

**No. 32772**

---

**GERMANY  
and  
UKRAINE**

**Agreement concerning maritime shipping. Signed at Kiev on  
10 June 1993**

*Authentic texts: German and Ukrainian.*

*Registered by Germany on 3 April 1996.*

---

**ALLEMAGNE  
et  
UKRAINE**

**Accord relatif à la navigation maritime. Signé à Kiev le  
10 juin 1993**

*Textes authentiques : allemand et ukrainien.*

*Enregistré par l'Allemagne le 3 avril 1996.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER REGIERUNG DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REGIERUNG DER UKRAINE ÜBER DIE SEESCHIFFFAHRT

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und die Regierung der Ukraine –

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

**Artikel 1**

**Begriffsbestimmungen**

In diesem Abkommen bezeichnen

1. der Ausdruck „zuständige Seeschiffahrtsbehörde“
  - a) in der Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr und die ihm nachgeordneten Behörden,
  - b) in der Ukraine das Ministerium für Verkehr;
2. der Ausdruck „Schiff einer Vertragspartei“ jedes Schiff, das nach den Rechtsvorschriften dieser Vertragspartei ihre Flagge führt und gemäß ihren Gesetzen in ein Register eingetragen ist. Dieser Ausdruck umfaßt nicht Kriegsschiffe und Fischereifahrzeuge. Im Hinblick auf die Anwendung der Artikel 2, 5, 8, 9, 10, 12, 13 und 14 gilt als „Schiff einer Vertragspartei“ auch jedes Schiff unter der Flagge eines dritten Staates, das von einem Seeschiffahrtsunternehmen einer der Vertragsparteien eingesetzt wird;
3. der Ausdruck „Seeschiffahrtsunternehmen einer Vertragspartei“ ein Seeschiffe einsetzendes Beförderungsunternehmen,

das seinen Firmensitz im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei hat und von ihr nach Maßgabe ihrer Rechtsvorschriften als „Seeschiffsunternehmen“ anerkannt ist;

4. der Ausdruck „Besatzungsmitglied“ den Kapitän und jede Person, die während der Reise Aufgaben oder Dienste an Bord wahrzunehmen hat und deren Name in der Musterrolle des Schiffes aufgeführt ist.

## **Artikel 2**

### **Freiheit des Verkehrs**

(1) Die Vertragsparteien kommen überein, die Entwicklung des Seeverkehrs zwischen ihren beiden Ländern zu fördern. Sie werden sich jeglicher Maßnahmen enthalten, die dem ungehinderten internationalen Seeverkehr sowie der uneingeschränkten Beteiligung der Seeschiffsunternehmen der beiden Vertragsparteien an der Beförderung der im Rahmen ihres bilateralen Außenhandels ausgetauschten Güter sowie am Seeverkehr zwischen ihrem jeweiligen Land und Drittländern abträglich sein könnte.

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

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

## **Artikel 3**

### **Internationale Verpflichtungen**

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

(2) Praktische Einzelheiten, die sich aus der Durchführung des Übereinkommens über einen Verhaltenskodex für Linienskonferenzen ergeben, sind durch die am bilateralen Verkehr beteiligten

Seeschiffsverkehrsunternehmen, die der betreffenden Linienkonferenz angehören, zu regeln.

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

#### **Artikel 4**

##### **Nichtdiskriminierung des Seeschiffsverkehrsunternehmens**

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

#### **Artikel 5**

##### **Regelungen in den Häfen und Hoheitsgewässern**

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

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

#### **Artikel 6**

##### **Freier Transfer**

Jede Vertragspartei gewährt den Seeschiffsverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, Einnahmen aus Dienstleistungen der Seeschiffahrt im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei für Zahlungen im Zusammenhang mit der Schiffahrt zu verwenden oder sie in frei konvertierbarer Währung ins Ausland

zu transferieren. Der Transfer soll auf der Grundlage des amtlichen Wechselkurses und innerhalb der üblichen Frist vorgenommen werden.

### **Artikel 7**

#### **Vom Anwendungsbereich dieses Abkommens ausgeschlossene Bereiche**

Dieses Abkommen berührt nicht die geltenden Rechtsvorschriften der Vertragsparteien über

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

### **Artikel 8**

#### **Beachtung der Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei in deren Hoheitsgebiet**

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

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

(3) Fahrgäste, Besatzungsmitglieder und Versender von Gütern müssen die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften über Einreise, Aufenthalt

und Ausreise der Fahrgäste und Besatzungen sowie Einfuhr, Ausfuhr und Lagerung von Gütern, insbesondere die Vorschriften über Landgangsformalitäten, Einwanderung, Zoll, Steuern und Quarantäne, einhalten.

### **Artikel 9**

#### **Maßnahmen zur Erleichterung des Seeverkehrs**

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

### **Artikel 10**

#### **Gegenseitige Anerkennung von Meßbriefen und sonstigen Schiffspapieren**

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

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

### **Artikel 11**

#### **Reisedokumente für Besatzungsmitglieder**

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

(2) Die Reisedokumente sind für die Bundesrepublik Deutschland der Reisepaß oder das Seefahrtsbuch und für die Ukraine der Personalausweis für Seeleute gemäß Artikel 4 des ILO-Übereinkommens 108.

## Artikel 12

### Einreise, Durchreise und Aufenthalt von Besatzungsmitgliedern

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

Erforderlich ist in diesen Fällen

- in der Bundesrepublik Deutschland ein Lanögangsausweis,
- in der Ukraine ein befristeter Passierschein.

(2) Jedes Besatzungsmitglied, das Inhaber eines der in Artikel 11 genannten Reisedokumente ist, darf nach Erteilung einer Aufenthaltsgenehmigung vor der Einreise (Visum) durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in folgenden Fällen durchreisen:

- zum Zweck seiner Heimschaffung,
- um sich auf sein Schiff oder auf ein anderes Schiff zu begeben oder
- aus einem anderen, von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei als triftig anerkannten Grund; die betreffende Aufenthaltsgenehmigung (Visum) ist in möglichst kurzer Zeit zu erteilen.

