

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes

zu dem Abkommen vom 5. April 1993

zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und der Regierung der Republik Lettland

über die Seeschifffahrt

A. Zielsetzung

Am 21. August 1991 trat die von Lettland am 4. Mai 1990 ausgerufene Unabhängigkeit von der ehemaligen Sowjetunion in Kraft. Die jetzige Unabhängigkeit Lettlands, seine geographische Lage an der Ostsee und die Umstellung des lettischen Außenhandels in Richtung Westen lassen eine Expansion des Seeverkehrsaufkommens erwarten. Die Seehandelsbeziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Lettland müssen daher durch vertragliche Regelungen auf eine neue sichere Grundlage gestellt werden. Es wird angestrebt, die uneingeschränkte Teilnahme der Seeschiffahrtsunternehmen beider Seiten am gegenseitigen Seeverkehr zu fördern. Gleichzeitig soll das Abkommen vor dem Hintergrund positiv veränderter politischer Rahmenbedingungen eine neue Etappe in den schiffahrtspolitischen Beziehungen zwischen beiden Ländern einleiten.

B. Lösung

Das am 5. April 1993 unterzeichnete Abkommen trifft die erforderlichen Regelungen. Es ist geprägt durch den Grundsatz der Gleichberechtigung und des gegenseitigen Vorteils und bekräftigt das Streben beider Seiten, die bestehende Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Seeverkehrs zu erweitern und zu vertiefen. Das Vertragswerk regelt die Behandlung von Schiffahrtsunternehmen, Schiff, Kapitän, Besatzung, Fahrgästen und Gütern im jeweils anderen Vertragsstaat und enthält Bestimmungen über den Transfer von Frachteinnahmen. Ein Gemischter Seeschiffahrtssausschuß aus Vertretern beider Seiten, der auf Antrag einer Vertragspartei zusammentritt, soll die Durchführung des Abkommens gewährleisten.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen technischer Art der Abwicklung und der Nutzung sowie der Rechtsgewährung auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, nur die Art und Weise der Verwendung von Einnahmen in konvertierbarer Währung aus Dienstleistungen der Seeschifffahrt – nicht aber deren Höhe – regelt; zusätzliche Anforderungen werden nicht gestellt.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) – 941 00 – Se 45/94 (NA 1)

Bonn, den 31. Mai 1994

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 5. April 1993 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Lettland über die Seeschifffahrt mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 669. Sitzung am 20. Mai 1994 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Dr. Helmut Kohl

**Entwurf
Gesetz
zu dem Abkommen vom 5. April 1993
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Lettland
über die Seeschifffahrt**

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Riga am 5. April 1993 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Lettland über die Seeschifffahrt wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 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.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 84 Abs. 1 des Grundgesetzes erforderlich, da durch das Vertragsgesetz in Verbindung mit Artikel 12 Abs. 2 Satz 2 des Abkommens auch das Verwaltungsverfahren von Landesbehörden geregelt wird.

Zu Artikel 2

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 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen technischer Art der Abwicklung und der Nutzung sowie der Rechtsgewährung auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, nur die Art und Weise der Verwendung von Einnahmen in konvertierbarer Währung aus Dienstleistungen der Seeschifffahrt – nicht aber deren Höhe – regelt; zusätzliche Anforderungen werden nicht gestellt.

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Lettland
über die Seeschifffahrt**

**Nolīgums
starp Vācijas Federatīvās Republikas Valdību
un Latvijas Republikas Valdību
par jūras kuģniecību**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Republik Lettland –

Vācijas Federatīvās Republikas Valdība

un

Latvijas Republikas Valdība,

in dem Wunsch, die harmonische Entwicklung der Seeschiff-fahrtsbeziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Lettland, die sich auf das beiderseitige Interesse dieser Länder und die Freiheit ihres Außenhandels gründen, zu gewährleisten und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet soweit wie möglich zu verstärken,

in der Erkenntnis, daß der bilaterale Warenaustausch von einem wirksamen Dienstleistungsaustausch begleitet werden soll –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

In diesem Abkommen bezeichnen

1. der Ausdruck „zuständige Seeschiffahrtsbehörde“
 - a) in der Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr und die ihm nachgeordneten Behörden,
 - b) in der Republik Lettland das Ministerium für Schifffahrtsangelegenheiten und die ihm nachgeordneten Behörden;
2. der Ausdruck „Schiff einer Vertragspartei“ jedes Schiff, das nach den Rechtsvorschriften dieser Vertragspartei ihre Flagge führt und gemäß ihren Gesetzen in ein Register eingetragen ist. Dieser Ausdruck umfaßt nicht Kriegsschiffe und Fischereifahrzeuge. Im Hinblick auf die Anwendung der Artikel 2, 5, 8, 9, 10, 12, 13, 14 und 15 gilt als „Schiff einer Vertragspartei“ auch jedes Schiff unter der Flagge eines dritten Staates, das von einem Seeschiffahrtsunternehmen einer der Vertragsparteien eingesetzt wird;
3. der Ausdruck „Seeschiffahrtsunternehmen einer Vertragspartei“ ein Seeschiffe einsetzendes Beförderungsunternehmen, das seinen Firmensitz im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei hat und von ihr nach Maßgabe ihrer Rechtsvorschriften als „Seeschiffahrtsunternehmen“ anerkannt ist;
4. der Ausdruck „Besatzungsmitglied“ den Kapitän und jede Person, die während der Reise Aufgaben oder Dienste an Bord wahrzunehmen hat und deren Name in der Musterrolle des Schiffes aufgeführt ist.

