

**No. 27698**

---

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY  
and  
CZECHOSLOVAKIA**

**Agreement concerning inland navigation (with protocol of  
14 February 1987). Signed at Prague on 26 January 1988**

*Authentic texts: German and Czech.*

*Registered by Germany on 7 December 1990.*

---

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE  
et  
TCHÉCOSLOVAQUIE**

**Accord relatif à la navigation intérieure (avec protocole du  
14 février 1987). Signé à Prague le 26 janvier 1988**

*Textes authentiques : allemand et tchèque.*

*Enregistré par l'Allemagne le 7 décembre 1990.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER REGIERUNG DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REGIERUNG DER TSCHECHOSLOWAKISCHEN SOZIALISTISCHEN REPUBLIK ÜBER DEN BINNENSCHIFFSVERKEHR

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Tschechoslowakischen  
Sozialistischen Republik –

von dem Wunsche geleitet, den Binnenschiffsverkehr beider  
Länder weiterzuentwickeln,

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) „Schiffe“: die im Geltungsbereich dieses Abkommens amtlich registrierten Binnenschiffe, mit denen Personen- und/oder Güterverkehr dort, wo sie registriert sind, ohne eine besondere Fahrerlaubnis betrieben werden kann;
- b) „Trägerschiffsleichter“: Schiffe nach Buchstabe a, die unbesetzte und nichtmotorisierte Leichter sind;
- c) „Schiffahrtsunternehmen“: Schiffahrttreibende, die ihren ständigen Firmen- oder Wohnsitz im Geltungsbereich dieses Abkommens haben;
- d) „Zuständige Behörden“: der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und der Minister für Verkehrswesen der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik, soweit sie sich nicht gegenseitig andere Behörden oder Stellen als zuständig mitteilen;
- e) „Häfen“: die Häfen und amtlich genehmigten Umschlagstellen im Geltungsbereich dieses Abkommens.

## Artikel 2

(1) Nach Maßgabe der Artikel 3 bis 6 dürfen die Schiffe der einen Seite die Binnenwasserstraßen der anderen Seite im Geltungsbereich dieses Abkommens befahren sowie die Häfen und amtlich zugelassenen Liegestellen benutzen. Dies gilt auch entsprechend für den Transport von schwimmenden Geräten und Schwimmkörpern sowie für das Überführen von Schiffneubauten.

(2) Auf der Elbe bleibt die bisherige Praxis der Schifffahrt unter Berücksichtigung von Artikel 3 Absatz 3 unberührt.

## Artikel 3

(1) Schiffe beider Seiten dürfen Personen und/oder Güter zwischen Häfen der einen Seite und Häfen der anderen Seite sowie umgekehrt über die sie verbindenden Binnenwasserstraßen befördern (Wechselverkehr).

Tschechoslowakische Schiffe dürfen Personen und/oder Güter nur zwischen tschechoslowakischen Häfen und/oder folgenden Häfen der anderen Seite sowie umgekehrt befördern:

- a) Seehäfen;
- b) Häfen, die auf dem direkten Weg zu Seehäfen liegen;
- c) Häfen, die die zuständige Behörde im Sinne des Artikels 1 Buchstabe d auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses benannt hat.

(2) Im Wechselverkehr sind die Schifffahrtsunternehmen beider Seiten je zur Hälfte am Ladungsaufkommen im Jahresverlauf kontinuierlich zu beteiligen. Die bei der Ladungsaufteilung anzuwendende Berechnungsart wird vom Gemischten Ausschuss festgelegt.

(3) Ausgenommen von Absatz 2 sind die Transporte mit Schiffen der tschechoslowakischen Seite über die Elbe von der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik nach dem Seehafen Hamburg und umgekehrt. Bei den anderen Transporten von Transitgütern über Seehäfen der Bundesrepublik Deutschland kann abweichend von Absatz 2 auch eine für die tschechoslowakische Seite günstigere Aufteilung des Ladungsaufkommens vorgenommen werden. Sofern es sich um Loco-Gut für den Hafen Hamburg handelt, wirkt die tschechoslowakische Seite darauf hin, daß die Schifffahrt der anderen Seite an diesen Transporten beteiligt wird.

Einzelheiten der Durchführung werden im Gemischten Ausschuss vereinbart.

(4) Auf Antrag der zuständigen Behörde einer Seite sind auf Vorschlag des Gemischten Ausschusses wirtschaftlich auskömmliche Mindest-Höchstfrachten und die Nebenbedingungen verbindlich zu vereinbaren.

(5) Jede Seite kann für das Befahren ihrer Wasserstraßen im Wechselverkehr nach Beratung im Gemischten Ausschuss Höchstzahlen der Fahrten festsetzen, sofern außerordentliche Gründe, die mit der Abwicklung des Binnenschiffsverkehrs zusammenhängen, dies erforderlich machen.

(6) Andere als die in Artikel 1 Buchstabe a 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.

#### Artikel 4

(1) Unbeschadet bestehender multilateraler Verträge dürfen Schiffe beider Seiten Personen und/oder Güter durch das Gebiet der anderen Seite hindurch auf den Streckenabschnitten befördern, die von den zuständigen Behörden auf der Grundlage eines Vorschlages des Gemischten Ausschusses vereinbart werden (Transitverkehr).

(2) Jede Seite kann für das Befahren ihrer Wasserstraßen im Transitverkehr nach Beratung im Gemischten Ausschuss Höchstzahlen der Fahrten festsetzen, sofern außerordentliche Gründe dies im Transitverkehr erforderlich machen.

#### Artikel 5

Schiffe beider Seiten dürfen Personen und/oder Güter zwischen einem Hafen der anderen Seite und einem Hafen in einem dritten Staat (Drittlandverkehr) und umgekehrt nur auf Grund einer besonderen Erlaubnis der jeweils zuständigen Behörde befördern.

#### Artikel 6

Die Beförderung von Personen und/oder Gütern zwischen Häfen der anderen Seite (Kabotage) ist nur auf Grund einer besonderen Erlaubnis der jeweils zuständigen Behörde gestattet.

#### Artikel 7

(1) Die Schifffahrt regelt sich nach den Rechtsvorschriften der Seite, deren Binnenwasserstraßen befahren werden.

(2) Es gelten jedoch folgende Ausnahmen:

- a) Auf der Donau werden das jeweils von der anderen Seite ausgestellte Befähigungszeugnis für die Besatzung (einschließlich des Schiffsführers) sowie das Schiffsattest anerkannt.
- b) Für die Schifffahrt auf der Elbe ab der unteren Grenze des Hamburger Hafens (Elbe-km 639) aufwärts, der Ilmenau, dem Elbe-Lübeck-Kanal und der Moldau werden das jeweils von der anderen Seite ausgestellte Elbschifferzeugnis und Schiffszeugnis (Schiffsattest) anerkannt.
- c) Für die Schifffahrt auf den anderen Binnenwasserstraßen – ausgenommen Rhein, Mosel und Seeschiffsstraßen – werden die zuständigen Behörden gegen Vorlage der in dem Gebiet der anderen Seite erworbenen Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff, seine Besatzung und Ladung beziehen (z. B. Schiffsattest und Schifferpatente), die vorgeschriebenen Urkunden und Bescheinigungen ausstellen. Voraussetzung dafür ist, daß die Urkunden und Bescheinigungen in dem Gebiet einer Seite unter Bedingungen erteilt worden sind, die den im Gebiet der anderen Seite geltenden Vorschriften genügen.

(3) Schiffe dürfen gefährliche Güter nur befördern, wenn sie das für die jeweilige Wasserstraße vorgeschriebene gültige Zulassungszeugnis besitzen.

#### Artikel 8

Beide Seiten werden die Schiffe der einen und der anderen Seite bei Inanspruchnahme der ihnen nach den Artikeln 2 bis 6 gewährten Verkehrsrechte gleichbehandeln; das gilt insbesondere:

- a) bei der Erhebung öffentlicher Schifffahrts- und Hafenabgaben;
- b) bei der Benutzung öffentlicher Hafeneinrichtungen, Liegestellen, Schleusen und ähnlicher Schifffahrtsanlagen;
- c) bei der Abfertigung durch die zuständigen Behörden;
- d) bei der Treibstoff- und Schmiermittelversorgung.

#### Artikel 9

Beide Seiten werden die Schiffe der einen und der anderen Seite hinsichtlich der Zollbehandlung des an Bord mitgeführten Mund- und Schiffsvorrats gleichbehandeln. Entsprechendes gilt für die auf den Schiffen zum Verbrauch oder Gebrauch bestimmten Treib- und Schmierstoffe.

## Artikel 10

(1) Die Schifffahrtsunternehmen beider Seiten dürfen im Gebiet der anderen Seite unter Beachtung des dort geltenden Rechts 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.

(3) Die Tätigkeit der bestehenden Agenturen wird nicht berührt.

## Artikel 11

Jede Seite gewährt den Schifffahrtsunternehmen der anderen Seite das Recht, ihre Einnahmen frei in das Gebiet ihrer Seite zu transferieren. Die Transferierung wird auf der Grundlage der amtlichen Wechselkurse innerhalb der üblichen Frist vorgenommen.

## Artikel 12

(1) Die Besatzungsmitglieder der Schiffe der beiden Seiten benötigen zum Grenzübertritt ein Reisedokument und eine Aufenthaltserlaubnis in der Form des Sichtvermerks.

