

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 3. Mai 2012 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Korea über die Seeschifffahrt**

#### **A. Problem und Ziel**

Die Bundesrepublik Deutschland unterhält zu der Republik Korea unter anderem auf dem Gebiet der Seeschifffahrt gute wirtschaftliche Kontakte. Die Zusammenarbeit war bisher durch das Protokoll vom 9. April 1965 über die Seeschiffahrtsbeziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Korea geregelt (BGBl. 1971 II S. 1259, 1260), welches nunmehr durch das Abkommen ersetzt werden soll. Ziel des Abkommens über die Seeschifffahrt ist es, eine dauerhafte Rechtsgrundlage für den beiderseitigen Handelsaustausch durch die Seeschifffahrt zu schaffen. Dadurch soll die Freiheit des Außenhandels sichergestellt und die internationale Zusammenarbeit verstärkt werden.

Das Abkommen mit der Republik Korea trägt den heutigen wirtschaftlichen und schifffahrtspolitischen Erfordernissen der modernen internationalen Seeschifffahrt Rechnung und wird auch der Entwicklung des Handelsaustausches zugutekommen.

#### **B. Lösung**

Mit dem am 3. Mai 2012 unterzeichneten Abkommen werden die für den Seeverkehr zwischen beiden Ländern notwendigen ordnungspolitischen und technischen Regelungen auf der Grundlage der weltweiten handelspolitischen Grundsätze der Dienstleistungsfreiheit und der Inländergleichbehandlung geschaffen. Durch das Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für das Inkrafttreten des Abkommens geschaffen werden.

---

*Fristablauf: 01. 02. 13*

**C. Alternativen**

Keine.

**D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

## 1. Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt

## a) Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine.

## b) Vollzugsaufwand

Kein Vollzugsaufwand.

## 2. Finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen

Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen sind nicht zu erwarten.

**E. Erfüllungsaufwand**

## E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Kein Erfüllungsaufwand.

## E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Kein Erfüllungsaufwand.

## E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Kein Erfüllungsaufwand.

**F. Weitere Kosten**

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch dieses Gesetz keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das Preisniveau und insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

21. 12. 12

Vk

**Gesetzentwurf  
der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes  
zu dem Abkommen vom 3. Mai 2012  
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und der Regierung der Republik Korea  
über die Seeschifffahrt**

Bundesrepublik Deutschland  
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 21. Dezember 2012

An den  
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 3. Mai 2012 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Korea über die Seeschifffahrt

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

**Dr. Angela Merkel**



**Entwurf****Gesetz****zu dem Abkommen vom 3. Mai 2012  
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und der Regierung der Republik Korea  
über die Seeschifffahrt****Vom**

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

**Artikel 1**

Dem in Leipzig am 3. Mai 2012 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Korea über die Seeschifffahrt wird zugestimmt. Das Abkommen und die Einseitige Auslegungserklärung mit einer deutschen Übersetzung werden nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 18 Absatz 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

## **Begründung zum Vertragsgesetz**

### **Zu Artikel 1**

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht. Das Vertragsgesetz bedarf nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 5 und 6 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates, weil das Abkommen in Artikel 10 Verfahrensregelungen enthält und insoweit für abweichendes Landesrecht keinen Raum lässt.

### **Zu Artikel 2**

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem das Abkommen nach seinem Artikel 18 Absatz 1 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

## **Schlussbemerkung**

### **1. Weitere Kosten**

Die öffentlichen Haushalte werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch dieses Gesetz keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das Preisniveau und insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

### **2. Gleichstellungspolitische Belange**

Die gleichstellungspolitischen Belange sind nicht berührt.

### **3. Auswirkungen auf eine nachhaltige Entwicklung (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)**

Das Gesetz trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Thematisch betroffen sind die Managementregel 1 „Grundregel“ und die Managementregeln 3, 4, 6 sowie 7.

Durch das Gesetz zu dem Abkommen vom 3. Mai 2012 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Korea über die Seeschifffahrt entstehen keine Kosten; die Freiheit des Außenhandels wird gestärkt und das Abkommen trägt zum Schutz der Meeresumwelt bei (Managementregel 1, in Bezug auf die Kosten Managementregel 7).

Das Gesetz sichert unter anderem durch die im Abkommen getroffenen Regelungen zum Umgang mit Vorkommnissen auf See vor dem Hintergrund des Anstiegens des internationalen Schiffsverkehrs dauerhaft den verbesserten Schutz der Meeresumwelt und den Schutz des menschlichen Lebens auf See (Managementregeln 3, 4). Durch Regelungen zur Einreise, vor allem im Krankheitsfall oder sonstigen Notfällen, werden die Gefahren und unvermeidbaren Risiken für die menschliche Gesundheit vermieden (Managementregel 4). Zusätzlich werden durch Regelungen in dem Abkommen zur Vermeidung unnötiger Liegezeiten sowie der Erleichterung des Zugangs zum Gebrauch vorhandener Entsorgungseinrichtungen der Energie- und Ressourcenverbrauch optimiert (Managementregel 6, Indikator 1).

Durch das Gesetz werden die handelspolitischen Grundsätze der Dienstleistungsfreiheit und der Inländergleichbehandlung geschaffen und erhalten. Es ist daher mit positiven Auswirkungen im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, vor allem im Bereich der Ökonomie, zu rechnen.

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

**Agreement**  
between the Government of the Federal Republic of Germany  
and the Government of the Republic of Korea  
on Maritime Shipping

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Regierung der Republik Korea  
(im Folgenden als „Vertragsparteien“ bezeichnet) –

The Government of the Federal Republic of Germany  
and  
the Government of the Republic of Korea  
(hereinafter referred to as the “Contracting Parties”),

in dem Wunsch, den beiderseitigen Handelsbeziehungen durch die Seeschifffahrt im gemeinsamen Interesse eine dauerhafte Rechtsgrundlage zu geben, um damit die Freiheit des Außenhandels sicherzustellen und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet so weit wie möglich zu verstärken;

Desirous of providing, in the common interest of both Contracting Parties, a persistent legal foundation for reciprocal trading relations through shipping with a view to ensuring the freedom of foreign trade and to enhancing, to the greatest degree possible, international co-operation in this field;

in der Erkenntnis, dass der bilaterale Warenaustausch von einem wirksamen, auf dem Wettbewerb beruhenden Dienstleistungsaustausch begleitet werden soll;

Recognizing that the bilateral exchange of goods should be accompanied by an effective exchange of services based upon the principle of competition;

unter Bezugnahme auf das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen und die völkerrechtlichen Übereinkünfte über die Sicherheit in der Seeschifffahrt, die Erleichterung des internationalen Seeverkehrs, die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten, die Beförderung gefährlicher Güter und den Schutz der Meeresumwelt, denen beide Staaten als Parteien angehören –