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

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

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

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

### Artikel 13

#### Vorkommnisse auf See

(1) Erleidet ein Schiff einer Vertragspartei in den Hoheitsgewässern der anderen Vertragspartei einen Schiffbruch oder eine Havarie, läuft es auf Grund oder gerät es in sonstiger Weise in Seenot, so gewähren die Behörden dieser anderen Vertragspartei dem Kapitän, den Besatzungsmitgliedern, den Fahrgästen sowie dem Schiff und seiner Ladung den gleichen Schutz und Beistand wie Schiffen unter der eigenen Flagge. Die in Satz 1 genannten Vorkommnisse werden von den von jeder Vertragspartei gegenüber der anderen Vertragspartei zu bezeichnenden Behörden untersucht, wenn ein öffentliches Interesse vorliegt, auf jeden Fall aber dann, wenn bei einem solchen Vorkommnis ein Fahrzeug gesunken oder aufgegeben worden ist oder jemand den Tod erlitten hat. Die Untersuchungsergebnisse werden von den zu bezeichnenden Behörden den Behörden der anderen Vertragspartei so schnell wie möglich übermittelt.

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

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

### Artikel 14

#### Gemischte Seeschiffahrtskommission und Konsultationen

(1) Um die wirksame Anwendung dieses Abkommens zu gewährleisten, wird eine Gemischte Seeschiffahrtskommission gebildet, die aus den zuständigen Seeschiffsbehörden der Vertragsparteien sowie aus Vertretern der einschlägigen Wirtschaftskreise und Experten besteht.

(2) Diese Kommission behandelt Fragen von gemeinsamem Interesse, insbesondere Fragen im Zusammenhang mit

- der Gewährleistung der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Seeschifffahrt zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Ukraine;
- den Tätigkeiten der Seeschiffsunternehmen und der Schiffe der Vertragsparteien, die im Seeverkehr zwischen den Vertragsparteien beschäftigt sind, und insbesondere im Zusam-



menhang mit den Tätigkeiten, die sich aus der Anwendung des Übereinkommens über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen ergeben;

- der Beachtung sämtlicher Bedingungen für die ordnungsgemäße Abwicklung des Seeverkehrs durch die Seeschiffahrtsunternehmen jeder Vertragspartei;
- den zweiseitigen Konsultationen der Seeschiffahrtsunternehmen und der Seeschiffahrtsbehörden beider Vertragsparteien;
- der gütlichen Beilegung von Streitigkeiten einschließlich derer, die aus der Auslegung dieses Abkommens entstehen.

(3) Die Gemischte Seeschiffahrtskommission tritt auf Antrag einer der Vertragsparteien spätestens drei Monate nach Stellung dieses Antrags zusammen.

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

#### **Artikel 15**

##### **Technische Zusammenarbeit**

Die Vertragsparteien ermutigen die Reeder und die mit der Seeschiffahrt verbundenen Institutionen beider Länder, alle möglichen Formen der Zusammenarbeit, insbesondere in der Ausbildung von Fachleuten und in technischen Fragen, wie beim Aufbau einer Klassifikationsgesellschaft in der Ukraine zu suchen und zu entwickeln.

#### **Artikel 16**

##### **Inkrafttreten**

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

#### **Artikel 17**

##### **Geltungsdauer, Kündigung**

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Dieses Abkommen kann von jeder Vertragspartei unter Einhaltung einer Frist von sechs Monaten durch Notifikation gekündigt werden.

Geschehen zu Kiew am 10. Juni 1993 in zwei Urschriften, jede in deutscher und ukrainischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland:  
MATTHIAS WISSMANN TRUMPF

Für die Regierung  
der Ukraine:  
O. D. KLIMPUSCH

---

[UKRAINIAN TEXT — ТЕТЕ UKRAINIEN]

## УГОДА МІЖ УРЯДОМ ФЕДЕРАТИВНОЇ РЕСПУБЛІКИ НІМЕЧЧИНА І УРЯДОМ УКРАЇНИ ПРО МОРСЬКЕ СУДНОПЛАВСТВО

Уряд Федеративної Республіки Німеччина  
і Уряд України

прагнучи забезпечити гармонійний розвиток відносин між федеративною Республікою Німеччина і Україною у галузі морського судноплавства, що мають базуватися на обопільній зацікавленості цих країн і свободі їх зовнішньої торгівлі, та якомога зміцнити міжнародне співробітництво в цій галузі,

у розумінні того, що двосторонній обмін товарами має супроводжуватися дієвим обміном послугами,

домовилися про таке:

### Стаття 1

#### Визначення понять

У цій Угоді мається на увазі

1. під поняттям "компетентна установа морського транспорту"
  - а) у Федеративній Республіці Німеччина - Міністерство транспорту та підлеглі йому установи,
  - б) в Україні - Міністерство транспорту;
2. під поняттям "судно Договірної Сторони" кожне судно, яке плаває у відповідності до правових норм цієї Договірної Сторони під її прапором і занесене до реєстру військових та риболовецьких суден. З огляду на застосування статей 2, 5, 8, 9, 10, 12, 13 і 14 під "судном Договірної Сторони" мається на увазі також кожне судно під прапором третьої держави, яке використовується установою морського транспорту однієї з Договірних Сторін;
3. під поняттям "установа морського транспорту Договірної Сторони" транспортне підприємство, котре використовує морські судна, має своє постійне розташування на

території цієї Договірної Сторони і визнається у відповідності до її юридичних норм як "установа морського транспорту";

4. під поняттям "член екіпажу" капітан і будь-яка особа, котра виконує під час рейсу завдання або службу на борту судна і чиє прізвище занесене до судової ролі.

## Стаття 2

### Свобода руху

1. Договірні Сторони погоджуються сприяти розвитку морського судноплавства між обома своїми країнами. Вони утримуються від будь-якого заходу, котрий міг би зашкодити безборонним міжнародним морським перевезенням, а також необмеженій участі підприємств морського транспорту обох Договірних Сторін у перевезенні вантажів у рамках двосторонньої зовнішньої торгівлі та морським перевезенням між їхніми країнами та третіми державами.

2. Судна кожної Договірної Сторони мають право здійснювати рейси між портами обох Договірних Сторін, відкритими для міжнародного торговельного транспорту, та перевозити пасажирів і вантажі як поміж двома Договірними Сторонами, так і поміж кожною із Договірних Сторін і третіми країнами.

3. Підприємства морського транспорту третіх країн, а також судна під прапором третьої держави можуть без обмежень брати участь у перевезенні вантажів у рамках двосторонньої торгівлі між Договірними Сторонами. Зафрахтовані підприємствами морського транспорту Договірних Сторін судна користуються тими ж пільгами, що й ті, які плавають під прапором однієї з Договірних Сторін.

