eine wirksame Aufgabenerfüllung des Gemischten Ausschusses.

Zu Artikel 15

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

Zu Artikel 16

Die Absätze 1 und 2 regeln, daß das Abkommen am ersten Tag des dritten Monats nach 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.