Referring to the United Nations Convention on the Law of the Sea and the international conventions on the safety of navigation, the facilitation of international maritime transport, the living and working conditions of seafarers, the carriage of dangerous goods, and the protection of the marine environment, to which both countries are parties;

sind wie folgt übereingekommen:

Have agreed as follows:

**Artikel 1**  
**Begriffbestimmungen**

Im Sinne dieses Abkommens bezeichnet

- a) der Ausdruck „Schiff einer Vertragspartei“ jedes Schiff, das im Schiffsregister einer der Vertragsparteien eingetragen ist und nach deren Gesetzen und sonstigen Vorschriften ihre Flagge führt. Als „Schiff einer Vertragspartei“ gilt im Sinne der Artikel 3, 5, 11, 12 und 13 auch jedes Schiff unter der Flagge eines Drittstaats, das von einem Seeschiffahrtsunternehmen einer Vertragspartei eingesetzt wird;
- b) der Ausdruck „Seeschiffahrtsunternehmen einer Vertragspartei“ ein Seeschiffe einsetzendes Beförderungsunternehmen, das seinen eingetragenen Sitz im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei hat;
- c) der Ausdruck „Besatzungsmitglieder“ den Kapitän und jede sonstige Person, die in irgendeiner Funktion an Bord des Schiffes angestellt oder beschäftigt ist oder arbeitet;
- d) der Ausdruck „Kabotage“ die Beförderung von Gütern und Fahrgästen zwischen den Häfen oder Punkten in den Gewässern im Hoheitsbereich einer der Vertragsparteien einschließlich ihrer ausschließlichen Wirtschaftszone beziehungsweise ihres Festlandssockels in Übereinstimmung mit ihren Rechtsvorschriften und dem einschlägigen Völkerrecht. Die Fahrt eines Schiffes einer Vertragspartei zwischen Häfen der anderen Vertragspartei zu dem Zweck, in einem Drittstaat an Bord genommene Ladung auszuladen und/oder dort zugestiegene

**Article 1**  
**Definitions**

For the purposes of the present Agreement:

- (a) the term “vessel of a Contracting Party” shall mean any vessel registered in the Ship Registry of either Contracting Party and flying its flag in accordance with its laws and regulations. For the purposes of Articles 3, 5, 11, 12, and 13, any vessel flying the flag of a third state and employed by a shipping company of one of the Contracting Parties shall also be deemed to be a “vessel of a Contracting Party”;
- (b) the term “shipping company of a Contracting Party” shall mean a transport company which employs sea-going ships and has its registered office in the territory of such Contracting Party;
- (c) the term “members of the crew” shall mean the master and any other person employed or engaged or working in any capacity on board a vessel;
- (d) the term “cabotage” shall mean the transport of goods and passengers between the ports or points in the waters under the jurisdiction of one of the Contracting Parties including its exclusive economic zone or continental shelf in accordance with its legislation and the relevant international law. However, the sailing of a vessel of one Contracting Party between ports of the other Contracting Party for the purpose of unloading cargo and/or disembarking passengers taken on in a third country or loading goods or embarking passengers

Fahrgäste aussteigen zu lassen oder Güter an Bord zu nehmen beziehungsweise Fahrgäste einsteigen zu lassen, die in einen Drittstaat befördert werden sollen, gilt jedoch nicht als Kabotage;

- e) der Ausdruck „zuständige Behörden“
- i) in Bezug auf die Republik Korea das Ministerium für Land, Verkehr und maritime Angelegenheiten,
  - ii) in Bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie die ihm nachgeordneten Behörden.

Für den Fall von Änderungen von Bezeichnungen oder Aufgaben der zuständigen Behörden nehmen die Vertragsparteien die erforderlichen Notifikationen auf diplomatischem Wege vor.

## Artikel 2

### Völkerrechtliche Übereinkünfte

Die Rechte und Verpflichtungen der Vertragsparteien aus ihren jeweiligen völkerrechtlichen Übereinkünften werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

## Artikel 3

### Freiheit des Verkehrs, Nichtdiskriminierung

(1) Ein Schiff einer Vertragspartei ist berechtigt, zwischen allen für den internationalen Handelsverkehr geöffneten Häfen im Hoheitsgebiet der beiden Vertragsparteien zu fahren sowie Fahrgäste und Ladung zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien sowie zwischen jeder von ihnen und Drittstaaten zu befördern.

(2) Die Vertragsparteien enthalten sich jeglicher Maßnahme, die der uneingeschränkten Beteiligung der Seeschiffahrtsunternehmen der Vertragsparteien am Seeverkehr, an der Beförderung von Ladung zwischen ihren Staaten sowie zwischen jedem der beiden Staaten und Drittstaaten abträglich sein könnte. Es gelten die Grundsätze der Nichtdiskriminierung, des freien Wettbewerbs und der freien Wahl des Seeschiffahrtsunternehmens.

(3) Im Sinne dieses Artikels schließt der Zugang zum internationalen Seeverkehrsmarkt auch das Recht für die Erbringer internationaler Seeverkehrsleistungen jeder Vertragspartei ein, Haus-zu-Haus-Beförderungsleistungen unter Einbeziehung einer Seestrecke einzurichten und zu diesem Zweck im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei mit örtlichen Erbringern von Beförderungsleistungen mittels anderer Verkehrsträger als dem Seeverkehr in unmittelbare Vertragsbeziehungen zu treten; dabei bleiben die anzuwendenden innerstaatlichen Beschränkungen betreffend die Beförderung von Gütern und Fahrgästen durch jene anderen Verkehrsträger unberührt.

(4) Vorbehaltlich der Anwendung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit können sich Seeschiffahrtsunternehmen aus Drittstaaten sowie Schiffe unter der Flagge eines Drittstaats ohne Einschränkung an der Beförderung von im Rahmen des Außenhandels der Vertragsparteien ausgetauschten Gütern beteiligen.

## Artikel 4

### Maßnahmen zur Erleichterung des Seeverkehrs

(1) Die Vertragsparteien ergreifen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung alle erforderlichen Maßnahmen, um die Beförderung auf dem Seeweg zu erleichtern und zu fördern, unnötige Verlängerungen der Liegezeiten zu vermeiden, und die Erledigung der Zoll- und sonstigen in den Häfen zu beachtenden Förmlichkeiten nach Möglichkeit zu beschleunigen und zu vereinfachen sowie den Gebrauch vorhandener Entsorgungseinrichtungen zu erleichtern.