## Стаття 3

### Міжнародні зобов'язання

1. Ця Угода не стосується зобов'язань, що впливають з інших міжнародних угод, укладених Договірними Сторонами, перед усім з Конвенції Об'єднаних Націй від 6 квітня 1974 року про кодекс поведінки у лінійних конференціях, і, зокрема, тих зобов'язань, що впливають для Федеративної Республіки Німеччина з її членства у Європейському Співтоваристві.

2. Практичні подробиці, що впливають з виконання Конвенції про кодекс поведінки у лінійних конференціях,

мають регулюватися підприємствами морського транспорту, котрі беруть участь у двосторонніх перевезеннях, і належать до відповідних лінійних конференцій.

3. Обидві Договірні Сторони прагнуть ратифікувати відповідні міжнародні конвенції про безпеку суден, про соціальні умови моряків, про перевезення небезпечних вантажів та про захист морського навкілля.

#### **Стаття 4**

##### **Уникнення дискримінації підприємства морського транспорту**

Обидві Договірні Сторони не застосовуватимуть у міжнародному морському судноплаванні дискримінаційних дій будь-якого характеру, котрі зачіпали б інтереси морського судноплавства іншої Сторони або могли б зашкодити вільному вибору підприємства морського транспорту всупереч принципам вільної конкуренції.

#### **Стаття 5**

##### **Режими у портах і територіальних водах**

1. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони у своїх портах, територіальних водах та інших підлеглих її юрисдикції водоймах на основі взаємності таке ж ставлення, як і до власних суден, що беруть участь у міжнародних перевезеннях, зокрема під час заходу до порту, перебування там і виходу з порту, у використанні портових споруд для вантажних і пасажирських перевезень, а також у доступі до всіх послуг та інших існуючих закладів.

2. Згадана у пункті 1 взаємність розповсюджується також на право підприємства морського транспорту обох Договірних Сторін на доступ до здійснення та використання агентських послуг у відповідності до законів, чинних з боку кожної Договірної Сторони.

#### **Стаття 6**

##### **Свобода перерахунів**

Кожна Договірна Сторона забезпечує підприємствам морського транспорту іншої Договірної Сторони право застосовувати доходи від послуг морського транспорту у територіальних водах першої Договірної Сторони для

платежів, пов'язаних із судноплаством або перераховувати їх у вільно конвертованій валюті за кордон. Перераховування мають здійснюватися за офіційним обмінним курсом і у звичний термін.

### Стаття 7

#### Галузі, виключені зі сфери застосування цієї Угоди

Ця Угода не зачіпає чинних юридичних норм кожної із Договірних Сторін щодо:

- а) переважного права власного прапора для національного каботажного суднопластва, рятувальної, буксирної, лоцманської та інших служб, котрі передбачені для її власних підприємств морського транспорту чи інших або громадян; проте про прибережне суднопластво не йдеться, якщо судно однієї з договірних Сторін здійснює рейс поміж портами Договірної Сторони, щоб висадити пасажирів або вивантажити чи взяти на борт або перевезти вантаж чи пасажирів третьої країни;
- б) зобов'язання для суден брати на борт лоцмана;
- в) транспортних засобів, котрі виконують завдання державної служби;
- г) морських розвідувальних робіт;
- д) переважного права вимірювання морських глибин у територіальних водах.

### Стаття 8

#### Дотримання юридичних норм іншої Договірної Сторони в її територіальних водах

1. Судна кожної Договірної Сторони, а також їхні екіпажі, пасажери та вантажі підпадають у територіальних водах іншої Договірної Сторони під дію чинних там юридичних норм.

2. Судна підприємств морського транспорту кожної із Договірних Сторін, перебуваючи у територіальних водах іншої Договірної Сторони, підпадають під дію чинних там законів і інших правових норм про захід у її територіальні води та вихід з них, а також про експлуатацію та керування суднами, що беруть участь у міжнародних перевезеннях.

3. Пасажирч, члени екіпажу та відправники вантажів мусять дотримуватися чинних у територіальних водах

кожної із Договірних Сторін законів та інших юридичних норм щодо в'їзду, перебування, та виїзду пасажирів і екіпажів, а також ввіз та складування товарів, зокрема правил оформлення звільнення на берег, іміграції, митних, податкових та карантинних правил.

#### **Стаття 9**

##### **Заходи з метою полегшення морського судноплавства**

Договірні Сторони вживуть у межах своїх законів і правил портового розпорядку всіх необхідних заходів з метою полегшення і розвитку морських перевезень, уникнення зайвих затримок стоянки суден та, за змогою, прискорення і спрощення митних та інших портових формальностей, а також полегшення використання існуючих очисних устаткувань.

#### **Стаття 10**

##### **Взаємне визнання обмірних посвідчень та інших судових документів**

1. Виготовлені однією з Договірних Сторін визнані у відповідності до міжнародних конвенцій відповідні документи, що перебувають на борту судна цієї Договірної Сторони, визнаються також іншою Договірною Стороною.

2. Судна однієї з Договірних Сторін, що мають обмірні посвідчення, оформлені згідно правилам, звільняються від повторного обмірювання у портах іншої Договірної Сторони. Обчислення портових зборів відбувається на основі цих документів.

#### **Стаття 11**

##### **Особисті посвідчення членів екіпажів**

1. Кожна з Договірних Сторін визнає виготовлені компетентними установами іншої Договірної Сторони особисті посвідчення і надає власникам цих документів права, передбачені в статті 12.

2. Особисті посвідчення для Федеративної Республіки Німеччина є закордонний паспорт або мореплавська книжка, для України – посвідчення особи моряка згідно статті 4 Конвенції МОП N 108.

## Стаття 12

### В'їзд, транзит і перебування членів екіпажу

1. Кожна Договірна Сторона дозволяє членам екіпажу судна іншої Договірної Сторони, котрі є власниками вказаних у статті 11 особистих посвідчень, сходити на берег протягом стоянки у порту іншої Договірної Сторони без оформлення дозволу на перебування (візи) у відповідності до чинних в країні перебування законів та інших відповідних правил та перебувати в районі портового міста.

У таких випадках необхідні:

- у Федеративній Республіці Німеччина – посвідчення про звільнення на беріг,
- в Україні – тимчасова перепустка.

