

No. 16510

MULTILATERAL

Customs Convention on the international transport of goods under cover of TIR carnets (TIR Convention) (with annexes). Concluded at Geneva on 14 November 1975

Authentic texts: English, French and Russian.

Registered ex officio on 20 March 1978.

MULTILATÉRAL

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) [avec annexes]. Conclue à Genève le 14 novembre 1975

Textes authentiques : anglais, français et russe.

Enregistrée d'office le 20 mars 1978.

CUSTOMS CONVENTION¹ ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS (TIR CONVENTION)

The Contracting Parties,

Desiring to facilitate the international carriage of goods by road vehicle;

Considering that the improvement of the conditions of transport constitutes one of the factors essential to the development of co-operation among them;

Declaring themselves in favour of a simplification and a harmonization of administrative formalities in the field of international transport, in particular at frontiers;

Have agreed as follows:

CHAPTER I. GENERAL

(a) DEFINITIONS

Article 1

For the purposes of this Convention:

(a) The term "TIR operation" shall mean the transport of goods from a Customs office of departure to a Customs office of destination under the procedure, called the "TIR procedure", laid down in this Convention;

(b) The term "import or export duties and taxes" shall mean Customs duties and all other duties, taxes, fees and other charges which are collected on, or in connexion with, the import or export of goods, but not including fees and charges limited in amount to the approximate cost of services rendered;

(c) The term "road vehicle" shall mean not only any power-driven road vehicle but also any trailer or semi-trailer designed to be coupled thereto;

¹ Came into force for the States indicated hereafter on 20 March 1978, i.e., six months after the date on which five States had signed it definitively or had deposited their instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the United Nations, in accordance with article 53 (1):

<i>State</i>	<i>Date of definitive signature or of deposit of instrument of ratification or accession (a)</i>
Austria	13 May 1977
France	30 December 1976 <i>s</i>
Malta	18 February 1977 <i>a</i>
Sweden	17 December 1976 <i>s</i>
Yugoslavia	20 September 1977

Subsequently, the Convention came into force for the following States six months after the date of the deposit of their instrument of ratification, acceptance, approval or accession, with the Secretary-General of the United Nations, in accordance with article 53 (2):

<i>State</i>	<i>Date of deposit of instrument of ratification or accession (a)</i>
Tunisia (With effect from 13 April 1978.)	13 October 1977
Bulgaria* (With effect from 20 April 1978)	20 October 1977 <i>a</i>
Switzerland (With effect from 3 August 1978.)	3 February 1978
Finland (With effect from 27 August 1978.)	27 February 1978
Hungary* (With effect from 9 September 1978.)	9 March 1978

* See p. 296 of this volume for the text of the reservations and declarations made upon ratification or accession.

(d) The term “combination of vehicles” shall mean coupled vehicles which travel on the road as a unit;

(e) The term “container” shall mean an article of transport equipment (lift-van, movable tank or other similar structure):

- (i) fully or partially enclosed to constitute a compartment intended for containing goods;
- (ii) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;
- (iii) specially designed to facilitate the transport of goods by one or more modes of transport without intermediate reloading;
- (iv) designed for ready handling, particularly when being transferred from one mode of transport to another;
- (v) designed to be easy to fill and to empty; and
- (vi) having an internal volume of one cubic metre or more;

“demountable bodies” are to be treated as containers;

(f) The term “Customs office of departure” shall mean any Customs office of a Contracting Party where the international transport of a load or part-load of goods under the TIR procedure begins;

(g) The term “Customs office of destination” shall mean any Customs office of a Contracting Party where the international transport of a load or part-load of goods under the TIR procedure ends;

(h) The term “Customs office *en route*” shall mean any Customs office of a Contracting Party through which a road vehicle, combination of vehicles or container is imported or exported in the course of a TIR operation;

(j) The term “person” shall mean both natural and legal persons;

(k) The term “heavy or bulky goods” shall mean any heavy or bulky object which because of its weight, size or nature is not normally carried in a closed road vehicle or closed container;

(l) The term “guaranteeing association” shall mean an association approved by the Customs authorities of a Contracting Party to act as surety for persons using the TIR procedure.

(b) SCOPE

Article 2

This Convention shall apply to the transport of goods without intermediate reloading, in road vehicles, combinations of vehicles or in containers, across one or more frontiers between a Customs office of departure of one Contracting Party and a Customs office of destination of another or of the same Contracting Party, provided that some portion of the journey between the beginning and the end of the TIR operation is made by road.

Article 3

For the provisions of this Convention to become applicable:

(a) the transport operations must be performed:

- (i) by means of road vehicles, combinations of vehicles or containers previously approved under the conditions set forth in chapter III (a); or
- (ii) by means of other road vehicles, other combinations of vehicles or other containers under the conditions set forth in chapter III (c);

- (b) the transport operations must be guaranteed by associations approved in accordance with the provisions of article 6 and must be performed under cover of a TIR carnet, which shall conform to the model reproduced in annex 1 to this Convention.