(2) Mit Inkrafttreten dieses Abkommens enthalten sich die Vertragsparteien der Umsetzung sämtlicher einseitigen Verwaltungs-, technischen und sonstigen Maßnahmen, die eine mittel-

to be taken to a third country shall not be deemed to be cabotage;

- (e) the term “competent authorities” shall mean,
- (i) with regard to the Republic of Korea, the Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs,
  - (ii) with regard to the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development and the authorities subordinate to it.

In case of any changes concerning the names or functions of the competent authorities, the Contracting Parties shall make the necessary notifications through diplomatic channels.

## Article 2

### International Conventions

The present Agreement shall not affect the rights and obligations of the Contracting Parties arising from international conventions to which either of them is party.

## Article 3

### Freedom of Traffic and Non-Discrimination

(1) A vessel of a Contracting Party shall be entitled to sail between any of the ports in the territory of either Contracting Party that are open to international trade and to carry passengers and cargo between the territories of the Contracting Parties as well as between either of these and third states.

(2) The Contracting Parties shall refrain from any action that might be detrimental to the unrestricted participation of the shipping companies of the Contracting Parties in maritime transport, in the transport of cargo between their countries, as well as between either country and third countries. The principles of non-discrimination, of free competition, and of the free choice of shipping company shall apply.

(3) For the purpose of this Article, access to the international maritime transport market shall include, inter alia, the right for international maritime transport providers of each Contracting Party to arrange door-to-door transport services involving a sea leg, and to this effect to directly contract with local providers of transport modes other than maritime transport in the territory of the other Contracting Party without prejudice to applicable nationality restrictions concerning the carriage of goods and passengers by those other transport modes.

(4) Subject to the application of the principle of reciprocity, shipping companies from third countries and vessels flying the flag of a third state may participate without restriction in the transport of goods exchanged within the framework of the foreign trade of the Contracting Parties.

## Article 4

### Measures to Facilitate Maritime Transport

(1) Within the framework of their legal régime, the Contracting Parties shall take all measures necessary to facilitate and promote seaborne transport, to avoid any unnecessary prolongation of lay times, and to expedite and simplify, wherever possible, customs and other formalities to be observed in ports as well as to facilitate the use of existing installations for the disposal of waste.

(2) The Contracting Parties, upon the entry into force of the present Agreement, shall refrain from implementing all unilateral administrative, technical, and other measures that entail an



bare Einschränkung des freien Angebots von Dienstleistungen im internationalen Seeverkehr nach sich ziehen und diskriminierende Auswirkungen auf diesen haben.

#### Artikel 5

##### Gleichbehandlung von Schiffen

Auf der Grundlage der Gegenseitigkeit gewährt jede Vertragspartei in ihren Häfen, Hoheitsgewässern und anderen Gewässern, in denen sie Hoheitsbefugnisse besitzt, den Schiffen der anderen Vertragspartei die gleiche Behandlung wie ihren eigenen im internationalen Seeverkehr eingesetzten Schiffen. Dies gilt insbesondere für

- a) den Zugang zu den Häfen;
- b) den Aufenthalt in den Häfen und das Verlassen der Häfen;
- c) die Benutzung der Hafenanlagen für den Güter- und Fahrgastverkehr sowie beim Zugang zu allen Dienstleistungen und anderen Einrichtungen;
- d) die Erhebung von Gebühren und Hafengebühren.

#### Artikel 6

##### Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt Seeschiffahrtsunternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, zum Zwecke der Ausübung und Nutzung von Agentur- und Speditionsleistungen in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen einzurichten und zu unterhalten und hierfür Verwaltungs-, Büro- und technisches Personal zu beschäftigen.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung ihres Personals sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der aufnehmenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und deren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der aufnehmenden Vertragspartei, einzuhalten.

(3) Personen, die nach Absatz 2 von einer Vertragspartei aufgenommen worden sind, unterliegen den in der aufnehmenden Vertragspartei anzuwendenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften.

#### Artikel 7

##### Unbeschränkter Transfer

Jede Vertragspartei gewährt den Seeschiffahrtsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei erzielten Einnahmen aus Dienstleistungen der Seeschiffahrt in Übereinstimmung mit ihren Gesetzen und sonstigen Vorschriften für Zahlungen zu verwenden. Die Einnahmen können auch frei und ohne jede Beschränkung in jeder konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs in Übereinstimmung mit ihren Gesetzen und sonstigen Vorschriften ins Ausland überwiesen werden.

#### Artikel 8

##### Vom Anwendungsbereich dieses Abkommens ausgeschlossene Bereiche

(1) Dieses Abkommen gilt nicht für Kriegsschiffe und andere Schiffe, die staatliche Aufgaben wahrnehmen, Fischereifahrzeuge und Schiffe mit Nuklearantrieb.

(2) Tätigkeiten der wissenschaftlichen Meeresforschung werden nach den einschlägigen Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen und in Übereinstimmung mit den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der Vertragspartei, in deren Staat diese Tätigkeiten durchgeführt werden, geregelt. Ein Forschungsschiff wird als Schiff einer Vertragspartei im Sinne dieses Abkommens behandelt, wenn es einen Hafen der anderen Vertragspartei anläuft, um Bunkervorräte oder Proviant zu übernehmen, sowie im Falle von Unfällen auf See.

indirect restriction of, and have discriminatory effects upon, the free offer of services in international maritime transport.

#### Article 5

##### Equal Treatment of Vessels

On the basis of reciprocity, each Contracting Party shall grant the vessels of the other Contracting Party, when in its ports, territorial waters, and other waters under its jurisdiction, the same treatment as it grants its own vessels employed in international maritime transport. This shall apply, in particular, to:

- (a) the access to ports;
- (b) the stay in ports and the departure therefrom;
- (c) the use of port facilities for cargo and passenger transport, as well as to the access to any services and other facilities; and
- (d) the imposition of fees and port charges.

#### Article 6

##### Commercial Activities

(1) On the basis of reciprocity, each Contracting Party shall grant the shipping companies of the other Contracting Party the right to set up and maintain in its territory branch offices for the exercise and use of agents' and forwarders' services as well as to employ administrative, clerical, and technical personnel for these purposes.

(2) The laws and regulations of the host Contracting Party, such as the laws and regulations governing the entry of foreigners and their stay in the territory of the host Contracting Party, shall be observed in the process of setting up the branch offices and the employment of their personnel.

(3) Any person hosted by a Contracting Party under the provisions of paragraph (2) above shall be subject to the laws and regulations applicable in the host Contracting Party.

#### Article 7

##### Free Transfer of Monies

Each Contracting Party shall grant the shipping companies of the other Contracting Party the right to use any receipts from shipping services, realized in the territory of the first Contracting Party, towards payments, in accordance with its laws and regulations. Alternatively, such receipts may also be transferred abroad freely, without any restriction, in any convertible currency at the official rate of exchange, in accordance with its laws and regulations.