(2) Auf den Güterschiffen dürfen sich 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 eines der in Absatz 1 genannten Dokumente und eines Sichtvermerks sind. Kinder unter 15 Jahren können im Reisedokument eines ihrer Elternteile eingetragen werden.

(3) Auf der Donau benötigen die Besatzungsmitglieder der Schiffe der beiden Seiten 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 Familienangehörigen der Besatzungsmitglieder sowie für Familienangehörige, die selbst Inhaber eines Donauschifferausweises sind.

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

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

(6) Soweit Rechtsvorschriften einer Seite über Einreise- und Aufenthalt von Ausländern günstigere Regelungen enthalten, gehen diese vor.

### Artikel 13

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

- a) in Lade- und Löschhäfen;
- b) in Häfen an der Fahrstrecke;
- c) an den durch die Verkehrsordnung zugelassenen Stellen auf der Fahrstrecke.

(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 Behörden leisten bei Havarien oder Unfällen, an denen Schiffe der anderen Seite oder Personen auf diesen Schiffen beteiligt sind, die notwendige Hilfe. Bei schweren Havarien oder Unfällen von Schiffen einer Seite oder Personen auf diesen Schiffen auf dem Gebiet der anderen Seite wird die Seite, auf deren Gebiet dieses Ereignis geschehen ist, unverzüglich die andere Seite davon verständigen, die erforderlichen Maßnahmen für die Untersuchung der Ursachen des Ereignisses treffen und die andere Seite über die Ergebnisse unterrichten.

(4) Mitglieder der Schiffsbesatzungen und ihre Familienangehörigen, die sie begleiten, können im Falle einer Erkrankung oder eines Unfalls auf dem Gebiet der anderen Seite ärztliche Hilfe, gegebenenfalls Krankenhausbehandlung und Heilmittel in Anspruch nehmen.

### Artikel 14

(1) Für die Erfüllung und die Überwachung der Anwendung dieses Abkommens wird ein Gemischter Ausschuß gebildet, der

mindestens einmal jährlich auf dem Gebiet einer Seite zusammentritt. Jede Seite entsendet drei Mitglieder, die jeweils von den zuständigen Behörden bestimmt werden. Jede Seite kann zu den Beratungen des Gemischten Ausschusses Sachverständige hinzuziehen. Der Gemischte Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung. Den Vorsitz im Gemischten Ausschuss hat jeweils abwechselnd ein Vertreter der zuständigen Behörde beider Seiten.

(2) Der Gemischte Ausschuss hat insbesondere die Aufgabe:

- a) den zuständigen Behörden Vorschläge zu machen für die
  - Festlegung der Transitbinnenwasserstraßen (Artikel 4 Absatz 1),
  - Festlegung der Binnenhäfen (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c),
  - Festlegung der Mindest-Höchstfrachten und der Nebenbedingungen (Artikel 3 Absatz 4),
  - Zulassung von Schiffen aus Drittstaaten zum Wechselverkehr (Artikel 3 Absatz 6);
- b) Beratungen durchzuführen über Möglichkeiten der Festsetzung von Höchstzahlen im Transit (Artikel 4 Absatz 2) und im Wechselverkehr (Artikel 3 Absatz 5) sowie Regelungen nach Artikel 3 Absatz 3 Sätze 2 und 3 zu treffen;
- c) den Verkehr der Schiffe beider Seiten statistisch zu erfassen;
- d) die Transportgüter auf die Binnenschiffahrten beider Seiten gemäß Artikel 3 Absatz 2 erforderlichenfalls aufzuteilen.

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

(4) Der Gemischte Ausschuss hat ferner die Aufgabe, den zuständigen Behörden Vorschläge zur Anpassung dieses Abkommens an die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs und zur Lösung aller Fragen zu unterbreiten, die sich aus der Anwendung dieses Abkommens ergeben.



## Artikel 15

(1) Die für die

- Festlegung der Transitbinnenwasserstraßen (Artikel 4 Absatz 1),
- Festlegung der Binnenhäfen (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c),
- Festlegung der Mindest-Höchstfrachten und der Nebenbedingungen (Artikel 3 Absatz 4 und Artikel 14 Absatz 3),
- Zulassung von Schiffen aus Drittstaaten zum Wechselverkehr (Artikel 3 Absatz 6)

vorgesehenen Vereinbarungen kommen dadurch zustande, daß sich die zuständigen Behörden ihr Einverständnis mit den ihnen vom Gemischten Ausschuß unterbreiteten Vorschlägen gegenseitig möglichst innerhalb einer Frist von zwei Wochen mitteilen.

(2) Kann eine Einigung im Gemischten Ausschuß nicht erzielt werden, treten auf Antrag einer Seite die Vertreter der zuständigen Behörden innerhalb von vier Wochen zu Konsultationen zusammen.

## Artikel 16

Die zuständigen Behörden werden dem Gemischten Ausschuß auf sein Ersuchen diejenigen Unterlagen übermitteln, deren er zur Erfüllung seiner Aufgaben nach Artikel 14 Absätze 2 und 4 bedarf.

## Artikel 17

Die Sportfahrzeuge beider Seiten können die Binnenwasserstraßen im Geltungsbereich dieses Abkommens unter Beachtung des jeweils dort geltenden Rechts benutzen.

## Artikel 18

Entsprechend dem Viermächteabkommen vom 3. September 1971 wird dieses Abkommen in Übereinstimmung mit den festgelegten Verfahren auf Berlin (West) ausgedehnt.

## Artikel 19

(1) Dieses Abkommen tritt an dem Tage in Kraft, an dem beide Seiten einander schriftlich auf diplomatischem Wege mitgeteilt haben, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(3) Dieses Abkommen kann von jeder Seite mit einer Frist von 6 Monaten zum Ende eines Kalenderjahres schriftlich auf diplomatischem Wege gekündigt werden. In diesem Fall tritt das Abkommen mit Ablauf dieses Kalenderjahres außer Kraft.

Geschehen zu Prag am 26. Januar 1988 in zwei Urschriften, jede in deutscher und tschechischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland:

WERNER SCHATTMANN

JÜRGEN WARNKE

Für die Regierung  
der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik:

V. BLAZEK

## PROTOKOLL

Aus Anlaß des Abschlusses der Verhandlungen über das Abkommen zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik über die Binnenschifffahrt erklären die Delegationen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik:

## 1. Verkehrsrechte

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

## (1) Wechselverkehr:

Beförderung von Personen und/oder Gütern mit einem Schiff einer der Seiten von dem Gebiet der einen Seite in das Gebiet der anderen Seite über ausschließlich solche Binnenwasserstraßen, die beide Seiten miteinander verbinden.

## (2) Transitverkehr:

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

## (3) Drittlandverkehr:

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

## (4) Kabotage:

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

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 Beförderungsgutes.

## 2. Soweit Transporte im tschechoslowakischen Außenhandel im Transit über die Binnenwasserstraßen der anderen Seite gehen, wird die tschechoslowakische Seite im Falle entsprechender wirtschaftlicher und technischer Bedingungen bestrebt sein, an diesen Transporten auch die Schifffahrtsun-

- ternehmen der den Transit gewährenden Seite zu beteiligen. Einzelheiten werden im Gemischten Ausschuß ausgehandelt.
3. Für solche Transitverkehre, die auf den Gebieten beider Seiten weder beginnen noch enden, wird auf Ersuchen der den Transit gewährenden Seite auf der Grundlage eines Vorschlags des Gemischten Ausschusses eine Beteiligung geregelt.
  4. Beide Seiten sind sich einig, daß in der Vereinbarung nach Artikel 3 Absatz 3 unter Loco-Gut eine Ladung verstanden wird, die nach ihrer Löschung im Hafen Hamburg im Gebiet dieser Seite verbleibt und daß unter Transit-Gut eine Ladung verstanden wird, die nach ihrer Löschung und eventuellen Zwischenlagerung in ein drittes Land transportiert wird.
  5. Es besteht Einvernehmen, daß die tschechoslowakische Seite zur Vermeidung von Leerfahrten der anderen Seite im Wechselverkehr darauf hinwirken wird, daß diese unter Anrechnung auf ihre Quote auch Transporte von Transitgut nach Artikel 3 Absatz 3 von und nach dem Hafen Hamburg erhält.
  6. Seitens der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik wird dem nach Artikel 14 Absatz 1 zu bildenden Gemischten Ausschuß ein Vertreter des Föderalen Ministeriums für Verkehrswesen (Leiter der Delegation), ein Vertreter des Föderalen Ministeriums für Außenhandel und ein Vertreter einer Schifffahrtsorganisation angehören. 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.
  7. Soweit der Gemischte Ausschuß keine andere Berechnungsart für die Ladungsaufteilung nach Artikel 3 Absatz 2 festlegt, erfolgt die Aufteilung auf der Basis der Ladungstonnen.
  8. Beide Seiten sind sich einig, daß Vereinbarungen nach Artikel 10 Absatz 2 auch darüber zu treffen sind, daß sich die Schifffahrtsunternehmen gegenseitig bei dem Erwerb der notwendigen Patente unterstützen werden und daß die eine Seite Schiffsführer der anderen Seite, die für eine bestimmte Strecke kein Patent besitzen, durch Gestellung von Hilfschiffsführern unterstützt.