(c) PRINCIPLES

Article 4

Goods carried under the TIR procedure shall not be subjected to the payment or deposit of import or export duties and taxes at Customs offices *en route*.

Article 5

1. Goods carried under the TIR procedure in sealed road vehicles, combinations of vehicles or containers shall not as a general rule be subjected to examination at Customs offices *en route*.

2. However, to prevent abuses, Customs authorities may in exceptional cases, and particularly when irregularity is suspected, carry out an examination of the goods at such offices.

CHAPTER II. ISSUE OF TIR CARNETS; LIABILITY
OF GUARANTEEING ASSOCIATIONS

Article 6

1. Subject to such conditions and guarantees as it shall determine, each Contracting Party may authorize associations to issue TIR carnets, either directly or through corresponding associations, and to act as guarantors.

2. An association shall not be approved in any country unless its guarantee also covers the liabilities incurred in that country in connexion with operations under cover of TIR carnets issued by foreign associations affiliated to the same international organization as that to which it is itself affiliated.

Article 7

TIR carnet forms sent to the guaranteeing associations by the corresponding foreign associations or by international organizations shall not be liable to import and export duties and taxes and shall be free of import and export prohibitions and restrictions.

Article 8

1. The guaranteeing association shall undertake to pay the import or export duties and taxes, together with any default interest, due under the Customs laws and regulations of the country in which an irregularity has been noted in connexion with a TIR operation. It shall be liable, jointly and severally with the persons from whom the sums mentioned above are due, for payment of such sums.

2. In cases where the laws and regulations of a Contracting Party do not provide for payment of import or export duties and taxes as provided for in paragraph 1 above, the guaranteeing association shall undertake to pay, under the same conditions, a sum equal to the amount of the import or export duties and taxes and any default interest.

3. Each Contracting Party shall determine the maximum sum per TIR carnet, which may be claimed from the guaranteeing association of the basis of the provisions of paragraphs 1 and 2 above.

4. The liability of the guaranteeing association to the authorities of the country where the Customs office of departure is situated shall commence at the time when the TIR carnet is accepted by the Customs office. In the succeeding countries through which goods are transported under the TIR procedure, this liability shall commence at the time when the goods are imported or, where the TIR operation has been suspended under article 26, paragraphs 1 and 2, at the time when the TIR carnet is accepted by the Customs office where the TIR operation is resumed.

5. The liability of the guaranteeing association shall cover not only the goods which are enumerated in the TIR carnet but also any goods which, though not enumerated therein, may be contained in the sealed section of the road vehicle or in the sealed container. It shall not extend to any other goods.

6. For the purpose of determining the duties and taxes mentioned in paragraphs 1 and 2 of this article, the particulars of the goods as entered in the TIR carnet shall, in the absence of evidence to the contrary, be assumed to be correct.

7. When payment of sums mentioned in paragraphs 1 and 2 of this article becomes due, the competent authorities shall so far as possible require payment from the person or persons directly liable before making a claim against the guaranteeing association.

Article 9

1. The guaranteeing association shall fix the period of validity of the TIR carnet by specifying a final date of validity after which the carnet may not be presented for acceptance at the Customs office of departure.

2. Provided that it has been accepted by the Customs office of departure on or before the final date of validity, as provided for in paragraph 1 of this article, the carnet shall remain valid until the termination of the TIR operation at the Customs office of destination.

Article 10

1. The TIR carnet may be discharged unconditionally or conditionally; where discharge is conditional this shall be on account of facts connected with the TIR operation itself. These facts shall be clearly indicated in the TIR carnet.

2. When the Customs authorities of a country have discharged a TIR carnet unconditionally they can no longer claim from the guaranteeing association payment of the sums mentioned in article 8, paragraphs 1 and 2, unless the certificate of discharge was obtained in an improper or fraudulent manner.

Article 11

1. Where a TIR carnet has not been discharged or has been discharged conditionally, the competent authorities shall not have the right to claim payment of the sums mentioned in article 8, paragraphs 1 and 2, from the guaranteeing association unless, within a period of one year from the date of acceptance of the TIR carnet by those authorities, they have notified the association in writing of the non-discharge or conditional discharge. The same provision shall apply where the certificate of discharge was obtained in an improper or fraudulent manner, save that the period shall be two years.

2. The claim for payment of the sums referred to in article 8, paragraphs 1 and 2, shall be made to the guaranteeing association at the earliest three months after the date on which the association was informed that the carnet had not been discharged or had been discharged conditionally or that the certificate of discharge had been obtained in an improper or fraudulent manner and at the latest not more than two years after that date. However, in cases which, during the above-mentioned period of two years, become the subject of legal proceedings, any claim for payment shall be made within one year of the date on which the decision of the court becomes enforceable.

3. The guaranteeing association shall have a period of three months, from the date when a claim for payment is made upon it, in which to pay the amounts claimed. The sums paid shall be reimbursed to the association if, within the two years following the date on which the claim for payment was made, it has been established to the satisfaction of the Customs authorities that no irregularity was committed in connexion with the transport operation in question.

