

Sbírka zákonů a nařízení státu československého.

Částka 8.

Vydána dne 7. února 1931.

Obsah: (12. a 13.) 12. Úmluva mezi Československou republikou a Německou říší o jednotném celním závěrovém řádu pro labské lodi. — 13. Nařízení, kterým se sjednocují předpisy o celním závěru pro labská plavidla.

12.

Úmluva

mezi Československou republikou a Německou říší o jednotném celním závěrovém řádu pro
labské lodi.

JMÉNEM REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ.

JMÉNEM REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ

A

ŘÍŠE NĚMECKÉ

BYLA SJEDNÁNA TATO ÚMLUVA S CELNÍM ZÁVĚROVÝM ŘÁDEM
A VZORCI A. A B.:

Úmluva

mezi Československou republikou a Německou
říší o jednotném celním závěrovém řádu pro
labské lodi.

President republiky Československé a Ně-
mecký říšský president, přejíce si vytvořiti
jednotný celní závěrový řád pro labské lodi
k ulehčení lodní dopravy, jmenovali k tomu
cíli svými zmocněnci:

President republiky Česko-
slovenské
odborového přednostu v ministerstvu financí
Martince,

Německý říšský president
ministerského ředitele v říšském ministerstvu
financí tajného finančního radu Hossfelda,

kteří, sdělivše si navzájem své plné moci, jež
shledali v dobré a náležitě formě, dohodli se
takto:

Abkommen

zwischen der čechoslovakischen Republik
und dem Deutschen Reich über eine einheit-
liche Zollverschlußordnung für Elbeschiffe.

Der Präsident der čechoslovakischen Re-
publik und der Deutsche Reichspräsident,
von dem Wunsch geleitet, zur Erleichterung
des Schiffsverkehrs eine einheitliche Zoll-
verschlußordnung für Elbeschiffe zu schaffen,
haben zu diesem Zweck zu ihren Bevollmäch-
tigten ernannt:

Der Präsident der čechoslova-
kischen Republik
den Sektionschef im Finanzministerium
Martinec,

Der Deutsche Reichspräsident
den Ministerialdirigenten im Reichsfinanz-
ministerium Geheimen Finanzrat Hossfeld,

die nach gegenseitiger Mitteilung ihrer in
guter und gehöriger Form befundenen Voll-
machten folgendes vereinbart haben:

Článek 1.

Pro celní propouštění lodí pod prostorovým závěrem bude platiti na Labi, jeho přítocích a s ním souvisejících vodních cestách na území obou smluvních stran příložený „Celní závěrový řád pro labské lodi“.

Článek 2.

Uznávací listy (§§ 15 až 17) a připouštěcí listy (§ 19), vydané úřady celní správy jedné smluvní strany podle ustanovení celního závěrového řádu pro labské lodi, budou uznávány úřady celní správy druhé smluvní strany bez újmy ustanovením § 25 celního závěrového řádu.

Článek 3.

Odebrání připouštěcího listu (§ 23) úřady celní správy jedné smluvní strany bude uznáváno úřady celní správy druhé smluvní strany rovněž pro ně za závazné.

Článek 4.

Smluvní strany budou působiti k tomu, aby jejich úřady celní správy a celní úředníci přesně dbali ustanovení celního závěrového řádu pro labské lodi a zejména postupovali při provádění ustanovení obsažených v §§ 15 až 19, 23 a 24 co nejpečlivěji.

Článek 5.

Ministři financí smluvních stran oznámí si vzájemně úřady celní správy, jež jsou oprávněny k vydávání uznávacích listů (§ 15) a připouštěcích listů (§ 19).

Článek 6.

Ministři financí smluvních stran se zmocňují, aby se spolu přímo dohodli o změnách závěrového řádu pro labské lodi, jež by podle nabytých zkušeností považovali za účelné.

Článek 7.

Tato úmluva bude ratifikována. Ratifikační listiny budou co nejdříve vyměněny v Berlíně.

Úmluva nabude účinnosti čtrnáctého dne po

Artikel 1.

Für die Zollabfertigung unter Raumverschluß soll auf der Elbe, ihren Nebenflüssen und den mit ihr zusammenhängenden Wasserstraßen im Gebiet beider vertragschließenden Teile die anliegende „Zollverschlußordnung für Elbeschiffe“ gelten.

Artikel 2.

Die von den Zollbehörden des einen vertragschließenden Teils auf Grund der Bestimmungen der Zollverschlußordnung für Elbeschiffe ausgestellten Anerkenntnisse (§§ 15 bis 17) und Zulassungsscheine (§ 19) werden von den Zollbehörden des anderen vertragschließenden Teils unbeschadet der Bestimmung des § 25 der Zollverschlußordnung anerkannt werden.

Artikel 3.

Die Entziehung eines Zulassungsscheins (§ 23) durch Zollbehörden eines der vertragschließenden Teile wird von den Zollbehörden des anderen vertragschließenden Teils als auch für sie verbindlich anerkannt werden.

Artikel 4.

Die vertragschließenden Teile werden darauf hinwirken, daß ihre Zollbehörden und Zollbeamten die Bestimmungen der Zollverschlußordnung für Elbeschiffe genau beachten und insbesondere bei der Durchführung der in den §§ 15 bis 19, 23 und 24 enthaltenen Bestimmungen mit aller Sorgfalt verfahren.

Artikel 5.

Die Finanzminister der vertragschließenden Teile werden sich die zur Ausstellung von Anerkenntnissen (§ 15) und von Zulassungsscheinen (§ 19) befugten Zollbehörden gegenseitig mitteilen.

Artikel 6.

Die Finanzminister der vertragschließenden Teile werden ermächtigt, Änderungen der Verschlußordnung für Elbeschiffe, die sie nach den gemachten Erfahrungen für zweckmäßig erachten sollten, unmittelbar miteinander zu vereinbaren.

Artikel 7.

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden sollen sobald als möglich in Berlin ausgetauscht werden.

Das Abkommen tritt am vierzehnten Tage

výměně ratifikačních listin. Může být vypo-
věděna se šestiměsíční lhůtou.

Úmluva jest sepsána ve dvou prvopisech
v československém a německém jazyku. Každá
ze smluvních stran obdrží jeden prvopis.
Československé znění i německé znění jsou
právně rovnocenná.

Čemuž na důkaz podepsali zmocněnci obou
stran tuto úmluvu.

Dáno v HAMBURKU dne 27. června 1930.

EMIL MARTINEC.

L. S.

nach dem Austausch der Ratifikationsurkun-
den in Kraft. Es kann mit einer Frist von
sechs Monaten gekündigt werden.

Das Abkommen ist in doppelter Urschrift
in čechoslovakischer und in deutscher Spra-
che verfaßt. Jeder der vertragschließenden
Teile erhält eine Urschrift. Der čechoslovaki-
sche und der deutsche Wortlaut ist in glei-
cher Weise maßgebend.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen
Bevollmächtigten dieses Abkommen unter-
zeichnet.

Geschehen in HAMBURG am 27. Juni 1930.

HOSSFELD.

L. S.

Celní závěrový řád pro labské lodi.

§ 1.

(1) Kdo žádá, aby bylo zboží podléhající cel-
nímu dozoru při dopravě na Labi, jeho pří-
tocích a s ním souvisejících vodních cestách
propuštěno pod lodním závěrem, musí se vy-
kázat těmito listinami o připuštění k této
výhodě:

a) uznávacím listem o způsobilosti lodi pro
závěr (§ 15) a

b) osvědčením o osobním připuštění loďaře
(§ 19).

(2) K propuštění pod lodním závěrem směji
býti připuštěna jen plavidla určená k dopravě
zboží, jejichž způsob stavby a závěrové zaří-
zení vyhovují ustanovením obsaženým v §§ 2
až 14.

I. Všeobecná ustanovení o tom, jak mají býti závěrové lodi stavěny.

§ 2.

Lodi nesmějí míti ani tajných prostor ani
vchodů, jež by nebylo možno při vnější pro-
hlídce ihned zpozorovati. Vnější lodní stěny,
pokud slouží k uzavření skladních prostor,
musí býti z těsně sroubeného dřeva nebo ze
snýtovaných plechů.

§ 3.

(1) Stěny (přepážky) dělicí skladní pro-
story, jež mají býti uzavřeny, od kajut a
ostatních lodních prostor, musí býti zhoto-

Zollverschlußordnung für Elbeschiffe.

§ 1.

