

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 8. November 1991
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Polen
über die Binnenschifffahrt**

A. Zielsetzung

Mit dem am 8. November 1991 unterzeichneten Abkommen soll der deutsch-polnische Binnenschiffsverkehr, einschließlich des Verkehrs auf den gemeinsamen Grenzflüssen, auf eine vertragliche Grundlage gestellt werden. Das Abkommen gibt der Binnenschifffahrt und der verladenden Wirtschaft der beiden Seiten bessere Möglichkeiten bei der Nutzung der Binnenwasserstraßen. Zwei Binnenschifffahrtsabkommen der ehemaligen DDR mit Polen von 1969 und 1971, die aufgrund des Einigungsvertrages noch angewendet werden, treten mit Inkrafttreten dieses Abkommens außer Kraft.

B. Lösung

Das am 8. November 1991 unterzeichnete Abkommen trifft die erforderlichen Regelungen. Mit dem vorgelegten Vertragsgesetz nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes sollen die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten dieses Abkommens geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

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

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) – 930 00 – Bi 16/92

Bonn, den 15. Juni 1992

An den
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 8. November 1991 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die Binnenschifffahrt mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 643. Sitzung am 5. Juni 1992 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Kohl

Entwurf**Gesetz****zu dem Abkommen vom 8. November 1991
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Polen
über die Binnenschifffahrt**

Vom

1992

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Warschau am 8. November 1991 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die Binnenschifffahrt sowie dem dazugehörigen Protokoll vom selben Tage wird zugestimmt. Das Abkommen sowie das Protokoll werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Ordnungswidrig im Sinne des § 3 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den Abschluß von Verträgen über Wechselverkehre im Sinne des Artikels 3 des Abkommens in Abweichung von den durch Rechtsverordnung nach Artikel 2 in Kraft gesetzten Mindest-/Höchstfrachten anbietet oder vermittelt oder wer solche Verträge abschließt oder erfüllt.

Artikel 5

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

Artikel 6

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 21 Abs. 2 sowie das Protokoll in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz**Zu Artikel 1**

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

Zu Artikel 2

Die vom Gemischten Ausschuß vorgeschlagenen Mindest-/Höchstfrachten müssen nach Genehmigung innerstaatlich in einer der Rechtsstaatlichkeit genügenden Form umgesetzt werden.

Zu Artikel 3

Mit dieser Regelung wird ein Verbot für Umgehungsgeschäfte begründet.

Zu Artikel 4

Um eine Beachtung der vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Mindest-/Höchstfrachten sicherzustellen, erscheint es geeignet, erforderlich und verhältnismäßig, eine Bußgelddrohung nicht nur für die unmittelbaren Vertragskontrahenten, sondern auch für die Vermittler und Erfüllungspersonen zu schaffen. In Anlehnung an § 36 des Binnenschiffsverkehrsgesetzes, der die Verstöße gegen die für innerstaatliche Transportleistungen festgesetzten Frachtentgelte als Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 3 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 festschreibt, wurde hier ebenso verfahren. Damit wird erreicht, daß auch Verstöße gegen die für den deutsch-polnischen Wechselverkehr vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Mindest-/Höchstfrachten mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Deutsche Mark geahndet werden können.

Zu Artikel 5

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

Zu Artikel 6

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 21 Abs. 2 sowie das Protokoll in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

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

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind durch das Gesetz und das Abkommen nicht zu erwarten. Die in dem Abkommen vorgesehenen Mindest-/Höchstfrachten werden im Gemischten Ausschuß, in dem Vertreter des Bundesministers für Verkehr, der Binnenschifffahrt und der verladenden Wirtschaft sitzen, vereinbart, so daß eine Ausgewogenheit der Frachten gewährleistet ist. Mögliche Preiserhöhungen lassen sich im voraus nicht quantifizieren. Selbst wenn sich aus Kostengründen in der Zukunft die Notwendigkeit von Frachterhöhungen ergeben sollte, dürften sich solche Erhöhungen vom Umfang her wegen des Wettbewerbs zu den anderen Verkehrsträgern in solchen Grenzen halten, daß Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, aus heutiger Sicht kaum zu erwarten sind. Im übrigen kann erwartet werden, daß der mit dem Abkommen ermöglichte Einsatz des kostengünstigen Verkehrsträgers Binnenschiff sich vorteilhaft auf das Verbraucherpreisniveau auswirken wird.

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Polen
über die Binnenschifffahrt**

**Umowa
między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej
a Rządem Republiki Federalnej Niemiec
o żegludze śródlądowej**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Republik Polen –

von dem Wunsch geleitet, den Schiffsverkehr auf den Wasserstraßen beider Vertragsparteien weiter zu entwickeln,

eingedenk der Schlußakte der Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (KSZE) sowie der Dokumente der KSZE-Folgetreffen, insbesondere der darin enthaltenen Bestimmungen über die Entwicklung des Verkehrswesens,

auf der Grundlage des Vertrags vom 14. November 1990 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Bestätigung der zwischen ihnen bestehenden Grenze sowie des Vertrags vom 17. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit –

haben folgendes vereinbart:

Abschnitt I

**Bestimmungen
für die Schifffahrt auf den Wasserstraßen
beider Vertragsparteien**

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens sind:

- a) „Deutsche Schiffe“: die in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Binnenschiffe, mit denen Personen- und/oder Güterverkehr dort, wo sie registriert sind, ohne besondere Fahrerlaubnis betrieben werden kann;
- b) „Polnische Schiffe“: Binnenschiffe, die in einem Verwaltungsregister polnischer Binnenschiffe eingetragen sind, mit denen Personen- und/oder Güterverkehr betrieben werden kann;
- c) „Trägerschiffsleichter“: Schiffe nach Buchstaben a oder b, die unbemannte und nichtmotorisierte Leichter und auch für die Beförderung an Bord eines Seeschiffes gebaut sind;
- d) „Sportfahrzeuge“: Fahrzeuge, die für Sport- und Erholungszwecke verwendet werden;
- e) „Schiffahrtsunternehmen“: schiffahrttreibende Unternehmen oder Unternehmer, die ihren ständigen Firmen- oder Wohnsitz im Hoheitsgebiet einer der beiden Vertragsparteien haben;

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej
i

Rząd Republiki Federalnej Niemiec

kierując się życzeniem dalszego rozwijania żeglugi na drogach wodnych obu Umawiających się Stron,

mając na uwadze Akt Końcowy Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (KBWE) oraz dokumenty następnych spotkań KBWE, a w szczególności zawarte w nich postanowienia dotyczące rozwoju transportu,

na podstawie Traktatu z dnia 14 listopada 1990 roku między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o potwierdzeniu istniejącej między nimi granicy,

oraz Traktatu z dnia 17 czerwca 1991 roku między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy,

uzgodniły, co następuje:

