

DEUTSCH-CHINESISCHES SEEVERKEHRSABKOMMEN IN KRAFT

Oskar Weggel

Vorbemerkung

Das deutsch-chinesische Seeverkehrsabkommen, das im Oktober 1975 anlässlich des Besuches von Bundeskanzler Helmut Schmidt in Peking geschlossen worden war, ist am 29. März nach dem Austausch von Verbalnoten in der chinesischen Hauptstadt in Kraft getreten.

Im April 1976 hatte der Bundestag in Übereinstimmung mit dem Bundesrat dem Abkommen zugestimmt.

Das Abkommen sollte dem wachsenden Seehandel zwischen beiden Staaten Rechnung tragen. Außerdem war sein Abschluß Voraussetzung dafür, daß die Schifffahrtsunternehmen der Bundesrepublik Deutschland von der Besteuerung ihrer Frachteinnahmen in der Volksrepublik China befreit wurden.

Das Abkommen beruht auf dem Prinzip der Nichtdiskriminierung der Schiffe im Seeverkehr und gewährt die Meistbegünstigung für die Benutzung der Häfen. Es regelt die Behandlung von Schiff, Kapitän, Besatzung, Fahrgästen und Gütern im jeweils anderen Vertragsstaat und enthält Bestimmungen über die Befreiung von der Doppelbesteuerung, über den Transfer von Frachteinnahmen und über ein Konsultationsverfahren. Insbesondere sollte das Abkommen dazu beitragen, die gleichberechtigte Teilnahme der Schifffahrtsunternehmen beider Seiten am gegenseitigen Seeverkehr zu fördern.

Art.1 definiert die im Abkommen mehrfach verwandten Begriffe "Schiff einer Vertragspartei" und "Besatzungsmitglied".

Art.2 räumt den Schiffen beider Seiten und den im Dienste beider Seiten fahrenden Flaggen von Drittstaaten das Recht auf Teilnahme am beiderseitigen Seeverkehr ein.

Art.3 verbietet die Diskriminierung von Schiffen und Charterschiffen beider Seiten. Hier handelt es sich um einen Sonderwunsch der übervorsichtigen Chinesen.

Art.4 räumt den Schiffen und Besatzungen die Meistbegünstigung in den Hoheitsgewässern und Häfen der jeweils anderen Partei ein.

Art.5 soll der Erleichterung und Beschleunigung des Seeverkehrs dienen.

Art.6 schließt die Anwendung des Abkommens auf die Küstenschifffahrt aus.

Art.7 regelt die Anerkennung von Urkunden und Dokumenten.

Art.8 soll die Doppelbesteuerung ausschließen. Er entspricht vom Inhalt und von der Zweckbestimmung her den auch sonst im Doppelbesteuerungsabkommen der Bundesrepublik enthaltenen Vorschriften und damit Art.8 des OECD-Musterabkommens für Doppelbesteuerungsregelungen.

Art.9 räumt das Recht zum freien Transfer der im Gebiet der anderen Vertragspartei erzielten Frachteinnahmen ein.

Art.10 regelt Seenotfälle

Art.11 regelt die gegenseitige Anerkennung von Identitätsausweisen des Kapitäns und der Besatzung.

Art.12 behandelt den Landgang, den Aufenthalt in Krankheitsfällen und die Berechtigung des Zusammenstreffens mit der eigenen Auslandsvertretung im Hafen der anderen Vertragspartei.

Art.13 ermöglicht die Durchreise durch sowie das An- und Abmustern der Seeleute im Gebiet der anderen Vertragspartei.

Art.14 ergänzt die Artikel 11-13 für Besatzungsmitglieder der anderen Partei aus Drittstaaten.

Art.15 erklärt die örtlichen Gesetze für verbindlich.

Art.16 regelt, daß die Zugehörigkeit eines Vertragspartners zu einer internationalen Organisation sich auf den anderen Vertragspartner weder im Sinne einer Diskriminierung noch einer Bevorzugung auswirkt.

Art.17 schafft ein Konsultationsverfahren.

Art.18 enthält eine Berlin-Klausel.