Artikel 2

Freiheit des Verkehrs

(1) Die Vertragsparteien kommen überein, die Entwicklung des Seeverkehrs zwischen ihren beiden Ländern zu fördern.

vēloties nodrošināt līdzsvarotu jūras kuģniecības attiecību attīstību starp Vācijas Federatīvo Republiku un Latvijas Republiku, kas balstītos uz abpusējām šo valstu interesēm un brīvu ārējo tirdzniecību starp tām, kā arī iespēju robežās padziļināt starptautisko sadarbību šajā jomā, un pārliecībā, ka abpusēja preču apmaiņa būs saistīta ar efektīvu servisa pakalpojumu apmaiņu,

vienojas par sekojošo:

1. pants

Terminu skaidrojums

Šajā nolīgumā ar terminu

1. „atbildīgā kuģošanas iestāde“ apzīmē:
 - a) Federālo Satiksmes Lietu ministriju un tai pakļautās iestādes Vācijas Federatīvajā Republikā;
 - b) Jūras Lietu ministriju un tai pakļautās iestādes Latvijas Republikā.
2. „Līgumslēdzējas Puses kuģis“ nozīmē jebkuru kuģi, kuram, saskaņā ar šīs Līgumslēdzējas Puses valsts tiesiskajām normām ir šīs valsts karogs un kas atbilstoši tās likumiem ir norādīts reģistrā. Šis termins neattiecas uz kara kuģiem un zvejas kuģiem. Ņemot vērā 2., 5., 8., 9., 10., 12., 13., 14. un 15. panta darbību, par „Līgumslēdzējas Puses kuģi“ tiek uzskatīts arī jebkurš kuģis ar kādas citas valsts karogu, ko izmanto vienas Līgumslēdzējas Puses kuģniecības uzņēmums.
3. „Līgumslēdzējas Puses kuģniecības uzņēmums“ apzīmē transportuzņēmumu, kas izmanto jūras kuģus un kurš reģistrēts šīs Līgumslēdzējas Puses teritorijā un kas, saskaņā ar savas valsts tiesiskajām normām tiek atzīts par kuģniecības uzņēmumu.
4. „komandas loceklis“ apzīmē kapteini un jebkuru personu, kurai brauciena laikā uz kuģa jāveic noteikti uzdevumi un pienākumi un kuras vārds ir iekļauts kuģa apkalpes sarakstā.

2. pants

Satiksmes brīvība

1. Līgumslēdzējas Puses savstarpēji vienojas veicināt jūras satiksmes attīstību starp abām valstīm.

Sie werden sich jeglicher Maßnahmen enthalten, die dem ungehinderten internationalen Seeverkehr sowie der uneingeschränkten Beteiligung der Seeschiffsverkehrsunternehmen der beiden Vertragsparteien an der Beförderung der im Rahmen ihres bilateralen Außenhandels ausgetauschten Waren sowie am Seeverkehr zwischen ihrem jeweiligen Land und Drittländern abträglich sein könnte.

(2) Die Schiffe jeder Vertragspartei sind berechtigt, zwischen den dem internationalen Handelsverkehr geöffneten Häfen der beiden Vertragsparteien zu fahren und Fahrgäste und Güter zwischen den Vertragsparteien sowie zwischen jeder von ihnen und Drittländern zu befördern.

(3) Seeschiffsverkehrsunternehmen aus Drittländern sowie Schiffe unter der Flagge eines Drittstaats können sich ohne Einschränkung an der Beförderung der im Rahmen des bilateralen Außenhandels der Vertragsparteien ausgetauschten Waren beteiligen. Die von Seeschiffsverkehrsunternehmen der Vertragsparteien befrachteten Schiffe genießen dieselben Vergünstigungen, wie wenn sie die Flagge einer Vertragspartei führten.

Artikel 3

Internationale Verpflichtungen

(1) Dieses Abkommen berührt nicht die Verpflichtungen aus anderen internationalen Übereinkünften, welche die Vertragsparteien geschlossen haben, vor allem aus dem Übereinkommen vom 6. April 1974 über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen, und im besonderen nicht die Verpflichtungen, die sich für die Bundesrepublik Deutschland aus ihrer Mitgliedschaft in den Europäischen Gemeinschaften ergeben.

(2) Praktische Einzelheiten, die sich aus der Durchführung des Übereinkommens über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen ergeben, sind durch die am bilateralen Verkehr beteiligten Seeschiffsverkehrsunternehmen, die der betreffenden Linienkonferenz angehören, zu regeln.

(3) Beide Vertragsparteien streben an, die einschlägigen internationalen Übereinkünfte über Schiffssicherheit, über die sozialen Bedingungen der Seeleute, über den Meeresumweltschutz und über den Transport gefährlicher Güter zu ratifizieren.

Artikel 4

Nichtdiskriminierung des Seeschiffsverkehrsunternehmens

Beide Vertragsparteien unterlassen im internationalen Seeverkehr diskriminierende Handlungen jeder Art, die zu einer Benachteiligung der Seeschiffsverkehrsinteressen der anderen Vertragspartei führen oder die freie Auswahl der Seeschiffsverkehrsunternehmen entgegen den Grundsätzen des freien Wettbewerbs beeinträchtigen könnten.

Artikel 5

Regelungen in den Häfen und Hoheitsgewässern

(1) Jede Vertragspartei gewährt auf der Grundlage der Gegenseitigkeit in ihren Häfen, Hoheitsgewässern und anderen ihrer Zuständigkeit unterliegenden Gewässern den Schiffen der anderen Vertragspartei die gleiche Behandlung wie ihren eigenen im internationalen Verkehr eingesetzten Schiffen, insbesondere beim Zugang zu den Häfen, Aufenthalt in den Häfen und Verlassen der Häfen, bei der Benutzung der Hafenanlagen für den Güter- und Passagierverkehr sowie beim Zugang zu allen Dienstleistungen und anderen bestehenden Einrichtungen.

(2) Die in Absatz 1 erwähnte Gegenseitigkeit erstreckt sich auch auf das Recht der Seeschiffsverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien auf Zugang zur Ausübung von Agenturtätigkeiten entsprechend den Gesetzen, die auf Seiten der jeweiligen Vertragspartei gelten.

Artikel 6

Freier Transfer

Jede Vertragspartei gewährt den Seeschiffsverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, Einnahmen aus Dienstlei-

tungen abzurufen, die aus dem internationalen Seeverkehr resultieren, und diese Einnahmen zu verwenden, wie es die jeweilige Vertragspartei wünscht.