(1) Wer bei Beförderung unter Zollüber-
wachung stehender Waren auf der Elbe, ihren
Nebenflüssen und den mit ihr zusammenhän-
genden Wasserstraßen die Abfertigung unter
Schiffsverschluß begehrt, hat sich durch fol-
gende Urkunden über die Zulassung zu dieser
Begünstigung auszuweisen:

a) ein Anerkenntnis über die Verschluß-
fähigkeit des Schiffes (§ 15) und

b) eine Bescheinigung über die persönliche
Zulassung des Schiffseigners (§ 19).

(2) Zur Abfertigung unter Schiffsver-
schluß dürfen nur für die Warenbeförderung
bestimmte Wasserfahrzeuge zugelassen wer-
den, deren Bauart und Verschlußeinrichtung
den in den §§ 2 bis 14 enthaltenen Bestim-
mungen entsprechen.

I. Allgemeine Bestimmungen über die Bauart der Verschlußschiffe.

§ 2.

Die Schiffe dürfen weder geheime Räume
noch solche Zugänge, die bei der äußeren Be-
sichtigung nicht sofort wahrgenommen wer-
den können, besitzen. Die äußeren Schiffs-
wände müssen, soweit sie zur Abschließung
der Warenräume dienen, aus dicht verzim-
mertem Holz oder vernieteten Metallplatten
bestehen.

§ 3.

(1) Die Wände (Schotten), welche die
unter Verschluß zu setzenden Laderäume von
den Kajüten und übrigen Räumen des Schif-

veny z plechu, jehož jednotlivé listy musí být snýtovány a s lodním tělesem tak spojeny, aby nemohly být od něho odděleny bez zřejmých stop. Takovými plechovými stěnami musí být odděleny od závěrových prostor též prostory (stožárové tuleje), v nichž jsou zapuštěny pohyblivé stěžně. Dveře nebo jinaké otvory, jež by vedly z kajutních místností přímo do skladních prostor, nejsou přípustny.

(2) U dřevěných lodí mohou být přepážky z prken, jež jsou stejně vysoká jako lodní těleso a s ním pevně spojena. Kromě toho musí být každé prkno připevněno nýty alespoň k jednomu železnému pásu, jehož konce jsou přinýtovány k lodní stěně.

§ 4.

(1) Skoby, oka, hřeby, nýty, svorky, šrouby, svorníky a pod., použité na vnější straně lodí, musí být v závěrovém prostoru tak zajištěny (ohnuty, roznýtovány, zašroubovány a pod.), aby nemohly být zvenčí odstraněny bez zřejmých stop.

(2) Kloubů nebudiž pokud možno používáno. Količky kloubů musí být svařeny s vnějšími okraji kloubového pásu. Jen střední jazýček kloubu smí být otáčivý a musí být taktéž svařen. Není dovoleno, aby kloubové količky byly na konci toliko roznýtovány nebo zašroubovány.

(3) Železné součástky potřebné k závěru, jako tyče, oka, skoby, klouby atd., nesmějí být natřeny barvou, dehtem ani lakem, nýbrž musí být ponechány tak, jak byly vykovány; jest však dovoleno natřít tyto železné součástky průhlednou fermeží, aby nerezavěly.

§ 5.

(1) Pumpy, jeřáby, větrací roury, potrubí, mříže a pod. v závěrových prostorech, na jejich stěnách nebo na palubě musí být upevněny tak, aby byla zajištěna bezpečnost závěru a aby bylo vyloučeno vyjmutí tato zařízení bez patrných stop.

fes trennen, sind aus Blech herzustellen, dessen einzelne Tafeln miteinander vernietet und mit dem Schiffskörper so verbunden sein müssen, daß eine Trennung von diesem nicht möglich ist, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen. Durch derartige Wände aus Blech sind auch die Räume, in denen sich bewegliche Maste befinden (Köcher), von den Verschlußräumen zu trennen. Türen und sonstige Öffnungen, welche aus den Kajütenräumen unmittelbar in die Laderäume führen, sind nicht gestattet.

(2) Bei Holzschiffen können die Schotten aus verzimmerten Planken bestehen, die die gleiche Höhe wie der Schiffskörper haben und mit ihm fest verbunden sind. Außerdem muß jede Planke durch Nieten an mindestens einem Eisenbände befestigt sein, dessen Enden an die Schiffswand angenietet sind.

§ 4.

(1) Die an der Außenseite des Schiffes angebrachten Krampen, Ösen, Nägel, Nieten, Klammern, Schrauben, Bolzen und dergleichen sind im Verschlußraume so zu sichern (umzubiegen, zu vernieten, zu verschrauben oder dergleichen), daß ihre Entfernung von außen nicht möglich ist, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.

(2) Scharniere sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Die Scharnierstifte müssen mit den äußeren Seiten des Scharnierbandes verschweißt sein. Nur die mittlere Zunge des Scharniers darf drehbar und muß gleichfalls geschweißt sein. Scharnierstifte, die nur durch Vernietung oder Verschraubung der Enden des Stiftes gehalten werden, sind nicht zulässig.

(3) Die zum Verschlusse erforderlichen Eisenteile, wie Stangen, Ösen, Krampen, Scharniere usw., sind ohne Anstrich mit Farbe, Teer oder Lack zu lassen und in dem Zustande zu erhalten, in welchem sie sich nach erfolgter Schmiedung befunden haben; doch ist es gestattet, diese Eisenteile zur Verhütung des Rostens mit einem durchsichtigen Firnis zu überziehen.

§ 5.

(1) Pumpen, Krane, Lüftungsrohre, Rohrleitungen, Gitter oder dergleichen, die in den Verschlußräumen, an deren Wänden oder auf dem Verdeck angebracht sind, müssen so befestigt sein, daß die Verschlußsicherheit gewährleistet und es ausgeschlossen ist, diese Vorrichtungen ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren herauszunehmen.

(2) Pumpy a jeřáby, jež lze vyjímati, musí býti odděleny od závěrových prostor železným nebo dřevěným pažením, jež musí býti zařízeno podle ustanovení § 3.

II. Zvláštní ustanovení.

A. Pro lodi s pevnou palubou.

§ 6.

(1) Paluba musí býti s lodním tělesem tak sroubena, sklínována, snýtována nebo jinak pevně spojena, aby se bez porušení některé části lodního tělesa nebo paluby nemohlo vstoupiti do uzavřené závěrové prostory. Části spojující palubu s lodním tělesem buďtež toliko uvnitř závěrového prostoru; jejich sešroubování, snýtování, sklínování a pod. buď provedeno způsobem předepsaným v § 4.

(2) Kromě příkrovů nakládacích otvorů nesmí míti paluba jiných pohyblivých částí; paluba musí býti nerozlučně spojena s postranními stěnami a smí tvořiti toliko jediný celek, jenž jest pevně spojen hřeby, nýty, šrouby a pod. s vnitřními žebry, palubními trámy a příčnými přepážkami.

§ 7.

(1) Otvory, vedoucí do závěrových prostor, musí býti opatřeny pevně zasazenými otvoro- vými rámy a mohou býti uzavřeny snímatel- nými víky nebo otáčivými dveřmi. Železná víka nebo železné dveře musí býti ze silného železného plechu, též z vlnitého plechu, a musí býti zhotoveny z jednoho kusu nebo z kusů spolu snýtovaných. Jsou-li tato víka nebo dveře zhotoveny z prken, musí býti buďto opatřeny na vnitřní straně svlaky anebo jed- notlivá prkna musí býti na vnitřní straně př- nýtována k jednomu nebo k několika železným pásům upevněným přes celé víko tak, aby žádná prkna nemohla býti vtačena nebo vy- sunuta.

(2) Lodi, jimiž se dopravuje zboží, jež se snadno zaparí, na př. obilí, sušené ovoce atd., mohou míti otvory uzavřené — místo víky a dveřmi — mříží z drátěného pletiva zasaze- ného do dřevěného nebo železného rámu. Vlákna pletiva nesmí býti od sebe vzdálena více než 25 mm a drát musí býti alespoň 2 mm silný. Drátěné pletivo musí býti s rámem tak

(2) Aushebbare Pumpen und Krane sind von den Verschlussräumen durch eine eiserne oder hölzerne Verschalung zu trennen, die nach den Bestimmungen des § 3 eingerichtet sein muß.

II. Besondere Bestimmungen.

A. Für Schiffe mit festem Verdeck.

§ 6.

(1) Das Verdeck muß mit dem Schiffskörper so verzimmert, verbolzt, vernietet oder sonst fest verbunden sein, daß ohne Zerstörung eines Teiles des Schiffskörpers oder des Verdecks der Zutritt in den unter Verschluss stehenden Verschlussraum nicht möglich ist. Die Verbindungsstücke zwischen Deck und Schiffsrumpf sind nur im Innern des Verschlussraumes anzubringen; die Verschraubungen, Vernietungen, Verbolzungen und dergleichen sind in der im § 4 vorgeschriebenen Weise vorzunehmen.