Rozdział I

**Postanowienia
o żegludze na drogach wodnych
obu Umawiających się Stron**

Artykuł 1

W rozumieniu niniejszej Umowy określenie:

- a) „statki niemieckie” oznacza statki żeglugi śródlądowej wpisane do niemieckiego rejestru statków żeglugi śródlądowej, którymi mogą być wykonywane przewozy pasażerskie i/lub towarowe bez specjalnego zezwolenia tam, gdzie są one zarejestrowane;
- b) „statki polskie” oznacza statki żeglugi śródlądowej wpisane do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, którymi mogą być wykonywane przewozy pasażerskie i/lub towarowe;
- c) „statki bez napędu” oznacza statki określone w literach a lub b bez załogi i bez napędu, a także statki przeznaczone do przewozu na pokładzie statków morskich;
- d) „sportowe jednostki pływające” oznacza statki przeznaczone do celów sportowych i rekreacyjnych;
- e) „przedsiębiorstwa żeglugowe” oznacza przedsiębiorstwa lub przedsiębiorców uprawiających żeglugę, mających stałą siedzibę firmy lub miejsce stałego zamieszkania na terytorium jednej z obu Umawiających się Stron;

- f) „Zuständige Behörden“: der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und der Minister für Transport und Seewirtschaft der Republik Polen, soweit sie sich nicht gegenseitig andere Behörden oder Stellen als zuständig mitteilen;
- g) „Häfen“: die Häfen sowie die amtlich genehmigten Umschlagstellen und Anlegestellen der Personenschifffahrt in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien.

Artikel 2

(1) Deutsche Schiffe dürfen die polnischen Wasserstraßen und polnische Schiffe die deutschen Wasserstraßen nach Maßgabe der Artikel 3 bis 6 befahren sowie die Häfen und amtlich zugelassenen Liegestellen benutzen.

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

Artikel 3

(1) Deutsche und polnische Schiffe dürfen Personen und/oder Güter zwischen deutschen und polnischen Häfen über die sie verbindenden Wasserstraßen befördern (Wechselverkehr).

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

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

(4) Andere als die in Artikel 1 Buchstaben a und b genannten Schiffe werden zur Teilnahme am Wechselverkehr zwischen den Häfen beider Seiten nur soweit zugelassen, als dies auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses vereinbart wird. Die Teilnahme dieser Schiffe am Wechselverkehr geht zu Lasten der Quote der abgebenden Seite.

Artikel 4

(1) Deutsche und polnische Schiffe dürfen Personen und/oder Güter durch das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei befördern (Transitverkehr).

(2) Auf Antrag einer Vertragspartei kann von den zuständigen Behörden auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses eine quotenmäßige Beteiligung der Schiffsverkehrsunternehmen beider Seiten am Güterverkehr nach Absatz 1 vereinbart werden. Dies hat insbesondere dann zu erfolgen, wenn die Schiffe einer Seite von diesem Güterverkehr ausgeschlossen werden.

Artikel 5

Deutsche und polnische Schiffe dürfen Personen und/oder Güter zwischen einem Hafen in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und einem Hafen in einem dritten Staat und umgekehrt (Drittlandverkehr) nur aufgrund einer besonderen Erlaubnis der jeweils zuständigen Behörde befördern. Polnischen Schiffen ist die Erlaubnis dann zu erteilen, wenn auf dem direkten Rückweg von einer Transittfahrt zwischen dem Staat, in den die Transittfahrt geführt hatte und der Bundesrepublik Deutschland Güter befördert werden sollen.

Artikel 6

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

f) „właściwe władze“ oznacza w odniesieniu do Rzeczypospolitej Polskiej, Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej a w odniesieniu do Republiki Federalnej Niemiec, Federalnego Ministra Komunikacji, chyba że wymienieni Ministrowie zawiodomią się wzajemnie o wyznaczeniu innych właściwych organów lub jednostek;

g) „porty” oznacza porty oraz urzędowo uznane przeladownie i przystanie żeglugi pasażerskiej na terytoriach obu Umawiających się Stron.

Artykuł 2

1. Statki polskie mogą korzystać z niemieckich dróg wodnych, a statki niemieckie z polskich dróg wodnych, stosownie do postanowień artykułów od 3 do 6, a także korzystać z portów i urzędowo dopuszczonych miejsc postoju.

2. Ustęp 1 ma odpowiednie zastosowanie do transportu urządzeń i obiektów pływających oraz przeprowadzania nowo zbudowanych statków.

Artykuł 3

1. Statki polskie i niemieckie mogą przewozić osoby i/lub ładunki między polskimi i niemieckimi portami na łączących je drogach wodnych (przewozy wzajemne).

2. W przewozach wzajemnych przedsiębiorstwa żeglugowe obu Stron powinny uczestniczyć sukcesywnie w ciągu roku po połowie w podaży ładunków. Podział następuje na podstawie tonażu ładunków. Jeżeli przedsiębiorstwa żeglugowe jednej Strony nie są w stanie przewieźć części swego ładunku, powinny one w pierwszej kolejności zaoferować tę część przedsiębiorstwom żeglugowym drugiej Strony bez zaliczania tej części ładunku do kwoty drugiej Strony.

3. Na wniosek właściwych władz jednej z Umawiających się Stron będą wiążąco uzgadniane propozycje Komisji Mieszanej dotyczące ekonomicznie uzasadnionych minimalnych i maksymalnych stawek frachtowych i związanych z nimi warunków.

4. Inne statki, niż określone w artykule 1 litery a i b, będą dopuszczone do udziału w przewozach wzajemnych między portami obu Stron tylko w przypadku uzgodnienia tego na propozycję Komisji Mieszanej. Udział tych statków w przewozach wzajemnych wlicza się do kwoty Strony oddającej.

Artykuł 4

1. Statki polskie i niemieckie mogą przewozić osoby i/lub ładunki przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony (przewozy tranzytowe).

2. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron może być uzgodniony przez właściwe władze, na podstawie propozycji Komisji Mieszanej, ilościowy udział przedsiębiorstw żeglugowych obu Stron w przewozach ładunków stosownie do ustępu 1. Ma to zastosowanie w szczególności, gdy statki jednej Strony zostaną wyłączone z przewozu tych ładunków.

Artykuł 5

Statki polskie i niemieckie mogą przewozić osoby i/lub ładunki między portem na terytorium drugiej Umawiającej się Strony a portem w państwie trzecim i w kierunku odwrotnym tylko na podstawie odrębnego zezwolenia właściwej władzy (przewozy do krajów trzecich). Po wykonaniu rejsu tranzytowego, statkom polskim należy udzielić zezwolenia, jeżeli ma być przewieziony ładunek do Republiki Federalnej Niemiec w bezpośredniej drodze powrotnej z rejsu tranzytowego z państwa, do którego prowadził ten rejs tranzytowy.