2. Кожен член екіпажу, маючи вказані у статті 11 особисті посвідчення, має право після одержання дозволу (візи) на перебування пересікати територію іншої Договірної Сторони у випадках:

- з метою повернення додому;
- переїзду на інше судно або прямування на своє судно;
- а також з іншою метою, визнаною за поважну компетентними установами іншої Договірної Сторони. Відповідний дозвіл на перебування (віза) має бути виданий у якомога короткий термін.

3. Компетентні установи Договірних Сторін дають дозвіл на перебування, необхідне для стаціонарного лікування членові екіпажу, доставленого до лікарні на території однієї з Договірних Сторін.

4. Обидві Договірні Сторони зберігають за собою право забороняти в'їзд на свою територію персонам нон грата, навіть якщо ці особи мають вказані у статті 11 особисті посвідчення.

5. Службовці дипломатичних місій та консульських представництв однієї Договірної Сторони, а також капітан і члени екіпажу суден цієї Договірної Сторони мають право, дотримуючись чинних у державі перебування відповідних законів та інших правил, зустрічатися і вступати у контакт з одним з одних.

6. Вищезазначені положення не порушують правила Договірних Сторін щодо в'їзду, перебування та виїзду іноземців.



### Стаття 13

#### Пригоди на морі

1. Якщо судно однієї Договірної Сторони зазнає в територіальних водах іншої Договірної Сторони корабельної аварії або пошкодження, сяє на мілину або потрапить якимсь чином у біду на морі, то установи цієї іншої Договірної Сторони забезпечать капітанові, членам екіпажу, пасажиром, а також самому судну і вантажу такий же захист і допомогу, як і суднам під власним прапором. Вказані в 1-му реченні пригоди розслідуватимуться установами Договірної Сторони, названими одна одній, якщо існує громадська зацікавленість, але в усякому разі у тому випадку, якщо під час такої пригоди транспортний засіб затонув або був покинутий напризволяще чи хтось загинув. Наслідки розслідування за змогою будуть повідомлені названими установами іншої Договірної Сторони якнайшвидше.

2. Договірні Сторони не вимагатимуть у разі пригоди на морі або аварії судна оплати ввізного мита, податків або будь-яких інших відрахувань, яким підлягають вантаж, оснащення, матеріали, запаси та інші суднові приладдя, якщо ці предмети не використовуватимуться і не витратимуться на території іншої Договірної Сторони.

3. Розділ 2 не виключає застосування законів та інших правових норм Договірних Сторін стосовно тимчасового складування товарів.

### Стаття 14

#### Змішана комісія з морського судноплавства і консультації

1. З метою забезпечення ефективної реалізації цієї Угоди буде утворено Змішану комісію з морського судноплавства, яка складатиметься з представників компетентних установ морського транспорту Договірних Сторін, представників відповідальних ділових кіл та експертів.

2. Ця комісія розглядатиме питання, що становлять обопільний інтерес, зокрема питання, пов'язані з

- сприянням співробітництву в галузі морського транспорту між Федеративною Республікою Німеччина і Україною;
- діяльністю підприємств морського транспорту і суден Договірних Сторін, задіяних у морському сполученні між Договірними Сторонами, зокрема у зв'язку з діяльністю,

котра впливає із застосування Конвенції про кодекс поведінки на лінійних конференціях;

- дотриманням усіх умов правильного виконання морських перевезень підприємствами морського транспорту кожної Договірної Сторони;
- двосторонніми консультаціями підприємств і установ морського транспорту обох Договірних Сторін;
- лагідним влаштуванням суперечок аж до тих, що стосуються тлумачення цієї Угоди.

3. Змішана комісія з морського судноплавства збирається на вимогу однієї з Договірних Сторін не пізніше трьох місяців від дня подання заяви.

4. Обидві Договірні Сторони зобов'язуються дотримуватися принципів взаємної вигоди та недискримінаційного ставлення до підприємств морського транспорту і суден обох Договірних Сторін.

#### **Стаття 15**

##### **Технічне співробітництво**

Обидві Договірні Сторони заохочуватимуть пароплавства та установи обох країн, причетні до судноплавства, шукати і розвивати всі можливі форми співпраці, зокрема в підготовці кадрів і вирішенні технічних питань, таких як створення Класифікаційної спілки в Україні.

#### **Стаття 16**

##### **Набуття чинності Угоди**

Ця Угода набуває чинності у той день, коли Договірні Сторони обмінюються нотами про те, що виконано всі внутрідержавні передумови, необхідні для набуття чинності цієї Угоди. Днем набуття чинності вважатиметься день надходження останньої ноти.

#### **Стаття 17**

##### **Строк дії та розірвання Угоди**

1. Ця Угода укладається на необмежений строк.

2. Ця Угода може бути розірвана кожною Стороною з додержанням шестимісячного терміну попередження шляхом нотифікації.

Укладено у м. Києві 10 червня 1993 р. у двох примірниках, кожен німецькою і українською мовами, причому обидва тексти мають однакову силу.

За Уряд  
Федеративної Республіки Німеччина:  
MATTHIAS WISSMANN TRUMPF

За Уряд  
України:  
O. D. KLIMPUSCH

---

## [TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL  
REPUBLIC OF GERMANY AND THE GOVERNMENT OF  
UKRAINE CONCERNING MARITIME SHIPPING

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

Desiring to ensure the harmonious development of the maritime shipping links between the Federal Republic of Germany and Ukraine, based on the mutual interests of these countries and the freedom of their external trade, and to strengthen international cooperation in this area to the fullest extent possible,

Recognizing that bilateral trade in goods should be accompanied by an effective exchange of services,

Have agreed as follows:

*Article 1*

## DEFINITIONS

For the purposes of this Agreement:

1. The term “competent maritime authority” shall mean:

(a) In the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport and the authorities subordinate to it,

(b) In Ukraine, the Ministry of Transport;

2. The term “vessel of a Contracting Party shall mean any vessel flying the flag of a Contracting Party in accordance with its legislation and lawfully recorded in a register of shipping. This term shall not include warships or fishing vessels. For purposes of the application of articles 2, 5, 8, 9, 10, 12, 13 and 14, any vessel flying the flag of a third country which is operated by a maritime shipping enterprise of one of the Contracting Parties shall also be considered a “vessel of a Contracting Party”;

3. The term “maritime shipping enterprise of a Contracting Party” shall mean a transport enterprise operating sea-going vessels which has its headquarters in the territory of that Contracting Party and is recognized in accordance with its legislation as a “maritime shipping enterprise”;

4. The term “crew member” shall refer to the captain and to any person entrusted with duties or services on board during a voyage and whose name is included in the crew list of the vessel.