(2) Außer den Bedeckungen der Ladeluken darf das Deck keine anderen beweglichen Teile enthalten; es muß mit den Seitenwänden in untrennbarer Verbindung stehen und darf nur einen einzigen zusammenhängenden Teil bilden, der mit den innenliegenden Rippen, Deckbalken und Querschotten durch Nägel, Nieten, Schrauben usw. unbeweglich verbunden ist.

§ 7.

(1) Die zu den verschließbaren Räumen führenden Luken müssen fest eingebaute Lukenrahmen haben und können durch abhebbare Deckel oder drehbare Türen verschlossen werden. Eisendeckel oder Eisentüren müssen aus starkem Eisenblech, auch Wellblech, bestehen und aus einem Stück oder aus miteinander vernieteten Stücken hergestellt sein. Sind diese Deckel oder Türen aus hölzernen Brettern hergestellt, so müssen sie entweder an der Innenseite mit Querleisten verzahrt oder jedes einzelne Brett muß an der Innenseite mit einem oder mehreren über den ganzen Deckel befestigten eisernen Bändern vernietet sein, sodaß ein Einbiegen oder Auswuchten eines der Bretter unmöglich ist.

(2) Bei Schiffen, die zum Dumpfigwerden neigende Waren, z. B. Getreide, gedörrtes Obst usw. führen, können die Luken — anstatt mit Deckeln und Türen — mit Gittern aus Drahtgeflecht in hölzernem oder eisernem Rahmen geschlossen werden. Die die Maschen bildenden Drähte dürfen nicht mehr als 25 mm voneinander entfernt sein und ihre

snýtováno nebo jinak spojeno, aby je nebylo možno bez patrných stop sejmouti.

(3) Otvorové rámy, do nichž se vkládají otvorová víka nebo otvorové mříže, musí míti drážku, do níž tato víka nebo mříže tak zapadnou, že nemohou býti na žádnou stranu posunuty. Otvorová víka a otvorové mříže, přesahující otvorové rámy, musí míti na vnitřní straně výstupky zachycující za otvorový rám a zabraňující vysunutí.

§ 8.

(1) Zařízení sloužící k uzavření otvorů musí býti upraveno tak, aby bez patrných stop nebylo lze prohnouti, zvednouti nebo vysunouti otvorová víka, otvorové dveře nebo otvorové mříže.

(2) Aby bylo možno uzavřítí jednotlivá otvorová víka, dveře nebo mříže, buďtež zřízena na otvorových rámech, jakož i na otvorových víkách, dveřích nebo mřížích oka, jimiž se prostrčí železné závěrové tyče nebo železné pásy nebo ocelová lana, anebo buďtež na otvorových víkách, dveřích nebo mřížích upevněny petlice, které se zavěsí na oka otvorových rámu a uzavrou prostrčenými železnými tyčemi nebo pásy nebo ocelovými lany.

(3) K uzavření několika vedle sebe ležících vík jest použití nejméně dvou dostatečně silných železných tyčí nebo pásů, položených přes otvorová víka a spojených s otvorovým krytem podle odstavce 2.

§ 9.

(1) U nádržových lodí smějí býti jednotlivé nádrže mezi sebou spojeny. Otvory vedoucí do nádrží (nakládací otvory, průlezy atd.) jest uzavíratí železnými víky. Nádržová potrubí musí býti zřízena tak, aby jejich určení a spojení bylo možno snadno rozpoznati. Tato potrubí musí býti pro závěrové zařízení tak upravena, aby řádné použití závěrového zařízení bylo možno zajistiti celními závěrkami na kóhotech, ventilech, záklopkách, přírubách atd.

(2) Veškerá potrubí i se spojovacími kusy, ventily a přírubami musí býti z tvrdého kovu; používati měkkého kovu, jako olova a pod., není přípustno.

Stärke soll mindestens 2 mm betragen. Das Drahtgeflecht muß mit dem Rahmen derart vernietet oder sonst verbunden sein, daß es ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht herausgenommen werden kann.

(3) Lukenrahmen, in die die Lukendeckel oder Lukengitter eingelegt werden, müssen Falze tragen, in die die Lukendeckel oder Lukengitter so hineinpasse, daß sie nach keiner Seite verschoben werden können. Lukendeckel oder Lukengitter, die über den Lukenrahmen hinausragen, müssen auf der Innenseite mit gegen den Lukenrahmen anstoßenden Klappen versehen sein, um eine Verschiebung zu verhindern.

§ 8.

(1) Die Einrichtungen zum Verschließen der Luken müssen so beschaffen sein, daß ein Ausbiegen, Ausheben oder Herausschieben der Lukendeckel, Lukentüren oder Lukengitter nicht möglich ist, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.

(2) Zum Verschließen einzelner Lukendeckel, -türen oder -gitter sind entweder die Lukenrahmen, sowie Lukendeckel, -türen oder -gitter mit Ösen zu versehen, durch die eiserne Verschlussstangen oder Eisenschienen oder Stahldrahtseile gesteckt werden, oder es sind an Lukendeckeln, -türen oder -gittern Überfälle anzubringen, die über am Lukenrahmen befindliche Ösen gezogen und mittels eiserner Verschlussstangen oder Eisenschienen oder Stahldrahtseilen geschlossen werden.

(3) Zum Verschließen mehrerer nebeneinanderliegender Lukendeckel sind mindestens zwei ausreichend starke Eisenstangen oder -schienen über die Lukendeckel zu legen und nach Abs. 2 mit dem Lukendach zu verbinden.

§ 9.

(1) Bei Tankfahrzeugen dürfen die Tankräume unter sich verbunden sein. Die zu den Tankräumen führenden Öffnungen (Luken, Mannlöcher usw.) sind mit eisernen Deckeln zu verschließen. Die Tankrohrleitungen sind so anzubringen, daß sich ihre Bestimmung und ihr Verlauf leicht erkennen läßt. Sie müssen für die Verschlussanlage so vorge richtet sein, daß ihr ordnungsmäßiger Gebrauch durch Zollverschlüsse an Hähnen, Ventilen, Schiebern, Flanschen usw. sichergestellt werden kann.

(2) Sämtliche Rohrleitungen, einschließlich der Verbindungsstücke, Ventile und Flanschen müssen aus hartem Metall bestehen; die Verwendung weicher Metalle wie Blei oder dergleichen ist unzulässig.

B. Pro lodí s rozběrným krytem.

§ 10.

Je-li rozběrný kryt opatřen postranními prkny (boční kryt), musí býti tato prkna spojena se sloupky pokrovu tak, aby nemohla býti zvenčí uvolněna.

a) Lodi se zařízením na stykové trámky.

§ 11.

(1) Krycí prkna téhož krytu musí býti stejně dlouhá jako prkna bočního krytu a musí býti opatřena na vnitřní straně lištou, zamezující posouvání prken po krokách. Každé prkno musí přesahovati spodní prkno alespoň o 2 cm, nejhořejší pak krycí prkno (příklop) obě spodní prkna stejnou měrou.

(2) Prkna krytu, jež dosahují k volnému prostoru a přiléhají k některému jeho vchodu, musí býti opatřena na vnější straně přinýtovanými úhelníky, jež se zachytí stykovým trámkem a tím se znemožní vysunutí prkna pod těmito trámkou, ochraničujícími po obou stranách volný prostor.

(3) Stejně buďtež zabezpečena krycí prkna dosahující k ohozu; také tu mohou býti konce příslušných stykových trámků zajištěny podle ustanovení § 12, odst. 3 a 4.

(4) Je-li příklop upevněn kloubovým pásem, budiž opatřen drážkou, do níž pás, tvořící závěr, musí přesně zapadati.

§ 12.

(1) Prkenný kryt musí býti opatřen stykovým trámkem v místě, kde se stýká s nejbližším krytem, kterýžto stykový trámek přiléhá spodní hranou přesně na krycí prkna, ležící na krokách krytu.

(2) Stejný stykový trámek musí býti uprostřed každého prkenného krytu, aby se žádné prkno nemohlo vysunouti.

(3) Přední a zadní dvojice stykových trámků ležících na přepážce, jež dělí obydlí mužstva od závěrové prostory, musí býti na své vnější straně upraveny tak, aby konce krycích prken ležících vespod i konce příklopu byly zakryty.

B. Für Schiffe mit abhebbarem Deck.

§ 10.

Ist das abhebbare Deck mit Seitenbrettern versehen (Seitendeck), so sind diese mit den Deckständern in eine von außen nicht zu lösende Verbindung zu bringen.

a) Schiffe mit Schandeckelvorrichtung.