Art.19 regelt das Inkrafttreten und die Beendigung des Abkommens.

Für die deutsche Seite schien anfangs die Berlin-Klausel sowie die Bestimmung über die Vermeidung von Doppelbesteuerung im Vordergrund zu stehen. In der Praxis hatte sich jedoch herausgestellt, daß vor allem die Bestimmung des Art.17, Abs.2, die den "Grundsatz der Gleichberechtigung und des gegenseitigen Vorteils" hervorhebt, einer nachdrücklicheren Verwirklichung bedarf, die im Wege des vereinbarten Konsultationsverfahrens zu betreiben wäre.

Von deutscher Seite wird vor allem beklagt, daß die Auslastung der Schiffe unzureichend sei. Die Ladungen von Deutschland nach China sind zwar zufriedenstellend, doch bei den Rückfahrten sind die Schiffe fast regelmäßig unausgelastet. Zu einer solchen Asymmetrie käme es nicht, wenn den Gleichberechtigungsvereinbarungen solchermaßen Rechnung getragen würde, daß das Frachtaufkommen im Verhältnis von 50:50 oder wenigstens von 60:40 aufgeteilt würde. Wahrscheinlich aber transportieren die Chinesen mit eigenen Schiffen rd.80% aller Güter von China nach Deutschland.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der in Art.5 des Abkommens angesprochen wird, ist die "Beschleunigung" der Abfertigung. Selbst im größten und "schnellsten" Hafen Chinas, Shanghai, sind Wartezeiten von zwei Monaten keineswegs eine Ausnahme. Häufig sind die Kais mit Importwaren vollgestopft, so daß die Schiffe als eine Art schwimmende Lagerhäuser verwendet werden müssen.

Besonders kraß traten diese Mängel im Anschluß an die großen Erdbebenkatastrophen des Jahres 1976 zutage. Auch die Eisenbahnerstreiks auf den großen Nord-Süd-Verbindungen, die nicht zuletzt gegen die willkürlichen Interventionen der Vierergruppe im Eisenbahnverkehr erfolgten, bewirkten eine zusätzliche Lähmung der Schiffsabfertigung in Shanghai.

Das Abkommen ist in Kraft. Es ist nunmehr mit Leben zu erfüllen.

**Amtliche Texte (entnommen aus Drucksache Nr. 7/5060
des Deutschen Bundestags, 7. Wahlperiode, S. 5-9)**

**Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 31. Oktober 1975
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik China
über den Seeverkehr**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Peking am 31. Oktober 1975 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik China über den Seeverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 3

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 19 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

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

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, weil das Abkommen aus den von dem Abkommen betroffenen Steuern gemäß Artikel 106 des Grundgesetzes ganz oder zum Teil den Ländern oder Gemeinden zufließt.

Zu Artikel 2

Das Abkommen soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 19 Abs. 1 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Die in Artikel 8 des Abkommens enthaltene Doppelbesteuerungsregelung führt zu Mehr- und Mindereinnahmen. Das sich ergebende Mehr- oder Mindereinkommen läßt sich nicht schätzen; es dürfte hauswirtschaftlich nicht ins Gewicht fallen.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik China über den Seeverkehr

中华人民共和国和 德意志联邦共和国海运协定

MIT DEM ZIEL, die freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik China zu entwickeln und die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Seeverkehrs zu stärken,

SIND die Regierungen beider Staaten in Übereinstimmung mit dem Grundsatz der Gleichberechtigung und des gegenseitigen Vorteils wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

In diesem Abkommen bezeichnet

„Schiff einer Vertragspartei“ ein Handelsschiff, das berechtigt ist, die Flagge der Bundesrepublik Deutschland oder die Flagge der Volksrepublik China zu führen;

„Besatzungsmitglied“ den Kapitän und eine Person, die während einer Reise Aufgaben oder Dienste an Bord wahrnehmen, die einen in Artikel 11 bezeichneten Identitätsausweis mit sich führen und deren Namen in der Musterrolle des Schiffes aufgeführt sind.