#### Article 8

##### Fields Excluded from the Scope of Application of the Present Agreement

(1) The present Agreement shall not apply to warships, and other vessels performing statutory functions, nor to fishing vessels and nuclear-propelled vessels.

(2) Marine scientific research activities shall be governed by the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea and in accordance with the laws and regulations of the Contracting Party where such activities are carried out. A research vessel shall be treated as a vessel of a Contracting Party within the meaning of the present Agreement when she calls at a port of the other Contracting Party for the purpose of bunkering or provisioning as well as in the event of being involved in a marine casualty.

(3) Dieses Abkommen berührt nicht die Gesetze und sonstigen Vorschriften der Vertragsparteien über das Vorrecht der eigenen Flagge für die Kabotage sowie die Bergungs-, Bugsier-, Lots- und Seevermessungsdienste, die den innerstaatlichen Seeschiffahrts- oder sonstigen Unternehmen der betreffenden Vertragspartei und ihren eigenen Staatsangehörigen vorbehalten sind.

(4) Vorbehaltlich des Artikels 9 Absatz 2 und des Artikels 13 Absätze 2 und 3 lässt dieses Abkommen den Bereich der Steuern unberührt.

#### Artikel 9

##### Beachtung von Rechtsvorschriften

(1) Ein Schiff einer Vertragspartei und seine Besatzungsmitglieder unterliegen während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, vorbehaltlich der Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, den dort geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften.

(2) Fahrgäste und Versender von Gütern müssen die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fahrgästen sowie die Einfuhr, Lagerung und Ausfuhr von Gütern, einschließlich der Bestimmungen über Landgang, Einwanderung, Zoll, Steuern und Quarantäne, einhalten.

(3) Bei der Ausübung ihrer Hoheitsbefugnisse trifft jede Vertragspartei die erforderlichen Maßnahmen, um zu vermeiden, dass die Schiffe der jeweils anderen Vertragspartei festgehalten werden. Ist ein Festhalten unbedingt erforderlich, so beschränken die Vertragsparteien das Festhalten auf ein Mindestmaß oder gestatten die Weiterfahrt des Schiffes gegen Hinterlegung einer Sicherheit.

#### Artikel 10

##### Gegenseitige Anerkennung von Schiffspapieren

(1) Schiffspapiere, die für ein Schiff einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den einschlägigen völkerrechtlichen Übereinkünften ausgestellt oder anerkannt sind und an Bord des Schiffes mitgeführt werden, werden von der anderen Vertragspartei anerkannt.

(2) Schiffe einer Vertragspartei, die einen gültigen nach dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 ausgestellten Internationalen Schiffsmessbrief (1969) mit sich führen, sind von einer erneuten Vermessung in den Häfen der anderen Vertragspartei befreit. Für den Fall, dass den zu bezahlenden Abgaben, Gebühren oder Steuern die Vermessung des Schiffes zugrunde gelegt wird, wird das im Internationalen Schiffsmessbrief ausgewiesene Messergebnis für die Berechnung benutzt.

#### Artikel 11

##### Identifizierung von Besatzungsmitgliedern

(1) Nationale Reisepässe, Seefahrtbücher oder sonstige Personaldokumente können nach den in den Vertragsparteien anzuwendenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften zur Identifizierung als Besatzungsmitglied eines Schiffes verwendet werden.

(2) Die Vertragsparteien erkennen gegenseitig die in Absatz 1 genannten von den einschlägigen Behörden der jeweils anderen Vertragspartei oder eines Drittstaats ausgestellten Dokumente für Besatzungsmitglieder zum Zweck der Identifizierung als Besatzungsmitglied des Schiffes an. Keines dieser Dokumente darf für die Einreise in das, die Durchreise durch das oder den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei verwendet werden, es sei denn, die zuständigen Einwanderungs- und Grenzschutzbehörden der Vertragspartei, deren Grenze überschritten werden soll, haben diese Dokumente als für das Überschreiten ihrer Grenze zulässige Dokumente anerkannt.

(3) The present Agreement shall not affect the laws and regulations of either Contracting Party concerning the privilege of the national flag with regard to cabotage as well as to salvage, towage, pilotage, and hydrographic services, which are reserved for that Contracting Party's national shipping or other companies and for its own citizens.

(4) Subject to the provisions of Article 9(2), Article 13(2) and Article 13(3), the provisions of the present Agreement shall not affect the field of taxation.

#### Article 9

##### Compliance with Legal Provisions

(1) Subject to the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, a vessel of either Contracting Party and her crew members, during their stay in the territory of the other Contracting Party, shall be subject to the laws and regulations in force there.

(2) Passengers and consignors of goods shall comply with the laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party governing the entry, stay and departure of passengers as well as the import, storage, and export of goods, including provisions concerning shore leave, immigration, customs, taxation, and quarantine.

(3) In exercising its jurisdiction, each Contracting Party shall take the necessary measures to avoid detention of the vessels of the other Contracting Party. If such detention is absolutely necessary, the Contracting Parties shall limit the detention to the minimum or they shall permit the sail of the vessel on the submission of a guarantee.

#### Article 10

##### Reciprocal Recognition of Ships' Documents

(1) Documents for a vessel of either Contracting Party which have been issued or recognized in accordance with the relevant international conventions shall, when carried on board, be recognized by the other Contracting Party.

(2) Vessels of either Contracting Party carrying a valid International Tonnage Certificate (1969) issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, shall be exempt from further tonnage measurement in the ports of the other Contracting Party. In cases where the tonnage of a given vessel is to be the basis for calculating the amount of any charges, fees, or taxes, the tonnage notation given in the International Tonnage Certificate shall be taken as such basis.

#### Article 11

##### Identification of Crew Members

(1) National passports, seafarers' or other personal documents can be used for identification as a member of a vessel's crew in accordance with the laws and regulations applicable in the Contracting Parties.

(2) The Contracting Parties shall mutually recognize the documents for members of the crew referred to in paragraph (1) above issued by the relevant authorities of the other Contracting Party or a third state for the purpose of identification as a member of the vessel's crew. None of these documents shall be used for entry into, transit through, or stay in the territory of a Contracting Party unless the competent immigration and border authorities of the Contracting Party whose border is intended to be crossed have recognized such documents as documents valid for crossing its border.

(3) Unbeschadet dieses Artikels bleiben die in den Vertragsparteien anzuwendenden Gesetze und sonstigen Vorschriften über den Grenzübertritt von Ausländern unberührt.

#### Artikel 12

##### Einreise, Durchreise und Aufenthalt

(1) Jede Einreise in und Durchreise durch das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien sowie jeder Landgang unterliegen den anzuwendenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften des Gaststaats.