§ 11.

(1) Die Deckbretter eines und desselben Deckstoßes müssen dieselbe Länge wie die Bretter des Seitenanschlags haben und auf der Innenseite mit einer Leiste versehen sein, durch welche das Verschieben der auf die Decksparren aufgelegten Bretter verhindert wird. Jedes Brett hat das unterliegende Brett wenigstens 2 cm, das oberste Deckbrett (die Stülpe) beide darunter liegende Bretter in gleicher Weise zu überdecken.

(2) Von den nach den Freiräumen auslaufenden Deckbrettern müssen diejenigen, welche auf einen Eingang zum Freiraum treffen, oberhalb mit angenieteten Winkeleisen derart versehen sein, daß der angenietete Winkelteil von dem Schandeckel überdeckt und dadurch ein Hervorziehen der Bretter unter den Freiraum beiderseits begrenzenden Schandeckeln unmöglich gemacht wird.

(3) Gleiche Sicherungen sind bei den nach dem Gangborde auslaufenden Deckbrettern zu treffen; auch können hier die Enden der in Betracht kommenden Schandeckel entsprechend den Bestimmungen im § 12, Abs. 3, und 4 verblendet werden.

(4) Dient zur Befestigung der Stülpe ein Scharnierband, so ist die Stülpe mit einem Falz zu versehen, in welchem das den Verschuß bildende Band genau passen muß.

§ 12.

(1) Jeder Stoß Deckbretter muß bei seinem Zusammentreffen mit dem nächsten Stoß von einem Schandeckel überdacht werden, der an der unteren Seite genau an die auf den Decksparren aufliegenden Deckbretter anschließt.

(2) Ein gleicher Schandeckel ist in der Mitte eines jeden Stoßes Bretter anzubringen, um die Verschiebung irgend eines Brettes unmöglich zu machen.

(3) Das vorderste und hinterste Paar der Schandeckel, welche auf die die Wohnräume der Mannschaft vom Verschußraum trennenden Schottenwände zu liegen kommen, sind an ihrer Außenseite dergestalt zu verblenden, daß die Enden der darunter liegenden Deckbretter und der Stülpe verdeckt werden.

(4) Upevnění tohoto zakrytí musí vyhovovati ustanovením § 4.

§ 13.

(1) Stykové trámký buďtež upraveny tak, aby ostatní závěrové části s nimi související byly pevně drženy.

(2) Stykový trámek budiž opatřen na dolním konci hákem, jenž se zasune do oka přinýtovaného k lodnímu boku, hořejší část stykového trámku pak pásem posouvateľným v drážce. Tento pás, jakož i stykový trámek musí býti opatřeny dvěma výřezy, jimiž při přiložení trámku procházejí dva háky pevně zasazené do krytových krokví a sahající těsně nad pásy. Konec pásu, přesahující stykový trámek, musí býti opatřen petlicí nebo okem, jež zasahují do pásu protilehlého stykového trámku. Oka uzavrou se jednotlivě buďto celními olůvky, nebo se dá společně celní olůvko na železnou tyč protaženou více oky, kterážto tyč musí odpovídati ustanovením § 14, odst. 3.

b) Lodi se zařízením na hřebenový trám.

§ 14.

(1) Lodi se zařízením na hřebenový trám musí míti podél skladních prostor na obou stranách ochozy a otvory jejich skladních prostor musí býti ohraničeny bočním nástavcem a koncovými štítovými paženími. Ochozy, boční nástavce a koncová pažení musí býti spojeny mezi sebou a s lodním tělesem v pevný nerozborný celek. Boční nástavce s odnímacích postranních stěn musí býti spojeny s lodním tělesem tak, aby toto spojení nebylo možno zvenčí uvolnití. Hřebenový trám musí býti na obou koncích spojen s některou součástí lodního tělesa tak, aby po přiložení celního závěru nemohl býti zvenčí odstraněn; příklop hřebenového trámu musí býti k němu připevněn nýty, šrouby a pod. tak, aby bez patrných stop nemohl býti odstraněn. Drážka pod tímto příklopem musí odpovídati přesně tloušťce dřevěných desek (odst. 2).

(2) K přikrytí skladních prostorů jest použiti dřevěných desek, které po zapadnutí do

(4) Die Befestigung dieser Verblendung muß den in § 4 gegebenen Bestimmungen entsprechen.

§ 13.

(1) Die Schandeckel sollen so eingerichtet sein, daß die mit ihnen verbundenen weiteren Verschlußteile unverrückbar festgehalten werden.

(2) Der Schandeckel ist auf seinem unteren Teil mit einem Haken, der in eine am Bordrand angenietete Öse eingehängt ist, der obere Teil des Schandeckels mit einer in einem Einschnitt beweglichen Schiene zu versehen. Sowohl die Schiene als auch der Schandeckel müssen mit zwei Ausschnitten, durch welche bei Anlegung des Schandeckels zwei in den Decksparren fest eingesetzte und unmittelbar über die Schienen herausgehende Haken durchgelassen werden, ausgestattet sein. Das über den Schandeckel hinausragende Ende der Schiene ist mit einem Überfall oder einer Öse, welche in die Schiene des gegenüberliegenden Schandeckels eingreifen, zu versehen. Die Ösen werden entweder durch Anlegung von Zollbleien einzeln verschlossen oder es wird ein gemeinsames Zollblei an einer durch mehrere Ösen geführten eisernen Verschlußstange angebracht, die den Bestimmungen des § 14, Abs. 3 entsprechen muß.

b) Schiffe mit Scherstockvorrichtung.

§ 14.

(1) Schiffe mit Scherstockvorrichtung müssen längs der Laderäume an beiden Seiten mit Gangborden versehen, die Öffnungen ihrer Laderäume müssen durch Tennebäume (Setzborde) und Kopfstücke (Giebel) begrenzt sein. Gangborde, Tennebäume und Kopfstücke müssen unter sich und mit dem Schiffskörper in fester untrennbarer Verbindung stehen. Tennebäume aus abnehmbaren Seitenwänden sind in eine von außen nicht zu lösende Verbindung mit dem Schiffskörper zu bringen. Der Scherstock muß an seinen beiden Enden mit einem Stück des Schiffskörpers so verbunden sein, daß er, sobald der Zollverschluß angelegt ist, von außen nicht entfernt werden kann; die Scherstockkappe muß an dem Scherstock durch Niete, Bolzen oder dergleichen so befestigt sein, daß sie ohne sichtbare Spuren nicht gelöst werden kann. Der unter der Kappe liegende Falz des Scherstocks muß genau der Stärke der Holzplatten (Abs. 2) entsprechen.

(2) Zum Zudecken der Laderäume sind Holzplatten zu verwenden, die, in den Falz des

drážky hřebenového trámu a po uložení na boční nástavec tvoří úplně těsný a pevný kryt; jsou-li tyto desky složeny z několika prken, musí tato prkna býti spojena na vnitřní straně alespoň dvěma svlaky neb aspoň dvěma železnými pásy tak, aby vyhnutí nebo vysunutí jednotlivých prken nebylo možné. Jednotlivé dřevěné desky musí býti opatřeny vhodným zařízením (na př. na dolním konci výstupkem narážejícím na vnitřní stěnu bočního nástavce), aby po přiložení celního závěru nebylo možno je vysunouti nebo vyhnouti.

(3) Pro závěr musí býti na každé desce podle toho, jak jest široká, jedna nebo více petlic o šířce nejméně 60 mm a na vnější straně bočního nástavce závěrová oka o šířce nejméně 75 mm, na něž se petlice zaklesnou. Závěrové tyče, jež se protahují závěrovými oky, musí býti z jednoho kusu a musí býti dostatečně silné. Spojení petlic s dřevěnými deskami, a jsou-li petlice složeny z více částí, spojení těchto částí mezi sebou nesmí býti na klouby. Závěrové zařízení musí býti upraveno tak, aby po prostrčení závěrových tyčí závěrovými oky nebylo možno jednotlivé desky zvednouti bez patrných stop.

III. Ustanovení o přihlášce a prohlídce lodí a o vydávání uznávacích listů o způsobilosti k celnímu závěru.

§ 15.

