

## Artykuł 7

1. Każda Umawiająca się Strona uznaje dokumenty statków drugiej Umawiającej się Strony, wystawione zgodnie z przepisami ustawodawstwa państwa bandery statku. Dotyczy to również dokumentów pomiarowych statku, które stanowią podstawę do obliczania opłat portowych.

2. Statki jednej Umawiającej się Strony, zaopatrzone w dokumenty pomiarowe, wystawiane zgodnie z ustępem 1, zwolnione są w portach drugiej Umawiającej się Strony od ponownych pomiarów.

## Artykuł 8

1. Statki, załogi, pasażerowie i ładunki jednej Umawiającej się Strony podlegają na morzu terytorialnym i morskich wodach wewnętrznych oraz w portach morskich drugiej Umawiającej się Strony jej normom prawnym w szczególności przepisom ruchu i bezpieczeństwa, przepisom porządku publicznego, granicznym, celnym, dewizowym, ochrony zdrowia, ochrony weterynaryjnej i fitosanitarnej.

2. Na morzu terytorialnym i morskich wodach wewnętrznych oraz w portach morskich jednej Umawiającej się Strony, statki drugiej Umawiającej się Strony podlegają przepisom, dotyczącym wyposażenia, urządzeń, środków bezpieczeństwa statku, pomiarów i zdolności żeglujek statków, które obowiązują w państwie bandery statku.

3. Państwowe statki handlowe pod flagg jednej Umawiającej się Strony nie podlegają zatrzymaniu w portach drugiej Umawiającej się Strony w związku z zaistnieniem sporów cywilnych pomiędzy instytucjami lub przedsiębiorstwami transportu morskiego Umawiających się Stron.

## Artykuł 9

Właściwe instytucje i przedsiębiorstwa Umawiających się Stron zawierają porozumienia o wzajemnym udostępnieniu w swych stocznich potencjału remontowego i dokowego dla remontów statków morskich.

## Artykuł 10

Właściwe przedsiębiorstwa Umawiających się Stron uregulują w odpowiednich porozumieniach warunki podróży i załadunku organizacyjne wzajemnego przewozu pasażerów na statkach pasażerskich i towarowych.

## Artykuł 11

Umawiające się Strony będą dążyć w zakresie wzajemnego korzystania z portów morskich do kształtowania stawek taryfowych za usługi przeladunkowe oraz za inne usługi w swych portach morskich na zasadach porównywalnych i w oparciu o taryfy obowiązujące w porównywalnych portach innych państw.

## Artykuł 12

Wysokość frachtów morskich przy wzajemnym korzystaniu ze statków handlowych będzie określana

- a/ przy przewozie na warunkach liniowych — na podstawie ogólnie stosowanych taryf międzynarodowych z uwzględnieniem udokumentowanych rabatów,
- b/ przy przewozie na warunkach charterowych — na podstawie stawek frachtowych międzynarodowego rynku frachtowego dla określonych relacji przewozowych i ładunków w chwili zawarcia umowy o charter, z uwzględnieniem szczegółów wynikających z tej umowy.

## Artykuł 13

1. Wszelkie płatności i rozliczenia wynikające z wykonywania niniejszej Umowy będą dokonywane zgodnie z postanowieniami umów platniczych aktualnie obowiązujących między obu Umawiającymi się Stronami.

2. Płatności frachtów morskich za korzystanie ze statków jednej Umawiającej się Strony przez drugą Umawiającą się Stronę będą dokonywane w rublach transferowych a częściowo w walutach wymienialnych.

## Artykuł 14

1. Statki rybackie Niemieckiej Republiki Demokratycznej bazujące stale w portach Zalewu Odrzańskiego mogą korzystać w drodze na Bałtyk i z powrotem z prawa przepływu przez Zalew Szczeciński i rzekę Swinę.

2. Trasę przepływu, o którym mowa w ustępie 1, ustala się następująco:

- miejsce przekroczenia granicy,
- najkrótsza droga do toru wodnego na Zalewie Szczecińskim,
- tor wodny na Zalewie Szczecińskim,
- Kanał Piastowski,
- rzeka Swina.

3. Przekroczenia granicy państwowej przez statki wymienione w ustępie 1 może nastąpić między pomocniczymi znakami granicznymi Nr 15 i 16 na Zalewie Szczecińskim.

## Artykuł 15

1. Przepływ statków, o których mowa w Artykule 14, może odbywać się w czasie dnia oraz w porze nocnej.

2. Statki korzystające z prawa przepływu mogą kotwiczyć, dobijać do brzegu lub zawijać do portów polskich tylko w przypadkach zagrożenia życia ludzkiego lub bezpieczeństwa statku.

3. O każdym przypadku dobiecia do brzegu lub zawinięcia do portu kierownik statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić najbliższe organy ochrony granic, kapitanat portu albo organy celne.

## Artykuł 16

Statki wymienione w artykule 14 ustęp 1 podlegają kontroli granicznej i celnej. Zakres tej kontroli uzgadniają właściwe organy obu Umawiających się Stron, kierując się zasadą maksymalnego jej uproszczenia i skrócenia.

## Artykuł 17

1. Pełnomocnik graniczny Niemieckiej Republiki Demokratycznej będzie przekazywał pełnomocnikowi granicznemu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wykaz statków określonych w artykule 14 ustęp 1-

2. Właściwe organy Umawiających się Stron ustalają maksymalną dzienną liczbę statków rybackich dopuszczonych do przepływu, uwzględniając warunki żeglujek i bezpieczeństwo ruchu statków.

3. Pełnomocnicy graniczni Umawiających się Stron ustalą system wzajemnego powiadamiania o wyjściu statków rybackich Niemieckiej Republiki Demokratycznej oraz sposoby ich identyfikacji w czasie dnia i w porze nocnej.

## Artykuł 18

Przekraczanie granicy państwowej jednej Umawiającej się Strony przez marynarzy drugiej Umawiającej się Strony będących członkami załóg statków następuje na podstawie dokumentów ustalonych przez ustawodawstwo wewnętrzne odnosnej Umawiającej się Strony.