

No. 32536

**GERMANY
and
POLAND**

**Agreement on inland navigation (with protocol). Signed at
Warsaw on 8 November 1991**

Authentic texts: German and Polish.

Registered by Germany on 8 February 1996.

**ALLEMAGNE
et
POLOGNE**

**Accord relatif à la navigation sur les voies d'eau intérieures
(avec protocole). Signé à Varsovie le 8 novembre 1991**

Textes authentiques : allemand et polonais.

Enregistré par l'Allemagne le 8 février 1996.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER REGIERUNG DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REGIERUNG DER REPUBLIK POLEN ÜBER DIE BINNENSCHAIFFAHRT

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;
- 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 Schiffahrtsunternehmen beider Seiten im Jahresverlauf kontinuierlich je zur Hälfte am Ladungsaufkommen zu beteiligen. Die Aufteilung erfolgt auf der Basis der Ladungstonnen. Soweit die Schiffahrtsunternehmen einer Seite nicht in der Lage sind, ihren Anteil zu befördern, haben sie zunächst diese Menge den Schiffahrtsunternehmen 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 Schiffahrtsunternehmen 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 Transitfahrt zwischen dem Staat, in den die Transitfahrt 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.

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 Seeschiffahrtsstraßen – 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 Schiffs- und Hafenabgaben;
- b) der Benutzung öffentlicher Hafeneinrichtungen, Liegestellen, Schleusen und ähnlicher Schiffsanlagen;
- 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 Schiffsvorrats die gleiche Behandlung wie Schiffen der eigenen Seite. Entsprechendes gilt für die auf den Schiffen zu verwendenden Treib- und Schmierstoffe.

Artikel 11

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

Artikel 12

Jede Vertragspartei gewährleistet den Schiffahrtsunternehmen 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 Dokuments 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.

(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 Schifffahrtsangelegenheiten 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 Schifffahrtsunternehmen 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;
- d) die Wasserstraße bei Altwarp–Nowe Warpno (Stettiner Haff) von Hilfsgrenzzeichen Nr. 7 (Leuchtdalben) bis Hilfsgrenzzeichen 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 Binnenschifffahrtsvereinbarungen 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, Schifffahrtszeichenwesen,
- 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,

- 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

außer Kraft.

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

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:

G. KNACKSTEDT

W. KNITTEL

Für die Regierung
der Republik Polen:

E. WALIGÓRSKI

PROTOKOLL

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 und umgekehrt.

(4) Kobotage: 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 Schiffsunternehmen 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 Schiffssicherheit für das Befahren ihrer Wasserstraßen im Wechselverkehr und im Transitverkehr Höchstzahlen der Fahrten festsetzen können.
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.

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

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:

G. KNACKSTEDT

W. KNITTEL

Für die Regierung
der Republik Polen:

E. WALIGÓRSKI

[POLISH TEXT — TEXTE POLONAIS]

UMOWA MIĘDZY RZĄDEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ A
RZĄDEM REPUBLIKI FEDERALNEJ NIEMIEC O ŻEGLUDZE
ŚRÓDLĄDOWEJ

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) "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 zawiadomią 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).

Artykuł 7

1. Statki, ich załogi, pasażerowie i ładunki podlegają przepisom prawnym Umawiającej się Strony, na której śródladowych 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, służ 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 wieku poniżej 16 lat mogą być wpisane do dokumentu podróży jednego z rodziców.

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

4. Obie Umawiające się Strony wymienia 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 zatrzymać 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 szkoda.

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 zarządców, 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. 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 żeglugą 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 uzgognień 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. Uzgognione 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) tor wodny koto Nowego Warpna–Altwarz (Zalew Szczeciński) od pomocniczego znaku granicznego nr 7 (dłaba świetlna) do pomocniczego znaku granicznego nr 9 (boja świetlna).

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 Mieszaną.

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 brzoju 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,
- 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.

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.

Z upoważnienia Rządu
Republiki Federalnej Niemiec:

G. KNACKSTEDT

W. KNITTEL

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej:

E. WALIGÓRSKI

PROTOKÓŁ

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 wyładowywanie 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 wyładunku 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. Do artykułu 7: Właściwe niemieckie organa będą uwzględniały w stosownym zakresie dokumenty wystawione w Rzeczypospolitej Polskiej odnoszące się do statku i załogi (świadcstwa 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.

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

Z upoważnienia Rządu
Republiki Federalnej Niemiec:

G. KNACKSTEDT

W. KNITTEL

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej:

E. WALIGÓRSKI

[TRANSLATION — TRADUCITON]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL
REPUBLIC OF GERMANY AND THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF POLAND ON INLAND NAVIGATION

The Government of the Federal Republic of Germany and
The Government of the Republic of Poland,

Desiring to develop further the inland navigation of both countries,

Bearing in mind the Final Act of the Conference on Security and Cooperation
in Europe (CSCE)² and the documents of the subsequent meetings of CSCE, par-
ticularly the conditions contained therein concerning the development of navigation,

On the basis of the Treaty of 14 November 1990 between the Federal Republic
of Germany and the Republic of Poland concerning the Demarcation of the Estab-
lished and Existing Polish-German State Frontier³ and the Treaty of 17 June 1991
between the Federal Republic of Germany and the Republic of Poland concerning
Good-Neighbourly Relations and Friendly Cooperation,⁴

Have agreed as follows:

SECTION I

CONDITIONS FOR NAVIGATION ON THE WATERWAYS
OF THE TWO CONTRACTING PARTIES*Article 1*

For the purposes of this Agreement,

(a) "German ships" means inland vessels registered in a German inland ship
registry that may be operated at their place of registration as passenger and/or cargo
carriers without special authorization;

(b) "Polish ships" means inland vessels registered in an administrative register
of Polish inland vessels that may be operated as passenger and/or cargo carriers;

(c) "Lighters" means vessels within the meaning of subparagraphs (a) or (b)
that are unmanned and non-motorized and are also built for transport on board a
ship;

(d) "Pleasure craft" means vessels that can be used for sport or recreational
purposes;

¹ Came into force on 1 November 1993, i.e., the first day of the third month following the date on which the Contracting Parties had notified each other of the completion of the national requirements, in accordance with article 21 (2).

