

# Bundesgesetzblatt <sup>769</sup>

Teil II

Z 1998 A

1993

Ausgegeben zu Bonn am 24. April 1993

Nr. 14

Tag	Inhalt	Seite
19. 4. 93	<b>Gesetz zu dem Abkommen vom 22. Oktober 1991 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Rumänien über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen</b> ..... neu: 188-45	770
19. 4. 93	<b>Gesetz zu dem Abkommen vom 8. November 1991 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über die Binnenschifffahrt</b> ..... neu: 188-44	779
1. 2. 93	Bekanntmachung des deutsch-beninischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit .....	789
11. 3. 93	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens von New York vom 31. März 1953 über die politischen Rechte der Frau .....	791
12. 3. 93	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens betreffend Auskünfte über ausländisches Recht sowie des Zusatzprotokolls hierzu .....	791
2. 4. 93	Bekanntmachung über das Erlöschen völkerrechtlicher Übereinkünfte der Deutschen Demokratischen Republik mit Nicaragua .....	792

**Gesetz**  
**zu dem Abkommen vom 22. Oktober 1991**  
**zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland**  
**und der Regierung von Rumänien**  
**über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen**

Vom 19. April 1993

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Dem in Bonn am 22. Oktober 1991 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Rumänien über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

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

**Artikel 3**

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

**Artikel 4**

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

**Artikel 5**

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

**Artikel 6**

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 19 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

---

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 19. April 1993

Der Bundespräsident  
Weizsäcker

Der Bundeskanzler  
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr  
Günther Krause

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Kinkel

**Abkommen**  
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und der Regierung von Rumänien  
über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen

**Acord**  
între Guvernul Republicii Federale Germania  
și Guvernul României  
privind navigația pe căile navigabile interioare

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Regierung von Rumänien –

von dem Wunsche geleitet, den Schiffsverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Vertragsparteien weiter zu entwickeln,

eingedenk der Schlußakte der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa, insbesondere ihrer Bestimmungen über die Entwicklung des Verkehrswesens –

haben folgendes vereinbart:

**Artikel 1**

Im Sinne dieses Abkommens sind:

- a) „Deutsche Schiffe“: die in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Binnenschiffe, mit denen Personen- und/oder Güterverkehr ohne besondere Fahrerlaubnis betrieben werden kann;
- b) „Rumänische Schiffe“: die in einem rumänischen Schiffsregister eingetragenen und unter rumänischer Flagge fahrenden Binnenschiffe, mit denen Personen- und/oder Güterverkehr betrieben wird;
- c) „Trägerschiffsleichter“: Schiffe nach den Buchstaben a und b, die unbemannte und nichtmotorisierte Leichter sind;
- d) „Schiffahrtsunternehmen“: schiffahrtreibende Unternehmen/Gesellschaften oder Unternehmer, die ihren ständigen Firmen- oder Wohnsitz im Hoheitsgebiet einer der beiden Vertragsparteien haben;
- e) „Zuständige Behörden“: der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und das Ministerium für Verkehr von Rumänien, soweit sie sich nicht gegenseitig andere Behörden oder Stellen als zuständig mitteilen;
- f) „Häfen“: die Häfen und die amtlich genehmigten Umschlagstellen sowie die Anlegestellen der Personenschifffahrt in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien.

**Artikel 2**

(1) Nach Maßgabe der Artikel 3 bis 6 dürfen deutsche Schiffe die rumänischen Binnenwasserstraßen und rumänische Schiffe die deutschen Binnenwasserstraßen befahren sowie die Häfen und amtlich zugelassenen Liegestellen benutzen.

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

(3) Die Schifffahrt regelt sich nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften der Vertragspartei, deren Binnenwasserstraßen befahren werden.

Guvernul Republicii Federale Germania  
și  
Guvernul României,

în dorința de a promova dezvoltarea navigației pe căile navigabile interioare ale Părților contractante,

luînd în considerare Actul final al Conferinței pentru securitate și cooperare în Europa, în special prevederile acestuia privind dezvoltarea transporturilor,

au convenit următoarele:

**Articolul 1**

În sensul prezentului Acord sînt:

- a) „Nave germane“: nave fluviale înregistrate într-un registru german de nave fluviale, cu care poate fi efectuat transportul de pasageri și/sau mărfuri fără o autorizație specială de navigație;
- b) „Nave românești“: nave fluviale înregistrate într-un registru român de nave, care navighează sub pavilion român și cu care se efectuează transportul de pasageri și/sau de mărfuri;
- c) „Barje pentru nave port-barje“: nave conform literelor (a) și (b), care sînt fără echipaj și fără propulsie proprie;
- d) „Întreprinderi de navigație“: întreprinderi/societăți de navigație sau armatori care au sediul permanent al firmei sau domiciliul permanent pe teritoriul uneia din cele două Părți contractante;
- e) „Autorități competente“: Ministerul Federal al Transporturilor al Republicii Federale Germania și Ministerul Transporturilor al României, dacă nu se vor comunica reciproc alte autorități sau organe competente;
- f) „Porturi“: porturile și locurile de transbordare mărfuri autorizate oficial, precum și locurile de acostare pentru nave de pasageri situate pe teritoriile Părților contractante.

**Articolul 2**

(1) În conformitate cu articolele 3–6, navele germane pot naviga pe căile navigabile interioare românești și navele românești pot naviga pe căile navigabile interioare germane și pot folosi porturile și locurile de acostare autorizate oficial.

(2) Prevederile paragrafului (1) se aplică în mod corespunzător și transportului de utilaje și de corpuri plutitoare, precum și tranzitării navelor nou construite.