CHAPTER III. TRANSPORT OF GOODS UNDER TIR CARNET

(a) APPROVAL OF VEHICLES AND CONTAINERS

Article 12

In order to fall within the provisions of sections (a) and (b) of this chapter, every road vehicle must as regards its construction and equipment fulfil the conditions set out in annex 2 to this Convention and must have been approved according to the procedure laid down in annex 3 to this Convention. The certificate of approval shall conform to the specimen reproduced in annex 4.

Article 13

1. To fall within the provisions of sections (a) and (b) of this chapter, containers must be constructed in conformity with the conditions laid down in part I of annex 7 and must have been approved according to the procedure laid down in part II of that annex.

2. Containers approved for the transport of goods under Customs seal in accordance with the Customs Convention on Containers, 1956,¹ the agreements arising therefrom concluded under the auspices of the United Nations, the Customs Convention on Containers, 1972,² or any international instruments that may supersede or modify the latter Convention, shall be considered as complying with the provisions of paragraph 1 above and must be accepted for transport under the TIR procedure without further approval.

Article 14

1. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize the validity of the approval of road vehicles or containers which do not meet the conditions set forth in articles 12 and 13 above. Nevertheless, Contracting Parties shall avoid delaying traffic when the defects found are of minor importance and do not involve any risk of smuggling.

2. Before it is used again for the transport of goods under Customs seal, any road vehicle or container which no longer meets the conditions which justified its approval, shall be either restored to its original state, or presented for reapproval.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 338, p.103

² *Ibid.*, vol. 988, p. 43

(b) PROCEDURE FOR TRANSPORT UNDER COVER OF A TIR CARNET

Article 15

1. No special Customs document shall be required in respect of the temporary importation of a road vehicle, combination of vehicles or container carrying goods under cover of the TIR procedure. No guarantee shall be required for the road vehicle or combination of vehicles or container.

2. The provisions of paragraph 1 of this article shall not prevent a Contracting Party from requiring the fulfilment at the Customs office of destination of the formalities laid down by its national regulations to ensure that, once the TIR operation has been completed, the road vehicle, the combination of vehicles or the container will be re-exported.

Article 16

When a road vehicle or combination of vehicles is carrying out a TIR operation, one rectangular plate bearing the inscription "TIR" and conforming to the specifications given in annex 5 to this Convention, shall be affixed to the front and another to the rear of the road vehicle or combination of vehicles. These plates shall be so placed as to be clearly visible and shall be removable.

Article 17

1. A single TIR carnet shall be made out in respect of each road vehicle or container. However, a single TIR carnet may be made out in respect of a combination of vehicles or for several containers loaded on to a single road vehicle or on to a combination of vehicles. In that case the TIR manifest of the goods covered by the TIR carnet shall list separately the contents of each vehicle in the combination of vehicles or of each container.

2. The TIR carnet shall be valid for one journey only. It shall contain at least the number of detachable vouchers for Customs acceptance and for discharge which are necessary for the transport operation in question.

Article 18

A TIR operation may involve several Customs offices of departure and destination, but, save as may otherwise be authorized by the Contracting Party or Parties concerned,

- (a) the Customs offices of departure shall be situated in only one country;
- (b) the Customs offices of destination shall be situated in not more than two countries;
- (c) the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed four.

Article 19

The goods and the road vehicle, the combination of vehicles or the container shall be produced with the TIR carnet at the Customs office of departure. The Customs authorities of the country of departure shall take such measures as are necessary for satisfying themselves as to the accuracy of the goods manifest and either for affixing the Customs seals or for checking Customs seals affixed under the responsibility of the said Customs authorities by duly authorized persons.

Article 20

For journeys in the territory of their country, the Customs authorities may fix a time-limit and require the road vehicle, the combination of vehicles or the container to follow a prescribed route.

Article 21

At each Customs office *en route* and at Customs offices of destination, the road vehicle, the combination of vehicles or the container shall be produced for purposes of control to the Customs authorities together with the load and the TIR carnet relating thereto.

Article 22

1. As a general rule and except when they examine the goods in accordance with article 5, paragraph 2, the Customs authorities of the Customs offices *en route* of each of the Contracting Parties shall accept the Customs seals of other Contracting Parties, provided that they are intact. The said Customs authorities may, however, if control requirements make it necessary, add their own seals.

2. The Customs seals thus accepted by a Contracting Party shall have in the territory of that Contracting Party the benefit of the same legal protection as is accorded to the national seals.

Article 23

The Customs authorities shall not

- require road vehicles, combinations of vehicles or containers to be escorted at the carriers' expense on the territory of their country,
- require examination *en route* of road vehicles, combinations of vehicles or containers and their loads

except in special cases.