<sup>1</sup> Came into force on 11 January 1995, the date of receipt of the last of the notifications by which the Contracting Parties informed each other of the completion of the national requirements, in accordance with article 16.

*Article 2*

## FREEDOM OF TRANSPORT

1. The Contracting Parties agree to promote the development of maritime transport between their two countries. They shall refrain from any action that may be detrimental to unobstructed international maritime transport and to the unrestricted participation of the maritime shipping enterprises of the two Contracting Parties in the transport of the goods being exchanged within the context of their bilateral external trade and in the maritime transport between their respective countries and third countries.

2. The vessels of either Contracting Party shall be entitled to sail between the ports of the two Contracting Parties which are open to international trade and to transport passengers and cargo between the Contracting Parties and between either of them and a third country.

3. Maritime shipping enterprises of third countries and vessels flying the flag of a third country may participate without restriction in the transport of goods being exchanged within the context of the bilateral external trade of the Contracting Parties. Vessels chartered by maritime shipping enterprises of the Contracting Parties shall enjoy the same rights as if they were flying the flag of either of the Contracting Parties.

*Article 3*

## INTERNATIONAL OBLIGATIONS

1. This Agreement shall not affect the obligations arising from other international agreements which the Contracting Parties have concluded, including the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences of 6 April 1974, and in particular shall not affect the obligations of the Federal Republic of Germany arising from its membership in the European Communities.

2. Practical details which arise from the implementation of the Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences shall be resolved by the maritime shipping enterprises engaged in bilateral transport and belonging to the liner conference concerned.

3. Both Contracting Parties shall strive to ratify the relevant international agreements governing safety on board ships, the social conditions of sailors, the transport of dangerous goods and the protection of the marine environment.

*Article 4*NON-DISCRIMINATION WITH REGARD TO THE MARITIME  
SHIPPING ENTERPRISE

Each Contracting Party shall refrain from discriminatory actions of any kind in international maritime transport which might be disadvantageous to the maritime shipping interests of the other Contracting Party or prejudice the free choice of maritime shipping enterprises, contrary to the principles of free competition.

*Article 5*

## ARRANGEMENTS IN THE PORTS AND TERRITORIAL WATERS

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, accord to vessels of the other Contracting Party in its ports, territorial waters and other waters under its jurisdiction, the same treatment as it accords to its own vessels engaged in international transport, in particular with respect to entering, staying in and clearing the ports, the use of port facilities for the transport of goods and passengers and access to all services and other facilities available.

2. The reciprocity referred to in paragraph 1 shall extend also to the right of the maritime shipping enterprises of both Contracting Parties to undertake and use agency services in accordance with the laws in force within the Contracting Party concerned.

*Article 6*

## FREE TRANSFER

Each Contracting Party shall accord to the maritime shipping enterprises of the other Contracting Party the right to use any income derived from the provision of maritime shipping services in the territory of the first Contracting Party for payments related to shipping, or to transfer such income abroad in a freely convertible currency. Such transfer shall take place on the basis of the official rate of exchange and within the customary period.

*Article 7*

## AREAS NOT COVERED BY THIS AGREEMENT

This Agreement shall not affect the legal provisions of the Contracting Parties currently in force with regard to:

- (a) The prerogative of vessels flying the Contracting Party's own flag to carry out national coastal shipping, salvage, towing, pilotage and other services which are reserved for its own maritime shipping enterprises, companies or citizens; however, if a vessel of one Contracting Party sails between ports of the other Contracting Party in order to discharge goods or passengers carried from a third country or to take on board goods and passengers in order to transport them to a third country, this shall not be regarded as coastal shipping;
- (b) Mandatory pilotage for vessels;
- (c) Vessels carrying out civil service functions;
- (d) Maritime research activities;
- (e) The prerogative of carrying out hydrographic surveys in national territorial waters.

*Article 8*COMPLIANCE WITH THE LEGISLATION OF THE OTHER CONTRACTING PARTY  
IN ITS TERRITORY

1. The vessels of either Contracting Party and their crews, passengers and cargo shall be subject to the legislation of the other Contracting Party within that Party's territory.
2. While the vessels of the maritime shipping enterprises of one Contracting Party are present in the territory of the other Contracting Party, they shall be subject to the latter's laws and regulations concerning the entry of vessels engaged in international maritime transport into its territory and their departure therefrom, and concerning the operation and navigation of such vessels.
3. Passengers, crew members and consignors of goods must comply with the laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party with regard to the entry, stay and departure of the passengers and crews and to the import, export and storage of goods, in particular the provisions concerning formalities for shore leave, immigration, customs, taxes and quarantine.

*Article 9*

## MEASURES TO FACILITATE MARITIME TRANSPORT

Within the framework of their legislation and port regulations, the Contracting Parties shall take all necessary measures to facilitate and promote maritime transport, to avoid the unnecessary extension of the time the vessel is laid up, to expedite and simplify as much as possible the execution of the customs and other formalities required in ports, and to facilitate the use of existing disposal facilities.

*Article 10*RECIPROCAL RECOGNITION OF TONNAGE CERTIFICATES  
AND OTHER SHIP'S PAPERS

1. Recognized ship's papers which have been issued by one Contracting Party in accordance with the relevant international agreements and are on board a vessel belonging to that Party shall also be recognized by the other Contracting Party.
2. Vessels presenting an officially issued tonnage certificate from one Contracting Party shall be exempt from re-measurement in the ports of the other Contracting Party. The port dues shall be calculated on the basis of these papers.

*Article 11*

## TRAVEL DOCUMENTS FOR CREW MEMBERS

1. Each of the Contracting Parties shall recognize the travel documents issued by the competent authorities of the other Contracting Party and shall grant the holders of such documents the rights listed in article 12.
2. The travel documents shall be the passport or the Seefahrtsbuch (seaman's registration book), in the case of the Federal Republic of Germany, and the sea-

farer's identity document in accordance with article 4 of ILO Convention No. 108, in the case of Ukraine.

### *Article 12*

#### ENTRY, TRANSIT AND STAY OF CREW MEMBERS

1. Each Contracting Party shall grant to the crew members of a vessel of the other Contracting Party who are holders of one of the travel documents listed in article 11, while the vessel is laid up in one of its ports, the right to go ashore and stay in the city or town where the port is situated without an entry visa, subject to compliance with the relevant laws and regulations in force in the country concerned.