9. Auf Bitten der Delegation der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik bestätigt die Delegation der Bundesrepublik Deutschland, daß die Benutzung des Main-Donau-Kanals auf der Grundlage des künftigen Abkommens über die Binnenschifffahrt und auf der Grundlage der Gleichberechtigung und Nichtdiskriminierung erfolgt.
10. Die Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik bestätigt, daß die Bestimmungen dieses Abkommens auf tschechoslowakische Schiffe in Berlin (West) Anwendung finden.

Prag, den 14. Februar 1987

Für die Delegation der Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland:

Ph. NAU

Für die Delegation der Regierung  
der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik:

MADAJ

---

[CZECH TEXT — TEXTE TCHÈQUE]

DOHODA MEZI VLÁDOU SPOLKOVÉ REPUBLIKY NĚMECKA A  
VLÁDOU ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY  
O VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVĚ

Vláda Spolkové republiky Německa

a

vláda Československé socialistické republiky,

vedeny přáním dále rozvíjet vnitrozemskou vodní dopravu obou zemí,

se zřetelem k Závěrečnému aktu Konference o bezpečnosti a spolupráci v Evropě, zvláště k jeho ustanovením o rozvoji dopravy.

se dohodly takto:

Článek 1

Ve smyslu této dohody jsou:

- a) „lodě“: říční lodě, úředně registrované v působnosti této dohody, kterými může být prováděna přeprava osob a/nebo nákladů tam, kde jsou registrovány, bez zvláštního jízdního povolení;
- b) „lichtěry“: lodě ve smyslu písmena a), které jsou tlačnými čluny bez posádky a jsou bez vlastního pohonu;
- c) „plavební podniky“: provozovatelé plavby, kteří mají stálé sídlo své firmy nebo své trvalé bydliště v působnosti této dohody;
- d) „příslušné úřady“: spolkový ministr dopravy Spolkové republiky Německa a ministr dopravy Československé socialistické republiky, pokud si vzájemně nesdělí jiné úřady nebo místa jako příslušná;
- e) „přístavy“: přístavy a úředně povolená překladiště v působnosti této dohody.

## Článek 2

1. Podle článků 3 až 6 mohou lodě jedné strany plout po vnitrozemských vodních cestách druhé strany v působnosti této dohody, jakož i používat přístavy a úředně povolená úvaziště. Toto platí také přiměřeně pro přepravu plovoucích zařízení a plovoucích těles, jakož i pro převážení novostaveb plavidel.
2. Na Labi zůstává dosavadní plavební praxe s přihlédnutím k článku 3 odstavci 3 nedotčena.

## Článek 3

1. Lodě obou stran mohou přepravovat osoby a/nebo náklady mezi přístavy jedné strany a přístavy druhé strany, jakož i naopak, po vnitrozemských vodních cestách, které je spojují (vzájemná přeprava).

Československé lodě mohou přepravovat osoby a/nebo náklady jen mezi československými přístavy a/nebo jedním z následujících přístavů druhé strany, jakož i naopak:

- a) námořními přístavy;
  - b) přístavy, které leží na přímé cestě k námořním přístavům;
  - c) přístavy, které určil příslušný úřad ve smyslu článku 1 písmena d) na návrh Smíšeného výboru.
2. Ve vzájemné dopravě se podílejí plavební podniky obou stran v průběhu roku plynule vždy polovinou na objemech přeprav. Při provádění dělby nákladů bude způsob propočtu stanoven Smíšeným výborem.
  3. Z odstavce 2 jsou výjimky přepravy loděmi československé strany po Labi z Československé socialistické republiky do námořního přístavu Hamburk a naopak. Při dalších přepravách tranzitního zboží přes námořní přístavy Spolkové republiky Německa může se odchýlně od odstavce 2 provádět také pro československou stranu výhodnější podílování objemu zboží. Pokud jde o loco zboží z a do přístavu Hamburk, bude československá strana usilovat o to, aby se plavební podniky druhé strany podílely na těchto přepravách. Podrobnosti provádění budou dohodnuty ve Smíšeném výboru.
  4. Na žádost příslušného úřadu jedné strany se na návrh Smíšeného výboru odsouhlasí závazné ekonomicky zdůvodněné minimální-maximální sazby dovozného a vedlejší podmínky.

5. Každá strana může pro plavbu na svých vodních cestách ve vzájemné dopravě stanovit po poradě ve Smíšeném výboru nejvyšší počty jízd, pokud to vyžadují mimořádné důvody, které souvisejí s prováděním vnitrozemské vodní dopravy.
6. Jiné lodě než ty, které jsou uvedeny v článku 1 písmenu a), budou připuštěny k účasti ve vzájemné dopravě mezi přístavy obou stran, jen pokud to strany dohodnou na návrh Smíšeného výboru.

#### Článek 4

1. Aniž by byly porušeny stávající mnohostranné smlouvy, mohou lodě obou stran přepravovat osoby a/nebo náklady přes území druhé strany na traťových úsecích, o kterých se příslušné úřady dohodnou na základě návrhu Smíšeného výboru (tranzitní doprava).
2. Každá strana může pro plavbu na svých vodních cestách v tranzitní dopravě stanovit po projednání ve Smíšeném výboru nejvyšší počty jízd, pokud to vyžadují mimořádné důvody v tranzitní dopravě.

#### Článek 5

Lodě obou stran mohou přepravovat osoby a/nebo náklady mezi přístavem druhé strany a přístavy třetího státu (třetizemní doprava) a naopak jen na základě zvláštního povolení příslušných úřadů.

#### Článek 6

Přeprava osob a/nebo nákladů mezi přístavy druhé strany (kabotáž) je povolena jen na základě zvláštního povolení příslušných úřadů.

#### Článek 7

1. Plavba se řídí právními předpisy té strany, po jejíž vnitrozemských vodních cestách se uskutečňuje.
2. Platí však tyto výjimky:
  - a) Na Dunaji se uznává průkaz způsobilosti posádky (včetně vůdce plavidla), vydaný druhou stranou, jakož i lodní osvědčení.



- b) Pro plavbu na Labi od spodní hranice hamburského přístavu (Labe km 639) proti proudu, na Ilmenau, na labsko-lübeckém kanálu a Vltavě se uznává lodnické a lodní osvědčení (lodní atest), vydané druhou stranou.
  - c) Pro plavbu na jiných vnitrozemských vodních cestách – s výjimkou Rýna, Mosely a námořních vodních cest – budou příslušné úřady proti předložení dokladů a potvrzení získaných na území druhé strany, které se vztahují na loď, její posádku a náklad (např. lodní osvědčení a lodní patenty), vystavovat předepsané doklady a potvrzení. Předpokladem pro to je, že doklady a potvrzení byly uděleny na území jedné strany za podmínek, které vyhovují předpisům platným na území druhé strany.
3. Lodě mohou přepravovat nebezpečné zboží jen pokud mají pro příslušnou vodní cestu předepsané platné osvědčení.

#### Článek 8

Obě strany budou nakládat stejně s loděmi jedné i druhé strany při uplatnění přepravních práv, poskytovaných jim podle článků 2 až 6; to platí zejména:

- a) při vybírání veřejných plavebních a přístavních poplatků;
- b) při používání veřejných přístavních zařízení, úvazišť, plavebních komor a podobných plavebních zařízení;
- c) při odbavování příslušnými úřady;
- d) při obstarávání pohonných hmot a mazadel.

#### Článek 9

Obě strany budou nakládat stejně s loděmi jedné i druhé strany, pokud jde o celní odbavování zásob potravin a lodních zásob vezených na palubě. Totéž platí pro pohonné a mazací látky určené pro spotřebu nebo potřebu na lodích.

#### Článek 10

1. Plavební podniky obou stran mohou zřídit na území druhé strany, v souladu s tam platným právem po schválení příslušným úřadem na základě vzájemnosti, agentury k zajištění péče o lodě a posádky.

2. Plavební podniky obou stran mohou za účelem zvýšení hospodárnosti svého provozu sjednávat mezi sebou ujednání o provozní, technické a komerční spolupráci.
3. Činnost stávajících agentur nebude dotčena.

#### Článek 11

Každá strana poskytne plavebním podnikům druhé strany právo, aby převedla své příjmy volně na území své strany. Převedení se provede na podkladě úředních měnových kurzů v obvyklé lhůtě.

#### Článek 12

1. Členové posádek lodí obou stran potřebují k přechodu hranic cestovní doklad a předem udělené vízum.
2. Na nákladních lodích smí být pouze členové posádky. Na osobních i nákladních lodích mohou spolu se členy posádky překračovat hranice jejich manželé a jejich svobodné nezletilé děti, pokud mají dokumenty uvedené v odstavci 1 a vízum. Děti mladší 15 let mohou být zapsány do cestovního dokladu jednoho z rodičů.
3. Na Dunaji nepotřebují členové posádek lodí obou stran pro překročení hranic a pro pobyt na palubě a na území dunajských přístavů vízum, pokud jsou držiteli plavecké knížky pro Dunaj a jsou uvedeni v seznamu členů posádky. Totéž platí pro ty rodinné příslušníky členů posádky, kteří jsou zapsáni v jejich plavecké knížce pro Dunaj, jakož i ty rodinné příslušníky, kteří jsou držiteli vlastní plavecké knížky pro Dunaj.
4. Veškeré osoby na palubě uvedené v odstavcích 1 až 3 musí být zapsány v seznamu posádky.
5. Obě strany si vymění vzory dokumentů uvedených v odstavcích 1 a 3.
6. Obsahují-li právní předpisy jedné strany o vstupu a pobytu cizinců příznivější úpravy, dává se jim přednost.