(2) Wird ein Besatzungsmitglied eines Schiffes einer Vertragspartei, das Inhaber eines gültigen Reisedokuments im Sinne des Artikels 11 ist, wegen einer dringenden medizinischen Behandlung oder wegen einer sonstigen von den einschlägigen Behörden der anderen Vertragspartei anerkannten Notfallsituation in einem Hafen dieser anderen Vertragspartei an Land gesetzt, so gewähren die zuständigen Einwanderungs- und Grenzschutzbehörden Zugang zu dem Hoheitsgebiet, um es der betreffenden Person zu ermöglichen, ärztliche Behandlung einschließlich stationärer Behandlung zu erhalten oder in ihr Land zurückzukehren oder mit einem beliebigen Verkehrsmittel zu einem anderen Einschiffungshafen weiterzureisen.

(3) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, Personen, die sie als unerwünscht erachtet, die Einreise in ihr Hoheitsgebiet zu verweigern, selbst wenn diese Personen Inhaber eines der Reisedokumente im Sinne des Artikels 11 sind.

(4) Jede Vertragspartei verpflichtet sich zur formlosen Rücknahme einer Person, die von Bord eines ihrer Schiffe aus in das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei eingereist ist, wenn diese Person die im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei anzuwendenden Einreise- oder Aufenthaltsbedingungen nicht oder nicht mehr erfüllt.

(5) Während des Aufenthalts eines Schiffes der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei sind der Eigner des Schiffes und/oder sein Vertreter und/oder das Personal der diplomatischen Missionen und/oder konsularischen Vertretungen jeder Vertragspartei berechtigt, in Übereinstimmung mit den einschlägigen Gesetzen und sonstigen Vorschriften jener anderen Vertragspartei mit den Besatzungsmitgliedern des Schiffes in Verbindung zu treten oder zusammenzutreffen.

(6) Unbeschadet der Absätze 1 bis 5 bleiben die in den Vertragsparteien anzuwendenden Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Ausländern unberührt.

#### Artikel 13

##### Vorkommnisse auf See

(1) Erleidet ein Schiff einer Vertragspartei Schiffbruch, läuft es auf Grund oder gerät es auf andere Weise in Seenot, während es sich in den Hoheitsgewässern der anderen Vertragspartei befindet, so gewähren die Behörden der letzteren Vertragspartei den Besatzungsmitgliedern und den Fahrgästen des Schiffes sowie dem Schiff und seiner Ladung den gleichen Schutz und die gleiche Unterstützung wie einem Schiff, das die eigene Flagge führt.

(2) Für Ladung, Ausrüstung, Vorräte und sonstige Vermögensgegenstände, die entladen oder geborgen werden, werden keine Zollabgaben oder sonstigen aufgrund ihrer Einfuhr erhobenen Steuern irgendeiner Art fällig, sofern sie nicht zum Ge- oder Verbrauch im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ausgeliefert werden.

(3) Festgefahrene oder havarierte Schiffe sowie alle ihre geborgenen Bestandteile, Trümmer, Zubehöerteile, Gerätschaften, Takelagen, Vorräte und Güter, einschließlich derer, die von diesen Schiffen oder von Schiffen in Seenot über Bord geworfen worden sind, Erlöse aus ihrem etwaigen Verkauf sowie sämtliche an Bord der genannten Schiffe aufgefundenen oder zu ihnen gehörenden Unterlagen sind dem Eigner oder seinem Vertreter

(3) Notwithstanding the provisions of this Article, the laws and regulations applicable in the Contracting Parties governing the border crossing of foreigners shall remain unaffected.

#### Article 12

##### Entry, Transit and Stay

(1) Any entry into and passing through the territory of one of the Contracting Parties, as well as any shore leave is subject to the applicable laws and regulations of the host country.

(2) In case any member of the crew of a vessel of a Contracting Party holding a valid travel document within the meaning of Article 11 is disembarked at a port of the other Contracting Party for reasons of urgent medical treatment or for any other emergency situation recognized by the relevant authorities of that other Contracting Party, the competent immigration and border authorities shall grant access to the territory in order to enable the person concerned to receive medical attention including in-patient treatment, or to return to his/her country, or to proceed to another port of embarkation by any means of transport.

(3) Each Contracting Party reserves the right to refuse entry into its territory to any persons it considers undesirable, even if such persons hold one of the travel documents in the meaning of Article 11.

(4) Each Contracting Party undertakes to take back, without formality, any person having entered the territory of the other Contracting Party from board a vessel of the first Contracting Party when such person does not meet, or has ceased to meet, the conditions of entry or stay applicable in the territory of the other Contracting Party.

(5) While a vessel of one Contracting Party stays in the territory of the other Contracting Party, the owner and/or his/her representative of the vessel and/or staff of the diplomatic missions and/or consular posts of either Contracting Party, shall be entitled to contact or to meet with the members of the crew of the vessel, in accordance with the relevant laws and regulations of that other Contracting Party.

(6) Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) to (5) of this Article, the laws and regulations applicable in the Contracting Parties governing the entry, stay, and departure of foreigners shall remain unaffected.

#### Article 13

##### Incidents at Sea

(1) If a vessel of either Contracting Party is shipwrecked, runs aground, or otherwise suffers distress while in the territorial waters of the other Contracting Party, the authorities of the latter Contracting Party shall provide to the members of the crew and to the passengers of such vessel as well as to the vessel and her cargo the same protection and assistance as to a vessel flying their own flag.

(2) Cargo, equipment, stores and other properties unloaded or saved shall not be liable to customs duties or other taxes of any kind imposed upon by reason of importation, provided that they are not delivered for use or consumption in the territory of the other Contracting Party.

(3) The vessel so stranded or wrecked as well as all its parts, debris or accessories and all appliances, rigging, provisions and goods salvaged, including those jettisoned by such vessels or by vessels in distress, or the proceeds thereof if sold, as well as all documents found aboard the aforementioned vessel or belonging to it, shall be delivered to the owner or his/her representatives when claimed by them. All expenses and taxes relating

zu übergeben, wenn dieser Anspruch darauf erhebt. Alle Ausgaben und Steuern im Zusammenhang mit Rettung und Beistand sind nach Maßgabe geltender völkerrechtlicher Übereinkünfte sowie der Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei anzuwenden.

(4) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, auf Ersuchen und nach Maßgabe der durch ihre innerstaatlichen Gesetze und sonstigen Vorschriften vorgesehenen Verfahren zusammenzuarbeiten, um die Schiffssicherheit und den Schutz der Meeresumwelt zu fördern bei der Untersuchung derjenigen Seeunfälle, für die mindestens eine der Vertragsparteien im Sinne des Kapitels 6 des Codes über internationale Normen und empfohlene Vorgehensweisen für die Sicherheitsuntersuchung eines Seeunfalls oder eines Vorkommnisses auf See der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) als zuständig zu gelten hat. Soweit notwendig, ist diese Zusammenarbeit insbesondere darauf gerichtet, den Abschluss der in dem genannten Code vorgesehenen Vereinbarungen zu erleichtern.