Artykuł 6

Przewóz osób i/lub ładunków między portami położonymi na terytorium drugiej Umawiającej się Strony dozwolony jest tylko na podstawie specjalnego zezwolenia właściwej władzy (kabotaż).

Artikel 7

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

(2) Für die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen – ausgenommen Rhein, Mosel und Seeschifffahrtsstraßen – werden die zuständigen Behörden gegen Vorlage der in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erworbenen Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff, seine Besatzung und Ladung beziehen (z. B. Schiffsattest und Schifferpatente), die in ihrem Staat vorgeschriebenen Urkunden und Bescheinigungen ausstellen. Voraussetzung dafür ist, daß die Urkunden und Bescheinigungen in dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei unter Bedingungen erteilt worden sind, die den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei geltenden Vorschriften genügen.

Artikel 8

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

Artikel 9

Jede Vertragspartei wird die Schiffe der anderen Seite bei Inanspruchnahme der ihnen nach den Artikeln 2 bis 6 gewährten Verkehrsrechte ebenso behandeln wie Schiffe der eigenen Seite; das gilt insbesondere bei:

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

Artikel 10

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

Artikel 11

(1) Die Schifffahrtsunternehmen beider Seiten dürfen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei unter Beachtung des dort geltenden Rechts und nach Genehmigung durch die zuständige Behörde auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Agenturen zur Betreuung von Schiffen und Besatzungen errichten. Die Tätigkeit bestehender Agenturen wird nicht berührt.

(2) Die Schifffahrtsunternehmen beider Seiten können miteinander Vereinbarungen über die betriebliche, technische und kommerzielle Zusammenarbeit treffen.

Artikel 12

Jede Vertragspartei gewährleistet den Schifffahrtsunternehmen der anderen Seite den freien Transfer ihrer Erträge. Der Transfer erfolgt unverzüglich zu dem jeweils gültigen Wechselkurs.

Artikel 13

(1) Die Besatzungsmitglieder der Schiffe gemäß Artikel 1 Buchstaben a und b benötigen zum Grenzübertritt ein Reisedokument und, soweit erforderlich, eine Aufenthaltsgenehmigung in Form des Sichtvermerks (Visum).

(2) Auf den Güterschiffen dürfen sich grundsätzlich nur Besatzungsmitglieder befinden. Auf Personen- und Güterschiffen können zusammen mit den Besatzungsmitgliedern auch deren Ehegatten und deren unverheiratete minderjährige Kinder ein- und ausreisen, wenn sie im Besitz des in Absatz 1 genannten Doku-

Artykuł 7

1. Statki, ich załogi, pasażerowie i ładunki podlegają przepisom prawnym Umawiającej się Strony, na której śródlądowych drogach wodnych znajdują się.

2. W celu wykonywania żeglugi na śródlądowych drogach wodnych – z wyjątkiem Renu, Mozeli i morskich dróg wodnych – właściwe władze będą wystawiały wymagane w ich Państwie dokumenty i świadectwa na podstawie dokumentów i świadectw dotyczących statku, jego załogi i ładunku (np. świadectwo zdolności żeglugowej statku i patenty żeglarskie) wydanych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony. Warunkiem powyższego jest, aby dokumenty i świadectwa wystawione na terytorium jednej Umawiającej się Strony spełniały wymagania przepisów obowiązujących na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 8

Statki mogą przewozić ładunki niebezpieczne tylko wówczas, gdy posiadają wymagane na daną drogę wodną ważne świadectwo przewidziane przepisami.

Artykuł 9

Każda z Umawiających się Stron będzie traktować statki drugiej Strony przy korzystaniu z przyznanych im na podstawie artykułów od 2 do 6 praw przewozowych tak samo, jak statki swojej Strony, dotyczy to w szczególności:

- a) pobierania publicznych opłat żeglugowych i portowych;
- b) korzystania z publicznych urządzeń portowych, postojowych, śluz i podobnych urządzeń żeglugowych;
- c) odprawy przez właściwe władze;
- d) zaopatrywania w materiały pędne i smary.

Artykuł 10

Każda Umawiająca się Strona zapewnia statkom drugiej Strony takie samo traktowanie celne przewożonych na statku zapasów statkowych i żywności jak statkom swojej Strony. Dotyczy to odpowiednio materiałów pędnych i smarów przeznaczonych do zużycia na statkach.

Artykuł 11

1. Przedsiębiorstwa żeglugowe obu Stron mogą tworzyć na zasadzie wzajemności przedstawicielstwa na terytorium drugiej Umawiającej się Strony z zachowaniem obowiązującego tam prawa oraz po uzyskaniu zezwolenia właściwej władzy w celu sprawowania opieki nad statkami i załogami. Działalność istniejących przedstawicielstw nie ulega zmianie.

2. Przedsiębiorstwa żeglugowe obu Stron mogą zawierać między sobą porozumienia o współpracy eksploatacyjnej, technicznej i handlowej.

Artykuł 12

Każda Umawiająca się Strona zapewnia przedsiębiorstwom żeglugowym drugiej Strony swobodny transfer ich zysków. Transfer następuje niezwłocznie według każdorazowo obowiązującego kursu wymiany.

Artykuł 13

1. Członkowie załóg statków wymienionych w artykule 1 litery a i b powinni posiadać dokument podróży przy przekraczaniu granicy oraz jeżeli jest to wymagane, także zezwolenie na pobyt w formie wizy.

2. Na statkach towarowych mogą przebywać w zasadzie tylko członkowie załóg. Na statkach pasażerskich i towarowych mogą podróżować wraz z członkami załóg małżonkowie oraz ich małoletnie dzieci stanu wolnego, jeżeli posiadają dokumenty podróży wymienione w ustępie 1, oraz wizę, gdy jest wymagana. Dzieci w

ments und, soweit erforderlich, eines Sichtvermerks sind. Kinder unter 16 Jahren können im Reisedokument eines ihrer Elternteile eingetragen werden.

(3) Sämtliche in den Absätzen 1 und 2 aufgeführten Personen an Bord müssen in eine Besatzungsliste eingetragen sein.

(4) Beide Vertragsparteien tauschen Muster der in Absatz 1 genannten Reisedokumente aus.

(5) Soweit Rechtsvorschriften einer Vertragspartei über Einreise und Aufenthalt von Ausländern günstigere Regelungen enthalten, gehen diese vor.

Artikel 14

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

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

soweit die Zollbehörden nicht besondere Anlegestellen bestimmt haben.

(2) Im Fall einer Havarie, eines Unfalls, einer schweren Krankheit einer Person an Bord oder aus anderen Gründen, die die Weiterfahrt unmöglich machen, können die Schiffe an jeder geeigneten Stelle anlegen. In solchen Fällen hat der Schiffsführer oder eine von ihm bevollmächtigte Person umgehend die nächste Grenz-, Zoll- oder Polizeibehörde zu unterrichten.