#### Článek 13

1. Lodě obou stran mohou být vyvazovány a mohou nocovat na těchto místech:
  - a) v přístavech nakládky a vykládky;
  - b) v nácestných přístavech;

- c) v místech na plavební dráze, povolených plavebním řádem.
2. V případě havárie, nehody, těžké nemoci osoby na palubě nebo z jiných důvodů, které znemožní pokračování v plavbě, mohou lodě přistát na kterémkoli vhodném místě. V takových případech má vůdce plavidla nebo jím zmocněná osoba neodkladně uvědomit nejbližší pohraniční, celní nebo policejní úřad.
  3. Příslušné úřady poskytnou nutnou pomoc při haváriích nebo nehodách, na kterých se podílely lodě druhé strany nebo osoby na těchto lodích. Při těžkých haváriích nebo nehodách lodí jedné strany nebo osob na těchto lodích na území druhé strany, vyrozumí o tom strana, na jejímž území k této události došlo, bezodkladně druhou stranu, podnikne potřebná opatření pro vyšetření příčin události a o výsledku vyrozumí druhou stranu.
  4. Členové lodních posádek a jejich rodinní příslušníci, kteří je doprovázejí, mohou v případě onemocnění nebo nehody na území druhé strany požadovat lékařskou pomoc, případně nemocniční ošetření a léčiva.

#### Článek 14

1. K plnění a kontrole provádění této dohody se zřizuje Smíšený výbor, který bude zasedat alespoň jedenkrát ročně, střídavě na území jedné ze stran. Každá strana vyšle tři členy, kteří budou vždy určeni příslušnými úřady. Každá strana může k poradám Smíšeného výboru přizvat znalce. Smíšený výbor si stanoví jednací řád. Smíšenému výboru předsedá vždy střídavě zástupce příslušného úřadu jedné i druhé strany.
2. Smíšený výbor má za úkol zejména:
  - a) příslušným úřadům předkládat návrhy na
    - stanovení vnitrozemských vodních tranzitních cest (článek 4 odstavec 1),
    - stanovení říčních přístavů (článek 3 odstavec 1 písmeno c)),
    - stanovení minimálních-maximálních sazeb dovozného a vedlejších podmínek (článek 3 odstavec 4),
    - povolení pro lodě ze třetích států k vzájemné dopravě (článek 3 odstavec 6);

- b) provádět porady o možnostech stanovení maximálního počtu jízd v tranzitní dopravě (článek 4 odstavec 2) a ve vzájemné dopravě (článek 3 odstavec 5), jakož i provádět opatření podle článku 3 odstavce 3 vět 2 a 3;
  - c) statisticky evidovat provoz lodí obou stran;
  - d) v případě potřeby rozdělovat zboží k přepravě říčním plavbám obou stran podle článku 3 odstavce 2.
3. Minimální-maximální sazby dovozného, včetně vedlejších podmínek, na kterých se Smíšený výbor dohodl, předloží výbor příslušným úřadům ke schválení. Příslušné úřady dohodnou vstup těchto závěrů Smíšeného výboru v platnost a oznámí si neprodleně, kdy nabudou podle vnitrostátních předpisů účinnosti.
4. Smíšený výbor má dále za úkol předkládat příslušným úřadům návrhy na přizpůsobení této dohody rozvoji vnitrozemské vodní dopravy a na řešení všech otázek, které se vyskytnou při provádění této dohody.

#### Článek 15

1. Ujednání předvídaná pro
- stanovení vnitrozemských tranzitních vodních cest (článek 4 odstavec 1),
  - stanovení přístavů vnitrozemské vodní dopravy (článek 3 odstavec 1 písmeno c)),
  - stanovení minimálních-maximálních sazeb dovozného a vedlejších podmínek (článek 3 odstavec 4 a článek 14 odstavec 3),
  - účast lodí z třetích států na vzájemné dopravě (článek 3 odstavec 6)
- budou realizována tím, že si příslušné úřady vzájemně sdělí souhlas s návrhy, které jim předloží Smíšený výbor, pokud možno ve lhůtě dvou týdnů.
2. Nebude-li možno dosáhnout shodného stanoviska ve Smíšeném výboru, sejdou se na žádost jedné strany zástupci příslušných úřadů v průběhu čtyř týdnů ke konzultacím.

#### Článek 16

Příslušné úřady předají Smíšenému výboru na jeho požádání ty podklady, které potřebuje k plnění svých úkolů podle článku 14 odstavců 2 a 4.

### Článek 17

Sportovní lodě obou stran mohou použít vnitrozemské vodní cesty v působnosti této dohody v souladu s právem, které tam platí

### Článek 18

Podle Čtyřstranné dohody ze dne 3. září 1971 bude tato dohoda v souladu se stanovenými postupy rozšířena na Berlín (Zapadní).

### Článek 19

1. Tato dohoda vstoupí v platnost dnem, kdy si obě strany vzájemně písemně diplomatickou cestou sdělí, že byly splněny vnitrostátní předpoklady pro vstup dohody v platnost.
2. Tato dohoda se sjednává na dobu neurčitou.
3. Tato dohoda může být každou stranou písemně diplomatickou cestou vypovězena ve lhůtě šesti měsíců před koncem kalendářního roku. V tomto případě dohoda pozbude platnosti uplynutím kalendářního roku.

Dáno v Praze dne 26. ledna 1988 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce německém a českém, přičemž obě znění mají stejnou platnost.

Za vládu  
Spolkové republiky Německa:  
WERNER SCHATTMANN  
JÜRGEN WARNKE

Za vládu  
Československé socialistické republiky:  
V. BLAZEK

## PROTOKOL

U příležitosti závěru jednání o Dohodě mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Spolkové republiky Německa o vnitrozemské vodní dopravě prohlašuje delegace Československé socialistické republiky a delegace Spolkové republiky Německa:

## 1. Dopravní práva

Za účelem zajištění jednotného používání dohody se strany shodly, že budou vycházet z tohoto obsahového pojetí dopravních práv:

## a) vzájemná doprava:

doprava osob a/nebo zboží lodí jedné strany z území jedné strany na území druhé strany výlučně po těch vnitrozemských vodních cestách, které obě strany navzájem spojují;

## b) tranzitní doprava:

doprava osob a/nebo zboží lodí jedné strany po vnitrozemských vodních cestách přes území druhé strany, aniž by přitom při průjezdu osoby vystupovaly nebo nastupovaly, popř. aniž by zboží přitom bylo nakládáno nebo vykládáno;

## c) doprava do a ze třetích zemí:

doprava osob a/nebo zboží lodí jedné strany ze třetí země na území druhé strany nebo naopak:

## d) kabotáž:

doprava osob a/nebo zboží lodí jedné strany mezi místy nakládky a vykládky na vnitrozemských vodních cestách druhé strany.

Pro posouzení toho, které dopravní právo bude použito, je rozhodujícím kritériem přepravní výkon té které lodi a nikoliv původ a místo určení přepravovaného zboží.

## 2. Pokud procházejí přepravy zboží československého zahraničního obchodu v tranzitu po vnitrozemských vodních cestách druhé strany, bude československá strana v případě odpovídajících ekonomických a technických podmínek usilovat o to, aby se na těchto přepravách podílely také plavební podniky strany umožňující tranzit. Podrobnosti budou dojednány ve Smíšeném výboru.

3. Pro tranzitní přepravy, které na území obou stran ani nezačínají, ani nekončí, bude na žádost strany, která tranzit umožňuje na základě návrhu Smíšeného výboru upraveno podílování.
4. Obě strany se shodují v tom, že se v dohodě podle článku 3 odst. 3 pod loco zbožím rozumí náklad, který po vyložení v přístavu Hamburg zůstane na území této strany a že pod pojmem tranzitního zboží se rozumí náklad, který se po vyložení a event. meziskladování bude dopravovat do některé třetí země.
5. Bylo dosaženo dohody o tom, že československá strana pro zabránění prázdných jízd druhé strany ve vzájemné přepravě bude působit na to, aby tato strana při započítání na její kvótu obdržela i přepravy tranzitního zboží podle článku 3 odst. 3 z a do přístavu Hamburg.
6. Ze strany Československé socialistické republiky bude do Smíšeného výboru, který má být zřízen podle článku 14 odst. 1 delegován jeden zástupce federálního ministerstva dopravy (vedoucí delegace), jeden zástupce federálního ministerstva zahraničního obchodu a jeden zástupce plavebního podniku. Ze strany Spolkové republiky Německa bude Smíšenému výboru náležet vždy jeden zástupce Spolkového ministerstva dopravy, jako vedoucí delegace, jakož i po jednom zástupci plavebních podniků a přepraviců, jmenovaných spolkovým ministrem dopravy.
7. Pokud Smíšený výbor nestanoví jiný způsob propočtu pro podílování nákladů podle článku 3 odst. 2 provádí se podílování na základě objemu v tunách.
8. Obě strany jsou zajedno v tom, že je podle článku 10 odst. 2 nutno dohodnout ujednání také o tom, že se plavební podniky budou navzájem podporovat při získávání potřebných průkazů způsobilosti, a že jedna strana podpoří velitele plavidel druhé strany, kteří nevlastní průkaz způsobilosti pro určitý úsek, poskytnutím pomocných velitelů plavidla.
9. Na žádost delegace Československé socialistické republiky delegace Spolkové republiky Německa potvrzuje, že využívání kanálu Mohan-Dunaj na základě budoucí Dohody o vnitrozemské vodní dopravě se bude provádět na základě rovnoprávnosti a nediskriminace.