#### Artikel 14

##### Zusammenarbeit

(1) Die Vertragsparteien ermutigen ihre staatlichen Stellen, Schiffahrts- und Hafenunternehmen, Seeschiffahrtseinrichtungen, Schiffahrtsregister und sonstige Stellen in damit zusammenhängenden Bereichen in ihren Staaten, geeignete Formen der Zusammenarbeit zu suchen und zu entwickeln. Dies gilt insbesondere für die Schiffstechnik und die seeschiffahrtsbezogene Forschung sowie für die Ausbildung von Fachleuten.

(2) Zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Staaten auf dem Gebiet der Seeschiffahrtsangelegenheiten wird ein Gemeinsamer Seeschiffahrtsausschuss eingerichtet, der sich aus von den Vertragsparteien benannten Vertretern zusammensetzt.

(3) Der Gemeinsame Seeschiffahrtsausschuss

- a) befasst sich mit Angelegenheiten von gegenseitigem Interesse, die sich aus der Anwendung dieses Abkommens ergeben können,
- b) untersucht Möglichkeiten zur Erleichterung der Forschung, des Informationsaustauschs, der technischen Zusammenarbeit und der Ausbildung in seeschiffahrtsbezogenen Bereichen sowie Möglichkeiten der Verbesserung der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Seeschiffahrt und
- c) erörtert sonstige Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Verbesserung der Seeschiffahrtsbeziehungen, einschließlich der Förderung von Zusammenarbeit und gegenseitiger Unterstützung in internationalen Organisationen.

(4) Der Gemeinsame Seeschiffahrtsausschuss tritt zu Zeitpunkten, die auf diplomatischem Wege vereinbart werden, abwechselnd in der Bundesrepublik Deutschland und in der Republik Korea zusammen.

#### Artikel 15

##### Konsultationen

(1) Jede Vertragspartei oder ihre zuständige Seeschiffahrtsbehörde kann jederzeit um Konsultationen mit der anderen Vertragspartei oder deren Seeschiffahrtsbehörde ersuchen.

(2) Die von einer Vertragspartei oder ihrer Seeschiffahrtsbehörde erbetenen Konsultationen sollen innerhalb eines Zeitraums von höchstens neunzig (90) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens beginnen.

#### Artikel 16

##### Beilegung von Streitigkeiten

(1) Entsteht zwischen den Vertragsparteien eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, so bemühen sich die Vertragsparteien nach einem Konsultationsersuchen um Beilegung dieser Streitigkeit durch Verhandlungen zwischen ihren Seeschiffahrtsbehörden.

to rescue and assistance shall be applied in accordance with international conventions in force as well as the laws and regulations of each Contracting Party.

(4) Each Contracting Party undertakes to co-operate, upon request and in accordance with the procedures provided for by its national laws and regulations, to promote vessel safety and the protection of the marine environment, in the investigation of those maritime casualties for which at least one of the Contracting Parties has been determined to be responsible in terms of Chapter 6 of the International Maritime Organization (IMO) Code of international standards and recommended practices for a safety investigation into a marine casualty or marine incident. Where necessary, such co-operation is, in particular, intended to facilitate the conclusion of agreements as provided for in that Code.

#### Article 14

##### Co-operation

(1) The Contracting Parties shall encourage their government bodies, shipping and port enterprises, maritime institutions, shipping registers, and other entities in related fields in their countries to seek and develop appropriate forms of co-operation. This shall apply, in particular, to ship technology and maritime-related research as well as to the training of specialists.

(2) To promote cooperation between the countries in the field of maritime matters, a Joint Maritime Committee shall be established, composed of representatives designated by the Contracting Parties.

(3) The Joint Maritime Committee shall:

- (a) deal with matters of mutual interest which may arise from the application of this Agreement;
- (b) study ways of facilitating research, exchanging information, technical cooperation and training in maritime-related sectors and of enhancing cooperation in the maritime field; and
- (c) discuss other matters relating to the improvement of maritime relations, including the furtherance of cooperation and mutual assistance in international organizations.

(4) The Joint Maritime Committee shall meet alternately in the Federal Republic of Germany and the Republic of Korea on dates mutually agreed upon through diplomatic channels.

#### Article 15

##### Consultations

(1) Either Contracting Party or its competent maritime authority may request, at any time, consultations to be held with the other Contracting Party or its maritime authority.

(2) Any such consultations requested by either Contracting Party or its maritime authority should begin within a period of time not exceeding ninety (90) days following the receipt of such request.

#### Article 16

##### Settlement of Disputes

(1) Should any dispute arise between the Contracting Parties with regard to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall seek to settle such dispute through negotiations between their maritime authorities following a request for consultations.

(2) Die Vertragsparteien können sich darauf einigen, den Gemeinsamen Seeschiffahrtsausschuss mit der Beilegung der Streitigkeiten zu betrauen.

**Artikel 17**  
**Registrierung**

Nach Inkrafttreten dieses Abkommens wird es nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen beim Sekretariat der Vereinten Nationen registriert.

**Artikel 18**  
**Inkrafttreten**

(1) Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, dass ihre jeweiligen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Notifikation.

(2) Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das am 9. April 1965 unterzeichnete Protokoll über die Seeschiffahrtsbeziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Korea außer Kraft.

**Artikel 19**  
**Geltungsdauer, Änderungen und Beendigung**

(1) Dieses Abkommen gilt für die Dauer von fünf (5) Jahren und verlängert sich danach automatisch um jeweils fünf Jahre, es sei denn, eine Vertragspartei notifiziert der anderen Vertragspartei sechs (6) Monate vor deren Ablauf schriftlich ihre Absicht, dieses Abkommen zu kündigen.

(2) Dieses Abkommen kann auf Ersuchen einer der Vertragsparteien geändert werden. Die Änderungen treten an dem Tag in Kraft, an dem beide Vertragsparteien einander durch diplomatischen Notenwechsel notifiziert haben, dass alle erforderlichen innerstaatlichen rechtlichen Voraussetzungen für ihr Inkrafttreten erfüllt sind.

Zu Urkund dessen haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

Geschehen zu Leipzig am 3. Mai 2012 in zwei Urschriften, jede in deutscher, koreanischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Wortlaut maßgebend.

(2) The Contracting Parties may agree that the Joint Maritime Committee be entrusted to settle the dispute.