(3) Navigația se reglementează potrivit legislației naționale a Părții contractante ale cărei căi navigabile se utilizează.

**Artikel 3**

(1) Deutsche und rumänische Schiffe dürfen Personen und/oder Güter zwischen einem deutschen Hafen und einem rumänischen Hafen sowie umgekehrt über die sie verbindenden Binnenwasserstraßen befördern (Wechselverkehr).

(2) Im Wechselverkehr dürfen deutsche und rumänische Schiffe Personen und/oder Güter zwischen einem Hafen in dem Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei und einem der folgenden Häfen in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei sowie umgekehrt befördern:

- a) einem Seehafen;
- b) einem Hafen, der auf dem direkten Weg zu einem Seehafen liegt;
- c) einem Hafen, den die zuständige Behörde auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses (Artikel 15) benannt hat.

(3) Die zuständige Behörde jeder Vertragspartei kann nach Beratung im Gemischten Ausschuss in Ausnahmefällen aus technischen Gründen oder aus Gründen der Schiffssicherheit für das Befahren ihrer Wasserstraßen im Wechselverkehr Höchstzahlen der Fahrten festsetzen.

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

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

(6) Andere als die in Artikel 1 Buchstaben a und b genannten Schiffe werden zur Teilnahme am Wechselverkehr zwischen den Häfen beider Seiten nur so weit zugelassen, als dies auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses vereinbart wird.

(7) Die Teilnahme von Schiffen aus einem dritten Land am Verkehr zwischen den Häfen beider Seiten geht zu Lasten der Quote der abgehenden Seite.

**Artikel 4**

(1) Deutsche und rumänische Schiffe dürfen Personen und/oder Güter durch das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei auf den Streckenabschnitten befördern, die auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses von den zuständigen Behörden vereinbart werden (Transitverkehr).

(2) Auf Antrag einer Vertragspartei kann von den zuständigen Behörden auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses eine quotenmäßige Beteiligung der Schifffahrtsunternehmen 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.

(3) Jede Vertragspartei kann nach Beratung im Gemischten Ausschuss in Ausnahmefällen aus technischen Gründen oder aus Gründen der Schiffssicherheit für das Befahren ihrer Wasserstraßen im Transitverkehr Höchstzahlen der Fahrten festsetzen.

**Artikel 5**

Deutsche und rumänische Schiffe dürfen Personen und/oder Güter zwischen einem Hafen der anderen Seite und einem Hafen in einem dritten Land und umgekehrt (Drittlandverkehr) nur aufgrund einer besonderen Erlaubnis der jeweils zuständigen Behörde befördern.

**Articolul 3**

(1) Navele germane și românești pot transporta pasageri și/sau mărfuri între un port german și un port românesc, precum și invers, pe căile navigabile interioare care le leagă (transport direct).

(2) În transportul direct, navele germane și românești pot transporta pasageri și/sau mărfuri între un port de pe teritoriul unei Părți contractante și unul dintre următoarele porturi de pe teritoriul celeilalte Părți contractante, precum și invers:

- a) un port maritim;
- b) un port situat pe drumul direct spre un port maritim;
- c) un port, indicat de Autoritățile competente, la propunerea Comisiei mixte (prevăzută la art. 15).

(3) În cazuri excepționale din motive tehnice sau din motive de siguranță a navigației, Autoritatea competentă a fiecărei Părți contractante poate stabili, după o consultare în cadrul Comisiei mixte, un număr maxim de voiaje pentru folosirea căilor lor navigabile la transportul direct.

(4) În transportul direct, întreprinderile de navigație ale celor două Părți, vor participa în mod continuu, pe toată durata anului în proporții egale la volumul de transport. Repartizarea urmează să fie efectuată pe baza tonajului încărcăturii. În cazul în care întreprinderile de navigație ale unei Părți nu pot prelua la transport cota parte ce le revine, acestea urmează să ofere, în primă instanță, această cantitate întreprinderilor de navigație ale celeilalte Părți, fără ca această cantitate să fie considerată cota-parte de transport a acestei Părți.

(5) La cererea unei Părți contractante, urmează să se convină în mod obligatoriu, la propunerea Comisiei mixte, navluri minime/maxime eficiente din punct de vedere economic și condițiile aferente acestora.

(6) Alte nave decât cele menționate la articolul 1 literele (a) și (b) vor fi admise să participe la transportul direct între porturile celor două Părți numai în măsura în care acest lucru se convine la propunerea Comisiei mixte.

(7) Participarea navelor dintr-o terță țară la transportul între porturile celor două Părți se face pe seama cotei Părții expeditoare.

**Articolul 4**

(1) Navele germane și românești pot transporta pasageri și/sau mărfuri pe teritoriul celeilalte Părți contractante pe sectoarele convenite de Autoritățile competente în baza unei propuneri a Comisiei mixte (transport în tranzit).

(2) La cererea unei Părți contractante, Autoritățile competente pot conveni, în baza unei propuneri a Comisiei mixte, asupra unei participări la transportul de mărfuri, conform paragrafului (1), a întreprinderilor de navigație ale celor două Părți, sub formă de cote-părți. Aceasta trebuie să se efectueze în special atunci când navele unei Părți sînt excluse de la participare la acest transport de mărfuri.

(3) În cazuri excepționale din motive tehnice sau din motive de siguranță a navigației, fiecare Parte contractantă poate stabili, după o consultare în cadrul Comisiei mixte, un număr maxim de voiaje pentru folosirea căilor lor navigabile la transportul în tranzit.