(3) Die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien leisten bei Havarien oder Unfällen, an denen Schiffe oder Personen der anderen Seite beteiligt sind, die notwendige Hilfe. Dies gilt auch bei Erkrankungen, die sofortige ärztliche Hilfe erfordern.

(4) Bei schweren Havarien oder Unfällen von Schiffen oder Personen einer Seite auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei wird die Vertragspartei, auf deren Hoheitsgebiet dieses Ereignis geschehen ist, unverzüglich die andere Vertragspartei davon verständigen, die erforderlichen Maßnahmen für die Untersuchung der Ursachen des Ereignisses treffen sowie die andere Vertragspartei über die Ergebnisse unterrichten und die Protokolle, die für die Schadensregulierung erforderlich sind, übermitteln.

Artikel 15

(1) Für die Erfüllung und die Überwachung der Anwendung dieses Abkommens wird ein Gemischter Ausschuß gebildet. Dem Gemischten Ausschuß gehören je drei bevollmächtigte Vertreter jeder Seite an, die vom Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland beziehungsweise vom Minister für Transport und Seewirtschaft der Republik Polen bestimmt werden.

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

Von Seiten der Republik Polen werden dem Gemischten Ausschuß ein Vertreter des Ministers für Transport und Seewirtschaft als Delegationsleiter sowie je ein vom Minister für Transport und Seewirtschaft der Republik Polen benannter Vertreter der Schifffahrtsunternehmen und der Gesamtheit der Absender angehören.

Zur Prüfung einzelner Fragen kann jede Seite Sachverständige hinzuziehen, insbesondere Vertreter der für den Betrieb und die Unterhaltung der Wasserstraßen zuständigen Behörden. Der Gemischte Ausschuß erarbeitet und bestätigt auf seiner ersten Sitzung eine Geschäftsordnung für seine Tätigkeit.

Wochen unter 16 Jahren können im Reisedokument eines ihrer Elternteile eingetragen werden.

3. Wszystkie osoby wymienione w ustępach 1 i 2, przebywające na statku, muszą być wpisane do listy załogi.

4. Obie Umawiające się Strony wymieniają wzory dokumentów podróży określonych w ustępie 1.

5. Jeżeli przepisy prawne jednej Umawiającej się Strony zawierają korzystniejsze postanowienia dotyczące wjazdu i pobytu obcokrajowców, mają wówczas one pierwszeństwo.

Artykuł 14

1. Statki obu Stron mogą zatrzymywać się w dzień i w nocy w następujących miejscach:

- a) w porcie załadunku i wyładunku;
- b) w portach na trasie przejazdu łącznie z portami granicznymi,
- c) w miejscach dozwolonych przepisami o ruchu statków na trasie przejazdu,

jeżeli władze celne nie określiły specjalnych miejsc postoju.

2. W przypadku awarii, nieszczęśliwego wypadku, poważnej choroby osoby przebywającej na statku albo z innych przyczyn, które uniemożliwiają kontynuowanie rejsu, statki mogą zatrzymywać się w każdym miejscu nadającym się do tego celu. W takich przypadkach kierownik statku lub upoważniona przez niego osoba powinna niezwłocznie powiadomić najbliższą jednostkę graniczną, celną lub policyjną.

3. Właściwe władze obu Umawiających się Stron udzielają niezbędnej pomocy w przypadku awarii lub nieszczęśliwych wypadków, w których uczestniczą statki lub osoby drugiej Strony. Dotyczy to także zachorowań wymagających natychmiastowej pomocy lekarskiej.

4. W przypadku poważnych awarii lub wypadków dotyczących statków lub osób jednej Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, Umawiająca się Strona, na terytorium której nastąpiło takie zdarzenie zawiadamia niezwłocznie o tym drugą Umawiającą się Stronę, podejmuje wymagane działania w celu zbadania przyczyn tego zdarzenia, jak również informuje drugą Umawiającą się Stronę o wynikach i przekazuje jej protokoły niezbędne dla uregulowania spraw związanych ze szkodą.

Artykuł 15

1. W celu wykonywania i czuwania nad stosowaniem Umowy, tworzy się Komisję Mieszaną. W skład Komisji Mieszanej wchodzi po trzech upoważnionych przedstawicieli każdej ze Stron, którzy będą wyznaczeni przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej i Federalnego Ministra Komunikacji Republiki Federalnej Niemiec.

Ze strony Republiki Federalnej Niemiec w skład Komisji Mieszanej wchodzi: przedstawiciel Federalnego Ministra Komunikacji, jako przewodniczący delegacji, oraz po jednym przedstawicielu przedsiębiorstw żeglugowych i załadawców, którzy zostaną wyznaczeni przez Federalnego Ministra Komunikacji Republiki Federalnej Niemiec.

Ze strony Rzeczypospolitej Polskiej w skład Komisji Mieszanej wchodzi: przedstawiciel Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, jako przewodniczący delegacji, oraz po jednym przedstawicielu przedsiębiorstw żeglugowych i ogółu nadawców, którzy zostaną wyznaczeni przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

Przy rozpatrywaniu poszczególnych spraw każda ze Stron może powoływać rzeczoznawców, w szczególności przedstawicieli władz właściwych dla eksploatacji i utrzymania dróg wodnych. Komisja Mieszana pracuje i przyjmuje na pierwszym posiedzeniu regulamin swej działalności.

- (2) Der Gemischte Ausschuß hat insbesondere die Aufgabe,
- a) den zuständigen Behörden Vorschläge zu machen für die
 - quotenmäßige Beteiligung (Artikel 4 Absatz 2),
 - Festlegung von Mindest-/Höchstfrachten und der mit ihnen zusammenhängenden Bedingungen (Artikel 3 Absatz 3),
 - Zulassung von Schiffen aus dritten Ländern zum Wechselverkehr (Artikel 3 Absatz 4),
 - Einsetzung von Arbeitsgruppen zur Regelung von Schiffsverkehrsangelegenheiten hinsichtlich der Grenzgewässer (Artikel 20 Absatz 1),
 - Anpassung dieses Abkommens an die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs und Lösung aller Fragen, die sich aus der Anwendung dieses Abkommens ergeben;
 - b) Beratungen über Möglichkeiten der Festsetzung von Höchstzahlen der Fahrten im Wechselverkehr und im Transitverkehr durchzuführen;
 - c) den Verkehr der Schiffe beider Seiten statistisch zu erfassen;
 - d) die Einhaltung der nach Buchstabe a getroffenen Vereinbarungen und die Anwendung der Artikel 9, 10 und 11 zu überwachen und
 - e) die Transportgüter auf die Schiffsverkehrsunternehmen beider Seiten gemäß Artikel 3 Absatz 2 erforderlichenfalls aufzuteilen und die Ladungsaufteilung zu überwachen.