10. Vláda Československé socialistické republiky potvrzuje v této souvislosti, že ustanovení této Dohody se použijí na lodě Československé socialistické republiky v Berlíně (Západním).

Praha 14. února 1987

Vedoucí delegace  
Spolkové republiky Německa:  
Ph. NAU

Vedoucí delegace  
Československé socialistické republiky:  
MADAJ

---



## [TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE GOVERNMENT OF THE CZECHOSLOVAK SOCIALIST REPUBLIC CONCERNING INLAND NAVIGATION

The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Czechoslovak Socialist Republic,

Desiring to develop further the inland navigation of both countries,

Bearing in mind the Final Act of the Conference on Security and Cooperation in Europe, and in particular its provisions concerning the development of navigation,

Have agreed as follows:

*Article 1*

For the purposes of this Agreement,

(a) “Ships” means inland vessels officially registered in the area to which this Agreement applies which may be operated at their place of registration in passenger and/or freight carriers without special authorization;

(b) “Lighters” means vessels within the meaning of subparagraph (a) which have neither crew nor engine;

(c) “Shipping establishments” means shipping operators which have their permanent place of business or residence in the area to which this Agreement applies;

(d) “Competent authorities” means the Federal Minister of Transport of the Federal Republic of Germany and the Minister of Transport of the Czechoslovak Socialist Republic, in so far as they do not notify each other that other authorities or bodies shall be competent;

(e) “Ports” means the ports and officially approved transshipment points in the area to which this Agreement applies.

*Article 2*

1. In accordance with articles 3 to 6, the ships of one Party may use the inland waterways of the other Party in the area to which this Agreement applies, as well as the ports and officially approved berths. This shall also apply as appropriate to the transport of floating equipment and floating objects, as well as to the transfer of newly built vessels.

2. On the Elbe, the established practice of shipping shall, with due regard for article 3, paragraph 3, remain unaffected.

<sup>1</sup> Came into force on 4 May 1990, the date of receipt of the last of the notifications (of 8 February and 28 April 1990) by which the Contracting Parties informed each other of the completion of their national requirements, in accordance with article 19 (1).

### Article 3

1. Ships of either Party may carry passengers and/or freight in either direction between the ports of one Party and the ports of the other Party on the inland waterways connecting them (reciprocal traffic).

Czechoslovak ships may carry passengers and/or freight in either direction only between Czechoslovak ports and/or the following ports of the other Party:

(a) Seaports;

(b) Ports situated on the direct route to seaports;

(c) Ports designated by the competent authority within the meaning of article 1, subparagraph (d), on the proposal of the Joint Committee.

2. In reciprocal traffic, the shipping establishments of both Parties shall share the volume of traffic equally and continuously throughout the year. The mode of calculation to be used in apportioning traffic shall be determined by the Joint Committee.

3. Shipments by Czechoslovak ships on the Elbe from the Czechoslovak Socialist Republic to the seaport of Hamburg and vice versa shall be exempt from paragraph 2. In respect of other shipments of goods in transit through seaports in the Federal Republic of Germany, as an exception to paragraph 2, an apportionment of traffic which is more favourable to the Czechoslovak side may also be made. With respect to shipments to the port of Hamburg of goods for local delivery, the Czechoslovak side shall endeavour to ensure that the shipping establishments of the other Party receive a share of such shipments.

Details of implementation shall be agreed upon in the Joint Committee.

4. At the request of the competent authority of either Party, the economically viable minimum and maximum carriage rates and supplementary conditions shall be agreed upon on the basis of a proposal by the Joint Committee.

5. Each Party may, after discussion in the Joint Committee, determine the maximum quotas of runs on its waterways in reciprocal traffic, in so far as exceptional grounds connected with the operation of inland shipping make such determination necessary.

6. Ships other than those referred to in article 1, subparagraph (a), may participate in reciprocal traffic between the ports of the two Parties only to the extent agreed upon on the basis of a proposal by the Joint Committee.

### Article 4

1. Notwithstanding existing multilateral conventions, ships of either Party may carry passengers and/or cargo through the territory of the other Party (transit traffic) on such stretches of waterways as are agreed upon by the competent authorities on the basis of a proposal by the Joint Committee.

2. Each Party may, after discussion in the Joint Committee, determine a maximum quota of transit traffic runs on its waterways, in so far as exceptional circumstances make this necessary for transit traffic.

### Article 5

Ships of either Party may carry passengers and/or cargo between a port of the other Party and a port in a third country (third-country traffic) and vice versa only on the basis of special authorization of the respective competent authorities.

### Article 6

The carriage of passengers and/or freight between ports of the other Party (cabotage) shall be permitted only by special authorization of the respective competent authority.

### Article 7

1. Shipping shall be regulated in accordance with the legislative provisions of the Party whose inland waterways are being used.

2. However, the following exceptions shall apply:

(a) On the Danube, the certificate of competence issued by the other Party for the crew (including the captain of the ship) and the navigability certificate shall be recognized.

(b) For shipping on the Elbe from the lower boundary of the Port of Hamburg (Elbe km 639) upstream, on the Ilmenau, on the Elbe-Lübeck Canal and on the Moldau, the Elbe master's certificate and the ship's registry certificate (navigability certificate) issued by the other Party shall be recognized.

(c) For shipping on other inland waterways — with the exception of the Rhine, the Mosel and maritime shipping lanes — the competent authorities shall, on presentation of the documents and certificates issued in the territory of the other Party, issue the prescribed documents and certificates relating to the ship, and to its crew and cargo (e.g. navigability certificate and master's certificate), provided that the documents and certificates are issued in the territory of one Party on terms compatible with the regulations in force in the territory of the other Party.

3. Ships may carry dangerous cargo only if they possess a valid certificate of authorization as prescribed for the waterway in question.

### Article 8

Both Parties shall give equal treatment to the ships of the one and the other Party in respect of the traffic rights granted to them under articles 2 to 6, especially with regard to:

- (a) The levying of public shipping and port charges;
- (b) The use of public port installations, berths, sluices and similar navigational facilities;
- (c) Clearance by the competent authorities;
- (d) The supply of fuel and lubricants.

### Article 9

Both Parties shall accord equal treatment to the ships of the one and the other Party in respect of customs clearance of the food and ship's provisions carried on board. The same shall apply to fuel and lubricants intended for consumption or use on board.

### Article 10

1. The shipping establishments of both Parties may, following approval by the competent authorities and on a basis of reciprocity, establish agencies responsible for their ships and crews in the territory of the other Party in compliance with the laws in force there.

2. The shipping establishments of both Parties may make arrangements concerning operational, technical and commercial cooperation in order to promote the profitability of their relations with one another.

3. The activities of existing agencies shall not be affected.

#### *Article 11*

Each Party shall grant the shipping establishments of the other Party the right to transfer their income freely to the territory of their own Party. The transfer shall be effected on the basis of the official rates of exchange within the usual time limit.

#### *Article 12*

1. In order to cross the border, the crew members of the ships of both Parties shall require a travel document and a residence permit in the form of a visa.

2. Only crew members shall be allowed on board cargo ships. On passenger and cargo ships, the crew members and their spouses and unmarried children who are minors may cross the border if they are in possession of one of the documents referred to in paragraph 1 and a visa. Children under the age of 15 may be included in the travel document of one of their parents.

3. On the Danube, crew members of the ships of the two Parties shall not require a visa in order to cross the border or to remain on board or within dock areas on the Danube provided they are in possession of a Danube shipping pass (Donauschifferausweis/plavecká knižka pro Dunaj) and are registered as members of the crew. The same shall apply to the family members of the crew members listed in the Danube shipping passes and to family members who themselves hold Danube shipping passes.

4. All persons on board referred to in paragraphs 1 to 3 must be registered in a crew list.

5. The two Parties shall exchange specimens of the documents referred to in paragraphs 1 to 3.

6. In so far as the legal provisions of a Party contain more favourable regulations governing the entry and stay of foreigners, such provisions shall take precedence.

#### *Article 13*

1. The ships of both Parties may moor day or night at the following places:

(a) Ports of loading and discharge;

(b) Ports along the route;

(c) Places along the route authorized by the traffic regulations.

2. In the event of a collision, an accident or the severe illness of a person on board, or if there are other reasons which render a continuation of the run impossible, ships may berth at any appropriate place. In such cases, the ship's captain or a person authorized by him shall immediately inform the nearest border, customs or police authorities.

3. The competent authorities shall provide the required assistance in cases of collisions or accidents in which ships of the other Party or persons on such ships are involved. In the case of severe collisions or accidents involving ships of one Party or

persons on board such ships on the territory of the other Party, the Party on whose territory such an event has occurred shall immediately notify the other Party, take the necessary steps to investigate the causes of the incident and inform the other Party of the results.

4. Crew members and family members accompanying them may, in the event of illness or accident on the territory of the other Party, receive medical assistance and, if necessary, hospital treatment and medicine.