Article 24

If the Customs authorities conduct an examination of the load of a road vehicle, combination of vehicles or container in the course of the journey or at a Customs office *en route*, they shall record on the TIR carnet vouchers used in their country, on the corresponding counterfoils, and on the vouchers remaining in the TIR carnet, particulars of the new seals affixed and of the controls carried out.

Article 25

If the Customs seals are broken *en route* otherwise than in the circumstances of articles 24 and 35, or if any goods are destroyed or damaged without breaking of such seals, the procedure laid down in annex 1 to this Convention for the use of the TIR carnet shall, without prejudice to the possible application of the provisions of national law, be followed, and the certified report in the TIR carnet shall be completed.

Article 26

1. When transport under cover of a TIR carnet takes place in part in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Convention, the TIR operation shall be suspended during that part of the journey. In that case, the Customs authorities of the

Contracting Party on whose territory the journey continues shall accept the TIR carnet for the resumption of the TIR operation, provided that the Customs seals and/or identifying marks have remained intact.

2. The same shall apply where for a part of the journey the TIR carnet is not used by the holder of the carnet in the territory of a Contracting Party because of the existence of simpler Customs transit procedures or when the use of a Customs transit régime is not necessary.

3. In such cases the Customs offices where the TIR operation is suspended or resumed shall be deemed to be Customs offices of exit *en route* and Customs offices of entry *en route* respectively.

Article 27

Subject to the provisions of this Convention and in particular of article 18, another Customs office of destination may be substituted for a Customs office of destination originally indicated.

Article 28

On arrival of the load at the Customs office of destination, and provided that the goods are then placed under another system of Customs control or are cleared for home use, discharge of the TIR carnet shall take place without delay.

(c) PROVISIONS CONCERNING TRANSPORT OF HEAVY OR BULKY GOODS

Article 29

1. The provisions of this section apply only to the transport of heavy or bulky goods as defined in article 1, subparagraph (k), of this Convention.

2. Where the provisions of this section apply, heavy or bulky goods may, if the authorities at the Customs office of departure so decide, be carried by means of non-sealed vehicles or containers.

3. The provisions of this section shall apply only if, in the opinion of the authorities at the Customs office of departure, the heavy or bulky goods carried and any accessories carried with them can be easily identified by reference to the description given, or can be provided with Customs seals and/or identifying marks so as to prevent any substitution, or removal of the goods, without it being obvious.

Article 30

All the provisions of this Convention, save those to which the special provisions of this section make an exception, shall apply to the transport of heavy or bulky goods under the TIR procedure.

Article 31

The liability of the guaranteeing association shall cover not only the goods enumerated in the TIR carnet, but also any goods which, though not enumerated in the carnet, are on the load platform or among the goods enumerated in the TIR carnet.

Article 32

The cover and all vouchers of the TIR carnet shall bear the endorsement “heavy or bulky goods” in bold letters in English or in French.

Article 33

The authorities at the Customs office of departure may require such packing lists, photographs, drawings, etc., as are necessary for the identification of the goods carried to be appended to the TIR carnet. In this case they shall endorse these documents, one copy of the said documents shall be attached to the inside of the cover page of the TIR carnet, and all the manifests of the TIR carnet shall include a reference to such documents.

Article 34

The authorities at the Customs offices *en route* of each of the Contracting Parties shall accept the Customs seals and/or identifying marks affixed by the competent authorities of other Contracting Parties. They may, however, affix additional seals and/or identifying marks; they shall record particulars of the new seals and/or identifying marks on the vouchers of the TIR carnet used in their country, on the corresponding counterfoils and on the vouchers remaining in the TIR carnet.

Article 35

If Customs authorities conducting an examination of the load at a Customs office *en route* or in the course of the journey are obliged to break seals and/or remove identifying marks, they shall record the new seals and/or identifying marks on the vouchers of the TIR carnet used in their country, on the corresponding counterfoils and on the vouchers remaining in the TIR carnet.

CHAPTER IV. IRREGULARITIES

Article 36

Any breach of the provisions of this Convention shall render the offender liable, in the country where the offence was committed, to the penalties prescribed by the law of that country.

Article 37

When it is not possible to establish in which territory an irregularity was committed, it shall be deemed to have been committed in the territory of the Contracting Party where it is detected.

Article 38

1. Each of the Contracting Parties shall have the right to exclude temporarily or permanently from the operation of this Convention any person guilty of a serious offence against the Customs laws or regulations applicable to the international transport of goods.

2. This exclusion shall be notified immediately to the Customs authorities of the Contracting Party on whose territory the person concerned is established or resident, and also to the guaranteeing association(s) in the country where the offence has been committed.

Article 39

When TIR operations are accepted as being otherwise in order:

1. The Contracting Parties shall disregard minor discrepancies in the observance of time-limits or routes prescribed.

2. Likewise, discrepancies between the particulars on the goods manifest of the TIR carnet and the actual contents of a road vehicle, combination of vehicles or container shall not be considered as infringements of the Convention by the holder of the TIR carnet when evidence is produced to the satisfaction of the competent authorities that these discrepancies were not due to mistakes committed knowingly or through negligence at the time when the goods were loaded or dispatched or when the manifest was made out.