² *International Legal Materials*, vol. XIV (1975), p. 1292; vol. XVII (1978), p. 414; vol. XXII (1983), p. 1395, vol. XXVIII (1989), p. 527; vol. XXIX, No. 4 (1990), p. 1054 (American Society of International Law); United Nations, *Official Records of the General Assembly, Forty-fifth session*, document No. A/45/859, p. 3; and *International Legal Materials*, vol. XXXIV, No. 3 (1995), p. 764 (American Society of International Law).

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1708, No. I-29542.

⁴ *Ibid.*, No. I-29544.

(e) "Shipping companies" means shipping companies or employers that have their permanent headquarters or residence in the national territory of one of the two Contracting Parties;

(f) "Competent authorities" means the Federal Minister of Transport of the Federal Republic of Germany and the Minister of Transport and Maritime Economy of the Republic of Poland, unless they notify each other that other authorities or bodies shall be competent;

(g) "Ports" means ports and officially approved transshipment points and passenger carrier docking points in the national territory of the Contracting Parties.

Article 2

1. German ships may navigate Polish waterways and Polish ships may navigate German waterways in accordance with articles 3 to 6 and use ports and officially approved berths.

2. Paragraph 1 also applies with respect to the transport of floating equipment and floating objects, as well as to the transfer of newly built vessels.

Article 3

1. German and Polish ships may carry passengers and/or cargo between German and Polish ports via the waterways connecting them (reciprocal traffic).

2. In reciprocal traffic, the shipping companies of both Parties shall share the volume of traffic equally and continuously throughout the year. The apportionment shall be on the basis of cargo tonnage. If the shipping companies of one Party are unable to carry their share, they must first offer this load to shipping companies of the other Party without its being charged against the latter's transport quota.

3. At the request of the competent authority of either Party, the economically viable minimum and maximum carriage rates and the conditions associated therewith shall be agreed upon on the basis of a proposal by the Joint Committee.

4. Ships other than those referred to in article 1 (a) and (b) may participate in reciprocal traffic between the ports of the two Parties only to the extent agreed upon on the basis of a proposal by the Joint Committee. The participation of these ships in reciprocal traffic shall be charged against the quota of the surrendering Party.

Article 4

1. German and Polish ships may carry passengers and/or cargo through the territory of the other Party (transit traffic).

2. Upon proposal of a Contracting Party, a quota-based apportionment of the shipping companies of the two Parties in cargo transit pursuant to paragraph 1 can be agreed upon on the basis of a proposal of the Joint Committee. This shall be done especially when the ships of one Party are excluded from this cargo traffic.

Article 5

German and Polish ships may carry persons and/or cargo between a port in the territory of the other Contracting Party and a port in a third State and vice versa (third-country traffic) only on the basis of special permission of the respective competent authority. Polish ships are to be granted permission when cargo is to be carried on a direct return route from a transit journey between the State into which the transit journey led and the Federal Republic of Germany.

Article 6

The carrying of persons and/or cargo between ports in the territory of the other Contracting Party (cabotage) is permitted only on the basis of special permission of the competent authority.

Article 7

1. Ships, their crew, their passengers, and their cargo are subject to the regulations of the Contracting Party whose inland waterways are being navigated.

2. For navigation on inland waterways — with the exception of the Rhine, the Mosel, and maritime shipping lanes — the competent authorities shall, on presentation of the documents and certificates issued in the territory of the other Party, issue the prescribed documents and certificates relating to the ship, and to its crew and cargo (e.g., navigability certificate and master's certificate), provided that the documents and certificates are issued in the territory of one Party on terms compatible with the regulations in force in the territory of the other Party.

Article 8

Ships may carry dangerous cargo only if they possess a valid certificate of authorization as prescribed for the waterway in question.

Article 9

Each Contracting Party shall treat the ships of the other Party with respect to the traffic rights granted to them under articles 2 to 6 in the same manner as it treats its own ships, especially with regard to:

- (a) The levying of public shipping and port charges;
- (b) The use of public port installations, berths, sluices and similar navigational facilities;
- (c) Clearance by the competent authorities;
- (d) The supply of fuel and lubricants.

Article 10

Each Contracting Party shall grant the ships of the other Party the same treatment with respect to customs clearance of the food and ship's provisions carried on board as it grants to its own ships. The same shall apply to fuel and lubricants to be used on the ships.

Article 11

1. The shipping companies of both Parties may establish agencies for the care of ships and crew in the territory of the other Contracting Party in compliance with the laws in force there and after receiving permission by the competent authority on the basis of reciprocity. The activity of existing agencies shall not be affected.

2. The shipping companies of both Parties may make agreements concerning operational, technical and commercial cooperation.

Article 12

Each Contracting Party grants the shipping companies of the other Party the free transfer of their proceeds. The transfer shall occur immediately on the basis of the then current exchange rate.