#### *Article 14*

1. For the implementation and the monitoring of the application of this Agreement, a Joint Committee shall be established, which shall meet at least once a year on the territory of one of the Parties. Each Party shall appoint three members, who shall be designated by the respective competent authorities. Each Party may call in experts to attend the deliberations of the Joint Committee. The Joint Committee shall establish its own rules of procedure. The Joint Committee shall be chaired by a representative of the competent authority of each Party in alternation.

2. The functions of the Joint Committee shall be in particular:

(a) To submit to the competent authorities proposals regarding:

- Determination of the transit inland waterways (article 4, paragraph 1),
- Determination of the inland ports (article 3, paragraph 1, subparagraph (c)),
- Determination of the minimum and maximum carriage rates and supplementary conditions (article 3, paragraph 4),
- Admission of ships of third countries to reciprocal traffic (article 3, paragraph 6);

(b) To conduct consultations on the possibility of determining a maximum quota of transit traffic runs (article 4, paragraph 2) and reciprocal traffic runs (article 3, paragraph 5), as well as to make arrangements relating to article 3, paragraph 3, sentences 2 and 3;

(c) To record statistics on the shipping traffic of both Parties;

(d) To apportion, if necessary, the carriage of cargo on the inland shipping runs of both Parties in accordance with article 3, paragraph 2.

3. The minimum and maximum carriage rates and supplementary conditions on which the Joint Committee has agreed shall be submitted by the Joint Committee to the competent authorities for approval. The competent authorities shall agree upon entry into force of such decisions of the Joint Committee and shall notify each other immediately when they enter into force in accordance with national regulations.

4. The Joint Committee shall further have the function of submitting proposals to the competent authorities on the adaptation of this Agreement to the development of inland shipping traffic and on the resolution of all questions arising from the application of this Agreement.

#### *Article 15*

1. The arrangements provided for with respect to:

- The determination of the transit inland waterways (article 4, paragraph 1),
- The determination of the inland ports (article 3, paragraph 1, subparagraph (c)),

— The determination of the minimum and maximum carriage rates and supplementary conditions (article 3, paragraph 4 and article 14, paragraph 3),

— The admission of ships from third countries to reciprocal traffic (article 3, paragraph 6);

shall take effect when the competent authorities reciprocally give notice of their agreement to the proposals submitted to them by the Joint Committee, if possible within a period of two weeks.

2. If full agreement is not reached in the Joint Committee, the representatives of the competent authorities shall, at the request of either Party, meet for consultations within four weeks.

#### *Article 16*

The competent authorities shall transmit to the Joint Committee at its request such documents as it may require for the performance of its functions under article 14, paragraphs 2 and 4.

#### *Article 17*

The recreational craft of both Parties may use the inland waterways in the area to which this Agreement applies, subject to compliance with the laws currently in force in the said area.

#### *Article 18*

In conformity with the Quadripartite Agreement of 3 September 1971,<sup>1</sup> this Agreement shall, in accordance with the established procedures, be extended to Berlin (West).

#### *Article 19*

1. This Agreement shall enter into force on the date on which both Parties have notified each other in writing through the diplomatic channel of the completion of their national requirements for the entry into force of the Agreement.

2. This Agreement is concluded for an indefinite period.

3. This Agreement may be denounced in writing, through the diplomatic channel, by either Party, six months prior to the end of a calendar year, in which case it shall cease to have effect at the end of that calendar year.

DONE at Prague on 26 January 1988 in duplicate in the German and Czech languages, both texts being equally authentic.

For the Government  
of the Federal Republic of Germany:

WERNER SCHATTMANN

JÜRGEN WARNKE

For the Government  
of the Czechoslovak Socialist Republic:

V. BLAZEK

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 880, p. 115.

## PROTOCOL

On the occasion of the conclusion of the negotiations on the Agreement between the Federal Republic of Germany and the Czechoslovak Socialist Republic on inland navigation, the delegations of the Federal Republic of Germany and the Czechoslovak Socialist Republic declare:

## 1. Traffic rights

In order to ensure uniform application of the Agreement, both Parties have agreed on the following substantive interpretation of traffic rights:

(1) *Reciprocal traffic*

Carriage of passengers and/or freight by a ship of one of the Parties from the territory of one Party to the territory of the other Party exclusively on such waterways as link the two Parties.

(2) *Transit traffic*

Carriage of passengers and/or freight by a ship of one Party on inland waterways through the territory of the other Party, with no passengers boarding or disembarking and no freight being taken on or discharged in the course of such passage.

(3) *Third-country traffic*

Carriage of passengers and/or freight by a ship of one Party from a third country to the territory of the other Party or vice versa.

(4) *Cabotage*

Carriage of passengers and/or freight by a ship of one Party between loading and unloading points on inland waterways of the other Party.

In determining which traffic right is being exercised, the decisive criterion shall be the carriage engaged in by the ship in question, not the origin or destination of the cargo carried.

2. In so far as shipments in the context of Czechoslovak foreign trade are carried in transit on the inland waterways of the other Party, the Czechoslovak Party shall endeavour, where the requisite economic and technical conditions exist, to enable the shipping establishments of the Party affording transit to participate in such shipments. Details shall be negotiated in the Joint Committee.

3. In respect of transit traffic which neither originates nor terminates in the territory of either Party, an apportionment shall be determined at the request of the Party affording transit, on the basis of a proposal by the Joint Committee.

4. Both Parties are agreed that in the arrangement under article 3, paragraph 3, of the Agreement, goods for local delivery shall be taken to mean a consignment which after discharge in the port of Hamburg remains in the territory of that Party, and goods in transit shall be taken to mean a consignment which after discharge and possible temporary storage is transported to a third country.

5. It is understood that the Czechoslovak Party, in order to avoid empty runs by the other Party in reciprocal traffic, shall endeavour to ensure that that Party receives its quota of carriage of goods in transit in accordance with article 3, paragraph 3, to and from the port of Hamburg.

6. In the case of the Czechoslovak Socialist Republic, the Joint Committee to be established in accordance with article 14, paragraph 1, shall include a representative of the Federal Ministry of Transport (head of delegation), a representative of the Federal Ministry of Foreign Trade and a representative of a shipping organization. In the case of the Federal Republic of Germany, the Joint Committee shall include a representative of the Federal Ministry of Transport as head of delegation, a representative of the shipping establishments and a representative of the freight industry, both designated by the Federal Minister of Transport.

7. In so far as the Joint Committee determines no other mode of calculation for the apportionment of traffic referred to in article 3, paragraph 2, such apportionment shall be made on the basis of cargo tonnage.

8. Both Parties are agreed that arrangements under article 10, paragraph 2, shall also be made to ensure that the shipping establishments render each other mutual assistance in the acquisition of the necessary certificates and that each Party shall assist masters of the other Party who possess no certificate for a particular stretch of waterway through the provision of auxiliary pilots.

9. At the request of the delegation of the Czechoslovak Socialist Republic, the delegation of the Federal Republic of Germany confirms that the use of the Main-Danube Canal shall be on the basis of the forthcoming Agreement on inland navigation and on a basis of equal rights and non-discrimination.

10. The Government of the Czechoslovak Socialist Republic confirms that the provisions of this Agreement shall apply to Czechoslovak ships in Berlin (West).

Prague, 14 February 1987

For the Government  
of the Federal Republic of Germany:  
Ph. NAU

For the Government  
of the Czechoslovak Socialist Republic:  
MADAJ

---



[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE  
FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LE GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE SOCIALISTE TCHÉCOSLOVAQUE RELATIF À  
LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque,

Mus par la volonté de développer plus avant la navigation intérieure de leurs deux pays,

Considérant l'Acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe et, en particulier, ses dispositions concernant le développement des transports,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

Au sens du présent Accord, on entend par :

a) « Navires » : les navires de navigation intérieure enregistré officiellement sur le territoire d'application du présent Accord qui peuvent être utilisés pour le transport de passagers ou de marchandises là où ils sont enregistrés sans autorisation spéciale;

b) « Allèges » : les embarcations visées à l'alinéa a du présent article qui n'ont pas d'équipage et ne sont pas motorisées;

c) « Entreprises de navigation » : des organismes de navigation qui ont le siège de leur entreprise ou leur domicile permanent sur le territoire d'application du présent Accord;

d) « Autorités compétentes » : le Ministre fédéral des transports de la République fédérale d'Allemagne et le Ministre des transports de la République socialiste tchécoslovaque, pour autant qu'ils ne se notifient pas mutuellement que d'autres autorités ou organes sont compétents;

e) « Ports » : ports ou ports d'escale officiellement autorisés sur le territoire d'application du présent Accord.

*Article 2*

1. Sous réserve des dispositions des articles 3 à 6 du présent Accord, les navires de l'une des Parties contractantes ont le droit d'utiliser les voies d'eau intérieures de l'autre Partie situées sur le territoire d'application du présent Accord ainsi que les ports d'escale officiellement autorisés. Ces dispositions s'appliquent aussi au transport de matériel ou d'articles flottants ainsi qu'au transfert de navires nouvellement construits.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 4 mai 1990, date de réception de la dernière des notifications (des 8 février et 28 avril 1990) par lesquelles les Parties contractantes se sont notifié l'accomplissement des conditions pertinentes de leur droit interne, conformément au paragraphe 1 de l'article 19.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 3, le présent Accord ne modifie en rien la pratique actuelle de navigation sur l'Elbe.