**Article 17**  
**Registration**

After the entry into force of the present Agreement, this Agreement shall be registered with the Secretariat of the United Nations under the provisions of Article 102 of the Charter of the United Nations.

**Article 18**  
**Entry into force**

(1) The present Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting Parties have notified each other that their respective national requirements for such entry into force have been fulfilled. The date on which the last such notification is received shall be the relevant date.

(2) Upon the entry into force of this Agreement, the Protocol concerning Maritime Transport Relations between the Federal Republic of Germany and the Republic of Korea, which was signed on April 9<sup>th</sup> 1965, shall cease to have effect.

**Article 19**  
**Duration, Amendments and Termination**

(1) This Agreement shall remain in force for a period of five (5) years, and shall be automatically extended thereafter for successive five-year periods unless either Contracting Party notifies the other Contracting Party in writing of its intention to terminate this Agreement, six (6) months before its expiry.

(2) This Agreement may be amended at the request of either Contracting Party. The amendments shall enter into force on the date on which both Contracting Parties have notified each other through an exchange of diplomatic notes that all necessary domestic legal requirements for their entry into force have been fulfilled.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Leipzig, on 3 May 2012, in the German, Korean and English languages, all three texts being authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
For the Government of the Federal Republic of Germany

Jörg Ranau  
Peter Ramsauer

Für die Regierung der Republik Korea  
For the Government of the Republic of Korea

Do-Youp Kwon

Einseitige Auslegungserklärung  
der Bundesrepublik Deutschland  
zum Abkommen  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und der Republik Korea  
über den Seeverkehr

Unilateral interpretative declaration  
by the Federal Republic of Germany  
to the Agreement  
between the Federal Republic of Germany  
and the Republic of Korea  
on Maritime Shipping

(Übersetzung)  
Original: Englisch

The Federal Republic of Germany hereby makes the following declaration to the Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Korea on Maritime Shipping, signed in Leipzig on 3 May:

The Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Korea on Maritime Shipping is concluded with due consideration being given to the obligations incumbent on the Federal Republic of Germany as a member state of the European Union.

Leipzig, 3 May

For the Government of the Federal Republic of Germany

Jörg Ranau  
Peter Ramsauer

Die Bundesrepublik Deutschland gibt hiermit die folgende Erklärung zum in Leipzig am 3. Mai unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Korea über den Seeverkehr ab:

Das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Korea über den Seeverkehr wird unter gebührender Berücksichtigung der Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland als Mitgliedstaat der Europäischen Union geschlossen.

Leipzig, den 3. Mai

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Jörg Ranau  
Peter Ramsauer

## Denkschrift

### A. Allgemeines

Die Verhandlungen mit der Republik Korea wurden im Jahr 2009 durch die Übersendung von entsprechenden Vertragsentwürfen aufgenommen und konnten mit der Unterzeichnung am 3. Mai 2012 zum Abschluss gebracht werden.

Inhalte des Abkommens sind Vereinbarungen über den freien Handel, die gegenseitige Anerkennung von Schiffsdokumenten, Vereinbarungen über den Umgang mit Vorkommnissen auf See, über die Einreise, Durchreise und Aufenthalt von Seeleuten des jeweiligen Vertragsstaates und die Gleichbehandlung von Schiffen in den jeweiligen Häfen. Die Vereinbarungen nehmen dabei Bezug auf das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen und die internationalen Übereinkünfte über die Sicherheit in der Seeschifffahrt, zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs, über die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute, über den Transport gefährlicher Güter und den Schutz der Meeresumwelt und berücksichtigen auch die Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland als Mitgliedstaat der Europäischen Union. Ziel des Übereinkommens mit der Republik Korea ist es, eine dauerhafte Rechtsgrundlage für den beiderseitigen Handelsaustausch durch die Seeschifffahrt zu schaffen. Dadurch soll die Freiheit des Außenhandels sichergestellt und die internationale Zusammenarbeit verstärkt werden. Die bisherige Zusammenarbeit erfolgte auf Grundlage des Protokolls vom 9. April 1965 über die Seeschifffahrtsbeziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Korea (BGBl. 1971 II S. 1259, 1260).

Die Bundesrepublik Deutschland schließt regelmäßig mit anderen Staaten bilaterale Abkommen über die Seeschifffahrt ab. Ziel ist dabei die Bildung strategischer Allianzen im Zusammenhang mit der Durchsetzung deutscher Interessen im internationalen Seeverkehr.

### B. Besonderes

#### Zu Artikel 1

Dieser Artikel definiert die im Abkommen mehrfach verwandten Begriffe „Schiff einer Vertragspartei“, „Seeschifffahrtsunternehmen einer Vertragspartei“, „Besatzungsmitglieder“, „Kabotage“ und „zuständige Behörden“.

#### Zu Artikel 2

Dieser Artikel stellt klar, dass das Abkommen Rechte und Verpflichtungen aus anderen völkerrechtlichen Übereinkünften nicht berührt.

#### Zu Artikel 3

Absatz 1 räumt den Schiffen beider Seiten das Recht auf Teilnahme am gegenseitigen Seeverkehr und am Seeverkehr nach Drittstaaten (Cross-Trade) ein.

Absatz 2 verpflichtet die Vertragsparteien, im internationalen Seeverkehr diskriminierende Handlungen jeder Art zu unterlassen, die die Seeschifffahrtsinteressen der anderen Vertragspartei benachteiligen.

Absatz 3 stellt klar, dass unmittelbare Vertragsbeziehungen auch zu anderen Verkehrsträgern für Beförderungsleistungen zugelassen werden, sofern eine Seestrecke einbezogen wird (Haus-zu-Haus-Beförderungsleistungen).

Absatz 4 stellt klar, dass die Rechte von Schiffen, die unter der Flagge eines Drittstaates fahren, zur Teilnahme an den Beförderungen im Rahmen des bilateralen Handelsaustauschs der Vertragsstaaten nicht eingeschränkt werden.

#### Zu Artikel 4

Absatz 1 beinhaltet die Verpflichtung der Vertragsparteien, Verzögerungen bei den Liegezeiten und in der Abfertigung zu vermeiden, um so die Beförderung auf dem Seeweg zu erleichtern und zu fördern.

Absatz 2 verpflichtet die Vertragsparteien, alle Maßnahmen abzuschaffen, die eine indirekte Einschränkung oder diskriminierende Auswirkung auf das freie Angebot von Dienstleistungen im internationalen Seeverkehr bedeuten.

#### Zu Artikel 5

Dieser Artikel räumt den Schiffen die Inländergleichbehandlung in den Häfen und Hoheitsgewässern der jeweils anderen Vertragspartei ein.