Artikel 2

Die Schiffe jeder Vertragspartei sind berechtigt, zwischen den dem internationalen Handelsverkehr geöffneten Häfen der beiden Vertragsparteien zu fahren und Fahrgäste und Güter zwischen den beiden Vertragsparteien oder zwischen einer von ihnen und Drittstaaten zu befördern.

Schiffe, welche die Flagge von Drittstaaten führen und von Seeschiffsverkehrsunternehmen einer Vertragspartei eingesetzt werden, können sich ebenfalls an den genannten Beförderungen beteiligen.

Artikel 3

Jede Vertragspartei hat im Rahmen des internationalen Seeverkehrs Handlungen zu unterlassen, welche eine Flaggendiskriminierung gegenüber Schiffen der anderen Vertragspartei oder gegenüber den in Artikel 2 Absatz 2 bezeichneten Schiffen anderer Staaten darstellen, gegen die von keiner Vertragspartei Einwände erhoben werden.

Artikel 4

Die Vertragsparteien gewähren den in Artikel 1 bezeichneten Schiffen und ihrer Besatzung, solange die Schiffe einer Vertragspartei die Hoheitsgewässer der anderen Vertragspartei befahren oder in ihre Häfen einlaufen, von dort auslaufen oder sich dort aufhalten, die Meistbegünstigung bei der Erhebung von Steuern, Gebühren und sonstigen Abgaben jeder Art, bei der Zollabfertigung, der Durchführung der Quarantäne, der Hafenformalitäten und der Hafenordnung, beim Liegen am Kai oder vor Anker, beim Verholen, Laden und Löschen, Ein- und Ausschiffen der Fahrgäste und Umladen der Güter sowie bei der Lieferung von Versorgungsgütern jeder Art für Schiff, Besatzung und Fahrgäste.

为了发展中华人民共和国和德意志联邦共和国之间的友好关系和加强海运方面的合作,两国政府按照平等互利的原则,达成协议如下:

第 一 条

本协定中:

“缔约一方船舶”是指有权悬挂中华人民共和国国旗或德意志联邦共和国国旗的商船。

“船员”是指航次中在船上工作或服务的、持有本协定第十一条所指身份证件并列入该船船员名单的船长和人员。

第 二 条

缔约任何一方的船舶有权在缔约双方对外开放的国际通商港口间航行,承运缔约双方之间或缔约双方中的任何一方与第三国间的旅客和货物。

悬挂第三国国旗并由缔约任何一方的航运企业所经营的船舶,也可参加上述运输。

第 三 条

缔约任何一方在国际海上运输范围内,对缔约另一方或本协定第二条第二段所指的缔约双方均不反对的其他国家的船舶,不得采取任何构成船旗歧视的行动。

第 四 条

缔约双方对本协定第一条所指的缔约一方的船舶及其船员,在缔约另一方领海航行或进出、停泊港口时,在征收各种税捐和费用,在执行海关、检疫、港口规章和手续,在港口和锚地停泊、移泊、装卸、上下旅客和转载货物以及船舶、船员和旅客所需的各种供应方面,应给予最惠国待遇。

Hafeneinrichtungen einer Vertragspartei, einschließlich derjenigen zum Laden, Löschen und zur Einlagerung am Kai, an Land oder zu Wasser sowie Navigationshilfen und Lotsendienste des Hafens, werden in Übereinstimmung mit der Meistbegünstigung den Schiffen der anderen Vertragspartei zur Verfügung gestellt.

Artikel 5

Die Vertragsparteien treffen im Rahmen ihrer Gesetze und Hafenordnungen alle geeigneten Maßnahmen, um den Seeverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen, bei den Schiffen unnötige Verzögerungen zu vermeiden und um die Zollabfertigung und die Abwicklung sonstiger Formalitäten im Hafen soweit wie möglich zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Artikel 6

Dieses Abkommen findet keine Anwendung auf die Küstenschifffahrt. Fährt ein Schiff einer Vertragspartei zwischen Häfen der anderen Vertragspartei, um aus dem Ausland beförderte Güter zu löschen und Fahrgäste auszuschießen oder um Güter und Fahrgäste zur Beförderung ins Ausland an Bord zu nehmen, so gilt dies nicht als Küstenschifffahrt.