**Articolul 5**

Navele germane și românești pot transporta pasageri și/sau mărfuri între un port al celeilalte Părți și un port dintr-o terță țară și invers (transport în terțe țări) numai în baza unei autorizații speciale eliberate de Autoritățile competente.

**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 Behörden gestattet.

**Artikel 7**

(1) Jede Vertragspartei wird auf ihrer Donaustrecke das jeweils von der anderen Vertragspartei ausgestellte Befähigungszeugnis für die Besatzung (einschließlich des des Schiffsführers) sowie das Schiffsattest anerkennen.

(2) Für die Schifffahrt auf den anderen Binnenwasserstraßen – ausgenommen Rhein, Mosel und Seeschiffsstraßen, für die Sondervorschriften bestehen – 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 Land 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 der Erhebung öffentlicher Schifffahrts- und Hafenabgaben;
- bei der Benutzung öffentlicher Hafeneinrichtungen, Liegestellen, Schleusen und ähnlicher Schifffahrtsanlagen;
- bei der Abfertigung durch die zuständigen Behörden;
- bei der Treibstoff- und Schmiermittelversorgung.

**Artikel 10**

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

**Artikel 11**

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

(2) Die Schifffahrtsunternehmen beider Seiten können zur Förderung der Wirtschaftlichkeit ihres Verkehrs miteinander Vereinbarungen über die betriebliche, technische und kommerzielle Zusammenarbeit treffen.

**Artikel 12**

Die Schifffahrtsunternehmen beider Seiten haben das Recht, die Differenz, die sich aus den Einnahmen und Ausgaben für die Beförderung von Personen und Gütern ergibt, an den Sitz dieser Unternehmen frei zu transferieren. Die Transferierung wird auf der Grundlage der amtlichen Wechselkurse unverzüglich in einer konvertierbaren Währung vorgenommen. Ist die Zahlungsart in einem Zahlungsabkommen zwischen den Vertragsparteien geregelt, so ist dieses anzuwenden.

**Articolul 6**

Transportul de pasageri și/sau de mărfuri între porturile situate pe teritoriul celeilalte Părți contractante (cabotaj) este permis numai în baza unei autorizații speciale eliberate de Autoritățile competente.

**Articolul 7**

(1) Fiecare Parte contractantă, pe porțiunea sa de Dunăre, va recunoaște certificatele de capacitate pentru echipaj (inclusiv pentru căpitan) eliberate de cealaltă Parte contractantă, precum și atestatul de bord.

(2) Pentru navigația pe celelalte căi navigabile interioare, cu excepția Rinului, Moselei și căilor navigabile maritime pentru care există reglementări speciale, Autoritățile competente vor elibera documentele și certificatele prevăzute în țările lor, la prezentarea documentelor și certificatelor referitoare la navă, echipajul și încărcătura acesteia (de exemplu: atestatul de bord și brevetele navigatorilor) eliberate pe teritoriul celeilalte Părți contractante. Premisa pentru aceasta este ca documentele și certificatele să fie eliberate pe teritoriul unei Părți contractante în condiții care corespund reglementărilor în vigoare pe teritoriul celeilalte Părți contractante.

**Articolul 8**

Navele pot transporta mărfuri periculoase numai în cazul când posedă în acest scop autorizația valabilă prevăzută pentru calea navigabilă respectivă.

**Articolul 9**

Fiecare Parte contractantă va acorda navelor celeilalte Părți același regim ca și navelor proprii, privind exercitarea drepturilor de transport acordate conform articolelor 2–6; această prevedere se aplică în special:

- prelevării taxelor publice de navigație și taxelor portuare;
- folosirii amenajărilor portuare, locurilor de acostare, ecluzelor și altor instalații navale asemănătoare publice;
- întocmirii formalităților de către Autoritățile competente;
- aprovizionării cu combustibili și lubrifianți.

**Articolul 10**

Fiecare Parte contractantă va acorda navelor celeilalte Părți același regim ca și navelor proprii privind regimul vamal al proviziilor echipaiului și navai, a Flate la bord. Aceeași prevedere se aplică combustibililor și lubrifianților destinați consumului navelor.

**Articolul 11**

(1) Intreprinderile de navigație ale celor două Părți pot înființa pe teritoriul celeilalte Părți contractante, pe bază de reciprocitate, agenții pentru prestații de servicii la nave și echipaje, cu respectarea legislației naționale respective în vigoare și cu aprobarea Autorității competente.

(2) Intreprinderile de navigație ale celor două Părți pot conveni, în vederea promovării rentabilității transportului, asupra unor înțelegeri privind cooperarea în exploatare, tehnică și comercială.

**Articolul 12**

Intreprinderile de navigație ale celor două Părți au dreptul să transfere liber, la sediul lor, diferența care rezultă dintre încasările și cheltuielile pentru transportul pasagerilor și mărfurilor. Transferarea se va efectua neîntârziat, într-o valută convertibilă, pe baza cursurilor oficiale de schimb. În cazul în care sistemul de plăți este reglementat printr-un Acord între Părțile contractante, se vor aplica prevederile acestui Acord.

**Artikel 13**

(1) Die Besatzungsmitglieder der deutschen und rumänischen Schiffe benötigen zum Grenzübertritt ein Reisedokument und eine Aufenthaltsgenehmigung in der Form eines Sichtvermerks (Visum).

(2) Auf den Güterschiffen dürfen sich grundsätzlich nur Besatzungsmitglieder befinden. Auf Personen- und/oder 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 eines Sichtvermerks sind. Kinder unter 16 Jahren können im Reisedokument eines ihrer Elternteile eingetragen werden.