In such cases, the following shall be required:

- In the Federal Republic of Germany, a shore leave pass,
- In Ukraine, a permit showing the duration of its validity.

2. Each crew member holding one of the travel documents listed in article 11 shall be entitled to travel through the territory of the other Contracting Party, after issue of an entry visa, in the following circumstances:

- For purposes of his repatriation,
- To join his ship or another ship, or
- For another reason which is recognized as valid by the competent authorities of the other Contracting Party; the visa required shall be issued as quickly as possible.

3. The competent authorities of the Contracting Parties shall grant to a crew member who is admitted to hospital in the territory of one of the Contracting Parties permission to stay for such time as may be necessary for his in-patient treatment.

4. Both Contracting Parties reserve the right to refuse entry to their territory to persons who are undesirable, even if such persons should be holders of one of the travel documents referred to in article 11.

5. The diplomatic and consular officials of one of the Contracting Parties and the captain and crew members of the vessels of that Party shall be entitled to contact one another and meet, subject to compliance with the relevant laws and regulations in force in the country concerned.

6. Except as provided above, the regulations of the Contracting Parties with regard to the entry, stay and departure of foreigners shall not be affected.

### *Article 13*

#### INCIDENTS AT SEA

1. Should a vessel of one of the Contracting Parties be shipwrecked or damaged, run aground or be in distress in some other way in the territorial waters of the other Contracting Party, the authorities of that other Party shall grant to the captain, the crew members and the passengers and to the ship and its cargo the same protection and assistance which it would provide to ships flying its own flag. The incidents listed in the previous sentence shall be investigated by authorities to be notified by each Contracting Party to the other Party, if this should be in the public interest, and



in any case when a vessel has sunk or been abandoned or there has been a fatality in the course of the incident. The results of the investigation shall be communicated by the authorities to be notified to the authorities of the other Contracting Party as rapidly as possible.

2. Should a vessel suffer an accident or damage, the Contracting Parties shall exempt it from import duties, taxes and other dues of any kind applicable to the cargo, equipment, materials, stores and other appurtenances of the vessel, provided that they are not used or consumed in the territory of the other Contracting Party.

3. The provisions of paragraph 2 above shall not exclude the application of the laws and regulations of the Contracting Parties governing the temporary storage of goods.

#### *Article 14*

##### JOINT MARITIME SHIPPING COMMISSION AND CONSULTATIONS

1. In order to ensure the effective implementation of this Agreement, a Joint Maritime Shipping Commission shall be created, consisting of the competent maritime authorities of the Contracting Parties as well as representatives of the relevant economic sectors and experts.

2. This Commission shall deal with questions of mutual interest, in particular those relating to:

- Maritime shipping cooperation between the Federal Republic of Germany and Ukraine;
- The activities of the maritime shipping enterprises and vessels of the Contracting Parties engaged in maritime transport between the Contracting Parties and, in particular, relating to activities which arise from the implementation of the Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences;
- The observance of all conditions for the proper operation of maritime transport by the shipping enterprises of each Contracting Party;
- Bilateral consultations between the maritime shipping enterprises and the maritime authorities of the two Contracting Parties;
- The amicable settlement of disputes, including any arising from the interpretation of this Agreement.

3. The Joint Maritime Shipping Commission shall meet at the request of either of the Contracting Parties, no later than three months after such a request has been made.

4. The Contracting Parties undertake to observe the principles of mutual advantage and non-discriminatory treatment of the maritime shipping enterprises and vessels of the two Contracting Parties.

#### *Article 15*

##### TECHNICAL COOPERATION

The Contracting Parties shall encourage the shipowners and the maritime institutions in both countries to seek and develop all possible forms of cooperation, in

particular in the training of experts and in technical questions, such as the development of a classification association in Ukraine.

*Article 16*

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date on which the two Contracting Parties have exchanged diplomatic notes indicating that the national formalities required for its entry into force have been completed. The date of entry into force shall be deemed to be the date of receipt of the later of the two notifications.

*Article 17*

VALIDITY, TERMINATION

1. This Agreement shall remain in force for an indefinite period.
2. Either Contracting Party may terminate this Agreement by giving six months' advance notice.

DONE at Kiev, on 10 June 1993, in two original copies, in the German and Ukrainian languages, both texts being equally authentic.

For the Government  
of the Federal Republic of Germany:

MATTHIAS WISSMAN TRUMPF

For the Government  
of Ukraine:

O. D. KLIMPUSCH

---

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE  
FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE  
L'UKRAINE RELATIF À LA NAVIGATION MARITIME

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

Désireux d'assurer le développement harmonieux des relations entre la République fédérale d'Allemagne et l'Ukraine dans le domaine de la navigation maritime, qui reposent sur l'intérêt mutuel desdits pays et sur la liberté de leur commerce extérieur, et de renforcer autant que possible la coopération internationale dans ce domaine,

Reconnaissant que les échanges bilatéraux de marchandises doivent s'accompagner d'un échange efficace de services,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord :

1. L'expression « autorité compétente pour la navigation maritime » désigne
  - a) Dans la République fédérale d'Allemagne le Ministère fédéral des transports et les autorités qui en relèvent,
  - b) En Ukraine, le Ministère des transports;
2. L'expression « navire d'une Partie contractante » désigne tout navire qui bat le pavillon de cette Partie contractante conformément à sa législation et est inscrit dans un registre conformément à ses lois. Elle ne comprend pas les navires de guerre ni les bateaux de pêche. Aux fins de l'application des articles 2, 5, 8, 9, 10, 12, 13 et 14, elle désigne aussi tout navire battant le pavillon d'un Etat tiers et affrété par une compagnie de navigation de l'une des Parties contractantes;
3. L'expression « compagnie de navigation d'une Partie contractante » désigne une entreprise de transports qui emploie des navires, qui a son siège sur le territoire de cette Partie contractante et qui est reconnue par elle comme « compagnie de navigation » conformément à sa législation;
4. L'expression « membre d'équipage » désigne le capitaine et toute personne qui doit assurer des tâches ou des services à bord pendant le voyage et dont le nom figure sur le rôle d'équipage du navire;

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 11 janvier 1995, date de réception de la dernière des notifications par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement des formalités internes requises, conformément à l'article 16.