2. Katras Līgumslēdzējas Puses kuģiem ir tiesības izmantot starptautiskajai tirdzniecības satiksmei atklātās abu Līgumslēdzēju Pušu ostas, kā arī pārvadāt pasažierus un preces starp Līgumslēdzējām Pusēm, kā arī starp katru no tām un jebkuru citu valsti.

3. Jūras kuģniecības uzņēmumi no jebkuras citas valsts, kā arī kuģi ar jebkuras citas valsts karogu bez ierobežojumiem var piedalīties preču pārvadāšanā, kuru apmaiņa notiek divpusējās ārējās tirdzniecības ietvaros starp Līgumslēdzējām Pusēm. Kuģiem, kurus ir nofraktējuši Līgumslēdzēju Pušu kuģniecības uzņēmumi, ir tādi paši atvieglojumi, kā gadījumā, ja tiem būtu vienas Līgumslēdzējas Puses karogs.

3. pants

Starptautiskās saistības

1. Šis nolīgums neskar citās starptautiskās vienošanās noteiktās saistības, ko noslēgušas Līgumslēdzējas Puses, īpaši 1974. gada 6. aprīļa vienošanos par Līnijkonferenču rīcības kodeksu un it īpaši tas neattiecas uz saistībām, ko Vācijas Federatīvā Republika pilda kā Eiropas Kopienas locekle.

2. Praktiskās detaļas, kas izriet īstenojot vienošanos par Līnijkonferenču rīcības kodeksu, jākārt šīm līnijkonferencēm piederošajiem un abpusējā satiksmē iesaistītajiem jūras kuģniecības uzņēmumiem.

3. Abas Līgumslēdzējas Puses centīsies panākt attiecīgo starptautisko vienošanos par kuģu drošību, jūrnieku sociālajiem apstākļiem, jūras vides aizsardzību un bīstamu kravu transportu ratificēšanu.

4. pants

Jūras Kuģniecības uzņēmumu nediskriminēšana

Abas Līgumslēdzējas Puses starptautiskajā jūras satiksmē neveic nekāda veida diskriminējošu rakstura darbību, kas kaitē Līgumslēdzējas Puses jūras kuģniecības interesēm vai arī var ietekmēt jūras kuģniecības uzņēmumu brīvo izvēli, kas ir pretrunā ar brīvas konkurences principiem.

5. pants

Kārtība ostās un teritoriālajos ūdeņos

1. Katra Līgumslēdzēja Puse uz abpusējiem pamatiem nodrošina otras Līgumslēdzējas Puses kuģiem savās ostās, teritoriālajos ūdeņos un citos tās kontrolētajos ūdeņos tādu pašu attieksmi kā pret saviem kuģiem, kas tiek izmantoti starptautiskajā satiksmē, īpaši tas attiecas uz pieejamību ostām, uzturēšanos ostās un ostu atstāšanu, ostas iekārtu izmantošanu, kas paredzētas preču pārvadāšanai un pasažieru transportam, izmantošanu, kā arī visu pakalpojumu un citu pastāvošo iestāžu pieejamību.

2. 1. rindkopā minētais termiņš „savstarpēja vienošanās” aptver arī abu Līgumslēdzēju Pušu kuģniecības uzņēmumu tiesības veikt pārstāvniecības darbību atbilstoši likumiem, kas ir spēkā attiecīgajām Līgumslēdzējām Pusēm.

6. pants

Brīvie valūtas pārskaitījumi

Katra Līgumslēdzēja Puse dod tiesības otras Līgumslēdzējas Puses jūras kuģniecības uzņēmumiem izmantot ienākumus par

stungen der Seeschifffahrt in ihrem Hoheitsgebiet für Zahlungen im Zusammenhang mit der Schifffahrt zu verwenden oder sie in frei konvertierbarer Währung in üblicher Frist ins Ausland zu transferieren.

Artikel 7

Vom Anwendungsbereich dieses Abkommens ausgeschlossene Bereiche

Dieses Abkommen berührt nicht die geltenden Rechtsvorschriften der Vertragsparteien über

- a) das Vorrecht der eigenen Flagge für die nationale Küstenschifffahrt, Bergungs-, Bugsier-, Lots- und andere Dienste, die den eigenen Seeschiffahrts- oder sonstigen Unternehmen sowie Staatsangehörigen vorbehalten sind; es handelt sich jedoch nicht um Küstenschifffahrt, wenn ein Schiff einer Vertragspartei zwischen Häfen der anderen Vertragspartei fährt, um aus einem Drittland beförderte Güter und Fahrgäste zu löschen beziehungsweise auszuschießen oder Güter und Fahrgäste zur Beförderung in ein Drittland an Bord zu nehmen;
- b) die Lotsenannahmepflicht für Schiffe;
- c) Fahrzeuge, die Aufgaben des öffentlichen Dienstes wahrnehmen;
- d) Meeresforschungsaktivitäten;
- e) das Vorrecht der Seevermessung in den eigenen Hoheitsgewässern.

Artikel 8

Beachtung der Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei in deren Hoheitsgebiet

(1) Die Schiffe jeder Vertragspartei sowie ihre Besatzungen, Fahrgäste und Ladungen unterliegen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei deren geltenden Rechtsvorschriften.

(2) Die Schiffe des Seeschiffahrtsunternehmens oder der Seeschiffahrtsunternehmen jeder Vertragspartei unterliegen, solange sie sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befinden, deren Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften über das Ein- und Auslaufen der im internationalen Seeverkehr eingesetzten Schiffe in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet sowie über den Betrieb und die Führung solcher Schiffe.

(3) Fahrgäste, Besatzungsmitglieder und Versender von Gütern müssen die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften über Einreise, Aufenthalt und Ausreise der Fahrgäste und Besatzungen sowie Einfuhr, Ausfuhr und Lagerung von Gütern, insbesondere die Vorschriften über Landgangsformalitäten, Einwanderung, Zoll, Steuern und Quarantäne, einhalten.