Article 13

1. In order to cross the border, the crew members of the ships shall, in accordance with article 1 (a) and (b), require a travel document and, if necessary, a residence permit in the form of a visa.
2. Only crew members shall, as a matter of principle, be allowed on board cargo ships. On passenger and cargo ships, the crew members and their spouses and unmarried children who are minors may cross the border if they are in possession of the document specified in paragraph 1 and, if necessary, a visa. Children under the age of 16 may be included in the travel document of one of their parents.
3. All persons on board referred to in paragraphs 1 and 2 must be registered in the crew list.
4. Both Contracting Parties shall exchange specimens of the documents referred to in paragraph 1.
5. Insofar as the legal provisions of a Party contain more favourable regulations concerning the entry and stay of foreigners, such provisions shall prevail.

Article 14

1. The ships of both Parties may moor day or night at the following places:
 - (a) Ports of loading and discharge;
 - (b) Ports along the route, including border ports;
 - (c) Places along the route authorized by the traffic regulations,insofar as customs authorities have not determined specific docking ports.
2. In the event of a collision, an accident or serious illness of a person on board, or if there are other reasons that render a continuation of the run impossible, ships may berth at any appropriate place. In such cases, the ship's captain or a person authorized by him shall immediately inform the nearest border, customs or police authorities.
3. The competent authorities of both Contracting Parties shall provide the required assistance in cases of collisions in which ships or persons of the other Party are involved. This shall also apply in case of illnesses that require immediate medical care.
4. In the case of severe collisions or accidents involving ships or persons of one Party in the territory of the other Party, the Contracting Party in whose territory such an event has occurred shall immediately notify the other Party, take the necessary steps to investigate the causes of the incident, inform the other Party of the results, and submit the reports that are required for the settlement of claims.

Article 15

1. For the implementation and the monitoring of the application of this Agreement, a Joint Committee shall be established. The Joint Committee shall comprise three authorized representatives of each Party, who shall be designated respectively by the Federal Minister of Transportation of the Federal Republic of Germany and the Minister of Transportation and Maritime Economy of the Republic of Poland.

For the Federal Republic of Germany, a representative of the Federal Minister of Transportation shall belong to the Joint Committee as delegation leader, as shall

one representative designated by the Federal Minister of Transportation of the Federal Republic of Germany each from the shipping companies and the shipping industry.

For the Republic of Poland, a representative of the Minister of Transportation and Maritime Economy shall belong to the Joint Committee as delegation leader, as shall one representative designated by the Minister of Transportation and Maritime Economy of the Republic of Poland each from the shipping companies and the totality of shippers.

For the examination of individual issues, each Party may call upon experts, particularly representatives of competent authorities for the operation and maintenance of waterways. The Joint Committee shall draw up and approve its rules of procedure at its first meeting.

2. The functions of the Joint Committee shall be, in particular:

(a) To submit to the competent authorities proposals regarding:

- Quota-based apportionment (article 4, paragraph 2),
- Admission of ships of third countries to reciprocal traffic (article 3, paragraph 3),
- Determination of minimum and maximum carriage rates and the conditions associated therewith (article 3, paragraph 4),
- Establishment of work groups for the regulation of navigational affairs in waters on the border (article 20, paragraph 1),
- Adjustment of this Agreement to the development of inland navigation and the resolution of all questions arising from the implementation of this Agreement;

(b) To conduct consultations on the possibility of determining a maximum quota of reciprocal traffic runs and transit traffic runs;

(c) To record statistics on the shipping traffic of both Parties;

(d) To monitor compliance with the agreements made according to subparagraph (a) and the implementation of articles 9, 10, and 11; and

(e) To apportion transport cargo to the shipping companies of both Parties as required according to article 3, paragraph 2, and to monitor the apportionment of cargo.

3. The minimum and maximum carriage rates and supplementary conditions on which the Joint Committee has agreed shall be submitted by the Joint Committee to the competent authorities for approval. The competent authorities shall agree upon entry into force of these decisions and shall notify each other immediately when they enter into force in accordance with domestic law.

4. The arrangements provided for on the basis of the proposals referred to in paragraph 2 (a) and paragraph 3 shall take effect when the competent authorities notify one another of their concurrence with the proposals submitted to them by the Joint Committee within two weeks.

5. If full agreement is not reached in the Joint Committee, the representatives of the competent authorities shall, at the request of either Contracting Party, meet for consultations within four weeks.

Article 16

The competent authorities shall transmit to the Joint Committee at its request such documents as it may require for the performance of its functions under article 15.

Article 17

Pleasure craft of both Contracting Parties may use the inland waterways in the territory of both Contracting Parties, subject to compliance with the respective domestic laws.

SECTION II

CONDITIONS FOR NAVIGATION ON FRONTIER WATERS

Article 18

1. The frontier waters are:
 - (a) the Lusatian Neisse from Guben to its convergence into the Oder;
 - (b) the Oder from 542.4 km to 704.1 km;
 - (c) the West Oder from 0.0 km to 17.1 km;
 - (d) the waterway near Altwarp/Nowe Warpno (the Szczecin Haff) from border guide sign No. 7 (light dolphin) to border guide sign No. 9 (light buoy).
2. Navigation on frontier waters shall proceed according to the principle of the equal rights of the Contracting Parties. Navigation is permitted on the entire breadth of these waterways according to traffic regulations.
3. Both Contracting Parties shall, after previous consultation in the Joint Committee, grant equal rights of navigation on frontier waters to ships, including pleasure craft, from third States with which at least one of the Contracting Parties has concluded corresponding inland navigation agreements.