(3) Auf der Donau benötigen die Besatzungsmitglieder der deutschen und rumänischen Schiffe für den Grenzübertritt und den Aufenthalt an Bord sowie im Hafengelände der an der Donau gelegenen Häfen keinen Sichtvermerk, wenn sie Inhaber eines Donauschifferausweises und in der Besatzungsliste eingetragen sind. Das gleiche gilt für die in den Donauschifferausweisen eingetragenen Ehegatten der Besatzungsmitglieder und deren Kinder unter 16 Jahren.

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

(5) Die Vertragsparteien tauschen Muster der in den Absätzen 1 und 3 bezeichneten Dokumente aus.

(6) 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 Falle 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 Stellen 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 Verkehr der Regierung von Rumänien bestimmt werden.

**Articolul 13**

(1) La trecerea frontierei, membrii echipajelor navelor germane și românești au nevoie de un document de călătorie și de un permis de ședere sub forma unei vize (viză).

(2) În principiu, pe navele de mărfuri pot să se afe numai membri ai echipajului. Pe navele de pasageri și/sau de mărfuri pot intra în și ieși din țară, împreună cu membrii echipajului, și soțiile și copiii minori necăsătoriți ai acestora, dacă sînt în posesia documentului menționat în paragraful (1) și a unei vize. Copiii sub 16 ani pot fi înscrisi în documentul de călătorie al unuia din părinții lor.

(3) Pe Dunăre, membrii echipajelor navelor germane și românești nu au nevoie de nici o viză pentru trecerea frontierei și pentru șederea la bord, precum și în incintele porturilor situate pe Dunăre, dacă sînt în posesia unui document de navigator pe Dunăre și sînt înscrisi pe lista de echipaj. Aceeaș: prevedere este valabilă pentru soțiile membrilor echipajului și copiii sub 16 ani ai acestora, înscrisi în documentele de navigator de Dunăre.

(4) Toate persoanele aflate la bord, menționate în paragrafele 1–3, trebuie să fie înscrise pe lista de echipaj.

(5) Părțile contractante vor efectua un schimb de modele ale documentelor menționate în paragrafele 1 și 3.

(6) În măsura în care reglementările legale ale unei Părți contractante, privind intrarea și șederea străinilor, conțin dispoziții mai avantajoase, se vor aplica aceste dispoziții.

**Articolul 14**

(1) Navele celor două Părți pot staționa, pe timp de zi și de noapte, în următoarele locuri:

- a) în porturi de încărcare și de descărcare;
- b) în porturi de pe parcurs, inclusiv porturi de frontieră;
- c) în locuri de pe parcurs, admise de regulamentul de navigație,

dacă organele vamale nu au stabilit locuri speciale de acostare.

(2) În cazul unei avarii, al unui accident, al unei îmbolnăviri grave a unei persoane de la bord sau în alte cazuri care fac imposibilă continuarea voiajului, navele pot acosta în orice loc adecvat. În asemenea cazuri, căpitanul sau o persoană împuternicită de acesta trebuie să informeze neîntîrziat cel mai apropiat organ de frontieră, de vamă sau de poliție.

(3) Organele competente ale celor două Părți contractante acordă asistența necesară în caz de avarii sau accidente ale unor nave sau persoane ale celeilalte Părți. Această prevedere este valabilă și în cazul îmbolnăvirilor care necesită asistență medicală de urgență.

(4) În caz de avarii sau accidente grave ale unor nave sau persoane ale unei Părți pe teritoriul celeilalte Părți contractante, Partea contractantă pe al cărei teritoriu a avut loc evenimentul va înștiința neîntîrziat cealaltă Parte contractantă, va lua măsurile necesare în vederea cercetării cauzelor evenimentului, va informa cealaltă Parte contractantă asupra rezultatelor și îi va transmite documentele necesare reglementării daunelor.

**Articolul 15**

(1) În scopul aducerii la îndeplinire și al controlării aplicării prezentului Acord, se înființează o Comisie mixtă. Comisia mixtă este compusă din cîte trei reprezentanți împuterniciți ai fiecărei Părți, care sînt desemnați de către Ministrul Federal al Transporturilor al Republicii Federale Germania, respectiv de către Ministrul Transporturilor al României.

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

Zur Prüfung einzelner Fragen kann jede Seite Sachverständige hinzuziehen.

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
  - Festlegung der Transitwasserstraßen (Artikel 4 Absatz 1),
  - quotenmäßige Beteiligung (Artikel 4 Absatz 2),
  - Festlegung der Binnenhäfen (Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c),
  - Festsetzung von Mindest-/Höchstfrachten und die mit ihnen zusammenhängenden Bedingungen (Artikel 3 Absatz 5),
  - Anpassung dieses Abkommens an die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs und Lösung aller Fragen, die sich aus der Anwendung dieses Abkommens ergeben,
  - Zulassung von Schiffen aus dritten Ländern zum Wechselverkehr;
- b) Beratungen durchzuführen über Möglichkeiten der Festsetzung von Höchstzahlen der Fahrten im Wechselverkehr (Artikel 3 Absatz 3) und im Transitverkehr (Artikel 4 Absatz 3);
- 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 4 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 mitteilen.

(5) Kann eine Einigung im Gemischten Ausschuss nicht erzielt werden, treten auf Antrag einer Vertragspartei die Vertreter der zuständigen Behörden beider Vertragsparteien 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

Die Sportfahrzeuge beider Seiten können die Binnenwasserstraßen beider Vertragsparteien unter Beachtung des jeweiligen dort geltenden Rechts benutzen.