Article 40

The Customs administrations of the countries of departure and of destination shall not consider the holder of the TIR carnet responsible for the discrepancies which may be discovered in those countries, when the discrepancies in fact relate to the Customs procedures which preceded or followed a TIR operation and in which the holder was not involved.

Article 41

When it is established to the satisfaction of the Customs authorities that goods specified on the manifest of a TIR carnet have been destroyed or have been irrecoverably lost by accident or *force majeure* or that they are short by reason of their nature, payment of the duties and taxes normally due shall be waived.

Article 42

On receipt from a Contracting Party of a request giving the relevant reasons, the competent authorities of the Contracting Parties concerned in a TIR operation shall furnish that Contracting Party with all the available information needed for implementation of the provisions of articles 39, 40 and 41 above.

CHAPTER V. EXPLANATORY NOTES

Article 43

The Explanatory Notes set out in annex 6 and annex 7, part III, interpret certain provisions of this Convention and its annexes. They also describe certain recommended practices.

CHAPTER VI. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 44

Each Contracting Party shall provide the guaranteeing associations concerned with facilities for:

- (a) the transfer of the currency necessary for the sums claimed by the authorities of Contracting Parties by virtue of the provisions of article 8 of this Convention; and
- (b) the transfer of currency for payment for TIR carnet forms sent to the guaranteeing associations by the corresponding foreign associations or by the international organizations.

Article 45

Each Contracting Party shall cause to be published the list of the Customs offices of departure, Customs offices *en route* and Customs offices of destination approved by it for accomplishing TIR operations. The Contracting Parties of adjacent territories shall consult each other to agree upon corresponding frontier offices and upon their opening hours.

Article 46

1. No charge shall be made for Customs attendance in connexion with the Customs operations mentioned in this Convention, save where it is provided on days or at times or places other than those normally appointed for such operations.

2. Contracting Parties shall arrange to the fullest extent possible for Customs operations concerning perishable goods at Customs offices to be facilitated.

Article 47

1. The provisions of this Convention shall preclude neither the application of restrictions and controls imposed under national regulations on grounds of public morality, public security, hygiene or public health, or for veterinary or phytopathological reasons, nor the levy of dues chargeable by virtue of such regulations.

2. The provisions of this Convention shall not preclude the application of other provisions either national or international governing transport.

Article 48

Nothing in this Convention shall prevent Contracting Parties which form a Customs or economic union from enacting special provisions in respect of transport operations commencing or terminating in, or passing through, their territories, provided that such provisions do not attenuate the facilities provided for by this Convention.

Article 49

This Convention shall not prevent the application of greater facilities which Contracting Parties grant or may wish to grant either by unilateral provisions or by virtue of bilateral or multilateral agreements provided that such facilities do not impede the application of the provisions of this Convention, and in particular, TIR operations.

Article 50

The Contracting Parties shall communicate to one another, on request, information necessary for implementing the provisions of this Convention, and particularly information relating to the approval of road vehicles or containers and to the technical characteristics of their design.

Article 51

The annexes to this Convention form an integral part of the Convention.

CHAPTER VII. FINAL CLAUSES

Article 52. SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE, APPROVAL AND ACCESSION

1. All States Members of the United Nations or members of any of the specialized agencies or of the International Atomic Energy Agency or parties to the Statute of the

International Court of Justice, and any other State invited by the General Assembly of the United Nations, may become Contracting Parties to this Convention:

- (a) by signing it without reservation of ratification, acceptance or approval;
- (b) by depositing an instrument of ratification, acceptance or approval after signing it subject to ratification, acceptance or approval; or
- (c) by depositing an instrument of accession.

2. This Convention shall be open from 1 January 1976 until 31 December 1976 inclusive for signature at the Office of the United Nations at Geneva by the States referred to in paragraph 1 of this article. Thereafter it shall be open for their accession.

3. Customs or economic unions may, together with all their member States or at any time after all their member States have become Contracting Parties to this Convention, also become Contracting Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article. However, these unions shall not have the right to vote.

4. The instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 53. ENTRY INTO FORCE

1. This Convention shall enter into force six months after the date on which five States referred to in article 52, paragraph 1, have signed it without reservation of ratification, acceptance or approval or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. After five States referred to in article 52, paragraph 1, have signed it without reservation of ratification, acceptance or approval, or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention shall enter into force for further Contracting Parties six months after the date of the deposit of their instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to this Convention as amended.

4. Any such instrument deposited after an amendment has been accepted but before it has entered into force shall be deemed to apply to this Convention as amended on the date when the amendment enters into force.

Article 54. DENUNCIATION

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect fifteen months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

3. The validity of TIR carnets accepted by the Customs office of departure before the date when the denunciation takes effect shall not be affected thereby and the guarantee of the guaranteeing association shall hold good in accordance with the provisions of this Convention.