(1) Kdo žádá za vydání uznávacího listu [§ 1, odst. 1 a)], musí prázdnou loď dodat v Československé republice některému přístavnímu celnímu úřadu ležícímu na Labi nebo na Vltavě, v Německé říši hlavnímu celnímu úřadu, v jehož obvodu jest labský přístav, a předložiti mu dvojmo tyto listiny:

a) výkres lodí a závěrového zařízení v příčném a podélném řezu, jakož i v pohledu na palubu; při nádržových lodích výkres lodí, z něhož musí býti patrný rozvod potrubí a závěrové zařízení;

b) popis obsahující bližší údaje o závěrových prostorách, jejich otvorech a dveřích,

Scherstocks eingefügt und auf den Tennebaum aufgelegt, eine vollständig dichte und feste Bedachung bilden; sie müssen, wenn sie aus einzelnen Brettern bestehen, an der Innenseite durch mindestens 2 Querleisten oder mindestens 2 eiserne Bänder so zusammengehalten werden, daß ein Ausbiegen oder Auswuchten der einzelnen Bretter unmöglich ist. Die einzelnen Holzplatten müssen mit einer geeigneten Vorrichtung (z. B. am unteren Ende mit einer auf der Innenseite an den Tennebaum anstoßenden Klampe) versehen sein, damit nach Anbringung des Zollverschlusses keinerlei Verschiebung oder Ausbiegung möglich ist.

(3) Zur Verschließung müssen an jeder Platte je nach ihrer Breite ein oder mehrere Überfälle in einer Stärke des Eisens von mindestens 60 mm und an der Außenseite des Tennebaums entsprechende Verschußösen von mindestens 75 mm Stärke angebracht sein, über welche die Überfälle gelegt werden. Die durch die Verschußösen zu steckenden Verschußstangen müssen aus einem Stück bestehen und ausreichend stark sein. Bei der Verbindung der Überfälle mit den Holzplatten und, falls die Überfälle aus mehreren Teilen bestehen, bei der Verbindung dieser Teile unter sich, dürfen Scharniere nicht verwendet werden. Die Verschußeinrichtung muß so beschaffen sein, daß nach Durchführung der Verschußstangen durch die Verschußösen es unmöglich ist, die einzelnen Platten anzuheben, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.

III. Bestimmungen über die Anmeldung und Besichtigung der Schiffe und über die Ausstellung der Anerkenntnisse über die Zollverschlußfähigkeit.

§ 15.

(1) Wer die Ausstellung eines Anerkenntnisses [§ 1 Abs. 1 a)] beantragt, hat das Schiff in unbeladenem Zustande in der Tschechoslovenschen Republik einem an der Elbe oder der Moldau gelegenen Hafenzollamt, im Deutschen Reich einem Hauptzollamt, in dessen Bezirk sich ein Elbehafen befindet, vorzuführen und folgende Schriftstücke in je zwei Ausfertigungen einzureichen:

a) eine Zeichnung des Schiffes und der Verschußeinrichtung sowohl im Quer- und Längsschnitt, als auch in der Deckansicht; bei Tankschiffen eine Zeichnung des Schiffes, aus der der Verlauf der Rohrleitungen und die Verschußeinrichtung ersichtlich ist;

b) eine Beschreibung, welche die näheren Angaben über die Verschußräume, ihre Öff-

o způsobu stavby lodi, kajut a jiných prostor a o závěrovém zařízení.

(2) Úřad celní správy prohlédne loď a prozkoumá podle předložených listin závěrové zařízení v přítomnosti loďaře nebo jeho zástupce a zjistí zejména, zda se stavba lodi shoduje s výkresem a popisem, zda vyhovuje předpisům tohoto řádu a zda umožňuje bezpečný prostorový závěr. Při tom může býti na útraty loďařovy přibrán odborník ve stavbě lodí. Nebyly-li shledány závady, vyhotoví úřad celní správy uznávací list o způsobilosti lodi k celnímu závěru podle vzorce A a připevní k němu jedno vyhotovení výkresu a popisu i osvědčení o osobním přípuštění loďařově (§ 19). Vůdce lodi jest povinen uschovávat uvedené listiny v nepromokavé schráně na palubě lodi a předložit je zaměstnancům úřadu celní nebo plavební správy k nahlédnutí, kdykoliv o to požádají.

§ 16.

(1) Uznávací list o způsobilosti lodi k celnímu závěru platí na dobu nejdéle pěti let; před uplynutím této lhůty musí býti loď dodána československému přístavnímu celnímu úřadu nebo německému hlavnímu celnímu úřadu (§ 15, odst. 1) k nové prohlídce. Ne-shledá-li úřad celní správy při této prohlídce závad, potvrdí uznávací list a vyzoomí o tom zároveň úřad celní správy, který uznávací list vydal. Toto potvrzení, jakož i každé další platí opět na dobu pěti let.

(2) Nebude-li úřad celní správy, který vykonal prvou prohlídku lodi, vyzooměn o pozdější prohlídce lodi jiným úřadem celní správy, vyzve, uplynula-li doba platnosti uznávacího listu, loďaře, aby ve lhůtě, již mu stanoví, prokázal přezkoušení lodi. Nevyhoví-li loďař tomuto vyzvání, bude uznávací list o způsobilosti lodi k závěru prohlášen za neplatný a vyzoomí se o tom jak loďař tak i všechny v úvahu přicházející československé přístavní celní úřady a německé hlavní celní úřady (§ 15, odst. 1).

nungen und Türen, über die Bauart des Fahrzeuges, der Kajüten und sonstiger Räume sowie über die Verschlusseinrichtung enthält.

(2) Die Zollbehörde nimmt die Besichtigung des Schiffes und die Prüfung der Verschlusseinrichtung auf Grund der vorgelegten Schriftstücke unter Zuziehung des Schiffseigners oder seines Vertreters vor und stellt insbesondere fest, ob die Bauart des Schiffes mit der Zeichnung und Beschreibung übereinstimmt, den Vorschriften dieser Ordnung entspricht und die Anlegung eines sicheren Raumverschlusses gestattet. Es kann hierbei auf Kosten des Schiffseigners ein Schiffsbau-fachmann hinzugezogen werden. Ergeben sich keine Bedenken, so fertigt die Zollbehörde ein Anerkenntnis über die Zollverschlusßfähigkeit des Fahrzeuges nach Muster A aus und verbindet mit diesem eine Ausfertigung der Zeichnung und Beschreibung sowie die Bescheinigung über die persönliche Zulassung des Schiffseigners (§ 19). Die angeführten Urkunden hat der Schiffsführer in einer wasserdichten Umschließung an Bord des Fahrzeuges aufzubewahren und sie jederzeit den Bediensteten der Zoll- oder Schifffahrts-behörden auf Verlangen zur Einsicht vorzu-legen.

§ 16.

(1) Das Anerkenntnis über die Verschlusßfähigkeit des Schiffes gilt für die Dauer von längstens fünf Jahren; vor Ablauf dieser Frist ist das Schiff zur neuerlichen Besichtigung einem čechoslovakischen Hafenzollamt oder einem deutschen Hauptzollamt (§ 15 Abs. 1) vorzuführen. Stellt die Zollbehörde bei dieser Besichtigung keine Anstände fest, so bestätigt sie das Anerkenntnis und verständigigt gleichzeitig die Zollbehörde, die das Anerkenntnis ausgestellt hat. Sowohl diese als auch jede weitere Bestätigung gilt wiederum für die Dauer von fünf Jahren.

(2) Wird die Zollbehörde, die die erste Besichtigung des Schiffes durchgeführt hat, von der späteren Besichtigung des Schiffes durch eine andere Zollbehörde nicht verständigigt, so fordert sie, wenn die Gültigkeitsdauer des Anerkenntnisses verflossen ist, den Schiffseigner auf, binnen einer festzusetzenden Frist die Nachprüfung des Schiffes nachzuweisen. Leistet der Schiffseigner dieser Aufforderung keine Folge, so wird das Anerkenntnis über die Verschlusßfähigkeit des Schiffes für erloschen erklärt und hiervon sowohl dem Schiffseigner als auch allen in Betracht kommenden čechoslovakischen Hafenzoll-ämtern und deutschen Hauptzollämtern (§ 15 Abs. 1) Mitteilung gemacht.

§ 17.

(1) Každá stavební změna skladních prostor nebo závěrového zařízení lodí musí být hlášena nejbližšímu československému přístavnímu celnímu úřadu nebo německému hlavnímu celnímu úřadu dříve, než bude žádáno za další propouštění s prostorovým závěrem. K hlášení jest připojiti vysvětlující výkres a popis stavební změny dvojmo, jakož i listiny označené v § 15, odst. 2, poslední věta; zároveň musí býti loď — je-li to nutno, prázdná — dodána k prohlídce.

(2) Nebudou-li shledány závady při zkoušení závěrového zařízení, potvrdí úřad celní správy na uznávacím listu, že lze loď bezpečně uzavřítí, připevní k uznávacímu listu jedno vyhotovení výkresu a popisu uvedeného v odst. 1 a vyrozumí zároveň úřad celní správy, který původně vydal uznávací list.