Artikel 9

Maßnahmen zur Erleichterung des Seeverkehrs

Die Vertragsparteien ergreifen im Rahmen ihrer Gesetze und Hafenordnungen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Beförderung auf dem Seeweg zu erleichtern und zu fördern, um unnötige Verlängerungen der Liegezeiten zu vermeiden und die Erledigung der Zoll- und sonstigen in den Häfen zu beachtenden Formalitäten nach Möglichkeit zu beschleunigen und zu vereinfachen sowie den Gebrauch vorhandener, der Entsorgung dienender Einrichtungen zu erleichtern.

Artikel 10

Gegenseitige Anerkennung von Meßbriefen und sonstigen Schiffspapieren

(1) Die von einer Vertragspartei entsprechend den einschlägigen internationalen Übereinkünften ausgestellten anerkannten und an Bord eines Schiffes dieser Vertragspartei befindlichen Schiffspapiere werden auch von der anderen Vertragspartei anerkannt.

sniegtajiem jūras kuģniecības pakalpojumiem savā teritorijā, lai tos izmantotu kuģniecības maksājumiem vai arī brīvi konvertējamā valūtā parastajā laikā pārskaitītu uz ārzemēm.

7. pants

Darbības sfēras, uz kurām neattiecas šis nolīgums

Šis nolīgums neskar Līgumslēdzēju Pušu teritorijā spēkā esošās tiesiskās normas par:

- a) pirmtiesībām izmantot savas valsts karogu nacionālajā kabo-tāžā, glābšanas, velkoņu, loču un citos dienestos, uz ko tiesības patur jūras kuģniecības vai citi uzņēmumi, kā arī attiecīgās valsts pavalstnieki, tomēr tā nav kuģošana piekrastes ūdeņos, ja vienas Līgumslēdzējas Puses kuģis pārbrauc starp otras Līgumslēdzējas Puses ostām, lai izkrautu no kādas citas valsts atvestas preces vai izceltu malā pasažierus vai arī, lai uzņemtu preces un pasažierus pārvadāšanai uz kādu citu valsti;
- b) kuģu pienākumu izmantot loču pakalpojumus;
- c) transporta līdzekļiem, kuri veic nekomerciāla rakstura valsts funkcijas;
- d) darbību, kas saistīta ar jūras izpēti;
- e) pirmtiesībām izdarīt jūras mērījumus savos teritoriālajos ūdeņos.

8. pants

Otras Līgumslēdzējas Puses tiesisko normu ieviešana tās suverēnajā teritorijā

1. Katras Līgumslēdzējas Puses kuģi, kā arī to apkalpes, pasažieri un kravas ir pakļauti otras Līgumslēdzējas Puses suverēnajā teritorijā spēkā esošām tiesiskajām normām.

2. Katras Līgumslēdzējas Puses jūras kuģniecības uzņēmuma vai jūras kuģniecības uzņēmumu kuģi, kamēr tie atrodas otras Līgumslēdzējas Puses teritoriālajos ūdeņos, ir pakļauti tās likumiem un citām tiesiskajām normām par starptautiskajā jūras satiksmē izmantoto kuģu iebraukšanu un izbraukšanu no tās teritorijas, kā arī par šādu kuģu ekspluatāciju un vadību. Šie likumi un tiesiskās normas ir spēkā, ja vienas Līgumslēdzējas Puses kuģis atrodas otras Līgumslēdzējas Puses teritoriālajos ūdeņos.

3. Pasažieriem, apkalpes locekļiem un kravas nosūtītājiem jāievēro katras Līgumslēdzējas Puses suverēnajā teritorijā spēkā esošie likumi un citas tiesiskās normas par pasažieru un apkalpes iebraukšanu, uzturēšanos un izbraukšanu no tās, kā arī preču ieviešanu izvešanu un uzglabāšanu, it īpaši rīkojumi attiecībā uz formalitātēm, kas saistītas ar atļauju uzturēties krastā, muitu, nodokļiem un karantīnu.

9. pants

Pasākumi jūras satiksmes atvieglošanā

Līgumslēdzējas Puses savu likumu un ostās noteiktās kārtības ietvaros veic visus nepieciešamos pasākumus, lai atvieglotu un veicinātu transportu pa jūras ceļiem, lai izvairītos no nevajadzīgas ilgstošas atrašanās ostā, lai pēc iespējas paātrinātu un vienkāršotu muitas un citu ostās nepieciešamo formalitāšu nokārtošanu, kā arī, lai atvieglotu esošo attīrīšanai paredzēto iekārtu izmantošanu.

10. pants

Savstarpēja kuģa mērgrāmatu un citas kuģa dokumentācijas atzīšana

1. Vienas Līgumslēdzējas Puses kuģa dokumentāciju, kas izdota un atzīta saskaņā ar attiecīgām starptautiskajām vienošanām un, kas atrodas uz šīs Līgumslēdzējas Puses kuģa, atzīst arī otra Līgumslēdzēja Puse.

(2) Schiffe, die einen von einer Vertragspartei anerkannten Meßbrief vorweisen, sind von einer erneuten Vermessung in den Häfen der anderen Vertragspartei befreit. Bei der Berechnung der Hafenabgabe werden diese Papiere zugrunde gelegt.

Artikel 11

Reisedokumente für Besatzungsmitglieder

(1) Jede der Vertragsparteien erkennt die von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei ausgestellten Reisedokumente an und gewährt den Inhabern dieser Dokumente die in Artikel 12 genannten Rechte.

(2) Die Reisedokumente sind für die Bundesrepublik Deutschland der Reisepaß oder das Seefahrtbuch und für die Republik Lettland der Paß oder das Seefahrtbuch.

Artikel 12

Einreise, Durchreise und Aufenthalt von Besatzungsmitgliedern

(1) Jede Vertragspartei gestattet den Besatzungsmitgliedern eines Schiffes der anderen Vertragspartei, die Inhaber eines der in Artikel 11 genannten Reisedokumente sind, während der Liegezeit des Schiffes in einem ihrer Häfen ohne Aufenthaltsgenehmigung vor der Einreise (Visum) in Übereinstimmung mit den im Aufenthaltsland geltenden einschlägigen Gesetzen und sonstigen Vorschriften an Land zu gehen und sich im Gebiet des Hafenorts aufzuhalten.