## Article 2

### LIBERTÉ DES TRANSPORTS

1) Les Parties contractantes sont convenues d'encourager le développement des transports maritimes entre leurs deux pays. Elles s'abstiendront de toute mesure qui pourrait nuire à la liberté des transports maritimes internationaux et à la participation sans restriction des compagnies de navigation des deux Parties contractantes au transport des marchandises échangées dans le cadre du commerce bilatéral ainsi qu'aux transports maritimes entre leur pays et des pays tiers.

2) Les navires de chacune des Parties contractantes sont autorisés à naviguer entre les ports des deux Parties contractantes ouverts au trafic commercial international et à transporter des passagers et des marchandises entre les Parties contractantes ainsi qu'entre chacune d'elles et des pays tiers.

3) Les compagnies de navigation de pays tiers ainsi que les navires battant le pavillon d'un Etat tiers peuvent participer sans restriction au transport des marchandises échangées dans le cadre du commerce bilatéral des Parties contractantes. Les navires affrétés par des compagnies de navigation des Parties contractantes jouissent des mêmes avantages que s'ils battaient le pavillon de l'une des Parties contractantes.

## Article 3

### OBLIGATIONS INTERNATIONALES

1) Le présent Accord n'affecte pas les obligations découlant d'autres conventions internationales que les Parties contractantes ont conclues, principalement la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, en date du 6 avril 1974, ni en particulier les obligations qui découlent pour la République fédérale d'Allemagne de son appartenance aux Communautés européennes.

2) Les modalités pratiques découlant de l'exécution de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes seront réglées par les compagnies de navigation qui participent aux transports bilatéraux et font partie des conférences concernées.

3) Les deux Parties contractantes s'efforcent de ratifier les conventions internationales relatives à la sécurité des navires, aux conditions sociales des gens de mer, au transport des marchandises dangereuses et à la protection du milieu marin.

## Article 4

### NON-DISCRIMINATION DES COMPAGNIES DE NAVIGATION

Les deux Parties contractantes évitent, dans le domaine des transports maritimes internationaux, toute action discriminatoire qui conduirait à nuire aux intérêts de l'autre Partie contractante en matière de navigation maritime ou pourrait entraver le libre choix des compagnies de navigation au regard des principes de la libre concurrence.

### Article 5

#### RÈGLES EN VIGUEUR DANS LES PORTS ET LES EAUX TERRITORIALES

1) Chacune des Parties contractantes accorde aux navires de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le même traitement dans ses ports, ses eaux territoriales et les autres eaux qui relèvent de sa juridiction qu'à ses propres navires affectés au transport international, notamment en ce qui concerne l'accès aux ports, le séjour dans les ports et le départ des ports, l'utilisation des installations portuaires affectées au transport des marchandises et des passagers et l'accès à tous les services et autres installations existantes.

2) La réciprocité visée au paragraphe 1 s'étend aussi au droit qu'ont les compagnies de navigation des deux Parties contractantes d'accéder à l'exercice et à l'utilisation des services d'agences conformément aux lois en vigueur pour chaque Partie contractante.

### Article 6

#### LIBERTÉ DE TRANSFERT

Chacune des Parties contractantes accorde aux compagnies de navigation de l'autre Partie contractante le droit d'utiliser les recettes tirées des services de navigation sur le territoire de la première Partie contractante pour les paiements se rapportant à la navigation maritime ou de les transférer à l'étranger dans une devise librement convertible. Le transfert doit être effectué sur la base du cours du change officiel et dans le délai habituel.

### Article 7

#### DOMAINES EXCLUS DU DOMAINE D'APPLICATION DU PRÉSENT ACCORD

Le présent Accord n'affecte pas la législation en vigueur des Parties contractantes qui concerne

a) Le privilège de leur propre pavillon pour la navigation côtière nationale et les services de sauvetage, remorquage, pilotage et autres qui sont réservés à leurs compagnies de navigation ou à leurs autres entreprises ainsi qu'à leurs ressortissants; il ne s'agit cependant pas de navigation côtière lorsque le navire d'une Partie contractante navigue entre les ports de l'autre Partie contractante pour décharger ou débarquer des marchandises et des passagers transportés à partir d'un pays tiers ou pour prendre à son bord des marchandises et des passagers afin de les transporter dans un pays tiers;

b) L'obligation d'accepter le pilotage pour les navires;

c) Les navires qui exécutent des tâches de service public;

d) Les activités de recherche en mer;

e) Le privilège du levé hydrographique dans les eaux territoriales nationales.

*Article 8***OBSERVATION DE LA LÉGISLATION DE L'AUTRE PARTIE CONTRACTANTE  
SUR SON TERRITOIRE**

- 1) Les navires de chacune des Parties contractantes et leurs équipages, passagers et chargements sont soumis, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à la législation en vigueur de cette dernière.
- 2) Les navires des compagnies de navigation de chacune des Parties contractantes sont soumis, lorsqu'ils se trouvent sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux lois et autres prescriptions de celle-ci qui régissent l'entrée sur son territoire et la sortie de son territoire des navires affectés aux transports maritimes internationaux, ainsi que l'exploitation et la conduite de ces navires.
- 3) Les passagers, membres d'équipage et expéditeurs de marchandises doivent respecter les lois et autres prescriptions en vigueur sur le territoire de chacune des Parties contractantes qui régissent l'entrée, le séjour et la sortie des passagers et équipages ainsi que l'importation, l'exportation et l'entreposage des marchandises, et notamment les dispositions en matière de formalités de descente à terre, d'immigration, de douane, de fiscalité et de quarantaine.

*Article 9***MESURES VISANT À FACILITER LES TRANSPORTS MARITIMES**

Les Parties contractantes prennent, dans le cadre de leur législation et de leurs règlements portuaires toutes les mesures nécessaires pour faciliter et encourager les transports maritimes, pour éviter la prolongation inutile des jours de planche et accélérer et simplifier autant que possible l'accomplissement des formalités douanières et des autres formalités à respecter dans les ports, et pour faciliter l'utilisation des installations existantes d'évacuation.

*Article 10***RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS DE JAUGE  
ET AUTRES DOCUMENTS DE BORD**

- 1) Les documents de bord établis et reconnus par l'une des Parties contractantes conformément aux conventions internationales pertinentes et qui se trouvent à bord d'un navire de cette Partie contractante sont également reconnus par l'autre Partie contractante.
- 2) Les navires qui produisent un certificat de jauge de l'une des Parties contractantes établi de manière officielle sont dispensés de jaugeage dans les ports de l'autre Partie contractante. Ces documents servent de base pour le calcul des taxes portuaires.