Article 55. TERMINATION

If, after the entry into force of this Convention, the number of States which are Contracting Parties is for any period of twelve consecutive months reduced to less than five, the Convention shall cease to have effect from the end of the twelve-month period.

Article 56. TERMINATION OF THE OPERATION OF THE TIR CONVENTION, 1959¹

1. Upon its entry into force, this Convention shall terminate and replace, in relations between the Contracting Parties to this Convention, the TIR Convention, 1959.

2. Certificates of approval issued in respect of road vehicles and containers under the conditions of the TIR Convention, 1959, shall be accepted during the period of their validity or any extension thereof for the transport of goods under Customs seal by Contracting Parties to this Convention, provided that such vehicles and containers continue to fulfil the conditions under which they were originally approved.

Article 57. SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention shall, so far as possible, be settled by negotiation between them or other means of settlement.

2. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled by the means indicated in paragraph 1 of this article shall, at the request of one of them, be referred to an arbitration tribunal composed as follows: each party to the dispute shall appoint an arbitrator and these arbitrators shall appoint another arbitrator, who shall be chairman. If, three months after receipt of a request, one of the parties has failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators have failed to elect the chairman, any of the parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint an arbitrator or the chairman of the arbitration tribunal.

3. The decision of the arbitration tribunal established under the provisions of paragraph 2 shall be binding on the parties to the dispute.

4. The arbitration tribunal shall determine its own rules of procedure.

5. Decisions of the arbitration tribunal shall be taken by majority vote.

6. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by any of the parties for judgment to the arbitration tribunal which made the award.

Article 58. RESERVATIONS

1. Any State may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, declare that it does not consider itself bound by article 57, paragraphs 2 to 6, of this Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by these paragraphs in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. Apart from the reservations provided for in paragraph 1 of this article, no reservation to this Convention shall be permitted.

Article 59. PROCEDURE FOR AMENDING THIS CONVENTION

1. This Convention, including its annexes, may be amended upon the proposal of a Contracting Party by the procedure specified in this article.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 348, p. 13.

2. Any proposed amendment to this Convention shall be considered in an Administrative Committee composed of all the Contracting Parties in accordance with the rules of procedure set out in annex 8. Any such amendment considered or prepared during the meeting of the Administrative Committee and adopted by it by a two-thirds majority of the members present and voting shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties for their acceptance.

3. Except as provided for under article 60, any proposed amendment communicated in accordance with the preceding paragraph shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of twelve months following the date of communication of the proposed amendment during which period no objection to the proposed amendment has been communicated to the Secretary-General of the United Nations by a State which is a Contracting Party.

4. If an objection to the proposed amendment has been communicated in accordance with paragraph 3 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 60. SPECIAL PROCEDURE FOR AMENDING ANNEXES 1, 2, 3, 4, 5, 6 AND 7

1. Any proposed amendment to annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6 and 7 considered in accordance with paragraphs 1 and 2 of article 59 shall come into force on a date to be determined by the Administrative Committee at the time of its adoption, unless by a prior date determined by the Administrative Committee at the same time, one-fifth or five of the States which are Contracting Parties, whichever number is less, notify the Secretary-General of the United Nations of their objection to the amendment. Determination by the Administrative Committee of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

2. On entry into force, any amendment adopted in accordance with the procedures set out in paragraph 1 above shall for all Contracting Parties replace and supersede any previous provisions to which the amendment refers.

Article 61. REQUESTS, COMMUNICATIONS AND OBJECTIONS

The Secretary-General of the United Nations shall inform all Contracting Parties and all States referred to in article 52, paragraph 1, of this Convention of any request, communication or objection under articles 59 and 60 above and of the date on which any amendment enters into force.

Article 62. REVIEW CONFERENCE

1. Any State which is a Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Convention.

2. A review conference to which all Contracting Parties and all States referred to in article 52, paragraph 1, shall be invited, shall be convened by the Secretary-General of the United Nations if, within a period of six months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the States which are Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

3. A review conference to which all Contracting Parties and all States referred to in article 52, paragraph 1, shall be invited shall also be convened by the Secretary-General of the United Nations upon notification of a request by the Administrative Committee. The Administrative Committee shall make a request if agreed to by a majority of those present and voting in the Committee.

4. If a conference is convened in pursuance of paragraphs 1 or 3 of this article, the Secretary-General of the United Nations shall so advise all the Contracting Parties and invite them to submit, within a period of three months, the proposals which they wish the conference to consider. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the texts of such proposals, at least three months before the date on which the conference is to meet.

Article 63. NOTIFICATIONS

In addition to the notifications and communications provided for in articles 61 and 62, the Secretary-General of the United Nations shall notify all the States referred to in article 52 of the following:

- (a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article 52;
- (b) the dates of entry into force of this Convention in accordance with article 53;
- (c) denunciations under article 54;
- (d) the termination of this Convention under article 55;
- (e) reservations under article 58.