### Article 3

1. Les navires des deux Parties sont autorisés à transporter des passagers ou des marchandises entre les ports de l'une des Parties contractantes et les ports de l'autre Partie contractante et inversement, en empruntant les voies d'eau intérieures qui les relient (trafic réciproque).

Les navires tchécoslovaques ne sont autorisés à transporter des passagers ou des marchandises qu'entre des ports tchécoslovaques et/ou des ports énumérés ci-après de l'autre Partie contractante et inversement :

- a) Ports maritimes;
- b) Ports qui se trouvent sur l'itinéraire direct conduisant aux ports maritimes;
- c) Ports désignés par les autorités compétentes visées à l'alinéa *d* de l'article premier du présent Accord sur proposition de la Commission mixte.

2. Sur la base de la réciprocité et à titre régulier, les navires des deux Parties assurent à égalité le trafic des marchandises et/ou des passagers au cours de l'année. Les modalités de calcul pour la répartition du trafic sont déterminées par la Commission mixte.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas aux transports effectués par des navires de la Partie tchécoslovaque sur l'Elbe en provenance de la République socialiste tchécoslovaque vers le port maritime de Hambourg et inversement. En ce qui concerne les autres transports de marchandises transitant par les ports maritimes de la République fédérale d'Allemagne, une répartition plus favorable pour la Partie tchécoslovaque que celle qui est prévue au paragraphe 2 du présent article peut être appliquée. En ce qui concerne les marchandises destinées au port de Hambourg, la Partie tchécoslovaque fait en sorte que les navires de l'autre Partie participent à ces transports.

Les modalités détaillées d'application sont arrêtées par la Commission mixte.

4. Sur demande des autorités compétentes de l'une ou l'autre Partie contractante, les quantités minimales et maximales de fret admissibles d'un point de vue économique ainsi que les conditions annexes sont déterminées sur proposition de la Commission mixte.

5. Après consultation au sein de la Commission mixte, chacune des Parties contractantes peut déterminer le nombre maximal de parcours en trafic réciproque sur ses voies d'eau intérieures, dans la mesure où des conditions extraordinaires liées au déroulement de la navigation intérieure le nécessitent.

6. Les navires qui ne sont pas visés à l'alinéa *a* de l'article premier du présent Accord ne peuvent participer au trafic réciproque entre les ports des deux Parties contractantes que pour autant qu'il en est convenu ainsi sur proposition de la Commission mixte.

### Article 4

1. Indépendamment des accords multilatéraux existants, les navires des deux Parties contractantes peuvent transporter des passagers ou des marchandises à travers le territoire de l'autre Partie contractante sur les tronçons dont il est convenu entre les autorités compétentes, sur proposition de la Commission mixte (trafic de transit).

2. Après consultation au sein de la Commission mixte, chacune des Parties contractantes peut déterminer le nombre maximal de parcours de ses eaux intérieures pour autant que des conditions exceptionnelles le justifient pour le trafic de transit.

#### *Article 5*

Les navires des deux Parties contractantes ne peuvent transporter des passagers ou des marchandises entre un port de l'autre Partie contractante et un port situé dans un Etat tiers (trafic avec un pays tiers) et inversement que sur autorisation spéciale des autorités compétentes dans chaque cas.

#### *Article 6*

Le transport de passagers et/ou de marchandises entre des ports de l'autre Partie contractante (cabotage) n'est admis que sur autorisation spéciale des autorités compétentes dans chaque cas.

#### *Article 7*

1. Le trafic est réglementé par la réglementation de la Partie sur le territoire de laquelle se trouvent les eaux intérieures.

2. Les exceptions suivantes sont admises à cette règle :

a) En ce qui concerne la navigation sur le Danube, chaque Partie contractante reconnaît les documents et certificats relatifs aux navires et à leur équipage (y compris au commandant) délivrés par l'autre Partie contractante;

b) En ce qui concerne la navigation sur l'Elbe, à partir de la limite inférieure du port de Hambourg (au kilomètre 639 sur l'Elbe), sur l'Immenau, sur le canal de l'Elbe à Lübeck et sur la Moldau, chaque Partie contractante reconnaît les documents concernant les bateliers de l'Elbe et les certificats relatifs aux navires délivrés par l'autre Partie contractante;

c) En ce qui concerne la navigation sur les autres voies d'eau intérieures — à l'exception du Rhin, de la Moselle et des voies navigables maritimes — les autorités compétentes délivrent les documents et certificats prescrits sur leur territoire sur présentation des documents et certificats obtenus sur le territoire de l'autre Partie pour le navire concerné, son équipage et sa cargaison. La condition est que les documents et les certificats délivrés par l'une des Parties contractantes sur son territoire, sont assujettis à des conditions considérées suffisantes par la réglementation en vigueur de l'autre Partie contractante.

3. Les navires ne peuvent transporter de marchandises dangereuses que s'ils possèdent les autorisations valables prévues pour les voies d'eau qu'ils empruntent.

#### *Article 8*

Chacune des Parties contractantes applique le même traitement aux navires de l'une ou de l'autre Partie contractante en ce qui concerne les droits de trafic visés aux articles 2 à 6 du présent Accord; ceci vaut particulièrement pour :

a) La perception des redevances dues pour les parcours et des redevances portuaires;

b) L'utilisation des installations portuaires, des postes d'amarrage, écluses et autres installations portuaires publiques;

- c) Les formalités exigées par les autorités compétentes;
- d) La fourniture de carburants et de lubrifiants.

#### *Article 9*

Chacune des Parties contractantes applique l'égalité de traitement aux navires de l'une ou l'autre Partie en ce qui concerne le dédouanement des provisions de bouche et autres à bord. Il en est de même des carburants et lubrifiants destinés à être consommés ou utilisés par le navire.

#### *Article 10*

1. Les entreprises de navigation des deux Parties contractantes sont autorisées à installer sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve de l'application du droit de cette autre Partie contractante et après autorisation par les autorités compétentes sur une base de réciprocité, des bureaux chargés de s'occuper des navires et de leur équipage.

2. Afin d'améliorer les conditions économiques de la navigation, les entreprises de navigation des deux Parties contractantes peuvent convenir de dispositions favorables à leur coopération dans les domaines administratifs, techniques et commerciaux.

3. Les présentes dispositions ne modifient en rien les conditions d'activité des bureaux existants.

#### *Article 11*

Chacune des Parties contractantes autorise les entreprises de navigation de l'autre Partie contractante à transférer librement leurs recettes sur leur territoire. Le transfert se fait sur la base du taux de change officiel dans les délais normaux.

#### *Article 12*

1. Pour franchir la frontière, les membres de l'équipage des navires des deux Parties contractantes doivent être munis d'un document de voyage et d'une autorisation de séjour consistant en un visa.

2. Seuls les membres de l'équipage peuvent se trouver à bord des navires qui transportent du fret. Les navires qui transportent des passagers et du fret peuvent transporter, en plus des membres de leur équipage, les conjoints de ceux-ci et leurs enfants mineurs non mariés, à l'aller et au retour, à condition que ceux-ci soient en possession des documents visés au paragraphe 1 du présent article et d'un visa. Les enfants de moins de quinze ans peuvent être inscrits sur le document de voyage de l'un de leurs parents.

3. Sur le Danube, les membres de l'équipage des navires des deux Parties contractantes peuvent traverser la frontière et séjourner à bord ainsi que dans le périmètre portuaire des ports danubiens sans visa de séjour à condition d'être titulaires d'un document de batelier du Danube et d'être inscrits sur la liste des membres de l'équipage. Il en est de même pour les membres de la famille des membres de l'équipage qui sont inscrits sur le document de batelier et pour ceux qui sont eux-mêmes détenteurs d'un document de batelier du Danube.

4. Toutes les personnes qui se trouvent à bord et sont visées aux paragraphes 1 à 3 du présent article doivent être inscrites sur une liste de l'équipage.

5. Les deux Parties contractantes échangent des modèles des documents visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

6. Si la réglementation de l'une des Parties contractantes prévoit des dispositions plus favorables en ce qui concerne l'entrée et le séjour des étrangers sur son territoire, ce sont ces conditions plus favorables qui sont appliquées.

#### *Article 13*

1. Les navires des deux Parties contractantes peuvent accoster de jour et de nuit :

- a) Dans les ports de chargement et de débarquement;
- b) Dans les ports situés le long du parcours;
- c) Aux endroits admis par la réglementation le long du parcours.

2. En cas d'avarie, d'accident, de maladie grave d'une personne se trouvant à bord ou d'autres raisons qui rendent impossible la poursuite du parcours, le navire peut accoster à tout endroit qui s'y prête. Dans ce cas, le commandant du navire ou toute personne déléguée par lui avertit immédiatement les autorités frontalières ou douanières ou les autorités de police les plus proches.

3. Les autorités compétentes apportent l'assistance nécessaire en cas d'avarie ou d'accident concernant les navires de l'autre Partie contractante ou les personnes qui se trouvent à leur bord. En cas d'avarie ou d'accident grave dont serait victime le navire de l'une des Parties contractantes ou toute personne se trouvant à bord de ce navire sur le territoire de l'autre Partie contractante, la Partie sur le territoire de laquelle l'incident est survenu en avise sans retard l'autre Partie, prend les mesures nécessaires pour enquêter sur les causes de l'incident et informe l'autre Partie des résultats de cette enquête.