#### Artikel 18

Die Rechte und Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland aus der Mannheimer Akte von 1868 gegenüber den Vertragsstaaten dieser Akte und die Rechte und Verpflichtungen von

Din partea Republicii Federale Germania, din Comisia mixtă vor face parte un reprezentant al Ministrului Federal al Transporturilor, în calitate de conducător de delegație, precum și câte un reprezentant al întreprinderilor de navigație și al întreprinderilor de încărcare, desemnați de către Ministrul Federal al Transporturilor.

Pentru examinarea unor probleme specifice, fiecare Parte poate prevedea participarea unor experți.

La prima sa ședință, Comisia mixtă elaborează și aprobă un regulament de funcționare pentru activitatea sa.

(2) Comisia mixtă are, în special, următoarele atribuții:

- a) de a înainta Autorităților competente propuneri privind:
  - stabilirea căilor navigabile de tranzit (art. 4 par. 1);
  - participarea sub formă de cote-părți (art. 4 par. 2);
  - stabilirea porturilor fluviale (art. 3 par. 2 lit. c);
  - stabilirea navlurilor minime/maxime, precum și a condițiilor aferente acestora (art. 3 par. 5);
  - adaptarea prezentului Acord la dezvoltarea transportului pe căile navigabile interioare și soluționarea tuturor problemelor care rezultă din aplicarea prezentului Acord;
  - admiterea navelor din țări la transportul direct;
- b) de a organiza consultări privind posibilitățile de stabilire a numărului maxim de voiaje în transportul direct (art. 3 par. 3) și în tranzit (art. 4 par. 3);
- c) de a înregistra statistic traficul de nave ale celor două Părți;
- d) de a supraveghea respectarea înțelegerilor stabilite conform literei (a) și aplicarea articolelor 9, 10 și 11;
- e) de a repartiza, dacă este necesar, volumele de transport pe întreprinderile de navigație ale celor două Părți conform art. 3 par. 4 și de a supraveghea repartizarea încărcăturilor.

(3) Navlurile minime/maxime, inclusiv condițiile aferente acestora, convenite în cadrul Comisiei mixte, vor fi prezentate de aceasta Autorităților competente spre aprobare. Autoritățile competente convin asupra intrării în vigoare a acestor hotărâri ale Comisiei mixte și își comunică reciproc, fără întârziere, data intrării în vigoare a acestora conform legislației interne.

(4) Înțelegerile stabilite în baza propunerilor, conform par. 2 litera (a) și par. 3, se realizează prin comunicarea reciprocă, de către Autoritățile competente, a acordului privind propunerile înaintate de Comisia mixtă.

(5) Dacă nu se poate ajunge la o înțelegere în cadrul Comisiei mixte, la cererea unei Părți contractante, reprezentanții Autorităților competente ale celor două Părți contractante se vor întâlni pentru consultări în termen de patru săptămâni.

#### Articolul 16

Autoritățile competente vor furniza Comisiei mixte, la cererea acesteia, acele documente de care are nevoie în vederea îndeplinirii atribuțiilor sale, conform art. 15.

#### Articolul 17

Ambarcațiunile de sport și de agrement ale celor două Părți pot folosi căile navigabile interioare ale celor două Părți contractante, cu respectarea reglementărilor legale naționale respective.

#### Articolul 18

Prezentul Acord nu afectează drepturile și obligațiile Republicii Federale Germania, decurgând din Actul de la Mannheim din 1868 față de statele contractante la acest Act și nici drepturile și

Rumänien aus der Belgrader Donau-Konvention von 1948 gegenüber den Vertragsparteien dieser Konvention werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

#### Artikel 19

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Dieses Abkommen tritt 30 Tage nach dem Tage in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander schriftlich auf diplomatischem Weg 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 vor Ende eines Kalenderjahrs schriftlich auf diplomatischem Wege gekündigt werden. In diesem Fall tritt das Abkommen mit Ablauf dieses Kalenderjahrs außer Kraft.

(4) Das beigefügte Protokoll ist Bestandteil dieses Abkommens.

obligațiile României, decurgînd din Convenția de la Belgrad din 1948 față de statele contractante la această Convenție.

#### Articolul 19

(1) Prezentul Acord se încheie pentru o perioadă nelimitată de timp.

(2) Prezentul Acord intră în vigoare după 30 zile de la data la care Părțile contractante își vor comunica în scris, pe cale diplomatică, îndeplinirea cerințelor legislației interne pentru intrarea în vigoare a acestuia.

(3) Prezentul Acord poate fi denunțat de către fiecare Parte contractantă în scris, pe cale diplomatică, cu șase luni înainte de sfîrșitul anului calendaristic. În acest caz, Acordul își pierde valabilitatea după expirarea acestui an calendaristic.

(4) Protocolul anexat este parte integrantă a prezentului Acord.