Article 19

Ships and pleasure craft as well as the persons and cargo on them are exempt from border and customs clearance on the frontier waters specified in article 18, paragraph 1, insofar as and provided that no disembarkation occurs when the ships of one Contracting Party dock at the shore of the other Contracting Party.

Article 20

1. In order to maintain safety and ease of traffic on frontier waters, the locally competent administrative offices of both Contracting Parties shall work closely together and come to the necessary agreements, primarily in the following areas:
 - Ship safety, ship signals,
 - Traffic safety, maintenance and improvement of waterways, bearings,
 - Water level and flood registration service,
 - Measures in case of the danger of ice or of ice,
 - Measures after ship accidents.

Upon application of the competent authorities of one of the Contracting Parties, work groups shall, if necessary, be established for particular fields of duties upon proposal of the Joint Committee.

2. Regulations for navigation on the frontier waters shall be issued in a uniform manner after common agreement. The entry into force or changes of these regulations must occur simultaneously each time.

3. Other conditions that have an influence upon navigation in frontier waters must be communicated in a timely manner to the other Contracting Party before their entry into force.

SECTION III

FINAL PROVISIONS

Article 21

1. This Agreement is concluded for an indefinite period.

2. This Agreement shall enter into force on the first day of the third month after the day on which the Contracting Parties have notified one another in writing through the diplomatic channel that the requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

3. This Agreement may be denounced by either Contracting Party by giving notification in writing six months before the end of a calendar year, in which case the Agreement shall cease to have effect at the end of that calendar year.

4. Upon the entry into force of this Agreement,

- The Agreement of 25 November 1971 between the Government of the German Democratic Republic and the Government of the People's Republic of Poland concerning Cooperation in the Area of Inland Navigation,
- The Agreement of 15 May 1969 between the Government of the German Democratic Republic and the Government of the People's Republic of Poland concerning Cooperation in the Area of Navigation on Frontier Waters,¹ including all protocols and agreements associated therewith,
- The Agreement of 5 February 1971 between the Federal Minister of Transportation of the Federal Republic of Germany and the Minister of Navigation of the People's Republic of Poland concerning Inland Cargo Shipping Traffic

shall cease to have effect.

DONE at Warsaw on 8 November 1991 in two originals, in German and Polish, both texts being equally authentic.

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

G. KNACKSTEDT

W. KNITTEL

For the Government
of the Republic of Poland:

E. WALIGÓRSKI

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 769, No. 1-10977.

PROTOCOL

The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Republic of Poland have, on the occasion of the signing of the Agreement on Inland Navigation, which aims further to develop and to improve bilateral inland navigation relations, made the following agreements that shall be an integral part of the Agreement:

1. Traffic rights

In order to ensure uniform application of the Agreement, the Contracting Parties have agreed on the following substantive interpretation of traffic rights:

1. Reciprocal traffic: Carriage of passengers and/or freight by a ship of one of the Parties from the national territory of one Contracting Party to the national territory of the other Contracting Party exclusively on such inland waterways as link the national territories of the two Contracting Parties.

2. Transit traffic: Carriage of passengers and/or freight by a ship of one Contracting Party on inland waterways through the national territory of the other Contracting Party, with no passengers boarding or disembarking and no freight being taken on or discharged in the course of such passage.

3. Third-country traffic: Carriage of passengers and/or freight by a ship of one Party from a third country to the national territory of the other Contracting Party or vice versa.

4. Cabotage: Carriage of passengers and/or freight by a ship of one Party between loading and unloading points on inland waterways in the national territory of the other Contracting Party.

In determining which traffic right is being exercised, the decisive criterion shall be the carriage engaged in by the ship in question, not the origin or destination of the freight carried.

2. The navigation rights according to article 2 also contain the right of navigation for civil technical fleets and official ships.

3. In respect of transit traffic that neither originates nor terminates in the national territory of either Contracting Party, a quota-based apportionment of the shipping companies of the two Parties shall be agreed upon at the request of a Contracting Party and on the basis of a proposal of the Joint Committee.

4. It is agreed that, pursuant to article 4, German ships have the right to travel between German ports via Polish waterways and Polish ships have the right to travel between Polish ports via German waterways (passage). Peaceful passage is also permitted for ships of the Contracting Parties that serve other than civil purposes, following prior agreement.

5. It is agreed that, in applying articles 3 and 4 of the Agreement, the competent authorities of each Contracting Party may, in exceptional cases for technical reasons or for reasons of navigational security, establish maximal numbers of passages in reciprocal traffic and transit traffic for the navigation of their waterways after consultation in the Joint Committee.

6. With respect to article 7: The competent German administrative offices shall to an appropriate degree honour documents issued in the Republic of Poland

that relate to the ship and the crew (certificates, certifications of qualification) when transcribing them.

7. With respect to article 17: Notwithstanding article 7, operators of German pleasure craft of less than 15 m³ displacement and operators of Polish pleasure craft less than 15 m in length may navigate waterways in the national territory of the other Contracting Party with the certification of qualification issued in their State.

DONE at Warsaw on 8 November 1991 in two originals, in German and Polish, both texts being equally binding.