#### Zu Artikel 6

Absatz 1 räumt den Seeschifffahrtsunternehmen das Recht auf Einrichtung von Vertretungsbüros sowie das Recht auf Ausübung von Agenturleistungen im jeweils anderen Staat ein.

Absatz 2 verpflichtet die Vertragsparteien, bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei sowie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über Einreise und Aufenthalt von Ausländern im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei einzuhalten.

Absatz 3 stellt klar, dass Personen einer Vertragspartei den in der aufnehmenden Vertragspartei anzuwendenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften unterliegen.

#### Zu Artikel 7

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

#### Zu Artikel 8

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

#### Zu Artikel 9

Dieser Artikel regelt, dass die Schiffe einer Vertragspartei sowie deren Besatzungsmitglieder und die Fahrgäste während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei deren einschlägigen Gesetzen und Bestimmungen unterliegen.

**Zu Artikel 10**

Dieser Artikel regelt die gegenseitige Anerkennung der Schiffspapiere und Schiffsmesspapiere.

**Zu Artikel 11**

Absatz 1 besagt, dass nationale Reisepässe, Seefahrtsbücher oder sonstige Personaldokumente nach den in den Vertragsparteien anzuwendenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften zur Identifizierung als Besatzungsmitglied eines Schiffes verwendet werden können.

Absatz 2 stellt klar, dass die ausgestellten Dokumente für Besatzungsmitglieder zum Zwecke der Identifizierung als Besatzungsmitglieder des Schiffes durch die Behörden der jeweiligen Vertragspartei anerkannt werden. Die Dokumente dürfen nicht für die Einreise in das, Durchreise durch das oder den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei verwendet werden, es sein denn, diese Dokumente wurden als für das Überschreiten der Grenze zulässige Dokumente durch die zuständigen Einwanderungs- und Grenzschutzbehörden der jeweiligen Vertragspartei anerkannt.

Absatz 3 verdeutlicht, dass die anzuwendenden Gesetze und sonstigen Vorschriften über den Grenzübergang von Ausländern unberührt bleiben.

**Zu Artikel 12**

Absatz 1 regelt die Bedingungen für Einreise in, Durchreise durch und Landgang im jeweiligen Hoheitsgebiet.

Absatz 2 regelt die Bedingungen, unter denen im Falle einer medizinischen oder anderen anerkannten Notfallsituation Besatzungsmitgliedern die Möglichkeit einer ärztlichen Behandlung einschließlich eines Krankenhausaufenthalts im Hafenstaat, Heimreise oder Weiterreise zu einem anderen Einschiffungshafen eingeräumt wird.

Nach Absatz 3 behalten sich die Vertragsparteien das Recht vor, unerwünschten Personen die Einreise zu verwehren.

Absatz 4 verpflichtet die Vertragsparteien zur formlosen Rückübernahme der von Bord eines Schiffes eingereisten Personen, die die anzuwendenden Einreise- oder Aufenthaltsbedingungen nicht oder nicht mehr erfüllen.

Nach Absatz 5 sind unter anderem die Vertreter der diplomatischen Mission und der konsularischen Vertretungen einer Vertragspartei berechtigt, mit Besatzungsmitgliedern des Schiffes in Verbindung zu treten oder zusammenzutreffen.

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

**Zu Artikel 13**

Absatz 1 verpflichtet die Vertragsparteien zur Hilfe, wenn Schiffe der anderen Vertragspartei in ihrem Hoheitsgebiet in Seenot oder andere Gefahren geraten.

Absatz 2 enthält Bestimmungen über die fiskalische Behandlung der in Notfällen entladenen oder geborgenen Güter.

Absatz 3 beschreibt die Ansprüche des Eigners oder seines Vertreters auf festgefahrene oder havarierte Schiffe sowie deren Bestandteile bei gleichzeitiger Geltung völkerrechtlicher Übereinkünfte sowie Gesetze und Vorschriften. Alle Ausgaben und Steuern, die in diesem Zusammenhang stehen, sind unter anderem nach Maßgabe geltender völkerrechtlicher Übereinkünfte wie zum Beispiel das Internationale Übereinkommen von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung und der dazugehörigen Anlage, sowie der Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei anzuwenden. Absatz 3 letzter Satz dient zudem als Vorratsbeschluss im Hinblick auf nicht absehbare Rechtsentwicklungen bei der IMO, vor allem im Bereich der gegenseitigen Hilfeleistungen bei Meeresverschmutzungen.

Absatz 4 enthält Bestimmungen über die Zusammenarbeit beider Vertragsparteien in dem Bereich der Förderung der Schiffssicherheit und des Meeresumweltschutzes bei der Untersuchung von Schiffsunfällen.

**Zu Artikel 14**

Absatz 1 regt die Zusammenarbeit von Schifffahrtsunternehmen und Seeschiffahrtseinrichtungen insbesondere für technische Fragen und Ausbildung von Fachleuten beider Staaten an.

Absatz 2 regelt die Einrichtung eines Gemeinsamen Seeschiffahrtsausschusses.

Absatz 3 definiert die Aufgaben des Gemeinsamen Seeschiffahrtsausschusses.

Absatz 4 beschreibt das Zusammentreten des Gemeinsamen Seeschiffahrtsausschusses abwechselnd in den jeweiligen Vertragsstaaten.

**Zu Artikel 15**

Absatz 1 stellt klar, dass jede Vertragspartei jederzeit um Konsultationen mit der anderen Vertragspartei oder ihrer Seeschiffahrtsbehörde ersuchen kann.

Absatz 2 regelt, dass die Konsultationen innerhalb von neunzig Tagen nach Eingang des Ersuchens zu erfolgen haben.

**Zu Artikel 16**

Absatz 1 bestimmt, dass Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung des Abkommens durch Verhandlungen beizulegen sind.

Absatz 2 stellt klar, dass beide Vertragsparteien für die Beilegung des Streits den Gemeinsamen Seeschiffahrtsausschuss betrauen können.

**Zu Artikel 17**

Dieser Artikel regelt die Registrierung des Abkommens beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.



**Zu Artikel 18**

Absatz 1 regelt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens.

Absatz 2 regelt, dass mit Inkrafttreten des Abkommens das am 9. April 1965 unterzeichnete Protokoll über die Seeschiffahrtsbeziehungen außer Kraft tritt.

**Zu Artikel 19**

Absatz 1 regelt die Geltungsdauer des Abkommens.

Absatz 2 regelt die Möglichkeit von Änderungsvorschlägen zum Abkommen.

**Anhang****Einseitige Auslegungserklärung der Bundesrepublik Deutschland**

Die Einseitige Auslegungserklärung der Bundesrepublik Deutschland verdeutlicht, dass die Bundesrepublik Deutschland den Verpflichtungen als Mitgliedstaat der Europäischen Union unterliegt.