Geschehen zu Bonn am 22. Oktober 1991 in zwei Urschriften, jede in deutscher und rumänischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Incheiat la Bonn la data de 22. octombrie 1991 în două exemplare originale, în limba germană și limba română, ambele texte avînd aceeași valabilitate.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Pentru Guvernul Republicii Federale Germania

Mario v. Matuschka

Günther Krause

Für die Regierung von Rumänien

Pentru Guvernul României

R. Comsa



## Protokoll

## Protocol

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung von Rumänien haben anlässlich der Unterzeichnung des Abkommens über die Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen folgende Vereinbarungen getroffen, die als Bestandteile des Abkommens gelten:

Cu ocazia semnării Acordului privind navigația pe căile navigabile interioare, Guvernul Republicii Federale Germania și Guvernul României au convenit următoarele, care fac parte integrantă din prezentul Acord:

## 1. Verkehrsrechte

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

## (1) Wechselverkehr:

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

## (2) Transitverkehr:

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

## (3) Drittlandverkehr:

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

## (4) Kabotage:

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

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

2. Die in Artikel 1 des Abkommens erwähnte besondere Fahrt-erlaubnis ergibt sich aus Artikel 2 Binnenschiffahrtsgesetz vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1271).
3. Beide Vertragsparteien werden den in Artikel 13 Absatz 5 vorgesehenen Austausch von Dokumenten vor Inkrafttreten des Abkommens vollziehen.
4. Für solche Transitverkehre, die auf den Hoheitsgebieten beider Vertragsparteien weder beginnen noch enden, wird auf Ersuchen einer Vertragspartei und auf der Grundlage eines

## 1. Drepturi de transport

Pentru a asigura o aplicare unitară a Acordului, cele două Părți contractante au convenit să considere următoarele sensuri ale termenilor folosiți în legătură cu drepturile de transport

## (1) Transport direct:

Transportul pasagerilor și/sau mărfurilor cu a navă a unei Părți de pe teritoriul unei Părți contractante pe teritoriul celeilalte Părți contractante exclusiv pe acele căi navigabile interioare care leagă între ele teritoriile celor două Părți contractante.

## (2) Transport în tranzit:

Transportul pasagerilor și/sau mărfurilor cu o navă a unei Părți pe căile navigabile interioare de pe teritoriul celeilalte Părți contractante, fără ambarcarea sau debarcarea pasagerilor, respectiv fără încărcarea sau descărcarea mărfurilor în timpul trecerii.

## (3) Transport în terțe țări:

Transportul pasagerilor și/sau mărfurilor, cu o navă a unei Părți, dintr-o terță țară pe teritoriul celeilalte Părți contractante sau invers.

## (4) Cabotaj:

Transportul pasagerilor și/sau mărfurilor cu o navă a unei Părți între locuri de încărcare și de descărcare situate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul celeilalte Părți contractante.

În vederea stabilirii drepturilor de transport care trebuie considerate, criteriul determinant este cel al tronsonului pe care nava respectivă transportă și nu cel privind originea și localitatea de destinație a mărfii transportate.

2. Autorizația specială de navigație menționată la art. 1 al Acordului este cea din art. 2 al legii cu privire la obligațiile navigației fluviale din 4 august 1986 (B.G.B.I. I. S. 1271).
3. Cele două Părți contractante vor efectua schimbul de documente prevăzute la art. 13 par. 5 înainte de intrarea în vigoare a Acordului.
4. Pentru acele transporturi în tranzit care nici nu încep și nici nu se termină pe teritoriile celor două Părți contractante, se va conveni, la cererea unei Părți contractante și în baza unei

Vorschlags des Gemischten Ausschusses eine quotenmäßige Beteiligung der Schiffahrtsunternehmen beider Seiten vereinbart.

propuneri a Comisiei mixte, asupra unei participări sub formă de cote-părți a întreprinderilor de navigație ale celor două Părți.

Geschehen zu Bonn am 22. Oktober 1991 in zwei Urschriften, jede in deutscher und rumänischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Incheiat la Bonn, la date de 22. octombrie 1991 în două exemplare originale, în limba germană și limba română, ambele texte având aceeași valabilitate.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
Pentru Guvernul Republicii Federale Germania  
Mario v. Matuschka  
Günther Krause

Für die Regierung von Rumänien  
Pentru Guvernul României  
R. Comsa

---

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

Vom 19. April 1993

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

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

**Artikel 2**

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

**Artikel 3**

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

**Artikel 4**

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

**Artikel 5**

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

**Artikel 6**

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

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

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 19. April 1993

Der Bundespräsident  
Weizsäcker

Der Bundeskanzler  
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr  
Günther Krause

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Kinkel

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

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

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

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej  
i  
Rząd Republiki Federalnej Niemiec

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

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

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,

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,

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 –

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,

haben folgendes vereinbart:

uzgodniły, co następuje:

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

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

**Artikel 1**

**Artykuł 1**

Im Sinne dieses Abkommens sind:

W rozumieniu niniejszej Umowy określenie:

- 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) „Schifffahrtsunternehmen“: schifffahrttreibende Unternehmen oder Unternehmer, die ihren ständigen Firmen- oder Wohnsitz im Hoheitsgebiet einer der beiden Vertragsparteien haben;

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

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

#### Artikel 2

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

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

#### Artikel 3

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

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

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).

## 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:

- der Erhebung öffentlicher Schifffahrts- und Hafenabgaben;
- der Benutzung öffentlicher Hafeneinrichtungen, Liegestellen, Schleusen und ähnlicher Schifffahrtsanlagen;
- der Abfertigung durch die zuständigen Behörden;
- 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 Schifffahrtsunternehmen beider Seiten dürfen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei unter Beachtung des dort geltenden Rechts und nach Genehmigung durch die zuständige Behörde auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Agenturen zur Betreuung von Schiffen und Besatzungen errichten. Die Tätigkeit bestehender Agenturen wird nicht berührt.

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

## Artikel 12

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

## Artikel 13

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

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

## Artykuł 7

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

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

## Artykuł 8

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

## Artykuł 9

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

- pobierania publicznych opłat żeglugowych i portowych;
- korzystania z publicznych urządzeń portowych, postojowych, służ i podobnych urządzeń żeglugowych;
- odprawy przez właściwe władze;
- zaopatrywania w materiały pędne i smary.