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

G. KNACKSTEDT

W. KNITTEL

For the Government
of the Republic of Poland:

E. WALIGÓRSKI

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE DE POLOGNE RELATIF À LA NAVIGATION
SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République de Pologne,

Mus par la volonté de développer plus avant la navigation sur les voies d'eau intérieures de leurs deux pays,

Considérant l'Acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe (CSCE), ainsi que les documents des réunions de suivi de la CSCE², en particulier leurs dispositions concernant le développement des transports,

Se fondant sur le Traité du 14 novembre 1990 entre la République fédérale d'Allemagne et la République de Pologne confirmant la frontière entre elles³ et sur le Traité de bon voisinage, d'amitié et de coopération amicale du 17 juin 1991⁴ entre la République fédérale d'Allemagne et la République de Pologne,

Sont convenus de ce qui suit :

TITRE PREMIER

NAVIGATION SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES
DES DEUX PARTIES CONTRACTANTES

Article premier

Au sens du présent Accord, on entend par :

a) « Navires allemands » : les navires de navigation intérieure inscrits officiellement dans un registre de la navigation intérieure allemand qui peuvent être utilisés pour le transport de passagers ou de marchandises, là où ils sont enregistrés, sans autorisation spéciale;

b) « Navires polonais », les navires de navigation intérieure inscrits officiellement dans un registre administratif des navires de la navigation intérieure polonaise qui peuvent être utilisés pour le transport de passagers ou de marchandises;

¹ Entré en vigueur le 1^{er} novembre 1993, soit le premier jour du troisième mois ayant suivi la date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifié l'accomplissement des formalités internes requises, conformément au paragraphe 2 de l'article 21.

² *Documents d'actualité internationale*, nos 34-35-36 (26 août- 2 et 9 septembre 1975), p. 642; n° 14 (8 avril 1978), p. 262; n° 20 (15 octobre 1983), p. 382; n° 4 (15 février 1989), p. 70 et n° 5 (1^{er} mars 1989), p. 102 (La Documentation française); *International Legal Materials*, vol. XXIX, n° 4 (1990), p. 1054 (American Society of International Law) [anglais seulement]; *Nations Unies, Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-cinquième session*, document n° A/45/859, p. 3; et *Documents d'actualité internationale*, nos 2 (15 janvier 1995), p. 52 (La Documentation française).

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1708, n° I-29542.

⁴ *Ibid.*, n° I-29544.

c) « Allèges » : les embarcations visées aux alinéas *a* et *b* du présent article qui n'ont pas d'équipage et qui ne sont pas motorisées, et qui sont construites pour l'acheminement à bord d'un navire de transports maritimes;

d) « Embarcations de plaisance » : les embarcations utilisées pour les activités sportives et récréatives;

e) « Entreprises de navigation » : des entreprises, sociétés ou entrepreneurs de navigation qui ont le siège de leur entreprise ou leur domicile permanent sur le territoire de l'une des Parties contractantes;

f) « Autorités compétentes » : le Ministre fédéral des transports de la République fédérale d'Allemagne et le Ministre des transports et de la marine de la République de Pologne, pour autant qu'ils ne se notifient pas mutuellement que d'autres autorités ou organes sont compétents;

g) « Ports » : les ports ou points de transbordement officiellement autorisés, ainsi que les points d'accostage pour les passagers sur le territoire des Parties contractantes.

Article 2

1. Sous réserve des dispositions des articles 3 à 6 du présent Accord, les navires allemands sont autorisés à utiliser les voies d'eau intérieures polonaises et les navires polonais sont autorisés à utiliser les voies d'eau intérieures allemandes ainsi que les ports et les points d'accostage officiellement autorisés.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* au transport d'engins et de matériel flottants ainsi qu'au transfert de navires sortant de chantiers de construction.

Article 3

1. Les navires allemands et les navires polonais sont autorisés à transporter des passagers ou des marchandises entre des ports allemands et des ports polonais en empruntant les voies d'eau intérieures qui les relie (trafic réciproque).

2. En trafic réciproque, les entreprises de navigation des deux Parties contractantes se partagent à égalité les quantités transportées tout au long de l'année. La répartition est calculée sur la base du tonnage transporté. Si les entreprises de navigation de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure de transporter leur part, elles proposent d'abord aux entreprises de navigation de l'autre Partie contractante de transporter l'excédent sans qu'il vienne en déduction de la portion du trafic qui leur revient.

3. A la demande des autorités compétentes de l'une des Parties contractantes et sur proposition de la Commission, le nombre minimal et le nombre maximal de parcours économiquement rentables ainsi que les conditions afférentes sont déterminés avec force obligatoire.

4. Le trafic réciproque entre les ports des deux Parties contractantes effectué par des navires autres que ceux qui sont visés aux alinéas *a* et *b* de l'article premier du présent Accord n'est autorisé que pour autant que la Commission mixte le propose. La participation de navires de pays tiers au trafic entre les ports des deux Parties contractantes vient en déduction de la quote-part de la Partie qui offre la participation.

Article 4

1. Les navires allemands et les navires polonais sont autorisés à transporter des passagers ou des marchandises à travers le territoire de l'autre Partie contractante (trafic de transit).

2. A la demande de l'une des Parties contractantes, sur proposition de la Commission mixte, les autorités compétentes peuvent convenir d'une participation, sous forme de quote-part, des entreprises de navigation conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article. Il en est ainsi, notamment, lorsque les navires d'une Partie sont exclus de cette participation.

Article 5

Les navires allemands et les navires polonais ne peuvent transporter des passagers ou des marchandises entre un port de l'autre Partie contractante et un port situé dans un Etat tiers (trafic avec un pays tiers) et inversement que sur autorisation spéciale des autorités compétentes dans chaque cas. Cette autorisation est délivrée aux navires polonais s'ils doivent transporter des marchandises sur l'itinéraire direct du retour en République fédérale d'Allemagne d'un voyage de transit vers le pays de destination.

Article 6

Le transport de passagers et/ou de marchandises entre des ports situés sur le territoire de l'autre Partie contractante (cabotage) n'est admis que sur autorisation spéciale des autorités compétentes.