Article 64. AUTHENTIC TEXT

After 31 December 1976, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the Contracting Parties and to the States referred to in article 52, paragraph 1, which are not Contracting Parties.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

DONE at Geneva, this fourteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

ANNEX 1

MODEL OF TIR CARNET¹

The TIR carnet is printed in French except for page 1 of the cover where the items are also printed in English. The "Rules regarding the use of the TIR carnet" given in French on page 2 of the cover are also printed in English on page 3 of the cover.

ANNEX 2

REGULATIONS ON TECHNICAL CONDITIONS APPLICABLE TO ROAD VEHICLES WHICH MAY BE ACCEPTED FOR INTERNATIONAL TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL

Article 1. BASIC PRINCIPLES

Approval for the international transport of goods under Customs seal may be granted only to vehicles, the load compartments of which are constructed and equipped in such a manner that:

- (a) no goods can be removed from, or introduced into, the sealed part of the vehicle without leaving obvious traces of tampering or without breaking the Customs seal;
- (b) Customs seals can be simply and effectively affixed to them;

¹ See inserts in a pocket at the end of the volume.

- (c) they contain no concealed spaces where goods may be hidden;
- (d) all spaces capable of holding goods are readily accessible for Customs inspection.

Article 2. STRUCTURE OF LOAD COMPARTMENTS

1. To meet the requirements of article 1 of these Regulations:

- (a) the constituent parts of the load compartment (sides, floor, doors, roof, uprights, frames, cross-pieces, etc.) shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving obvious traces. When the sides, floor, doors and roof are made up of various components, these shall meet the same requirements and be of sufficient strength;
- (b) doors and all other closing systems (including stopcocks, manhole-covers, flanges, etc.) shall be fitted with a device on which Customs seals can be fixed. This device must be such that it cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces, or the door or fastening be opened without breaking the Customs seals. The latter shall be adequately protected. Opening roofs shall be permitted;
- (c) apertures for ventilation and drainage shall be provided with a device preventing access to the interior of the load compartment. This device must be such that it cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces.

2. Notwithstanding the provisions of article 1 (c) of these Regulations, constituent parts of the load compartment which, for practical reasons, have to include empty spaces (for example, between the partitions of a double wall) shall be permitted. In order that the said spaces cannot be used to conceal goods:

- (i) where it covers the full height from floor to roof, or, in other cases, where the space between it and the outer wall is completely enclosed, the lining inside the load compartment shall be so fitted that it cannot be removed and replaced without leaving obvious traces; and
- (ii) where a lining is of less than full height and the spaces between the lining and the outer wall are not completely enclosed, and in all other cases where spaces occur in the construction of a load compartment, the number of such spaces shall be kept to a minimum and these spaces shall be readily accessible for Customs inspection.

3. Windows shall be allowed provided that they are made of materials of sufficient strength and that they cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces. Glass shall nevertheless be permitted, but in this case the window shall be fitted with a fixed metal grille which cannot be removed from the outside; the mesh of the grille shall not exceed 10 mm.

4. Openings made in the floor for technical purposes, such as lubrication, maintenance and filling of the sand-box, shall be allowed only on condition that they are fitted with a cover capable of being fixed in such a way as to render the load compartment inaccessible from the outside.

Article 3. SHEETED VEHICLES

1. Where applicable, the provisions of articles 1 and 2 of these Regulations shall apply to sheeted vehicles. In addition, these vehicles shall conform to the provisions of this article.

2. The sheet shall be either of strong canvas or of plastic-covered or rubberized cloth, which shall be of sufficient strength and unstretchable. It shall be in good condition and made up in such a way that once the closing device has been secured, it is impossible to gain access to the load compartment without leaving obvious traces.

3. If the sheet is made up of several pieces, their edges shall be folded into one another and sewn together with two seams at least 15 mm apart. These seams shall be made as shown in Sketch No. 1 appended to these Regulations; however, where in the case of certain parts of the sheet (such as flaps and reinforced corners) it is not possible to assemble the pieces in that way, it shall be sufficient to fold the edge of the top section and make the seams as shown in Sketches Nos. 2 or 2 (a) appended to these Regulations. One of the seams shall be visible only from the inside and the colour of the thread used for that seam shall be clearly different from the colour of the sheet itself and from the colour of the thread used for the other seam. All seams shall be machine-sewn.

4. If the sheet is of plastic-covered cloth, and is made up of several pieces, the pieces may alternatively be welded together in the manner shown in Sketch No. 3 appended to these Regulations. The edges of the pieces shall overlap by at least 15 mm. The pieces shall be fused together over the whole width of the overlap. The edge of the outer sheet shall be covered with a band of plastic material at least 7 mm wide, affixed by the same welding process. The plastic band and the sheet on each side of it for a width of at least 3 mm shall have a clearly defined uniform relief pattern stamped on them. The pieces shall be welded in such a way that they cannot be separated and rejoined without leaving obvious traces.