(3) Budou-li shledány závady při prohlídce závěrového zařízení a neodstraní-li je loďař ve lhůtě mu stanovené, zadrží úřad celní správy listiny označené v odst. 1 a zašle je s udáním závad úřadu celní správy, který původně vydal uznávací list.

§ 18.

(1) Dříve než úřad celní správy loď celně uzavře, má zkoumati závěrové zařízení, pokud to stav lodního nákladu dovoluje.

(2) Úřad celní správy, u něhož dojde k úplnému výprázdňení všech závěrových prostor, jest oprávněn při této příležitosti zkoumati, zda-li lze loď bezpečně uzavřítí; shledá-li úřad celní správy závady a loďař nebo vůdce lodí odepře je odstraniti, má úřad uznávací list odebrati a zaslati jej s udáním závad úřadu celní správy, který jej vydal.

IV. Ustanovení o připuštění loďaře k výhodě, aby jeho lodí byly připouštěny pod prostorovým závěrem.

§ 19.

(1) Loďař, který chce svojí lodí dopravovati zboží podléhající celnímu dozoru pod

§ 17.

(1) Jede bauliche Veränderung der Laderäume oder der Verschlusseinrichtung des Fahrzeugs ist dem nächsten čechoslovakišchen Hafenzollamt oder deutschen Hauptzollamt und zwar bevor eine weitere Abfertigung unter Raumverschluß begehrt wird, anzuzeigen. Der Anzeige sind eine erläuternde Zeichnung und Beschreibung der baulichen Veränderung in je zwei Ausfertigungen, sowie die im § 15, Abs. 2 letzter Satz bezeichneten Urkunden beizufügen; zugleich ist das Fahrzeug — soweit erforderlich in unbeladenem Zustande — zur Besichtigung vorzuführen.

(2) Werden bei der Besichtigung der Verschlusseinrichtung keine Anstände gefunden, so bescheinigt die Zollbehörde auf dem Anerkenntnis die Verschlusssicherheit des Schiffes, verbindet mit dem Anerkenntnis eine Ausfertigung der im Abs. 1 bezeichneten Zeichnung und Beschreibung und verständigt gleichzeitig die Zollbehörde, die das Anerkenntnis erstmalig ausgestellt hat.

(3) Werden bei der Besichtigung der Verschlusseinrichtung Anstände festgestellt und vom Schiffseigner in der ihm festgesetzten Frist nicht beseitigt, so behält die Zollbehörde die im Abs. 1 bezeichneten Urkunden zurück und übersendet sie unter Angabe der Anstände der Zollbehörde, die das Anerkenntnis erstmalig ausgestellt hat.

§ 18.

(1) Bevor die Zollbehörde das Schiff zollamtlich verschließt, hat sie die Verschlusseinrichtung zu prüfen, soweit es der Beladungszustand des Schiffes gestattet.

(2) Die Zollbehörde, bei der eine vollständige Entladung der Verschlusräume stattfindet, ist berechtigt, die Verschlusssicherheit des Schiffes bei dieser Gelegenheit zu prüfen. Findet die Zollbehörde Anstände und verweigert der Schiffseigner oder Schiffsführer ihre Beseitigung, so hat sie das Anerkenntnis einzuziehen und es der Zollbehörde, die es ausgestellt hat, unter Angabe der Anstände zu übersenden.

IV. Bestimmungen über die Zulassung des Schiffseigners zu der Vergünstigung der Abfertigung seiner Fahrzeuge unter Raumverschluß.

§ 19.

(1) Der Schiffseigner, der auf seinem Schiff unter Zollaufsicht stehende Waren

prostorovým závěrem, musí si opatřiti připouštěcí list v Československé republice u okrskové celní správy, v Německé říši u hlavního celního úřadu, v jehož okrese jest labský přístav. Místní příslušnost úřadu celní správy řídí se podle bydliště loďařova nebo sídla podniku. Připouštěcí list vystaví se podle připomeného vzorce B.

(2) Připouštěcí list jest odepříti, jsou-li odůvodněné pochybnosti o důvěryhodnosti loďařově, zvláště byl-li na území jedné ze smluvních stran trestán pro celní trestný čin, pro zločin nebo pro trestný čin spáchaný ze ziskuchtivosti nebo byl-li mu připouštěcí list již jednou odebrán. Úřad celní správy jest však oprávněn za souhlasu příslušného úřadu celní správy druhé smluvní strany nepřihlížeti k překážkám, jsou-li pro to důvody hodné zřetele. K udělení souhlasu jest v Československé republice příslušna okrsková celní správa v Praze, v Německé říši president zemského finančního úřadu v Drážďanech.

(3) Má-li loďař více lodí, vydá mu úřad celní správy pro každou loď zvláštní připouštěcí list.

§ 20.

Loďař, jemuž byl vydán připouštěcí list podle § 19, má tyto povinnosti:

a) k vedení lodi smí používatí jen důvěryhodné osoby; osobě, jež byla trestána pro celní trestný čin, pro zločin nebo pro trestný čin spáchaný ze ziskuchtivosti, nesmí býti svěřeno vedení lodi před uplynutím tří let po odpykání trestu na svobodě nebo po zaplacení pokuty.

b) Jest povinen hlásiti každou změnu závěrového zařízení lodi způsobem stanoveným v § 17 příslušnému úřadu celní správy, dříve než bude žádáno za další propouštění pod prostorovým závěrem, a starati se o to, aby celní závěr nebyl poškozen a aby nedošlo k opatření, jež by umožňovalo přístup ke zboží bez porušení celního závěru.

unter Raumverschluß befördern will, muß sich einen Zulassungsschein in der Tschechoslovakischen Republik bei der Kreis Zollverwaltung erwirken, im Deutschen Reich bei einem Hauptzollamt, in dessen Bezirk sich ein Elbehafen befindet. Die örtliche Zuständigkeit der Zollbehörde richtet sich nach dem Wohnort des Schiffseigners oder dem Sitz des Unternehmens. Der Zulassungsschein wird nach dem anliegenden Muster B ausgestellt.

(2) Die Ausstellung des Zulassungsscheins ist zu versagen, wenn gegen die Vertrauenswürdigkeit des Schiffseigners begründete Bedenken vorliegen, insbesondere wenn er wegen einer Zollzuwiderhandlung, wegen eines Verbrechens oder wegen einer aus Gewinnsucht begangenen Zuwiderhandlung im Gebiete eines der vertragschließenden Teile bestraft, oder wenn ihm der Zulassungsschein bereits einmal entzogen worden ist. Die Zollbehörde ist jedoch berechtigt, über Hinderungsgründe im Einvernehmen mit der zuständigen Zollbehörde des anderen vertragschließenden Teils hinwegzusehen, wenn Gründe vorliegen, die berücksichtigt zu werden verdienen. Zuständig für die Erteilung des Einverständnisses ist in der Tschechoslovakischen Republik die Kreis Zollverwaltung in Prag, im Deutschen Reich der Präsident des Landesfinanzamts Dresden.

(3) Besitzt der Schiffseigner mehrere Schiffe, so erteilt ihm die Zollbehörde für jedes Schiff einen besonderen Zulassungsschein.

§ 20.

Dem Schiffseigner, dem der Zulassungsschein gemäß § 19 erteilt worden ist, liegen folgende Verpflichtungen ob:

a) Er darf das Schiff nur durch eine vertrauenswürdige Person führen lassen; einer Person, die wegen einer Zollzuwiderhandlung, wegen eines Verbrechens oder wegen einer aus Gewinnsucht begangenen Zuwiderhandlung bestraft worden ist, darf die Schiffsführung nicht vor Ablauf von drei Jahren nach der Verbüßung der Freiheitsstrafe oder nach der Entrichtung der Geldbuße übertragen werden;

b) Er hat jede Veränderung der Verschlußeinrichtung in der im § 17 festgesetzten Weise der zuständigen Zollbehörde, bevor weitere Abfertigung unter Raumverschluß begehrt wird, zu melden und dafür zu sorgen, daß der Zollverschluß nicht beschädigt und keine Verkehrung getroffen wird, die einen Zugang zu den Waren ohne Verletzung des Zollverschlusses ermöglicht;

c) Jest povinen hlásiti do 14 dnů vydávacímú úřadu každou změnu vlastnictví a zároveň mu vrátiti připouštěcí list.

§ 21.

Celními trestnými činy podle §§ 19 a 20 rozumějí se v Československé republice celní přestupky, v Německé říši celní přečiny.

§ 22.