(3) Mindest-/Höchstfrachten einschließlich der mit ihnen zusammenhängenden Bedingungen, auf die sich der Gemischte Ausschuß geeinigt hat, sind von diesem den zuständigen Behörden zur Genehmigung vorzulegen. Die zuständigen Behörden vereinbaren die Inkraftsetzung dieser Beschlüsse des Gemischten Ausschusses und teilen einander unverzüglich mit, wann sie nach dem innerstaatlichen Recht in Kraft treten.

(4) Die auf der Grundlage der Vorschläge nach Absatz 2 Buchstabe a und Absatz 3 vorgesehenen Vereinbarungen kommen dadurch zustande, daß sich die zuständigen Behörden ihr Einverständnis mit den ihnen vom Gemischten Ausschuß unterbreiteten Vorschlägen gegenseitig innerhalb von zwei Wochen mitteilen.

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

Artikel 16

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

Artikel 17

Sportfahrzeuge beider Vertragsparteien können die jeweiligen Wasserstraßen im Hoheitsgebiet beider Vertragsparteien unter Beachtung der jeweiligen innerstaatlichen Rechtsvorschriften benutzen.

Abschnitt II

Bestimmungen

für die Schifffahrt auf den Grenzgewässern

Artikel 18

- (1) Die Grenzgewässer sind:
- a) die Lausitzer Neisse von Guben bis zur Mündung in die Oder;
 - b) die Oder von km 542,4 bis km 704,1;
 - c) die Westoder von km 0,0 bis km 17,1;

2. Komisja Mieszana ma w szczególności następujące zadania:

- a) przedkładanie propozycji właściwym władzom w zakresie:
 - ustalania ilościowego udziału w przewozach (artykuł 4 ustęp 2),
 - ustalania minimalnych i maksymalnych stawek frachtowych z związanych z nimi warunków (artykuł 3 ustęp 3),
 - dopuszczania statków z krajów trzecich do przewozów wzajemnych (artykuł 3 ustęp 4),
 - powoływania grup roboczych do spraw regulacji żeglugowych w zakresie wód granicznych (artykuł 20 ustęp 1),
 - dostosowywania niniejszej Umowy do rozwoju przewozów żegluga śródlądową i rozstrzygania wszystkich spraw, które wynikają ze stosowania niniejszej Umowy;
- b) omawianie możliwości ustalenia maksymalnej ilości rejsów w przewozach wzajemnych i tranzytowych;
- c) prowadzenie statystyki przewozów statkami obu Stron;
- d) czuwanie nad przestrzeganiem przyjętych uzgodnień wymienionych w literze a oraz stosowaniem artykułów 9, 10 i 11 oraz
- e) w razie potrzeby, dokonywanie podziału ładunków przeznaczonych do przewozu między przedsiębiorstwa żeglugowe obu Stron zgodnie z artykułem 3 ustęp 2 oraz czuwanie nad jego realizacją.

3. Uzgodnione przez Komisję Mieszaną minimalne i maksymalne stawki frachtowe oraz związane z nimi warunki powinny być przedłożone właściwym władzom do zatwierdzenia. Właściwe władze uzgadniają wejście w życie tych ustaleń Komisji Mieszanej i niezwłocznie zawiadamiają się wzajemnie o terminie wejścia w życie stosownie do wewnętrznych przepisów prawnych.

4. Uzgodnienia przewidziane na podstawie propozycji, o których mowa w ustępie 2 litera a i w ustępie 3 następują w drodze wzajemnego zawiadomienia się właściwych władz w ciągu dwóch tygodni o ich zgodzie na propozycje przedłożone przez Komisję Mieszaną.

5. W przypadku nieosiągnięcia zgodności w Komisji Mieszanej, na wniosek jednej z Umawiających się Stron, przedstawiciele właściwych władz spotykają się w ciągu czterech tygodni w celu przeprowadzenia konsultacji.

Artykuł 16

Na wniosek Komisji Mieszanej właściwe władze będą przekazywały jej niezbędne materiały do wykonania zadań wynikających z artykułu 15.

Artykuł 17

Sportowe jednostki pływające obu Umawiających się Stron mogą korzystać z dróg wodnych na terytoriach obu Umawiających się Stron, pod warunkiem przestrzegania wewnętrznych przepisów prawnych.

Rozdział II

Postanowienia

o żegludze na wodach granicznych

Artykuł 18

1. Wody graniczne stanowią:

- a) rzeka Nysa Łużycka od Gubina do ujścia do rzeki Odry;
- b) rzeka Odra od km 542,4 do km 704,1;
- c) rzeka Odra Zachodnia od km 0,0 do km 17,1;

d) die Wasserstraße bei Altwarp–Nowe Warpno (Stettiner Haff) von Hilfspgrenzzeichen Nr. 7 (Leuchtdalben) bis Hilfspgrenzzeichen Nr. 9 (Leuchtboje).

(2) Die Schifffahrt auf den Grenzgewässern erfolgt nach dem Grundsatz der Gleichberechtigung der beiden Vertragsparteien. Das Befahren ist auf der gesamten nach den Verkehrsvorschriften zugelassenen Breite dieser Wasserstraßen gestattet.

(3) Beide Vertragsparteien gewähren Schiffen einschließlich Sportfahrzeugen aus Drittstaaten, mit denen mindestens eine der Vertragsparteien entsprechende Binnenschiffahrtsvereinbarungen geschlossen hat, nach vorheriger Beratung im Gemischten Ausschuss das gleichberechtigte Befahren der Grenzgewässer.

Artikel 19

Schiffe einschließlich Sportfahrzeuge sowie die auf ihnen befindlichen Personen und Ladungen sind von der Grenz- und Zollabfertigung auf den in Artikel 18 Absatz 1 genannten Grenzgewässern befreit, sofern und solange kein Landgang beim Anlegen der Schiffe der einen Seite am Ufer der anderen Vertragspartei stattfindet.

Artikel 20

(1) Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Grenzgewässern werden die örtlich zuständigen Dienststellen beider Vertragsparteien eng zusammenarbeiten und die erforderlichen Abstimmungen treffen, vor allem in folgenden Aufgabenbereichen:

- Schiffssicherheit, Schiffsverkehrszeichenwesen,
- Verkehrssicherung, Erhaltung und Verbesserung des Fahrwassers, Peilungen,
- Wasserstands- und Hochwassermelddienst,
- Maßnahmen bei Eisgefahr und Eis,
- Maßnahmen nach Schiffsunfällen.

Auf Antrag der zuständigen Behörde einer Vertragspartei werden auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses im Bedarfsfall für besondere Aufgabenbereiche Arbeitsgruppen eingesetzt.