Article 7

1. Les navires, leur équipage, leurs passagers et leur cargaison sont soumis à la législation de la Partie contractante sur les eaux intérieures de laquelle ils se trouvent.

2. En ce qui concerne la navigation sur les autres voies d'eau intérieures — à l'exception du Rhin, de la Moselle et des voies navigables pour les navires de haute mer — les autorités compétentes délivrent les documents et certificats prescrits sur leur territoire sur présentation des documents et certificats obtenus sur le territoire de l'autre Partie pour le navire concerné, son équipage et sa cargaison. La condition est que les documents et certificats délivrés par l'une des Parties contractantes sur son territoire le soient à des conditions considérées suffisantes par la réglementation en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 8

Les navires ne peuvent transporter de marchandises dangereuses que s'ils possèdent les autorisations valables prévues pour les voies navigables qu'ils empruntent.

Article 9

Chacune des Parties contractantes applique le même traitement qu'à ses propres navires aux navires de l'autre Partie contractante en ce qui concerne les droits de trafic qui leur sont accordés conformément aux dispositions des articles 2 à 6 du présent Accord; ceci vaut particulièrement pour :

- a) La perception des redevances dues pour les parcours et des redevances portuaires;
- b) L'utilisation des installations portuaires, postes d'amarrage, écluses et autres installations portuaires publiques;
- c) Les formalités exigées par les autorités compétentes;
- d) La fourniture de carburants et de lubrifiants.

Article 10

Chacune des Parties contractantes applique aux navires de l'autre Partie contractante le même traitement que celui qu'elle accorde à ses propres navires en ce qui concerne le dédouanement des provisions de bouche et autres à bord. Il en est de même des carburants et lubrifiants destinés au navire.

Article 11

1. Les entreprises de navigation des deux Parties contractantes sont autorisées à installer sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve de l'application du droit de celle-ci et après que les autorités compétentes en aient donné autorisation, sur une base de réciprocité, des bureaux chargés de s'occuper des navires et de leur équipage. Les dispositions du présent Accord n'ont aucun effet sur l'activité des bureaux déjà existants.
2. Les entreprises de navigation des deux Parties contractantes peuvent convenir de dispositions favorables à leur coopération dans les domaines administratifs, techniques et commerciaux.

Article 12

Chacune des Parties contractantes autorise les entreprises de navigation de l'autre Partie à transférer librement le produit de leurs activités. Les transferts ont lieu sans retard au taux en vigueur.

Article 13

1. Pour franchir la frontière, les membres de l'équipage des navires visés aux alinéas *a* et *b* de l'article premier du présent Accord doivent être munis d'un document de voyage et, au besoin, d'une autorisation de séjour consistant en un visa.
2. Seuls les membres de l'équipage peuvent, en principe, se trouver à bord des navires qui transportent des marchandises. Les navires qui transportent des passagers ou des marchandises peuvent transporter, en plus des membres de leur équipage, les conjoints et les enfants mineurs non mariés de ceux-ci, à l'aller et au retour, à condition qu'ils soient en possession d'un document visé au paragraphe 1 du présent article et, si nécessaire, d'un visa. Les enfants de moins de 16 ans peuvent être inscrits sur le document de voyage de l'un de leurs parents.
3. Toutes les personnes qui se trouvent à bord et sont visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article doivent être inscrites sur une liste de l'équipage.
4. Les deux Parties contractantes échangent des modèles des documents visés au paragraphe 1 du présent article.
5. Si la réglementation de l'une des Parties contractantes prévoit des dispositions plus favorables concernant l'entrée et le séjour des étrangers sur son territoire, ce sont ces dispositions qui s'appliquent.

Article 14

1. A moins que les autorités douanières ne définissent d'autres postes d'amarrage, les navires des deux Parties contractantes peuvent accoster de jour et de nuit :

- a) Dans les ports de chargement et de débarquement;
- b) Dans les ports situés le long du parcours, y compris les ports frontaliers;
- c) Aux endroits admis par la réglementation le long du parcours.

2. En cas d'avarie, d'accident, de maladie grave d'une personne se trouvant à bord ou d'autres raisons qui rendent impossible la poursuite du parcours, le navire peut accoster à tout endroit qui s'y prête. Dans ce cas, le commandant du navire ou une autre personne déléguée par lui avertit immédiatement les autorités frontalières ou douanières ou les services de police les plus proches.

3. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante apportent l'assistance nécessaire en cas d'avarie ou d'accident subi par les navires ou les passagers de l'autre Partie contractante. Il en est de même en cas de maladie qui nécessite une intervention médicale immédiate.

4. En cas d'avarie ou d'accident grave subi par un navire ou un passager de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre, la Partie sur le territoire de laquelle l'accident est survenu en avise sans retard l'autre Partie qui prend les mesures nécessaires pour enquêter sur les causes de l'incident, informe l'autre Partie des résultats de cette enquête et transmet les procès-verbaux nécessaires à la régularisation.

Article 15

1. Il est constitué une Commission mixte chargée de mettre en œuvre le présent Accord et d'en surveiller l'application. La Commission mixte est composée de trois représentants plénipotentiaires de chaque Partie contractante qui sont désignés par le Ministre fédéral des transports de la République fédérale d'Allemagne et le Ministre des transports et de la navigation de la République de Pologne.

La République fédérale d'Allemagne est représentée à la Commission mixte par un représentant du Ministère fédéral des transports, qui dirige la délégation, ainsi que par un représentant des entreprises de navigation et un représentant des transporteurs désignés par le Ministre fédéral des transports.