*Article 11*

## DOCUMENTS DE VOYAGE DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

1) Chacune des Parties contractantes reconnaît les documents de voyage établis par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante et accorde aux possesseurs de ces documents les droits visés à l'article 12.

2) Les documents de voyage sont, pour la République fédérale d'Allemagne, le passeport ou le livret de marin, et, pour l'Ukraine, la carte d'identité des marins visée à l'article 4 de la Convention 108 de l'OIT.

*Article 12*

## ENTRÉE, TRANSIT ET SÉJOUR DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

1) Pendant les jours de planche du navire dans l'un de ses ports, chacune des Parties contractantes autorise les membres d'équipage d'un navire de l'autre Partie contractante qui sont en possession de l'un des documents de voyage visés à l'article 11 à aller à terre et à séjourner sur le territoire du lieu où se trouve le port sans autorisation de séjour préalable à l'entrée (visa), conformément aux lois et autres prescriptions en vigueur dans le pays de séjour.

Sont requis en pareil cas,

- Dans la République fédérale d'Allemagne, une carte de descente à terre,
- En Ukraine, un laissez-passer temporaire.

2) Tout membre d'équipage en possession de l'un des documents de voyage visés à l'article 11 peut, après délivrance d'une autorisation de séjour préalable à l'entrée (visa) traverser le territoire de l'autre Partie contractante dans les cas suivants :

- Pour rentrer chez lui;
- Pour se rendre sur son navire ou sur un autre navire;
- Pour une autre raison jugée valable par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante; l'autorisation de séjour (visa) en question doit être délivrée dans un délai aussi court que possible.

3) Les autorités compétentes des Parties contractantes autorisent un membre d'équipage hospitalisé sur le territoire de l'une des Parties contractantes à séjourner pendant le temps nécessaire au traitement sur place.

4) Les deux Parties contractantes se réservent le droit de refuser l'entrée sur leur territoire des personnes indésirables, même si elles sont en possession de l'un des documents de voyage visés à l'article 11.

5) Les fonctionnaires des missions diplomatiques et des représentations consulaires d'une Partie contractante ainsi que le capitaine et les membres d'équipage des navires de cette Partie sont autorisés à entrer en relation et à se rencontrer, à condition de respecter les lois et autres prescriptions en vigueur dans le pays de séjour.

6) Sous réserve des dispositions susmentionnées, les règlements des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au séjour et à la sortie des étrangers ne sont pas affectées.

### *Article 13*

#### EVÉNEMENTS EN MER

1) Si un navire d'une Partie contractante fait naufrage ou s'échoue ou subit toute autre avarie ou se trouve en péril pour d'autres raisons dans les eaux territoriales de l'autre Partie contractante, les autorités compétentes de ladite Partie accordent au capitaine, aux membres d'équipage et aux passagers, ainsi qu'au navire et à sa cargaison, la même protection et la même assistance qu'aux navires battant son propre pavillon. Les événements visés dans la première phrase font l'objet d'une enquête par les autorités que chaque Partie contractante désignera à l'égard de l'autre Partie contractante, lorsqu'il y a un intérêt public et, dans tous les cas où un bâtiment a coulé ou a été abandonné ou qu'une personne a trouvé la mort à l'occasion d'un tel événement. Les résultats de l'enquête sont transmis dès que possible par les autorités désignées aux autorités de l'autre Partie contractante.

2) Lorsqu'un navire a subi un accident ou une avarie, les Parties contractantes renoncent à percevoir les droits d'importation et autres impositions auxquels sont assujettis la cargaison, l'équipement, les matériaux, les provisions et les autres articles du navire, dans la mesure où ces objets ne sont ni utilisés ni consommés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3) Le paragraphe 2 n'exclut pas l'application des lois et autres prescriptions des Parties contractantes relatives à l'entreposage provisoire des marchandises.

### *Article 14*

#### COMMISSION MIXTE DE LA NAVIGATION MARITIME ET CONSULTATIONS

1) Pour assurer l'application efficace du présent Accord, il est constitué une Commission mixte de la navigation maritime composée des autorités compétentes de la navigation maritime des Parties contractantes ainsi que de représentants des milieux économiques concernés et d'experts.

2) Cette Commission traite des questions d'intérêt commun, notamment celles qui se rapportent

- Au fait d'assurer la coopération dans le domaine de la navigation maritime entre la République fédérale d'Allemagne et l'Ukraine;
- Aux activités des compagnies de navigation et des navires des Parties contractantes qui servent au transport maritime entre les Parties contractantes, notamment en ce qui concerne les activités qui découlent de l'application de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes;
- Au respect par les compagnies de navigation de chaque Partie contractante de toutes les conditions nécessaires au bon déroulement du transport maritime;
- Aux consultations bilatérales des compagnies de navigation et des autorités de navigation maritime des deux Parties contractantes;



— Au règlement amiable des différends, y compris ceux qui se rapportent à l'interprétation du présent Accord.

3) La Commission mixte de la navigation maritime se réunit sur la demande de l'une des Parties contractantes trois mois au plus tard après la présentation de cette demande.

4) Les Parties contractantes s'engagent à respecter les principes de l'avantage réciproque et du traitement non discriminatoire des compagnies de navigation et des navires des deux Parties contractantes.

#### *Article 15*

#### COOPÉRATION TECHNIQUE

Les Parties contractantes encouragent les armateurs et les institutions des deux pays liées à la navigation maritime à rechercher et à développer toutes les formes possibles de coopération, notamment en ce qui concerne la formation des spécialistes et les questions techniques ainsi que la constitution d'une société de classification en Ukraine.

#### *Article 16*

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur le jour où les Parties contractantes se seront notifiées que les conditions intérieures nécessaires à son entrée en vigueur sont remplies. Est considérée comme date d'entrée en vigueur la date de réception de la dernière notification.

#### *Article 17*

#### DURÉE DE VALIDITÉ, DÉNONCIATION

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

2) Chacune des Parties contractantes peut dénoncer le présent Accord par notification en respectant un préavis de six mois.

FAIT à Kiev le 10 juin 1993 en deux exemplaires originaux, chacun en langues allemande et ukrainienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
de la République fédérale d'Allemagne :

MATTHIAS WISSMANN TRUMPF

Pour le Gouvernement  
de l'Ukraine :

O. D. KLIMPUSCH

---