(2) Die Vorschriften für den Schiffsverkehr auf den Grenzgewässern sind nach gemeinsamer Abstimmung einheitlich zu erlassen. Die Inkraftsetzung oder Änderungen dieser Vorschriften haben zum jeweils gleichen Termin zu erfolgen.

(3) Andere Bestimmungen, die auf die Schifffahrt auf den Grenzgewässern einen Einfluß haben, sind vor der Inkraftsetzung der anderen Vertragspartei rechtzeitig mitzuteilen.

Abschnitt III

Schlußbestimmungen

Artikel 21

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

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

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

(4) Mit dem Tag des Inkrafttretens dieses Abkommens treten

- das Abkommen vom 25. November 1971 zwischen der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und der Regierung der Volksrepublik Polen über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt,

d) der Kanal bei Altwarp–Nowe Warpno (Zalew Szczeciński) und der Kanal bei Nowe Warpno–Altwarp (Zalew Szczeciński) und der Kanal bei Nowe Warpno–Altwarp (Zalew Szczeciński) und der Kanal bei Nowe Warpno–Altwarp (Zalew Szczeciński).

2. Żegluga na wodach granicznych odbywa się na zasadzie równych praw obu Umawiających się Stron. Pływanie dozwolone jest na całej szerokości tych dróg wodnych dopuszczonej przepisami o ruchu.

3. Obie Umawiające się Strony przyznają statkom, w tym także sportowym jednostkom pływającym, z państw trzecich, z którymi co najmniej jedna ze stron Umowy zawarła odpowiednie porozumienia o żegludze śródlądowej, równorzędne prawo pływania na wodach granicznych, po uprzednim rozpatrzeniu przez Komisję Mieszana.

Artykuł 19

Statki w tym także sportowe jednostki pływające oraz znajdujące się na nich osoby i ładunki zwolnione są od odprawy granicznej i celnej na wodach granicznych określonych w artykule 18 ustęp 1, o ile nie nastąpi zejście na ląd po przybiciu statku jednej Strony do brzegu drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 20

1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa i ułatwienia ruchu na wodach granicznych, terytorialnie właściwe jednostki obu Umawiających się Stron będą ze sobą ściśle współpracowały i dokonywały niezbędnych uzgodnień, przede wszystkim w zakresie:

- bezpieczeństwa statków, oznakowania żeglugowego,
- bezpieczeństwa ruchu, utrzymania i poprawy szlaków wodnych, pomiarów głębokości,
- służb meldunkowych o stanie wód i powodziach,
- przedsięwzięć przy zagrożeniu lodowym i zalodzeniu,
- przedsięwzięć związanych z wypadkami dotyczącymi statków.

Na wniosek właściwych władz jednej Umawiającej się Strony, stosownie do propozycji Komisji Mieszanej będą tworzone w razie potrzeby grupy robocze dla poszczególnych zadań.

2. Przepisy o ruchu statków na wodach granicznych wydawane są jednolicie po wzajemnym uzgodnieniu. Wejście w życie lub zmiany tych przepisów następują każdorazowo w tym samym terminie.

3. O innych przepisach, mających wpływ na żeglugę na wodach granicznych, powinna być zawiadomiona druga Umawiająca się Strona w odpowiednim czasie przed ich wejściem w życie.

Rozdział III

Postanowienia końcowe

Artykuł 21

1. Umowa niniejsza jest zawarta na czas nieokreślony.

2. Umowa niniejsza wchodzi w życie pierwszego dnia trzeciego miesiąca po dniu w którym Umawiające się Strony zawiadomią się wzajemnie w drodze dyplomatycznej w formie pisemnej o spełnieniu wewnętrznych wymogów dla wejścia Umowy w życie.

3. Umowa niniejsza może być wypowiedziana przez każdą Umawiającą się Stronę w terminie sześciu miesięcy przed końcem roku kalendarzowego w drodze pisemnej notyfikacji. W takim przypadku Umowa utraci moc z upływem tego roku kalendarzowego.

4. W dniu wejścia w życie niniejszej Umowy tracą moc:

- Umowa z dnia 25 listopada 1971 roku między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej o współpracy w dziedzinie żeglugi śródlądowej,

- das Abkommen vom 15. Mai 1969 zwischen der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und der Regierung der Volksrepublik Polen über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Schifffahrt auf den Grenzgewässern mit allen dazugehörigen Protokollen und Vereinbarungen,
 - die Vereinbarung vom 5. Februar 1971 zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Schifffahrt der Volksrepublik Polen über den Binnenschiffsgüterverkehr
 - Umowa z dnia 15 maja 1969 roku między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej o współpracy w zakresie żeglugi na wodach granicznych, wraz ze wszystkimi należącymi do niej protokółami i porozumieniami,
 - Porozumienie z dnia 5 lutego 1971 roku między Ministrem Żeglugi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Federalnym Ministrem Komunikacji Republiki Federalnej Niemiec o przewozie ładunków statkami żeglugi śródlądowej.
- außer Kraft.

Geschehen zu Warschau am 8. November 1991 in zwei Urschriften, jede in deutscher und polnischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Umowę niniejszą sporządzono w Warszawie, dnia 8 listopada 1991 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim i niemieckim przy czym oba teksty mają jednakową moc.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Z upoważnienia Rządu Republiki Federalnej Niemiec
G. Knackstedt
W. Knittel

Für die Regierung der Republik Polen
Z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej
E. Waligórski

Protokoll

Protokół

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung der Republik Polen haben anlässlich der Unterzeichnung des Abkommens über die Binnenschifffahrt, das zum Ziel hat, die beiderseitigen Binnenschifffahrtsbeziehungen weiter zu entwickeln und zu verbessern, folgende Vereinbarungen getroffen, die als Bestandteile des Abkommens gelten:

1. Verkehrsrechte

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

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

(2) Transitverkehr: Beförderung von Personen und/oder Gütern mit einem Schiff der einen Seite auf Binnenwasserstraßen durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, ohne daß dabei auf der Durchfahrt Personen zu- oder aussteigen, beziehungsweise ohne dabei Güter zu laden oder zu löschen.

(3) Drittlandverkehr: Beförderung von Personen und/oder Gütern mit einem Schiff der einen Seite von einem dritten Land in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder umgekehrt.

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

Für die Beurteilung, welches Verkehrsrecht in Anspruch genommen wird, ist die Beförderungsleistung des jeweiligen Schiffes maßgebendes Kriterium und nicht die Herkunft und der Zielort des Beförderungsguts.