La République de Pologne est représentée à la Commission mixte par un représentant du Ministère des transports et de la navigation, qui dirige la délégation, ainsi que par un représentant des entreprises de navigation et un représentant de l'ensemble des expéditeurs, désignés par le Ministre des transports et de la navigation de la République de Pologne.

Pour l'examen de questions particulières, chaque Partie contractante peut faire appel à des experts, notamment des représentants des autorités chargées de l'exploitation et de l'entretien des voies d'eau intérieures. La Commission mixte établit et adopte l'ordre du jour de ses travaux à sa première séance.

2. La Commission mixte, en particulier :

- a) Fait des propositions aux autorités compétentes en ce qui concerne :

— Les prises de participation (par. 2 de l'article 4);

- La détermination des quantités maximales et minimales de fret et des conditions afférentes (par. 3 de l'article 3);
- La délivrance d'autorisation de trafic réciproque aux navires d'Etats tiers (par. 4 de l'article 3);
- La constitution de groupes de travail chargés de la navigation sur les voies d'eau limitrophes (par. 1 de l'article 20);
- L'adaptation du présent Accord à l'évolution de la navigation sur les voies d'eau intérieures et le règlement de toutes les questions découlant de l'application du présent Accord;
 - b)* Procède à des consultations au sujet des possibilités de détermination du nombre maximal de transits (par. 3 de l'article 3) et de parcours en trafic réciproque (par. 3 de l'article 4);
 - c)* Etablit des statistiques du trafic des navires des deux Parties contractantes;
 - d)* Veille au respect des dispositions convenues conformément à l'alinéa *a* du présent paragraphe et des articles 9, 10 et 11 du présent Accord;
 - e)* Répartit le cas échéant les marchandises entre les entreprises de navigation des deux Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 3 et surveille la répartition des cargaisons.

3. Les quantités minimales et maximales de fret, y compris les conditions y afférentes dont la Commission mixte est convenue, doivent être soumises par celle-ci à l'approbation des autorités compétentes. Les autorités compétentes conviennent de l'entrée en vigueur des conclusions de la Commission mixte et se notifient sans retard la date à laquelle ces dispositions entrent en vigueur conformément à leur législation nationale.

4. Pour convenir des dispositions sur la base de propositions visées à l'alinéa *a* du paragraphe 2 et au paragraphe 3, les autorités compétentes se notifient mutuellement dans les deux semaines leur approbation des propositions qui leur sont soumises par la Commission mixte.

5. En l'absence d'accord entre les membres de la Commission mixte, les représentants des autorités compétentes se consultent dans un délai de quatre semaines sur demande de l'une ou l'autre Partie contractante.

Article 16

Les autorités compétentes remettent sur demande à la Commission mixte les pièces dont celle-ci a besoin pour s'acquitter des fonctions définies à l'article 15 du présent Accord.

Article 17

Les embarcations de sport des deux Parties contractantes peuvent emprunter les voies d'eau intérieures de celles-ci sous réserve du respect de la réglementation en vigueur sur le territoire où elles se trouvent.

TITRE II

NAVIGATION SUR LES VOIES D'EAU LIMITROPHES

Article 18

1. Les voies d'eau limitrophes sont les suivantes :
 - a) La Neisse de Lausitzer depuis Guben jusqu'à ce qu'elle se jette dans l'Oder;
 - b) L'Oder du km 542,4 au km 704,1;
 - c) Le Westoder du km 0,0 au km 17,1;
 - d) La voie d'eau près de Altwarp-Nowe Warpno (Stettiner Haff) depuis le signe n° 7 jusqu'au signe n° 9 (bouée lumineuse).

2. La navigation sur les voies d'eau limitrophes suit le principe de l'égalité de droits des deux Parties contractantes. Elle est autorisée sur toute la largeur de ces voies où la navigation est autorisée par la réglementation en vigueur.

3. Après consultations à la Commission mixte, les deux Parties contractantes accordent l'autorisation de naviguer dans des conditions d'égalité de droits sur leurs voies d'eau limitrophes aux navires — y compris aux embarcations de sport des Etats tiers avec lesquels au moins l'une d'elles a conclu des arrangements relatifs à la navigation sur les voies d'eau intérieures.

Article 19

Les formalités de douane et de police des frontières visées au paragraphe 1 de l'article 18 du présent Accord ne s'appliquent pas aux navires — embarcations de sport comprises — ni à leurs passagers et leur cargaison pour autant et aussi longtemps qu'aucun débarquement ni déchargement n'a lieu pendant le mouillage des navires de l'une des Parties contractantes sur des rives de l'autre Partie.

Article 20

1. Dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité de la navigation sur les voies d'eau intérieures, les services compétents des deux Parties contractantes coopèrent étroitement et prennent les mesures nécessaires, avant tout en ce qui concerne :

- La sécurité des navires, la signalisation de la navigation;
- La sécurité de la navigation, l'entretien et l'amélioration des voies d'eau navigables, les sondages;
- L'information sur le niveau des eaux et les crues;
- Les mesures en cas de gel et des dangers dus à la glace;
- Les mesures en cas d'avarie.

A la demande des autorités compétentes de l'une des Parties contractantes, des groupes de travail chargés de missions spéciales sont constitués au besoin sur proposition de la Commission mixte.

2. La réglementation de la navigation sur les voies d'eau limitrophes est énoncée de manière harmonisée après consultations. Cette réglementation et ses modifications entrent en vigueur simultanément sur le territoire des deux Parties contractantes.