(1) Přijetím připouštěcího listu podrobuje se loďař vůči československým úřadům celní správy smluvní pokutě až do 8000 československých korun podle § 17, odst. 3, československého celního zákona a vůči německým úřadům celní správy peněžité pokutě (Sicherungsgeld) až do 1000 říšských marek podle § 203 německého říšského dávkového řádu pro případ, že by jednal proti ustanovením § 20. Zákonná ustanovení smluvních stran o stíhání a trestání činů proti celním předpisům nejsou tím dotčena.

(2) Československé úřady celní správy budou uznávati připouštěcí listy, vydané příslušnými německými úřady celní správy, za povolení podle § 43, odst. 1, celního zákona ze dne 14. července 1927 (čís. 114 Sb. z. a n.).

§ 23.

(1) Vyjde-li dodatečně na jevo, že loďař nebyl při vydání připouštěcího listu důvěryhodným (§ 19, odst. 2), nebo pozbude-li loďař důvěryhodnosti po vydání připouštěcího listu, odebere mu vydávací úřad připouštěcí list či připouštěcí listy (§ 19, odst. 3). Ustanovení § 19, odst. 2, věty 2 a 3 použije se tu obdobně.

(2) Dále může býti připouštěcí list odebrán, zjistí-li se, že byly na lodi zřízeny dodatečně tajné nebo těžko objavitelné prostory nebo že byly na závěrovém zařízení úředně uznaném učiněny takové změny nebo provedena taková opatření, jež umožňují přístup ke zboží bez porušení závěru. Odebrati připouštěcí list udělený pro tuto loď přísluší v Československé republice přístavnímu celnímu úřadu, jenž věc zjistil, v Německé říši hlavnímu celnímu úřadu, v jehož okresu byla věc zjištěna.

c) Er hat jeden Eigentumswechsel binnen 14 Tagen der Ausstellungsbehörde zu melden und ihr gleichzeitig den Zulassungsschein zurückzugeben.

§ 21.

Unter Zollzuwiderhandlungen im Sinne der §§ 19 und 20 sind in der čechoslovakischen Republik Zollübertretungen, im Deutschen Reich Zollvergehen zu verstehen.

§ 22.

(1) Durch die Empfangnahme des Zulassungsscheins unterwirft sich der Schiffseigner im Falle der Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des § 20 gegenüber den čechoslovakischen Zollbehörden einer Vertragsstrafe bis zu 8000 čechoslovakischen Kronen gemäß § 17, Abs. 3 des čechoslovakischen Zollgesetzes und gegenüber den deutschen Zollbehörden einer Geldbuße (Sicherungsgeld) bis zu 1000 Reichsmark gemäß § 203 der deutschen Reichsabgabenordnung. Die gesetzlichen Bestimmungen der vertragsschließenden Teile über die Verfolgung und Bestrafung von Zuwiderhandlungen gegen die Zollvorschriften bleiben unberührt.

(2) Die čechoslovakischen Zollbehörden werden die von den zuständigen deutschen Zollbehörden ausgestellten Zulassungsscheine als Bewilligung gemäß § 43, Abs. 1 des Zollgesetzes vom 14. Juli 1927 (S. d. G. u. V. Nr. 114) anerkennen.

§ 23.

(1) Ergibt sich nachträglich, daß bei Ausstellung des Zulassungsscheins der Schiffseigner nicht vertrauenswürdig (§ 19, Abs. 2) war, oder büßt der Schiffseigner nach Ausstellung des Zulassungsscheins die Vertrauenswürdigkeit ein, so hat ihm die Ausstellungsbehörde den Zulassungsschein oder die Zulassungsscheine (§ 19, Abs. 3) zu entziehen. Die Bestimmungen des § 19, Abs. 2, Satz 2 und 3, finden entsprechende Anwendung.

(2) Der Zulassungsschein kann ferner entzogen werden, wenn festgestellt wird, daß auf einem Schiff nachträglich heimliche oder schwer aufzudeckende Räume geschaffen oder solche Veränderungen an der amtlich anerkannten Verschlusseinrichtung vorgenommen oder Vorkehrungen getroffen worden sind, die einen Zugang zu den Waren ohne Verletzung des Verschlusses ermöglichen. Zuständig für die Einziehung des für dieses Schiff erteilten Zulassungsscheins ist in der čechoslovakischen Republik das Hafenzollamt, das die Feststellung getroffen hat, im Deutschen Reich das Hauptzollamt, in dessen Bezirk die Feststellung getroffen wurde.

§ 24.

O uložení smluvní pokuty nebo peněžité pokuty (§ 22), jakož i o odebrání připouštěcího listu (§ 23) jest vyznamenání všechny úřady celní správy smluvních stran, uvedené v § 15, odst. 1, s přesným označením lodi, vůdce lodi a loďaře.

V. Přejídná a závěrečná ustanovení.

§ 25.

Pokud jest toho potřebí, jest předložiti překlady listin uvedených v §§ 1, 15 až 17 a 19, ověřené československými nebo německými konsuláty. V Československé republice mohou býti překlady ověřovány též soudně nebo notářsky.

§ 26.

Lodi, jež byly uznány za způsobilé k celnímu závěru podle dosavadních předpisů o způsobu stavby závěrových lodí, smějí býti i nadále propouštěny s prostorovým závěrem za dosavadních podmínek, budou-li zachována ustanovení obsažená v §§ 1, 15 až 25.

§ 24.

Die Auferlegung einer Vertragsstrafe oder einer Geldbuße (§ 22), sowie die Entziehung des Zulassungsscheins (§ 23) sind sämtlichen im § 15, Abs. 1 bezeichneten Zollbehörden der vertragschließenden Teile unter genauer Bezeichnung des Fahrzeugs, des Schiffsführers und des Schiffseigners mitzuteilen.

V. Übergangs- und Schlußbestimmungen.

§ 25.

Soweit erforderlich, sind vom českoslovenschen oder deutschen Konsulaten beglaubigte Übersetzungen der in den §§ 1, 15 bis 17 und 19 bezeichneten Schriftstücke vorzulegen. In der českoslovenschen Republik können die Übersetzungen auch von Gerichten oder Notaren beglaubigt werden.

§ 26.

Die nach den bisherigen Vorschriften über die Bauart der Verschlussschiffe als verschlußfähig anerkannten Fahrzeuge dürfen auch fernerhin unter Beachtung der in den §§ 1, 15 bis 25 enthaltenen Vorschriften zur Abfertigung unter Schiffsverschluß zugelassen werden.

Uznávací list čís.....

o způsobilosti k závěru pro labskou loď:

(druh, jméno, číslo nebo jinaká značka, domovské místo atd.)

Po přezkoušení podle § 15 závěrového řádu pro labské lodi ze dne 27. června 1930 uznává se způsobilost shora jmenované lodi k závěru.

Tento uznávací list s přípevněným výkresem a popisem i s přípevněným připouštěcím listem musí vůdce lodi uschovávat v nepromokavé schráně na palubě lodi a předložiti jej zaměstnancům úřadů celní nebo plavební správy k nahlédnutí, kdykoliv o to požádají.

Každá stavební změna skladních prostor nebo závěrového zařízení lodi musí býti hlášena nejbližšímu československému přístavnímu celnímu úřadu nebo německému hlavnímu celnímu úřadu, dříve než bude žádáno za další propouštění s prostorovým závěrem, při čemž jest předložiti výše uvedené listiny, jakož i připojiti vysvětlující výkres a popis stavební změny a dodati loď k prohlídce.

Nebylo-li během posledních pěti let vykonáno celkové přezkoušení způsobilosti lodi k závěru, nesmí loď před novým celkovým přezkoušením býti propouštěna pod prostorovým závěrem.

Pokud jest toho potřebí, jest předložiti překlady shora uvedených nebo později vzniklých listin, ověřené československými nebo německými konsuláty, a nutno je uschovávatí stejným způsobem; v Československé republice mohou býti tyto listiny ověřovány též soudně nebo notářsky.

..... dne 19...

(úřad)

Celkové přezkoušení závěrového zařízení lodi bylo dnes vykonáno a nevznikly pochybnosti o způsobilosti lodi k závěru.

..... dne 19...

(úřad)

Závěrové zařízení lodi bylo po stavební změně zkoušeno a nevznikly pochybnosti o způsobilosti lodi k závěru.

..... dne 19...

(úřad)

Muster A.

Anerkenntnis Nr.

über die Verschußfähigkeit des Elbeschiffs:

(Gattung, Name, Nummer oder sonstiges Merkzeichen, Heimatort usw.).

Die Verschußfähigkeit des vorbezeichneten Fahrzeugs wird nach Prüfung gemäß § 15 der Verschußordnung für Elbeschiffe vom 27. Juni 1930 anerkannt.