## Artykuł 10

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

## Artykuł 11

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

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

## Artykuł 12

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

## Artykuł 13

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

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

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

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

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

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

#### Artikel 14

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

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

soweit die Zollbehörden nicht besondere Anlegestellen bestimmt haben.

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

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

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

#### Artikel 15

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

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

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

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

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 wymienią wzory dokumentów podróży określonych w ustępie 1.

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

#### Artykuł 14

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

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

jeżeli władze celne nie określiły specjalnych miejsc postoju.

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

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

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

#### Artykuł 15

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artikel 16

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

#### Artikel 17

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

### Abschnitt II

#### Bestimmungen für die Schifffahrt auf den Grenzgewässern

#### Artikel 18

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

2. Komisja Mieszana ma w szczególności następujące zadania:

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

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

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

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

#### Artykuł 16

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

#### Artykuł 17

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

### Rozdział II

#### Postanowienia o żegludze na wodach granicznych

#### Artykuł 18

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



d) die Wasserstraße bei Altwarp–Nowe Warpno (Stettiner Haff) von 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 Binnenschiffahrtsvereinbarungen geschlossen hat, nach vorheriger Beratung im Gemischten Ausschuß das gleichberechtigte Befahren der Grenzgewässer.

#### Artikel 19

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

#### Artikel 20

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

- Schiffssicherheit, 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,

d) tor wodny koło Nowego Warpna–Altwarp (Zalew Szczeciński) od pomocniczego znaku granicznego nr 7 (dalba 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 porozumienie i celnej na wodach granicznych określonych w artykule 18 ustęp 1, o ile nie nastąpi zejście na ląd po przybyciu statku jednej Strony do brzegu drugiej Umawiającej się Strony.

#### 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 przybyciu statku jednej Strony do brzegu drugiej Umawiającej się Strony.

#### Artykuł 20

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

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

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

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

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

### Rozdział III Postanowienia końcowe

#### Artykuł 21

1. Umowa niniejsza jest zawarta na czas nieokreślony.

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

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

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

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

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

außer Kraft.

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

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

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

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

## Protokoll

### Protokół

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

#### 1. Verkehrsrechte

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 1. prawa przewozowe:

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

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

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

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

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

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

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

6. Zu Artikel 7: Die zuständigen deutschen Dienststellen werden die in der Republik Polen ausgestellten Dokumente, die sich auf das Schiff und die Besatzung beziehen (Atteste, Befähigungszeugnisse), bei der Umschreibung in einem angemessenen Umfang berücksichtigen.
7. Zu Artikel 17: Abweichend von Artikel 7 können Führer von deutschen Sportfahrzeugen von weniger als 15 m<sup>3</sup> Wasserverdrängung und Führer von polnischen Sportfahrzeugen von weniger als 15 m Länge mit dem in ihrem Staat erteilten Befähigungsnachweis die Wasserstraßen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befahren.
6. Do artykułu 7: Właściwe niemieckie organa będą uwzględniały w stosownym zakresie dokumenty wystawione w Rzeczypospolitej Polskiej odnoszące się do statku i załogi (świadczenia zdolności żeglugowej statku, świadectwa o uprawnieniach żeglarskich), przy ich przepisywaniu.
7. Do artykułu 17: W odchyleniu od artykułu 7 ustęp 2 kierownicy polskich jednostek sportowych o długości mniejszej niż 15 m i kierownicy niemieckich jednostek sportowych o wyporności mniejszej niż 15 m<sup>3</sup> mogą pływać po drogach wodnych na terytorium drugiego Państwa na podstawie świadectw zdolności żeglugowej wystawionych w ich Państwie.

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

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

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

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

**Bekanntmachung  
des deutsch-beninischen Abkommens  
über Finanzielle Zusammenarbeit**

**Vom 1. Februar 1993**

Das in Cotonou am 21. Dezember 1992 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Benin über Finanzielle Zusammenarbeit ist nach seinem Artikel 6

am 21. Dezember 1992

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 1. Februar 1993

**Bundesministerium  
für wirtschaftliche Zusammenarbeit  
und Entwicklung  
Im Auftrag  
Schweiger**

**Abkommen  
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
und der Regierung der Republik Benin  
über Finanzielle Zusammenarbeit  
(Vorhaben „Übertragungsleitung Nangbéto – Bohicon“)**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Republik Benin –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Benin,

in dem Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewußtsein, daß die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Republik Benin beizutragen,

unter Bezugnahme auf die zwischen den beiden Regierungen in der Zeit vom 28. bis 30. Mai 1990 in Cotonou geführten Verhandlungen –

sind wie folgt übereingekommen:

**Artikel 1**

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Regierung der Republik Benin, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von 3 256 451,44 DM (in Worten: drei Millionen zweihundertsechsfundfünfzigtausendvierhunderteinundfünfzig 44/100 Deutsche Mark) für das überregionale Vorhaben „Übertragungsleitung Nangbéto-Bohicon“ zu erhalten, wenn nach Prüfung die Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist.

(2) Der in Absatz 1 genannte Betrag wird zur Finanzierung des im Abkommen vom 8. Februar 1985 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik Benin genannten Vorhabens „Wasserkraftwerk Nangbéto“ nicht mehr benötigt. Der mit Abkommen vom 8. Februar 1985 für dieses Vorhaben bereitgestellte Finanzierungsbeitrag reduziert sich damit in Abänderung dieses Abkommens von 22 000 000,- DM (in Worten: zweiundzwanzig Millionen Deutsche Mark) auf 18 743 548,56 DM (in Worten: achtzehn Millionen siebenhundertdreiundvierzigtausendfünfhundertachtundvierzig Deutsche Mark).