Artikel 7

Eine Vertragspartei erkennt die Urkunden über die Nationalität der Schiffe an, welche die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei nach ihren Gesetzen ausgestellt haben.

Eine Vertragspartei erkennt ohne nochmalige Vermessung oder Besichtigung die von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei ausgestellten Schiffsmessbriefe und sonstigen Schiffspapiere an. Bei der Berechnung sämtlicher Hafengebühren werden diese Dokumente zugrunde gelegt.

Artikel 8

Eine Vertragspartei erhebt keinerlei Steuern von den im internationalen Seeverkehr erzielten Einnahmen der Seeschiffahrtsunternehmen der anderen Vertragspartei, die den Ort ihrer tatsächlichen Geschäftsführung im Gebiet der anderen Vertragspartei haben.

Artikel 9

Jede Vertragspartei räumt den Seeschiffahrtsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, die im Gebiet der erstgenannten Vertragspartei aus dem Seeverkehr erzielten Einnahmen in einer Währung und zu einem Umrechnungskurs, die für beide Vertragsparteien annehmbar sind, frei zu transferieren.

Artikel 10

Gerät ein Schiff einer Vertragspartei in den Hoheitsgewässern oder in einem Hafen der anderen Vertragspartei in Seenot oder in eine andere Gefahrenlage, so gewährt die letztgenannte Vertragspartei dem in Not geratenen Schiff, der Besatzung, den Fahrgästen und Gütern jede mögliche Unterstützung und Betreuung und unterrichtet auf schnellstem Wege die zuständigen Behörden der betroffenen Vertragspartei. Bei der Erhebung von Gebühren findet keinerlei Diskriminierung statt.

Müssen die an Bord des in Not geratenen Schiffes geladenen Güter zum Zweck der Rückbeförderung in das Einschiffungsland oder der Beförderung in einen Drittstaat ausgeladen, auf ein anderes Schiff umgeladen oder zeitweilig an Land gelagert werden, so gewährt die andere Vertragspartei alle erforderlichen Erleichterungen und erhebt keinerlei Zölle, Gebühren und sonstige Abgaben.

Die Vertragspartei, die die Hafeneinrichtungen stellt, stellt auch die Hafeneinrichtungen der anderen Vertragspartei zur Verfügung, einschließlich derjenigen zum Laden, Löschen und zur Einlagerung am Kai, an Land oder zu Wasser sowie Navigationshilfen und Lotsendienste des Hafens, werden in Übereinstimmung mit der Meistbegünstigung den Schiffen der anderen Vertragspartei zur Verfügung gestellt.

第五 条

缔约双方在本国法律和港口规章的范围内,应采取一切适当的措施,以便利和加速海上运输,防止船舶不必要的延误,并尽量简化和加速办理海关和港口其他手续。

第六 条

本协议定的规定不适用于沿海航行。当缔约任何一方的船舶为了卸下从国外运来的货物和旅客,或装载货物和旅客运往国外,而在缔约另一方的港口间航行时,不作为沿海航行。

第七 条

缔约一方应承认缔约另一方主管当局按照本国法律颁发的船舶国籍证书。

缔约一方应承认缔约另一方主管当局颁发的吨位证书和其他船舶证书,无须重新丈量 and 检验。港口有关的一切费用应以这些证书为根据进行计算。

第八 条

缔约一方对缔约另一方境内设有有效管理部门的缔约另一方的航运企业从事国际海上运输所获得的收入,免征一切形式的税捐。

第九 条

缔约一方对缔约另一方的航运企业在其境内的任何海运收入,按缔约双方可接受的货币和兑换率,应给予自由汇款的权利。

第十 条

如缔约一方的船舶,在缔约另一方领海或港口发生海难或遭遇到其他危险时,缔约另一方对遇难船舶、船员、旅客和货物应给予一切可能的协助和照顾,并以尽可能的办法通知缔约一方有关当局。在收费方面不应有任何歧视。

如遇难船舶上装载的货物必需卸下,转往他船,或暂时在岸上存放,以便运回起运国或运往第三国,缔约另一方应提供一切所需方便,并免征一切关税和税捐。

Artikel 11

Eine Vertragspartei erkennt die von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei ordnungsgemäß ausgestellten Identitätsausweise des Kapitäns und der Besatzung an. Als Identitätsausweise der Bundesrepublik Deutschland gelten der Reisepaß für den Kapitän und das Seefahrtbuch für die Besatzung; als Identitätsausweis der Volksrepublik China gilt das Seefahrtbuch.