Diese Anerkenntnis nebst angehefteter Zeichnung und Beschreibung sowie des angehefteten Zulassungsscheins hat der Schiffsführer in einer wasserdichten Umschließung an Bord des Fahrzeugs aufzubewahren und jederzeit den Bediensteten der Zoll- oder Schifffahrtsbehörden auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

Jede bauliche Veränderung der Laderäume oder der Verschußeinrichtung des Fahrzeugs ist, bevor eine weitere Abfertigung unter Raumverschuß begehrt wird, dem nächsten čechoslovakischen Hafenzollamt oder deutschen Hauptzollamt unter Vorlegung der vorbezeichneten Schriftstücke sowie unter Beifügung einer erläuternden Zeichnung und Beschreibung der baulichen Veränderung und unter Vorführung des Fahrzeugs anzuzeigen.

Ist innerhalb der letzten fünf Jahre eine Vollprüfung der Verschußfähigkeit des Fahrzeugs nicht vorgenommen worden, so darf Abfertigung unter Raumverschuß vor erneuter Vollprüfung nicht stattfinden.

Soweit erforderlich, sind von čechoslovakischen oder deutschen Konsulaten beglaubigte Übersetzungen der oben bezeichneten oder später entstehenden Schriftstücke, die gleichfalls in der oben angegebenen Weise aufzubewahren sind, vorzulegen; in der čechoslovakischen Republik können die Schriftstücke auch von Gerichten oder Notaren beglaubigt werden.

....., den 19 ..

(Behörde)

Eine Vollprüfung der Verschlusseinrichtung des Fahrzeugs ist heute vorgenommen worden und hat Bedenken gegen die Verschlusfähigkeit nicht ergeben.

....., den 19 ..

(Behörde)

Nach baulicher Veränderung der Verschlusseinrichtung hat eine Prüfung der Verschlusseinrichtung des Schiffes stattgefunden und hat Bedenken gegen die Verschlusfähigkeit nicht ergeben.

....., den 19 ..

(Behörde)

Připouštěcí list čís.

Lod'aři

udílí se podle závěrového řádu pro labské lodi ze dne 27. června 1930 pro loď:
výhoda propouštění pod prostorovým závěrem.

Lod'ař jest povinen:

a) K vedení lodi používati jen důvěryhodné osoby; osobě, jež byla trestána pro celní trestný čin, pro zločin nebo pro trestný čin spáchaný ze ziskuchtivosti, nesmí býti svěřeno vedení lodi před uplynutím tří let po odpykání trestu na svobodě nebo po zaplacení pokuty,

b) hlásiti každou změnu závěrového zařízení příslušnému úřadu celní správy, dříve než bude žádáno za další propouštění pod prostorovým závěrem, a starati se o to, aby celní závěr nebyl poškozen a aby nedošlo k opatření, jež by umožňovalo přístup ke zboží bez porušení celního závěru,

c) hlásiti do 14 dnů vydávacímu úřadu každou změnu vlastnictví a zároveň mu vrátiti připouštěcí list.

Přijetím připouštěcího listu se loďař podrobuje vůči československým úřadům celní správy smluvní pokutě až do 8000 československých korun podle § 17, odst. 3, československého celního zákona ze dne 14. července 1927 (čís. 114 Sb. z. a n.) a vůči německým úřadům celní správy peněžité pokutě (Sicherungsgeld) až do 1000 říšských marek podle § 203 německého říšského dávkového řádu ze dne 13. prosince 1919 pro případ, že by jednal proti povinnostem shora uvedeným.

..... dne 19...

(úřad)

Zulassungsschein Nr.

Der Schiffseigner

ist auf Grund der Zollverschlußordnung für Elbeschiffe vom 27. Juni 1930 für das Fahrzeug

zur Vergünstigung der Abfertigung unter Raumverschluß zugelassen worden.

Er ist verpflichtet:

a) das Schiff nur durch eine vertrauenswürdige Person führen zu lassen; einer Person, die wegen einer Zollzuwiderhandlung, wegen eines Verbrechens oder wegen einer aus Gewinnsucht begangenen Zuwiderhandlung bestraft worden ist, darf die Schiffsführung nicht vor Ablauf von drei Jahren nach der Verbüßung der Freiheitsstrafe oder nach der Entrichtung der Geldstrafe übertragen werden,

b) jede Veränderung der Verschlußeinrichtung der zuständigen Zollbehörde, bevor weitere Abfertigung unter Raumverschluß begehrt wird, zu melden und dafür zu sorgen, daß der Zollverschluß nicht beschädigt und keine Vorkehrung getroffen wird, die einen Zugang zu den Waren ohne Verletzung des Zollverschlusses ermöglicht,

c) jeden Eigentumswechsel binnen 14 Tagen der Ausstellungsbehörde zu melden und ihr gleichzeitig den Zulassungsschein zurückzugeben.

Durch die Empfangnahme des Zulassungsscheins unterwirft sich der Schiffseigner im Falle der Zuwiderhandlung gegen die oben angeführten Verpflichtungen gegenüber den čechoslovakischen Zollbehörden einer Vertragsstrafe bis zu 8000 čechoslovakischen Kronen gemäß § 17, Abs. 4 des čechoslovakischen Zollgesetzes vom 14. Juli 1927 (S. d. G. u. V. Nr. 114) und gegenüber den deutschen Zollbehörden einer Geldbuße (Sicherungsgeld) bis zu 1000 Reichsmark gemäß § 203 der deutschen Reichsabgabenordnung vom 13. Dezember 1919.

....., den 19 ..

(Behörde)

PROZKOUMAVŠE TUTO ÚMLUVU S CELNÍM ZÁVĚROVÝM ŘÁDEM
A VZORCI A. A B. SCHVALUJEME A POTVRZUJEME JE.

TOMU NA SVĚDOMÍ JSME TENTO LIST PODEPSALI A K NĚMU
PEČETĚ REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ PŘITISKNOUTI DALI.

NA HRADĚ PRAŽSKÉM DNE 19. PROSINCE LÉTA TISÍCIHO DEVÍTI-
STÉHO TŘICÁTÉHO.

PRESIDENT REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ:

T. G. MASARYK v. r.

L. S.

MINISTR ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ:

Dr. EDVARD BENEŠ v. r.

Vyhlašuje se s tím, že ratifikační listiny byly vyměněny v Berlíně dne 24. ledna
1931 a že Úmluva nabývá podle článku 7 Úmluvy mezinárodní působnosti dnem 7. února
1931.

Dr. Beneš v. r.

13.

Vládní nařízení

ze dne 30. ledna 1931,

kterým se sjednocují předpisy o celním závěru
pro labská plavidla.

Vláda republiky Československé nařizuje
podle § 75, odst. 4., celního zákona ze dne
14. července 1927, č. 114 Sb. z. a n.:

§ 1.

Po dobu účinnosti Úmluvy mezi Českoslo-
venskou republikou a Německou říší o jednot-
ném celním závěrovém řádu pro labské lodě,
podepsané dne 27. června 1930 a vyhlášené
pod č. 12/1931 Sb. z. a n., budou platiti pro
celní propouštění lodí pod prostorovým zá-
věrem na Labi, jeho přítocích a s ním souvi-
sejících vodních cestách místo řádu o celním
závěru pro říční plavidla, vydaného vládním
nařízením ze dne 13. prosince 1927, č. 168 Sb.
z. a n., ustanovení zmíněné Úmluvy i v pří-
padech touto Úmluvou neupravených.

§ 2.

Seznam československých i německých
úřadů celní správy, jež jsou oprávněny k vy-

dávání uznávacích listů (§ 15 celního závěro-
vého řádu pro labské lodě sjednaného jmeno-
vanou Úmluvou) a připouštěcích listů (§ 19
téhož řádu), bude vyhlášen v Úředním listu
Československé republiky.

§ 3.

Změny celního závěrového řádu pro labské
lodě sjednané podle čl. 6 Úmluvy provedou se
vládním nařízením.

§ 4.

Nařízení nabude účinnosti dnem vyhlášení;
provede je ministr financí po dohodě se zú-
častněnými ministry.

Udržal v. r.

Dr. Beneš v. r.	Dostálek v. r.
Dr. Slávik v. r.	Bradáč v. r.
Dr. Engliš v. r.	Dr. Viškovský v. r.
Dr. Dérer v. r.	Dr. Czech v. r.
Dr. Meissner v. r.	Dr. Spina v. r.
Dr. Matoušek v. r.	Bechyně v. r.
Mlčoch v. r.	Dr. Franke v. r.

Dr. Šrámek v. r.