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Regierung der Republik Benin zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung oder für

notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung des in Absatz 1 genannten Vorhabens von der Kreditanstalt für Wiederaufbau, Frankfurt am Main, zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

(4) Das in Absatz 1 bezeichnete Vorhaben kann im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Benin durch andere Vorhaben ersetzt werden.

#### Artikel 2

Die Verwendung des in Artikel 1 genannten Betrags, die Bedingungen, zu denen er zur Verfügung gestellt wird, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der Kreditanstalt für Wiederaufbau und dem Empfänger des Finanzierungsbeitrags zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

#### Artikel 3

Die Regierung der Republik Benin stellt die Kreditanstalt für Wiederaufbau von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluß und Durchführung der in Artikel 2 erwähnten Verträge in der Republik Benin erhoben werden.

#### Artikel 4

Die Regierung der Republik Benin überläßt bei den sich aus der Gewährung des Finanzierungsbeitrags ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

#### Artikel 5

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland legt besonderen Wert darauf, daß bei den sich aus der Gewährung des Finanzierungsbeitrags ergebenden Lieferungen und Leistungen die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Berlin bevorzugt genutzt werden, wenn die Angebote in etwa vergleichbar sind.

#### Artikel 6

Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Geschehen zu Cotonou am 21. Dezember 1992 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland  
Maeder-Metcalf

Für die Regierung der Republik Benin  
Ologoudou

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Übereinkommens von New York vom 31. März 1953  
über die politischen Rechte der Frau**

**Vom 11. März 1993**

Bulgarien hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 24. Juni 1992 die Rücknahme seines bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde angebrachten Vorbehalts zu Artikel IX des Übereinkommens von New York vom 31. März 1953 über die politischen Rechte der Frau (BGBl. 1969 II S. 1929; 1970 II S. 46) notifiziert.

Slowenien hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 1. Juli 1992 seine Rechtsnachfolge zu diesem Übereinkommen notifiziert. Dementsprechend ist Slowenien mit Wirkung vom 25. Juni 1991, dem Tag der Erklärung seiner Unabhängigkeit, Vertragspartei dieser Übereinkunft geworden.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 11. Januar 1972 (BGBl. II S. 17) und vom 30. November 1992 (BGBl. 1993 II S. 25).

Bonn, den 11. März 1993

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Eitel

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Europäischen Übereinkommens  
betreffend Auskünfte über ausländisches Recht  
sowie des Zusatzprotokolls hierzu**

**Vom 12. März 1993**

I.

Das Europäische Übereinkommen vom 7. Juni 1968 betreffend Auskünfte über ausländisches Recht (BGBl. 1974 II S. 937) ist nach seinem Artikel 17 Abs. 3 für

Polen am 15. Dezember 1992  
in Kraft getreten.

II.

Das Zusatzprotokoll vom 15. März 1978 zum Europäischen Übereinkommen betreffend Auskünfte über ausländisches Recht (BGBl. 1987 II S. 58) ist nach seinem Artikel 7 Abs. 2 für

Polen am 15. Dezember 1992  
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 14. Mai 1992 (BGBl. II S. 413).

Bonn, den 12. März 1993

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Eitel

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei Zweigbetrieb Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
- b) Zolitarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H., Postfach 13 20, 5300 Bonn 1  
Telefon: (0228) 38208-0, Telefax: (0228) 38208-36

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 97,80 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 3,10 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1993 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509, BLZ 370 100 50, oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 7,50 DM (6,20 DM zuzüglich 1,30 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 8,50 DM.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 5300 Bonn 1

Postvertriebsstück · Z 1998 A · Gebühr bezahlt

## Bekanntmachung über das Erlöschen völkerrechtlicher Übereinkünfte der Deutschen Demokratischen Republik mit Nicaragua

Vom 2. April 1993

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat durch eine an die Regierung der Republik Nicaragua gerichtete Verbalnote vom 13. Januar 1993 aufgrund der in Artikel 12 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 (BGBl. 1990 II S. 885) vorgesehenen Konsultationen festgestellt, daß die in der Anlage zu dieser Bekanntmachung genannten völkerrechtlichen Übereinkünfte mit Herstellung der Einheit Deutschlands am 3. Oktober 1990 erloschen sind.

Diese Feststellung schließt nicht aus, daß auch noch andere zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und Nicaragua abgeschlossene völkerrechtliche Übereinkünfte mit der Herstellung der Einheit Deutschlands zum selben Zeitpunkt erloschen sind.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 6. Februar 1992 (BGBl. II S. 187) und vom 2. April 1993 (BGBl. II S. 767).

Bonn, den 2. April 1993

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Schürmann

### Anlage

1. Vereinbarung vom 3. Mai 1983 zwischen dem Ministerium für Nationale Verteidigung der Deutschen Demokratischen Republik und dem Ministerium für Verteidigung der Republik Nicaragua über Zusammenarbeit auf militärischem Gebiet
2. Abkommen vom 20. September 1983, vom 14. September 1987 und vom 26. Oktober 1989 zwischen der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und der Regierung der Republik Nicaragua über die Ausbildung von Militärkadern der Sandinistischen Volksarmee der Republik Nicaragua in der Deutschen Demokratischen Republik
3. Vereinbarung vom 14. Februar 1988 zwischen dem Ministerium für Nationale Verteidigung der Deutschen Demokratischen Republik und dem Ministerium für Verteidigung der Republik Nicaragua über die Gewährung von Urlaubsaufenthalten für Angehörige der Sandinistischen Volksarmee in der Deutschen Demokratischen Republik