Erforderlich sind in diesen Fällen

- in der Bundesrepublik Deutschland ein Landgangsausweis,
- in der Republik Lettland die in Artikel 11 Absatz 2 genannten Reisedokumente.

(2) Jedes Besatzungsmitglied, das Inhaber eines der in Artikel 11 genannten Reisedokumente ist, darf nach Erteilung einer Aufenthaltsgenehmigung vor der Einreise (Visum) durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei durchreisen, um sich zum Zweck seiner Heimschaffung oder aus einem anderen, von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei als trifftig anerkannten Grund, auf sein Schiff oder auf ein anderes Schiff zu begeben. Die betreffende Aufenthaltsgenehmigung (Visum) ist in möglichst kurzer Zeit zu erteilen.

(3) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien gestatten einem Besatzungsmitglied, das im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei in ein Krankenhaus eingeliefert wird, den für die stationäre Behandlung erforderlichen Aufenthalt.

(4) Beide Vertragsparteien behalten sich das Recht vor, Personen, die unerwünscht sind, die Einreise in ihr Hoheitsgebiet zu verweigern, auch wenn diese Personen Inhaber eines der in Artikel 11 genannten Reisedokumente sind.

(5) Die Bediensteten der diplomatischen Missionen und der konsularischen Vertretungen einer Vertragspartei sowie der Kapitän und die Besatzungsmitglieder der Schiffe dieser Vertragspartei sind berechtigt, unter Beachtung der im Aufenthaltsland geltenden einschlägigen Gesetze und sonstigen Vorschriften miteinander in Verbindung zu treten und zusammenzutreffen.

(6) Vorbehaltlich der vorstehenden Bestimmungen bleiben die Regelungen der Vertragsparteien betreffend die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Ausländern unberührt.

Artikel 13

Vorkommnisse auf See

(1) Erleidet ein Schiff einer Vertragspartei in den Hoheitsgewässern der anderen Vertragspartei einen Schiffbruch oder eine Havarie, läuft es auf Grund oder gerät es in sonstiger Weise in Seenot, so gewähren die Behörden dieser anderen Vertragspartei dem Kapitän, den Besatzungsmitgliedern, den Fahrgästen sowie dem Schiff und seiner Ladung den gleichen Schutz und Beistand wie Schiffen unter der eigenen Flagge. Die in Satz 1 genannten

2. Kuçi, kuri uzrāda otras Līgumslēdzējas Puses atzītu mērgāmatu, tiek atbrīvoti no atkārtotas mērījumu izdarīšanas otras Līgumslēdzējas Puses ostās. Šie dokumenti tiek ņemti par pamatu aprēķinot ostas nodevas.

11. pants

Apkalpes locekļu braukšanas dokumenti

1. Katra Līgumslēdzēja Puse atzīst otras Līgumslēdzējas Puses atbildīgo iestāžu izdotos braukšanas dokumentus un nodrošina šo dokumentu īpašniekiem 12. pantā minētās tiesības.

2. Vācijas Federatīvajā Republikā par braukšanas dokumentu atzīst ārzemju pasi vai jūmieka grāmatiņu un Latvijas Republikā – jūmieka grāmatiņu.

12. pants

Apkalpes locekļu iebraukšana, caurbraukšana un uzturēšanās

1. Katra Līgumslēdzēja Puse atļauj otras Līgumslēdzējas Puses kuģu apkalpes locekļiem, kuri ir kāda no 11. pantā minēto braukšanas dokumentu īpašnieki, kuģim uzturoties kādā no ostām, atstāt kuģi un uzturēties krastā otras Līgumslēdzējas Puses ostas pilsētas teritorijā bez iepriekš saņemtas uzturēšanās atļaujas (vīzas) saskaņā ar attiecīgajiem šajā valstī esošajiem likumiem un citiem rīkojumiem.

Šādos gadījumos ir nepieciešami:

- krastā uzturēšanās atļauja Vācijas Federatīvajā Republikā;
- 11. panta 2. punktā minētie braukšanas dokumenti Latvijas Republikā.

2. Katrs apkalpes loceklis, kurš ir kāda no 11. pantā minēto braukšanas dokumentu īpašnieks un pirms iebraukšanas ir saņēmis uzturēšanās atļauju (vīzu), drīkst izbraukt caur otras Līgumslēdzējas Puses teritoriju ar nolūku nokļūt uz sava vai cita kuģa, lai nokļūtu savā dzīves vietā vai arī citu iemeslu dēļ, kurus atbildīgās otras Līgumslēdzējas Puses iestādes atzinušas par svarīgiem. Attiecīgā uzturēšanās atļauja (vīza) jāizsniedz iespējami īsā laikā.

3. Līgumslēdzēju Pušu atbildīgās iestādes dod stacionārai ārstēšanai nepieciešamo uzturēšanās atļauju vienas Līgumslēdzējas Puses teritorijā kuģa apkalpes loceklim, ja tas tiek ievietots slimnīcā.

4. Abas Līgumslēdzējas Puses patur sev tiesības atteikties dot iebraukšanas atļauju to teritorijās nevēlamām personām, ja arī šīs personas ir kāda no 11. pantā minēto braukšanas dokumentu īpašnieces.

5. Vienas Līgumslēdzējas Puses diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību darbiniekiem, kā arī katras Līgumslēdzējas Puses kuģu kapteiņiem un apkalpes locekļiem ir tiesības savstarpēji sazināties un tikties, ievērojot šajā uzturēšanās valstī spēkā esošos attiecīgos likumus un citus priekšrakstus.

6. Pieņemot iepriekšminētos noteikumus Līgumslēdzēju Pušu rīkojumi attiecībā uz ārzemnieku iebraukšanu, uzturēšanos un izbraukšanu paliek neskarti.