Artikel 12

Hält sich ein Schiff einer Vertragspartei in einem Hafen der anderen Vertragspartei auf,

- (1) so sind Besatzungsmitglieder, die einen in Artikel 11 genannten Identitätsausweis mit sich führen, berechtigt, in Übereinstimmung mit den in dem Aufenthaltsland geltenden einschlägigen Gesetzen und Bestimmungen an Land zu gehen und sich in dem Ort, in dem der betreffende Hafen liegt, aufzuhalten;
- (2) so gestehen die zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei einem Besatzungsmitglied, das im Krankheitsfall in ein Krankenhaus im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei aufgenommen wurde, die zur Wiederherstellung der Gesundheit erforderliche Aufenthaltsdauer zu;
- (3) so sind die Bediensteten der diplomatischen oder konsularischen Vertretungen einer Vertragspartei und der Kapitän sowie die Besatzungsmitglieder dieser Vertragspartei berechtigt, unter Beachtung der im Aufenthaltsland geltenden einschlägigen Gesetze und Bestimmungen miteinander in Verbindung zu treten und zusammenzutreffen.

Artikel 13

Besatzungsmitglieder eines Schiffes einer Vertragspartei und an- oder abmusternde Seeleute dürfen nach Erteilung eines Sichtvermerks durch das Gebiet der anderen Vertragspartei reisen, um sich heimschaffen zu lassen, um sich auf ihr Schiff oder auf ein anderes Schiff zu begeben oder aus einem anderen für die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei annehmbaren Grunde. Der betreffende Sichtvermerk ist in möglichst kurzer Zeit zu erteilen.

Artikel 14

Für die an Bord eines Schiffes einer Vertragspartei befindlichen Besatzungsmitglieder aus Drittstaaten einschließlich der an- oder abmusternden Seeleute gelten als Identitätsausweise die von den zuständigen Behörden der Staaten, gegen die keine Vertragspartei Einwände erhebt, ordnungsgemäß ausgestellten Identitätsausweise.

Die Vertragsparteien gewähren gemäß ihren einschlägigen Gesetzen und Bestimmungen den in Absatz 1 genannten Seeleuten die in den Artikeln 12 und 13 vorgesehene Behandlung.

Artikel 15

Die Schiffe und Besatzungsmitglieder einer Vertragspartei haben während des Aufenthalts in den Hoheitsgewässern, den Binnengewässern und den Häfen der anderen Vertragspartei deren einschlägige Gesetze und Bestimmungen einzuhalten.

第 十 一 条

缔约一方承认缔约另一方主管当局颁发的船长和船员身份证件。

中华人民共和国主管当局颁发的身份证件：“海员证”；

德意志联邦共和国主管当局颁发的身份证件：船长为“护照”、船员为“海员证”。

第 十 二 条

缔约一方的船舶在缔约另一方港口停留时：

一、持有本协定第十一条所指身份证件的船员，可按所在国现行的有关法律和规定上岸并在该港口所在的城镇停留；

二、船员因病在缔约一方境内住院时，该方主管当局应准其停留至恢复其健康所需要的时间；

三、缔约一方的使、领馆官员和该方的船长、船员，在遵守所在国现行的有关法律和规定的情况下，有权相互联系与会见。

第 十 三 条

缔约一方船舶上的船员，或上船任职或离船的海员，为遣返回国、登其本船或登另一条船，或为缔约另一方有关当局所能接受的任何其它理由，在得到签证后，可在缔约另一方境内通行。该签证应在尽可能短的时间内发给。