3. Les autres dispositions ayant des incidences sur la navigation sur les voies d'eau limitrophes sont signalées à l'autre Partie contractante suffisamment à temps avant leur entrée en vigueur.

TITRE III

DISPOSITIONS FINALES

Article 21

1. Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée.

2. Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du troisième mois à compter de la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées par la voie diplomatique que sont remplies les conditions auxquelles leur droit interne subordonne cette entrée en vigueur.

3. Le présent Accord peut être dénoncé à tout moment par l'une ou l'autre des Parties contractantes sur notification transmise par la voie diplomatique six mois avant la fin de chaque année civile. La dénonciation prend alors effet à la fin de cette année civile.

4. Cesseront de s'appliquer à la date de l'entrée en vigueur du présent Accord :

- L'Accord du 25 novembre 1971 relatif à la coopération dans le domaine de la navigation sur les voies d'eau intérieures entre le Gouvernement de la République démocratique allemande et le Gouvernement de la République populaire de Pologne;
- L'Accord du 15 mai 1969 entre le Gouvernement de la République démocratique allemande et le Gouvernement de la République populaire de Pologne concernant la coopération en matière de navigation sur les eaux frontières¹, avec tous les protocoles et arrangements s'y rapportant;
- L'Arrangement du 5 février 1971 relatif au transport des marchandises sur les voies d'eau intérieures entre le Ministère fédéral des transports de la République démocratique allemande et le Ministre de la marine de la République populaire de Pologne.

FAIT à Varsovie, le 8 novembre 1991, en deux exemplaires originaux, chacun en langues allemande et polonaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République fédérale d'Allemagne :

G. KNACKSTEDT

W. KNITTEL

Pour le Gouvernement
de la République de Pologne :

E. WALIGÓRSKI

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 769, n° I-10977.

PROCOLE

Lors de la signature de l'Accord relatif à la navigation sur les voies d'eau intérieures dont l'objet est de développer et d'améliorer les relations entre l'Allemagne et la Pologne dans le domaine de la navigation sur les voies d'eau intérieures, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République de Pologne sont convenus des dispositions ci-après, qui font partie intégrante de l'Accord :

1. Droits relatifs au trafic

Afin d'assurer une application uniforme de l'Accord, les deux Parties sont convenues que les droits de trafic consistent en ce qui suit :

1) Trafic réciproque : Transports de passagers ou de marchandises au moyen d'un navire de l'une des Parties contractantes à partir du territoire de l'une des Parties sur le territoire de l'autre, en empruntant exclusivement les voies d'eau intérieures qui relient les territoires des deux Parties contractantes.

2) Trafic de transit : Transport de passagers ou de marchandises au moyen d'un navire de l'une des Parties contractantes sur des voies d'eau intérieures traversant le territoire de l'autre Partie, sans embarquement/chargement ni débarquement/déchargement de passagers ou de marchandises pendant le trafic.

3) Trafic avec un tiers : Transport de passagers ou de marchandises au moyen d'un navire de l'une des Parties contractantes en provenance d'un pays tiers à destination du territoire de l'autre Partie ou inversement.

4) Cabotage : Transport de passagers ou de marchandises au moyen d'un navire de l'une des Parties contractantes entre des points d'embarquement ou de débarquement situés le long de voies d'eau intérieures de l'autre Partie contractante.

Le critère qui détermine la nature du trafic est l'activité du navire considéré et non pas le lieu de provenance ou de destination de ce qui est transporté.

2. Les droits de circulation visés à l'article 2 de l'Accord englobent aussi les droits de circulation des navires techniques civils et des navires officiels.

3. En ce qui concerne le trafic de transit qui ne commence ni ne s'achève sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante, à la demande de l'une d'elles et sur proposition de la Commission mixte, il est convenu d'une participation, définie par des quotes-parts, des entreprises de navigation des deux Parties.

4. Il est entendu que le bénéfice des droits visés à l'article 4 de l'Accord est reconnu aussi aux navires allemands qui naviguent entre des ports allemands sur des voies d'eau polonaises et aux navires polonais qui naviguent entre des ports polonais sur des voies d'eau allemandes (transit). Le passage innocent est aussi autorisé, après entente préalable, aux navires des Parties contractantes qui servent à des fins autres que civiles.

5. Il est entendu qu'aux fins de l'application des articles 3 et 4 de l'Accord, les autorités compétentes des deux Parties contractantes, après consultations dans le cadre de la Commission mixte, peuvent définir un nombre maximal de traversées dans les cas exceptionnels pour des raisons techniques ou pour garantir la sûreté des navires pour la navigation sur leurs voies d'eau intérieures en trafic réciproque ou en trafic de transit.

6. En ce qui concerne l'article 7 : Les services compétents allemands tiennent compte dans une mesure suffisante des documents établis en République de Pologne concernant le navire et son équipage (certificats, attestations) pour la délivrance de leurs propres documents.

7. En ce qui concerne l'article 17 : par dérogation aux dispositions de l'article 7 de l'Accord, les pilotes d'embarcations de sport allemandes de moins de 15 m³ de tirant d'eau et les pilotes d'embarcations de sport polonaises de moins de 15 m de long peuvent emprunter les voies d'eau navigables sur le territoire de l'autre Etat contractant munis du certificat d'aptitude.

FAIT à Varsovie, le 8 novembre 1991, en deux exemplaires originaux, chacun en langues allemande et polonaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République fédérale d'Allemagne :

G. KNACKSTEDT

W. KNITTEL

Pour le Gouvernement
de la République de Pologne :

E. WALIGÓRSKI