13. pants

Starpgadījumi jūrā

1. Ja vienas Līgumslēdzējas Puses kuģis nogrimst, nokļūst avārijas situācijā, uzskrien uz sēkļa vai nokļūst briesmās kādā citā veidā otras Līgumslēdzējas Puses teritoriālajos ūdeņos, tad šīs otras Līgumslēdzējas Puses attiecīgās iestādes nodrošina kapteinim, apkalpes locekļiem, pasažieriem, kā arī kuģim un tā kravai tādu pašu aizsardzību un palīdzību kā kuģim ar otras Līgumslēdzējas Puses karogu. 1. teikumā minētos starpgadījumus, kas

Vorkommnisse werden von den von jeder Vertragspartei gegenüber der anderen Vertragspartei zu bezeichnenden Behörden untersucht, wenn ein öffentliches Interesse vorliegt, auf jeden Fall aber dann, wenn bei einem solchen Vorkommnis ein Fahrzeug gesunken oder aufgegeben worden ist oder jemand den Tod erlitten hat. Die Untersuchungsergebnisse werden von den zu bezeichnenden Behörden den Behörden der anderen Vertragspartei so schnell wie möglich übermittelt.

(2) Die Vertragsparteien sehen, falls ein Schiff einen Unfall oder eine Havarie erlitten hat, von der Erhebung von Einfuhrzöllen, Steuern und jeglichen anderen Abgaben, denen Ladung, Ausrüstung, Materialien, Vorräte und anderes Schiffszubehör unterliegen, ab, sofern diese Gegenstände im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei weder gebraucht noch verbraucht werden.

(3) Absatz 2 schließt die Anwendung der Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften der Vertragsparteien betreffend die vorübergehende Lagerung von Gütern nicht aus.

Artikel 14

Gemischter Seeschiffahrtssauschuß und Konsultationen

(1) Um die wirksame Anwendung dieses Abkommens zu gewährleisten, wird ein Gemischter Seeschiffahrtssauschuß gebildet, der aus den Seeschiffahrtsverwaltungen und den von den Vertragsparteien benannten Sachverständigen besteht.

(2) Dieser Ausschuß behandelt Fragen von gemeinsamem Interesse, insbesondere Fragen im Zusammenhang mit

- den Tätigkeiten der Seeschiffahrtsunternehmen und der Schiffe der Vertragsparteien, die im Seeverkehr zwischen den Vertragsparteien beschäftigt sind, und insbesondere im Zusammenhang mit den Tätigkeiten, die sich aus der Anwendung des Übereinkommens über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen ergeben;
- der Beachtung sämtlicher Bedingungen für die ordnungsgemäße Abwicklung des Seeverkehrs durch die Seeschiffahrtsunternehmen jeder Vertragspartei;
- den zweiseitigen Konsultationen der Seeschiffahrtsunternehmen und der Seeschiffahrtsbehörden beider Vertragsparteien;
- der gütlichen Beilegung von Streitigkeiten einschließlich derer, die aus der Auslegung dieses Abkommens entstehen.

(3) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Grundsätze des beiderseitigen Vorteils und der nichtdiskriminierenden Behandlung der Seeschiffahrtsunternehmen und Schiffe beider Vertragsparteien zu beachten.

(4) Der Gemischte Seeschiffahrtssauschuß tritt auf Antrag einer der Vertragsparteien spätestens drei Monate nach Stellung dieses Antrags zusammen.

Artikel 15

Technische Zusammenarbeit

Die Vertragsparteien ermutigen die Reeder und die mit der Seeschiffahrt verbundenen Institutionen beider Länder, alle möglichen Formen der Zusammenarbeit, insbesondere im Bereich des Hafenbetriebs, der Schifffahrtspolitik und in technischen Fragen zu suchen und zu entwickeln.

Artikel 16

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind. Als Tag des Inkrafttretens wird der Tag des Eingangs der letzten Notifikation angesehen.

notikuši ar vienas Līgumslēdzējas Puses kuģi, izmeklē iestādes, kuras katra Līgumslēdzēja Puse norāda otrai Līgumslēdzējai Pusei, ja sabiedrība par to interesējas, bet jebkurā gadījumā, ja šāda notikuma rezultātā kuģis nogrimis vai pamests, vai arī, ja kāds ir gājis bojā, izmeklēšanas rezultātus attiecīgās iestādes pēc iespējas ātrāk nodod otras Līgumslēdzējas Puses attiecīgajām iestādēm.

2. Ja kuģis ir cietis nelaimes gadījumā vai avarējis, Līgumslēdzējas Puses atsakās no ievedmuitas uzlikšanas maksas, nodokļu un visu citu nodevu piedzišanas, kas jāmaksā par kravu, iekārtām, materiāliem, krājumiem un pārējo kuģa inventāru, ja šie priekšmeti otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā netiek lietoti vai izlietoti.

3. 2. rindkopa neizslēdz Līgumslēdzēju Pušu likumu un citu tiesisko normu piemērošanu attiecībā uz pagaidu preču uzglabāšanu.

14. pants

Jauktā jūras kuģniecības komisija un konsultācijas

1. Lai nodrošinātu šī nolīguma efektīvu pielietojumu, tiek izveidota jauktā jūras kuģošanas komisija, kuras sastāvā ietilpst jūras kuģniecības pārvaldes un Līgumslēdzēju Pušu ieceltie eksperti.

2. Šī komisija izskata abām pusēm interesējošus jautājumus, it īpaši jautājumus, kas saistīti ar:

- Līgumslēdzēju Pušu jūras kuģniecības uzņēmumu un kuģu darbību, kuri uztur jūras satiksmi starp abām Līgumslēdzējām Pusēm, un it īpaši saistīti ar darbību, kas izriet pielietojot vienošanos par Līnijkonferenču rīcības kodeksu;
- visiem nosacījumiem, kas jāievēro jūras satiksmes pienācīgai norisei;
- abu Līgumslēdzēju Pušu jūras kuģniecības uzņēmumu un jūras kuģniecības iestāžu divpusējām konsultācijām;
- miermīlīgu strīdu atrisināšanu, tai skaitā arī tādu strīdu, kas rodas šī nolīguma skaidrojuma rezultātā.