2. Die Befahrensrechte entsprechend Artikel 2 beinhalten auch das Befahrensrecht für die zivile technische Flotte und Behördenschiffe.
3. Für solche Transitverkehre, die auf den Hoheitsgebieten beider Vertragsparteien weder beginnen noch enden, wird auf Ersuchen einer Vertragspartei und auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses eine quotenmäßige Beteiligung der Schifffahrtsunternehmen beider Seiten vereinbart.
4. Es besteht Einvernehmen darüber, daß das Recht nach Artikel 4 auch den deutschen Schiffen für die Fahrt zwischen deutschen Häfen über polnische Wasserstraßen sowie den polnischen Schiffen für die Fahrt zwischen polnischen Häfen über deutsche Wasserstraßen zusteht (Durchfahrt). Die friedliche Durchfahrt ist auch Schiffen der Vertragsparteien, die anderen als zivilen Zwecken dienen, nach vorheriger Abstimmung gestattet.
5. Es besteht Übereinstimmung darüber, daß bei Anwendung der Artikel 3 und 4 des Abkommens die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei nach Beratung im Gemischten Ausschuß in Ausnahmefällen aus technischen Gründen oder aus Gründen der Schiffsicherheit für das Befahren ihrer Wasserstraßen im Wechselverkehr und im Transitverkehr Höchstzahlen der Fahrten festsetzen können.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Republiki Federalnej Niemiec przy okazji podpisania Umowy o żegludze śródlądowej, której celem jest rozwój i poprawa wzajemnych stosunków w dziedzinie żeglugi śródlądowej, dokonały następujących uzgodnień, które stanowią integralną część tej Umowy:

1. prawa przewozowe:

W celu zapewnienia jednolitego stosowania Umowy obie Umawiające się Strony uzgodniły następujące rozumienie pojęć praw przewozowych:

1) Przewozy wzajemne: Przewóz osób i/lub ładunków statkiem jednej ze Stron z terytorium jednej Umawiającej się Strony, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony wyłącznie takimi śródlądowymi drogami wodnymi które łączą terytoria obu Umawiających się Stron.

2) Przewozy tranzytowe: Przewóz osób i/lub ładunków statkiem jednej Strony śródlądowymi drogami wodnymi przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony, przy którym nie następuje wsiadanie lub wysiadanie osób w czasie przejazdu, albo załadowywanie i wyladowywanie ładunków.

3) Przewozy do krajów trzecich: Przewóz osób i/lub ładunków statkiem jednej Strony z trzeciego kraju na terytorium drugiej Umawiającej się Strony lub w kierunku odwrotnym.

4) Kabotaż: Przewóz osób i/lub ładunków statkiem jednej Strony między portami załadunku i wyladowania przy śródlądowych drogach wodnych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

Dla oceny, które z praw przewozowych jest właściwe, przyjmuje się jako miarodajne kryterium usługę przewozową wykonaną przez dany statek, a nie pochodzenie i miejsce przeznaczenia przewożonego ładunku.

2. Prawa przepływu stosownie do artykułu 2 obejmują także prawo przepływu cywilnej floty technicznej i statków należących do władz.
3. Dla takich przewozów tranzytowych, które nie rozpoczynają się ani też nie kończą na terytoriach obu Umawiających się Stron, na prośbę jednej Umawiającej się Strony i na podstawie propozycji Komisji Mieszanej, uzgadnia się ilościowy udział przedsiębiorstw żeglugowych obu Stron.
4. Istnieje zgodność co do tego, że prawo określone w artykule 4 przysługuje również polskim statkom w rejsach między polskimi portami przez niemieckie drogi wodne oraz niemieckim statkom w rejsach między niemieckimi portami przez polskie drogi wodne (przejazd). Nieszkodliwy przepływ dozwolony jest również statkom Umawiających się Stron, służącym innym celom niż cywilne, po uprzednim uzgodnieniu.
5. Istnieje zgodność co do tego, że przy stosowaniu artykułów 3 i 4 Umowy właściwe władze każdej Umawiającej się Strony po rozpatrzeniu w Komisji Mieszanej w wyjątkowych przypadkach z przyczyn technicznych lub z przyczyn bezpieczeństwa żeglugi mogą ustalić dla pływania po ich drogach wodnych w przewozach wzajemnych i tranzytowych maksymalne ilości rejsów.

6. Zu Artikel 7: Die zuständigen deutschen Dienststellen werden die in der Republik Polen ausgestellten Dokumente, die sich auf das Schiff und die Besatzung beziehen (Atteste, Befähigungszeugnisse), bei der Umschreibung in einem angemessenen Umfang berücksichtigen.
7. Zu Artikel 17: Abweichend von Artikel 7 können Führer von deutschen Sportfahrzeugen von weniger als 15 m³ Wasserverdrängung und Führer von polnischen Sportfahrzeugen von weniger als 15 m Länge mit dem in ihrem Staat erteilten Befähigungsnachweis die Wasserstraßen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befahren.
6. Do artykułu 7: Właściwe niemieckie organa będą uwzględniały w stosownym zakresie dokumenty wystawione w Rzeczypospolitej Polskiej odnoszące się do statku i załogi (świadczenia zdolności żeglugowej statku, świadectwa o uprawnieniach żeglarskich), przy ich przepisywaniu.
7. Do artykułu 17: W odchyleniu od artykułu 7 ustęp 2 kierownicy polskich jednostek sportowych o długości mniejszej niż 15 m i kierownicy niemieckich jednostek sportowych o wyporności mniejszej niż 15 m³ mogą pływać po drogach wodnych na terytorium drugiego Państwa na podstawie świadectw zdolności żeglugowej wystawionych w ich Państwie.

Geschehen zu Warschau am 8. November 1991 in zwei Urschriften, jede in deutscher und polnischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Sporządzono w Warszawie, dnia 8 listopada 1991 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim i niemieckim przy czym oba teksty mają jednakową moc.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Z upoważnienia Rządu Republiki Federalnej Niemiec

G. Knackstedt
W. Knittel

Für die Regierung der Republik Polen
Z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej

E. Waligórski

Denkschrift zum Abkommen

A. Allgemeines

Das Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die Binnenschifffahrt ist am 8. November 1991 in Warschau unterzeichnet worden.

Nach Maßgabe der gegenseitig eingeräumten Verkehrsrechte gewähren beide Vertragspartner den Schiffen der jeweils anderen Seite das Befahren und Befördern auf ihren Binnenwasserstraßen. Diese Rechte gelten auch für die Binnenwasserstraßen, die die gemeinsamen Grenzgewässer bilden.

Die bisher mit Polen bestehende Ressort-Vereinbarung über den Binnenschiffsverkehr von 1971 wird mit diesem Abkommen ersetzt, wobei eine Besitzstandswahrung für die polnische Binnenschifffahrt erfolgte.

Bereinigt wird das Rechtsverhältnis zwischen Deutschland und Polen weiterhin durch die gleichzeitige Aufhebung der Abkommen über die Binnenschifffahrt und über die Schifffahrt auf den Grenzgewässern von 1971 bzw. 1969, die zwischen der ehemaligen DDR und Polen geschlossen und nach Artikel 12 des Einigungsvertrages noch angewendet werden können.

B. Zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1

Dieser Artikel enthält die für die Anwendung des Abkommens erforderlichen Begriffsbestimmungen.

Zu Artikel 2

Absatz 1 bestimmt den Rahmen der eingeräumten Verkehrsrechte, und zwar des Transit-, Wechsel-, Drittland- und Kabotageverkehrs. In Nummer 1 des Protokolls werden die einzelnen Verkehrsrechte definiert.

Absatz 2 erstreckt diese Verkehrsrechte auch auf schwimmende Geräte und andere Wasserfahrzeuge, die nicht Schiffe entsprechend Artikel 1 sind.

Zu Artikel 3

Nach der allgemeinen Regelung des Wechselverkehrs im Absatz 1 ist die gegenseitige hälftige Beteiligung der Flotten beider Seiten im Absatz 2 vereinbart.

Absatz 3 ermöglicht die Festsetzung von Mindest-/Höchstfrachten im Wechselverkehr, die bindend anzuwenden sind.

Nach Artikel 4 des Vertragsgesetzes zu diesem Abkommen kann ein Verstoß gegen die festgesetzten Frachtentgelte als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

Nach Absatz 4 wird das Einsetzen von Schiffen aus Drittstaaten ermöglicht, um die Wirtschaftlichkeit und Flexibilität des Wechselverkehrs sicherzustellen, ohne daß dies Auswirkungen auf die Beteiligungsquote hat.

Zu Artikel 4

Absatz 1 regelt den Transitverkehr über die Binnenwasserstraßen beider Seiten. Nach Absatz 2 können die zuständi-

gen Behörden auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses eine Vereinbarung treffen, die eine quotenmäßige Beteiligung der Schifffahrtsunternehmen beider Seiten am Transitverkehr ermöglicht. Dies hat zwingend zu erfolgen, wenn die Schiffe einer Seite vom Güterverkehr ausgeschlossen werden. Auf Nummer 3 des Protokolls wird hingewiesen.

Sonderregelungen sind im Protokoll Nummer 4 festgelegt, die den Besonderheiten des Verkehrs deutscher Schiffe und anderer Wasserfahrzeuge zwischen deutschen Häfen über polnische Wasserstraßen (Durchfahrt) Rechnung tragen.

Außerdem sind für den Wechsel- oder Transitverkehr Möglichkeiten zur Beschränkung des Verkehrs aus technischen Gründen oder Gründen der Schiffsicherheit vereinbart. In diesem Zusammenhang wird auch auf Nummer 5 des Protokolls hingewiesen.

Zu Artikel 5

Dieser Artikel bestimmt, daß Drittlandverkehr nur auf Grund einer besonderen Erlaubnis der zuständigen Behörde zulässig ist. Polnischen Schiffen wird die Erlaubnis immer dann erteilt, wenn sie nach einer Transittfahrt durch die Bundesrepublik Deutschland auf dem direkten Rückweg aus dem Staat, in den die Transittfahrt geführt hatte und der Bundesrepublik Deutschland Güter befördern. Dieses Recht wurde der polnischen Seite aus Gründen der Besitzstandswahrung gewährt.

Zu Artikel 6

Dieser Artikel stellt sicher, daß die Beförderung innerhalb der Bundesrepublik Deutschland – sog. Kabotage – grundsätzlich der deutschen Schifffahrt vorbehalten bleibt. Ausnahmen sind nur mit einer besonderen Erlaubnis der zuständigen Behörde gestattet.

Zu Artikel 7

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

Für die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen – ausgenommen Rhein, Mosel und Seeschifffahrtsstraßen – werden nach Vorlage der in dem anderen Vertragsstaat ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff, seine Besatzung und die Ladung beziehen, die bei uns allgemein erforderlichen Urkunden und Bescheinigungen ausgestellt, sofern die von der anderen Seite ausgestellten Urkunden und Bescheinigungen unter Bedingungen erteilt worden sind, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Vorschriften genügen. Für die Fahrt auf dem Rhein, der Mosel und auf den Seeschifffahrtsstraßen sind die hierfür besonderen Urkunden und Bescheinigungen erforderlich.

Zu Artikel 8

Dieser Artikel enthält besondere Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter.

Zu den Artikeln 9 und 10

Diese Artikel beinhalten Gleichbehandlungsklauseln.

Zu Artikel 11

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

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

Zu Artikel 12

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

Zu Artikel 13

In den Absätzen 1 bis 4 werden Regelungen über die erforderlichen Reisedokumente getroffen.

In Absatz 5 wird sichergestellt, daß eine Regelung über Einreise und Aufenthalt von Ausländern, die günstiger ist als die in dem Abkommen getroffene Regelung, vorgehen soll.

Zu Artikel 14

Absatz 1 regelt die Liegerechte der Schiffe. In den Absätzen 2 bis 4 werden die gegenseitigen Rechte und Pflichten bei Havarien, Unfällen und schwerer Krankheit von an Bord befindlichen Personen festgelegt.

Zu Artikel 15

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

Die detaillierte und vielfältige Aufgabenstellung an den Gemischten Ausschuß in Absatz 2 zeigt, daß dem Gemischten Ausschuß beim Vollzug des Abkommens eine zentrale Bedeutung zukommt. Er ist das Forum für die Behandlung aller mit der Durchführung des Verkehrs anfallenden Fragen sowohl technischer als auch wirtschaftlicher Art.

Die Absätze 3 bis 5 enthalten Verfahrensregelungen.

Zu Artikel 16

Dieser Artikel gewährleistet eine wirksame Aufgabenerfüllung des Gemischten Ausschusses.

Zu Artikel 17

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

Ergänzend hierzu ist in Nummer 7 des Protokolls die gegenseitige Anerkennung der Befähigungsnachweise zum Führen von Sportfahrzeugen bis zu einer bestimmten Größe vereinbart.

Zu Artikel 18

In diesem Artikel ist die gleichberechtigte Ausübung der Schifffahrt auf den Grenzgewässern zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Polen einschließlich der Zulassung von Schiffen aus Drittländern auf diesen Gewässern geregelt.

Zu Artikel 19

Für das Befahren der Grenzgewässer ohne Landgang am anderen Ufer ist die grenz- und zollabfertigungsfreie Schifffahrt in diesem Artikel vereinbart.

Zu Artikel 20

Absatz 1 regelt die Zusammenarbeit der örtlichen Dienststellen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Grenzgewässern.

Die Absätze 2 und 3 enthalten Verfahrensweisen für den Erlass von Vorschriften für den Schiffsverkehr auf den Grenzgewässern.

Zu Artikel 21

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

Absatz 4 bestimmt das Außerkrafttreten der Binnenschifffahrtsabkommen zwischen der ehemaligen DDR und Polen sowie der Vereinbarung der Bundesrepublik Deutschland mit Polen über den Binnenschiffsverkehr mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens.