第 十 四 条

缔约任何一方船上的第三国船员，包括即将任职或离船的海员的身份证件，应为缔约双方均不反对的国家主管当局所颁发的身份证件。

缔约双方应依照本国有关法令和规定对本条第一段所指的海员，给予本协定第十二条和第十三条规定的待遇。

第 十 五 条

缔约一方的船舶和船员在缔约另一方的领海、内水和港口期间，应该遵守缔约另一方的有关法律和规定。

Artikel 16

Dieses Abkommen findet keine Anwendung auf Vorrechte und Immunitäten, die sich für eine Vertragspartei aus ihrer Mitgliedschaft in einer Zollunion oder ihrem Beitritt zu einem ähnlichen internationalen Übereinkommen ergeben.

Artikel 17

Um den Erfordernissen der Entwicklung des Seeverkehrs beider Vertragsparteien zu entsprechen, sollen auf Ersuchen einer Vertragspartei und nach Konsultationen zwischen den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien Fachvertreter benannt werden, die zu einem Zeitpunkt und an einem Ort, den sie gemeinsam vereinbaren, zusammentreten. Die Vertreter regeln Fragen von gemeinsamem Interesse, die sich aus der Durchführung dieses Abkommens ergeben, wie:

- dem Umfang der Tätigkeiten von Schiffen der beiden Vertragsparteien, die im Seeverkehr im Rahmen dieses Abkommens eingesetzt sind;
- den tariflichen und sonstigen Bedingungen, unter denen die Schiffe der beiden Vertragsparteien den Seeverkehr durchführen.

Die Vertragsparteien kommen überein, diese Fragen nach dem Grundsatz der Gleichberechtigung und des gegenseitigen Vorteils zu regeln.

Artikel 18

Dieses Abkommen gilt im Einklang mit der bestehenden Lage auch für Berlin (West).

Artikel 19

Dieses Abkommen tritt am Tag des Austausches diplomatischer Noten in Kraft, in denen erklärt wird, daß die erforderlichen Voraussetzungen der innerstaatlichen Gesetzgebung jeder Vertragspartei erfüllt worden sind.

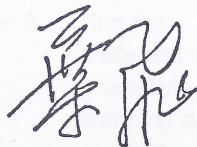
Dieses Abkommen gilt auf unbegrenzte Zeit. Wünscht eine Vertragspartei, dieses Abkommen zu beenden, so notifiziert sie dies schriftlich der anderen Vertragspartei; das Abkommen endet sechs Monate nach Eingang der Notifikation bei der anderen Vertragspartei.

GESCHEHEN zu Peking am 31. Oktober 1975 in zwei Urschriften, jede in deutscher und chinesischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

Rolf F. Pauls
K. Gscheidle

Für die Regierung der Volksrepublik China



第十六条

本协议不适用于缔约任何一方因关税同盟成员或参加类似的国际公约而享有的特权和豁免。

第十七条

为了适应缔约双方海上运输发展的需要,在缔约一方提出要求并与缔约另一方主管当局协商后,应派专门代表在双方同意的日期和地点进行会晤。缔约双方的代表应处在执行本协议中所产生的共同关心的问题。如:

- 本协议规定的缔约双方从事海运船舶的活动范围;
 - 缔约双方船舶在经营海运的运费和其他情况。
- 缔约双方同意按照平等互利的原则解决上述问题。

第十八条

本协议按照存在的状况,亦适用于柏林(西)。

第十九条

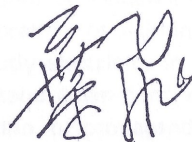
本协议自缔约双方交换已经履行各自国家所需要的法律手续的外交照会之日起生效。

本协议有效期限。缔约一方如愿意终止本协议,应书面通知缔约另一方,本协议自缔约另一方收到该通知之日起六个月后终止。

本协议于一九七五年十月三十一日在北京签订,共两份,每份都用中文、德文两种文字写成,两种文本具有同等效力。

中华人民共和国政府

代表



德意志联邦共和国政府

代表

Rolf F. Pauls
K. Gscheidle