4. Les membres de l'équipage et les personnes faisant partie de leur famille qui les accompagnent peuvent, en cas de maladie ou d'accident, obtenir des soins médicaux sur le territoire de l'autre Partie contractante et, le cas échéant, des soins hospitaliers et des médicaments.

#### *Article 14*

1. Il est constitué une Commission mixte chargée de mettre en œuvre le présent Accord et d'en surveiller l'application. Cette Commission mixte se réunit au moins une fois par an sur le territoire de l'une des Parties contractantes. Chacune des Parties délègue trois membres, désignés par les autorités compétentes. Chacune des Parties peut envoyer des experts assister aux réunions de la Commission mixte. Celle-ci arrête son règlement intérieur. Le président de la Commission mixte est choisi alternativement parmi les représentants des autorités compétentes de l'une et de l'autre Parties contractantes.

2. La Commission mixte est chargée en particulier de :

- a) Faire des propositions aux autorités compétentes en ce qui concerne
  - La détermination des voies d'eau intérieures de transit (paragraphe 1 de l'article 4);
  - La détermination des ports (alinéa c du paragraphe 1 de l'article 3);
  - La détermination des quantités maximales et minimales de fret et des conditions afférentes (paragraphe 4 de l'article 3);

— L'autorisation délivrée à des navires de pays tiers concernant le trafic réciproque (paragraphe 6 de l'article 3);

*b)* Se consulter au sujet des possibilités de détermination du nombre maximal de transits (paragraphe 2 de l'article 4) et du nombre maximal de parcours en trafic réciproque (paragraphe 5 de l'article 3) et au sujet des règles visées à la deuxième et à la troisième phrase du paragraphe 3 de l'article 3;

*c)* Etablir des statistiques au sujet du trafic des navires des deux Parties contractantes;

*d)* Répartir, le cas échéant, les marchandises en fonction des parcours intérieurs des deux Parties contractantes (paragraphe 2 de l'article 3).

3. Les quantités minimales et maximales de fret, y compris les conditions y afférentes dont la Commission mixte est convenue, doivent être soumises par celle-ci à l'approbation des autorités compétentes. Les autorités compétentes conviennent de l'entrée en vigueur des conclusions de la Commission mixte et se notifient de la date à laquelle ces dispositions entrent en vigueur conformément à leur législation nationale.

4. La Commission mixte doit en outre soumettre des propositions aux autorités compétentes afin d'adapter le présent Accord à l'évolution de la navigation intérieure et de résoudre toute question que susciterait l'application du présent Accord.

#### *Article 15*

1. Afin de convenir des dispositions prévues concernant

— La détermination des voies d'eau intérieures de transit (paragraphe 1 de l'article 4),

— La détermination des ports fluviaux (alinéa *c* du paragraphe 1 de l'article 3),

— La détermination du fret maximal et du fret minimal et des conditions afférentes (paragraphe 4 de l'article 3 et paragraphe 3 de l'article 14),

— L'autorisation de trafic réciproque par des navires de pays tiers (paragraphe 6 de l'article 3),

les autorités compétentes se notifient, si possible dans un délai de deux semaines, leur accord aux propositions qui leur sont soumises par la Commission mixte.

2. Si les membres de la Commission mixte ne conviennent pas d'un accord, sur demande de l'une ou l'autre Partie contractante, les représentants des autorités compétentes se consultent dans un délai de quatre semaines.

#### *Article 16*

Les autorités compétentes remettent sur demande à la Commission mixte les pièces dont celle-ci a besoin pour s'acquitter des fonctions définies aux paragraphes 2 et 4 de l'article 14 du présent Accord.

#### *Article 17*

Les embarcations de sport des deux Parties contractantes peuvent utiliser les voies d'eau intérieures sur le territoire d'application du présent Accord sous réserve du respect de la réglementation en vigueur.

*Article 18*

Conformément à l'Accord quadripartite du 3 septembre 1971<sup>1</sup>, le présent Accord s'applique à Berlin (Ouest) conformément aux modalités définies.

*Article 19*

1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifié par la voie diplomatique que les conditions pertinentes de leur droit interne sont remplies.

2. Le présent Accord est conclu pour une durée non déterminée.

3. Le présent Accord peut être dénoncé à tout moment par l'une des Parties contractantes sur notification transmise par la voie diplomatique six mois avant la fin de chaque année civile. La dénonciation prend effet à la fin de ladite année civile.

FAIT à Prague le 26 janvier 1988 en deux exemplaires originaux, chacun en langues allemande et tchèque, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
de la République fédérale d'Allemagne :

WERNER SCHATTMANN

JÜRGEN WARNKE

Pour le Gouvernement  
de la République socialiste tchécoslovaque :

V. BLAZEK

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 880, p. 115.

## PROTOCOLE

Lors des négociations concernant à l'Accord entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque relatif à la navigation intérieure, les délégations de la République fédérale d'Allemagne et de la République socialiste tchécoslovaque ont fait la déclaration suivante :

1. Droits relatifs au trafic

Afin d'assurer une application uniforme de l'Accord, les deux Parties sont convenues des définitions suivantes concernant les droits de trafic :

1) *Trafic réciproque*

Transport de passagers ou de marchandises au moyen d'un navire de l'une des Parties contractantes à partir du territoire de l'une des Parties sur le territoire de l'autre Partie, en empruntant exclusivement les voies d'eau intérieures qui relient les deux Parties contractantes.

2) *Trafic de transit*

Transport de passagers ou de marchandises par un navire de l'une des Parties contractantes sur des voies d'eau intérieures traversant le territoire de l'autre Partie contractante sans débarquement ou embarquement de passagers ou de marchandises pendant le trafic.

3) *Trafic avec un Etat tiers*

Transport de passagers ou de marchandises par un navire de l'une des Parties contractantes en provenance d'un pays tiers à destination du territoire de l'autre Partie contractante et inversement.

4) *Cabotage*

Transport de passagers ou de marchandises par un navire de l'une des Parties contractantes entre les ports d'embarquement ou de débarquement situés le long de voies d'eau intérieures de l'autre Partie contractante.

En ce qui concerne la nature du trafic, le critère déterminant est l'activité du navire considéré et non pas le lieu de provenance ni le lieu de destination de la marchandise transportée.

2. Pour autant que les transports concernant le commerce extérieur tchécoslovaque empruntent en transit les voies d'eau intérieures de l'autre Partie contractante, la Partie tchécoslovaque, sous réserve de conditions économiques et techniques correspondantes, fait participer à ces transports les entreprises de navigation de la Partie qui autorise le transit. Les modalités détaillées seront arrêtées par la Commission mixte.

3. En cas de trafic en transit qui ne commence ni ne se termine sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante, la participation de la Partie qui autorise le transit est réglementée sur sa demande sur la base d'une proposition de la Commission mixte.

4. Les deux Parties sont convenues qu'en ce qui concerne les dispositions relatives au paragraphe 3 de l'article 3 concernant les marchandises destinées au port de Hambourg, on entend par là un chargement qui, après son déchargement dans le port de Hambourg, reste sur le territoire de la Partie considérée et que, par



marchandises en transit, on entend un chargement qui, après son déchargement et éventuellement son entreposage, est transporté dans un pays tiers.

5. Il est convenu que la Partie tchécoslovaque, afin d'éviter le transport à vide par des navires de l'autre Partie contractante en trafic réciproque, veillera à ce que, compte tenu de sa quote-part, celle-ci obtienne aussi des transports de marchandises en transit visés au paragraphe 3 de l'article 3 en provenance et à destination du port de Hambourg.

6. Pour constituer la Commission mixte visée au paragraphe 1 de l'article 14 de l'Accord, la République socialiste tchécoslovaque désignera un représentant du Ministère fédéral des transports (chef de délégation), un représentant du Ministère fédéral du commerce extérieur et un représentant d'une organisation de navigation. La République fédérale d'Allemagne désignera comme ses représentants à la Commission mixte un représentant du Ministère fédéral des transports, en tant que chef de délégation, ainsi qu'un représentant des compagnies de navigation et un représentant des entreprises de chargement et de déchargement désignés tous deux par le Ministre des transports.

7. Si la Commission mixte ne convient pas d'autres dispositions concernant la répartition des chargements visés au paragraphe 2 de l'article 3, cette répartition se fait sur la base du tonnage.

8. Les deux Parties conviennent qu'il est nécessaire de conclure aussi les arrangements visés au paragraphe 2 de l'article 10 afin que les entreprises de navigation s'appuient mutuellement pour l'acquisition des brevets nécessaires et qu'une Partie aide les entreprises de navigation de l'autre Partie qui ne possèdent pas de brevet pour un tronçon défini en leur déléguant des auxiliaires.

9. Sur demande de la délégation de la République socialiste tchécoslovaque, la délégation de la République fédérale d'Allemagne confirme que l'utilisation du canal du Main au Danube sera fondée sur l'accord futur relatif à la navigation intérieure et sur les principes de l'égalité de droits et de la non-discrimination.

10. Le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque confirme que les dispositions de l'Accord s'appliquent aux navires tchécoslovaques à Berlin-Ouest.

Prague, le 14 février 1987

Pour la délégation du Gouvernement  
de la République fédérale d'Allemagne :

Ph. NAU

Pour la délégation du Gouvernement  
de la République socialiste tchécoslovaque :

MADAJ