3. Līgumslēdzējas Puses apņemas ievērot abpusēja izdevīguma un nediskriminējošas izturēšanās principus pret abu Līgumslēdzēju Pušu jūras kuģniecības uzņēmumiem un kuģiem.

4. Jauktā jūras kuģošanas komisija sanāk kopā pēc vienas Līgumslēdzējas Puses ierosinājuma ne vēlāk kā 3 mēnešus pēc šī ierosinājuma iesniegšanas.

15. pants

Tehniskā sadarbība

Līgumslēdzējas Puses stimulēs abu valstu jūras kuģniecības uzņēmumus un ar jūras kuģniecību saistītās institūcijas, meklēs un attīstīs visas iespējamās sadarbības formas, it īpaši ostu ekspluatācijas, kuģniecības politikas un tehnisko jautājumu jomā.

16. pants

Nolīguma stāšanās spēkā

Šis nolīgums stājas spēkā tajā dienā, kad abas Līgumslēdzējas Puses apmainījušās ar notām par to, ka ir izpildīti konstitucionālie priekšnoteikumi, lai šis nolīgums stātos spēkā. Par spēkā stāšanās dienu tiek uzskatīta diena, kad ir saņemta pēdējā nota.

Artikel 17

Geltungsdauer, Kündigung

- (1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.
- (2) Dieses Abkommen kann von jeder Vertragspartei unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten durch Notifikation gekündigt werden.

17. pants

Derīguma termiņš, pārtraukšana

1. Šis nolīgums tiek slēgts uz nenoteiktu laiku.
2. Šo nolīgumu katra Līgumslēdzēja Puse var anulēt, paziņojot par to ar notu 6 mēnešus iepriekš.

Geschehen zu Riga am 5. April 1993 in zwei Urschriften, jede in deutscher und in lettischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Noslēgts Rīgā 1993. gada 5. aprīlī divos oriģināleksemplāros, katrs no tiem vācu un latviešu valodā, turklāt visiem tekstiem ir vienāds juridisks spēks.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Vācijas Federatīvās Republikas Valdības vārdā
Günther Krause
Peter Rondorf

Für die Regierung der Republik Lettland
Latvijas Republikas Valdības vārdā
Dansbergs

Denkschrift zum Abkommen

A. Allgemeines

Das Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Lettland über die Seeschifffahrt ist am 5. April 1993 in Riga unterzeichnet worden. Der Vertrag beruht auf dem Prinzip der Nichtdiskriminierung und Gleichberechtigung der Schiffe im gegenseitigen Seeverkehr und gewährt Inländerbehandlung für die Benutzung der Häfen. Er regelt die Behandlung von Schifffahrtsunternehmen, Schiff, Kapitän, Besatzung, Fahrgästen und Gütern im jeweils anderen Vertragsstaat und enthält Bestimmungen über den Transfer von Frachteinnahmen. Desweiteren regelt er technische Fragen des Seeverkehrs zwischen beiden Ländern. Ein Gemischter Seeschifffahrtsschlichtungsausschuß aus Vertretern beider Staaten soll die Durchführung des Abkommens überwachen und regelmäßig Fragen des zweiseitigen Seeverkehrs sowie allgemeine Fragen der internationalen Schifffahrt behandeln.

Das Abkommen bildet die Grundlage für den bilateralen Seeverkehr und wird impulsgebend für die regionale Zusammenarbeit im Ostseeraum sein. Im Lichte der veränderten politischen Strukturen wird dieser Handels- und Wirtschaftsraum wieder Bedeutung erlangen. Die wirtschaftlichen Beziehungen zu der Republik Lettland werden bei dieser zu erwartenden Entwicklung eine tragende Funktion einnehmen, zumal Lettland über eine gut entwickelte Industrie und Landwirtschaft verfügt. Der weitere Aufbau der lettischen Volkswirtschaft erfordert die Entwicklung leistungsfähiger, zuverlässiger Transportverbindungen.

B. Besonderes

Zu Artikel 1

Artikel 1 definiert die im Abkommen mehrfach verwandten Begriffe „zuständige Seeschifffahrtsbehörde“, „Schiff einer Vertragspartei“, „Seeschifffahrtsunternehmen einer Vertragspartei“ und „Besatzungsmitglied“.

Zu Artikel 2

Artikel 2 Abs. 1 verpflichtet die Vertragsparteien, die Entwicklung des Seeverkehrs zwischen ihren beiden Ländern zu fördern und sich jeglicher Handlungen, die ihrer normalen Entwicklung abträglich sind, zu enthalten.

Absatz 2 räumt den Seeschiffen beider Seiten das Recht auf Teilnahme am gegenseitigen Seeverkehr und am Seeverkehr nach Drittstaaten ein.

Absatz 3 berechtigt Seeschifffahrtsunternehmen aus Drittländern sowie Schiffe unter Flagge eines Drittstaates, sich an der Beförderung der im Rahmen des bilateralen Außenhandels der Vertragsparteien ausgetauschten Waren zu beteiligen. Dabei erhalten Schiffe, die von Seeschifffahrtsunternehmen der Vertragsparteien gechartert sind, dieselben Vergünstigungen, wie wenn sie die Flagge einer Vertragspartei führten.

Zu Artikel 3

Artikel 3 Abs. 1 stellt klar, daß das Abkommen Rechte und Verpflichtungen aus anderen internationalen Übereinkünften nicht berührt. Dies gilt insbesondere für Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland aus ihrer Mitgliedschaft in der Europäischen Gemeinschaft.

Absatz 2 beinhaltet, daß praktische Einzelheiten, die sich aus der Durchführung des Übereinkommens über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen ergeben, durch die am bilateralen Verkehr beteiligten Seeschifffahrtsunternehmen, die der betreffenden Linienkonferenz angehören, zu regeln sind.

Absatz 3 verdeutlicht das Bestreben beider Vertragsparteien, die einschlägigen internationalen Übereinkünfte über Schiffssicherheit, über die sozialen Bedingungen der Seeleute und über den Meeresumweltschutz zu ratifizieren.

Zu Artikel 4

Artikel 4 verpflichtet die Vertragsparteien, im internationalen Seeverkehr diskriminierende Handlungen zu unterlassen, die die Seeschifffahrtsinteressen der anderen Vertragspartei benachteiligen oder die freie Auswahl der Seeschifffahrtsunternehmen entgegen dem Grundsatz des freien Wettbewerbs beeinträchtigen.

Zu Artikel 5

Artikel 5 Absatz 1 räumt den Schiffen die Inländerbehandlung in den Häfen und Hoheitsgewässern der jeweils anderen Vertragspartei ein.

Absatz 2 dehnt das Prinzip der Gegenseitigkeit aus auf das Recht der Seeschifffahrtsunternehmen, im Hoheitsgebiet des Vertragspartners Agenturtätigkeiten auszuüben.

Zu Artikel 6

Artikel 6 räumt das Recht zur freien Verwendung und zum freien Transfer der im Gebiet der anderen Vertragspartei erzielten Frachteinnahmen ein.

Zu Artikel 7

Artikel 7 zählt die Ausnahmen auf, die vom Regelungsbereich des Abkommens ausgeschlossen sind.

Zu Artikel 8

Absatz 1 regelt, daß die Schiffe einer Vertragspartei sowie deren Besatzungsmitglieder und Fahrgäste während ihres Aufenthaltes in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei deren einschlägige Gesetze und Bestimmungen einzuhalten haben. Dies gilt auch für die Ladung.

Absatz 2 stellt klar, daß die Schiffe von Seeschifffahrtsunternehmen, solange sie sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befinden, deren Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften über das Ein- und Auslaufen in oder

aus ihrem Hoheitsgebiet sowie über den Betrieb und die Führung solcher Schiffe unterliegen.

Absatz 3 verdeutlicht, daß Fahrgäste, Besatzungsmitglieder und Versender von Gütern, die im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei geltenden Gesetze oder sonstigen Rechtsvorschriften über Einreise, Aufenthalt und Ausreise der Fahrgäste und Besatzungen sowie Einfuhr, Ausfuhr und Lagerung von Gütern einzuhalten haben.

Zu Artikel 9

Artikel 9 beinhaltet die Verpflichtung der Vertragsparteien, Verzögerungen bei den Liegezeiten und in der Abfertigung zu vermeiden, um so die Beförderungen auf dem Seeweg zu erleichtern und zu fördern.

Zu Artikel 10

Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1 regeln die gegenseitige Anerkennung der Schiffspapiere sowie des Schiffsmeßbriefes. Bei Vorliegen des von einer Vertragspartei anerkannten Meßbriefes sind die Schiffe von der Nachvermessung im Partnerstaat befreit. Absatz 2 Satz 2 bestimmt, daß bei der Berechnung der Hafengebühren, die in dem Schiffsmeßbrief enthaltenen Angaben zugrunde zu legen sind.

Zu Artikel 11

Artikel 11 Abs. 1 regelt die gegenseitige Anerkennung der Reisedokumente und gesteht den Seeleuten der Vertragsparteien, die im Besitz eines ordnungsgemäß ausgestellten Reisedokuments sind, die in Artikel 12 aufgeführten Rechte zu.

Absatz 2 definiert den Begriff Reisedokumente.

Zu Artikel 12

Artikel 12 Abs. 1 und Abs. 2 regeln die Bedingungen im Hafenstaat für den Landgang, den Schiffswechsel und für die Heimreise der Seeleute.

Absatz 3 räumt erkrankten Besatzungsmitgliedern die Möglichkeit des Krankenhausaufenthaltes im Hafenstaat ein.

Nach Absatz 4 behalten sich die Vertragsparteien das Recht vor, unerwünschten Personen die Einreise zu verwehren.

Nach Absatz 5 sind die Bediensteten der diplomatischen Missionen und der konsularischen Vertretungen einer Vertragspartei berechtigt, mit dem Kapitän und den Besatzungsmitgliedern der Schiffe ihres Staates Kontakt aufzunehmen.

Absatz 6 stellt klar, daß vorbehaltlich der Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 5 die Regelungen des Ausländerrechts ansonsten unberührt bleiben.

Zu Artikel 13

Artikel 13 verpflichtet die Vertragsparteien zur Hilfe, wenn Schiffe der anderen Vertragspartei auf ihrem Hoheitsgebiet in Seenot oder andere Gefahren geraten und regelt die Untersuchungsmaxime. Ferner enthält er Bestimmungen über die fiskalische Behandlung der in Notfällen ausgeladenen Güter.

Zu Artikel 14

Absatz 1 regelt die Bildung eines Gemischten Seeschiffahrtssausschusses.

Nach Absatz 2 wird der von dem Ausschuß zu behandelnde Themenkreis umrissen.

In Absatz 3 verpflichten sich die Vertragsparteien, die Grundsätze des beiderseitigen Vorteils und der Nichtdiskriminierung hinsichtlich der Seeschiffahrtsunternehmen und Schiffe zu beachten.

Absatz 4 regelt die Modalitäten für das Zusammentreten des Gemischten Seeschiffahrtssausschusses.

Zu Artikel 15

In Artikel 15 werden die Reeder und die mit der Seeschiffahrt verbundenen Institutionen beider Länder durch die Vertragsparteien aufgefordert, alle möglichen fachlichen Beziehungen zu suchen und zu entwickeln.

Zu Artikel 16

Artikel 16 regelt den Termin des Inkrafttretens des Abkommens.

Zu Artikel 17

Absatz 1 legt die Gültigkeit des Abkommens auf unbestimmte Zeit fest.

Absatz 2 sieht die Möglichkeit der schriftlichen Kündigung des Abkommens und das darauffolgende Außerkrafttreten vor.