5. Repairs shall be made in accordance with the method described in Sketch No. 4 appended to these Regulations; the edges shall be folded into one another and sewn together with two visible seams at least 15 mm apart; the colour of the thread visible from the inside shall be different from that of the thread visible from the outside and from that of the sheet itself; all seams shall be machine-sewn. When a sheet which has been damaged near the edges is repaired by replacing the damaged part by a patch, the seam can also be made in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article and Sketch No. 1 appended to these Regulations. Sheets of plastic-covered cloth may alternatively be repaired in accordance with the method described in paragraph 4 of this article, but in that case the plastic band must be affixed to both sides of the sheet, the patch being fitted on the inside of the sheet.

6. (a) The sheet shall be fixed to the vehicle in strict compliance with the conditions set forth in article 1 (a) and (b) of these Regulations. The following types of fastening shall be provided:

- (i) metal rings fixed to the vehicles;
- (ii) eyelets let into the edge of the sheet;
- (iii) a fastening passing through the rings above the sheet and visible from the outside for its entire length.

The sheet shall overlap solid parts of the vehicle by at least 250 mm, measured from the centre of the securing rings, unless the system of construction of the vehicle in itself prevents all access to the load compartment.

(b) When any edge of a sheet is to be permanently secured to a vehicle, the two surfaces shall be joined together without a break and shall be held in place by strong devices.

7. The sheet shall be supported by an adequate superstructure (uprights, sides, arches, slats, etc.).

8. The spaces between the rings and the spaces between the eyelets shall not exceed 200 mm. The eyelets shall be reinforced.

9. The following fastenings shall be used:

- (a) steel wire ropes of at least 3 mm diameter; or
- (b) ropes of hemp or sisal of at least 8 mm diameter encased in a transparent sheath of unstretchable plastic.

Wire ropes may have a transparent sheath of unstretchable plastic.

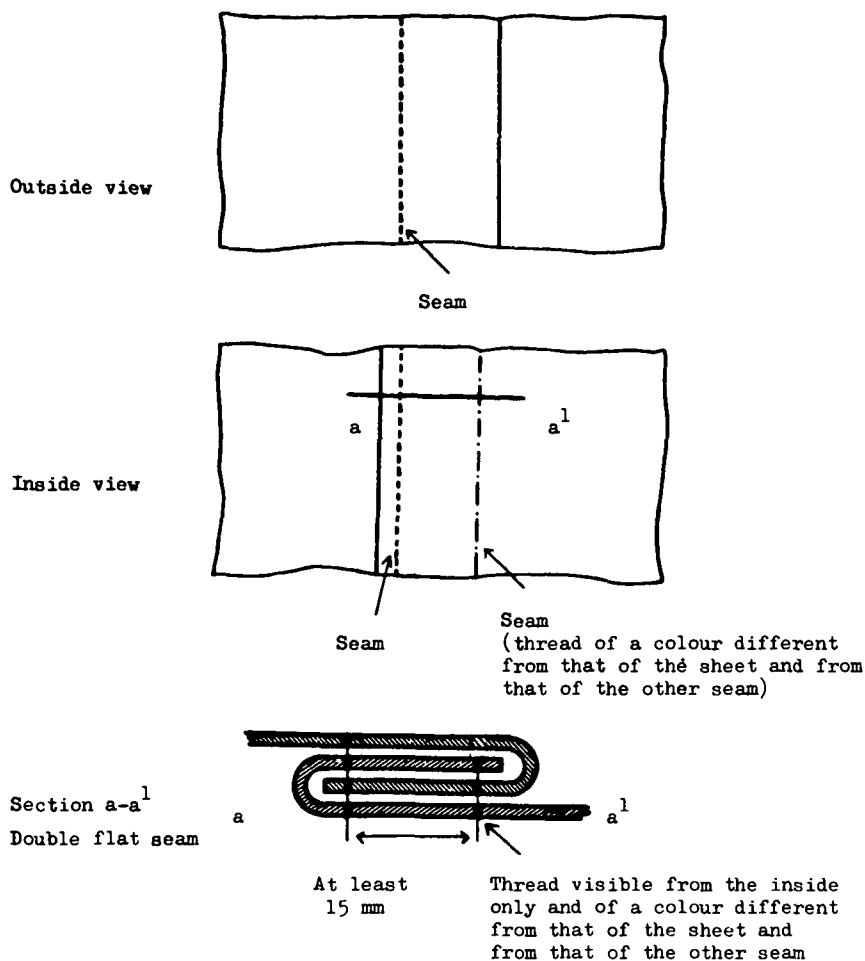
10. Each rope shall be in one piece and have a hard metal end-piece at each end. The fastener of each metal end-piece shall include a hollow rivet passing through the rope so as to allow the introduction of the thread or strap of the Customs seal. The rope shall remain visible on either side of the hollow rivet so that it is possible to ensure that the rope is in one piece (see Sketch No. 5 appended to these Regulations).

11. At the openings in the sheet, used for loading and unloading, the two edges of the sheet shall have an adequate overlap. They shall also be fastened by:

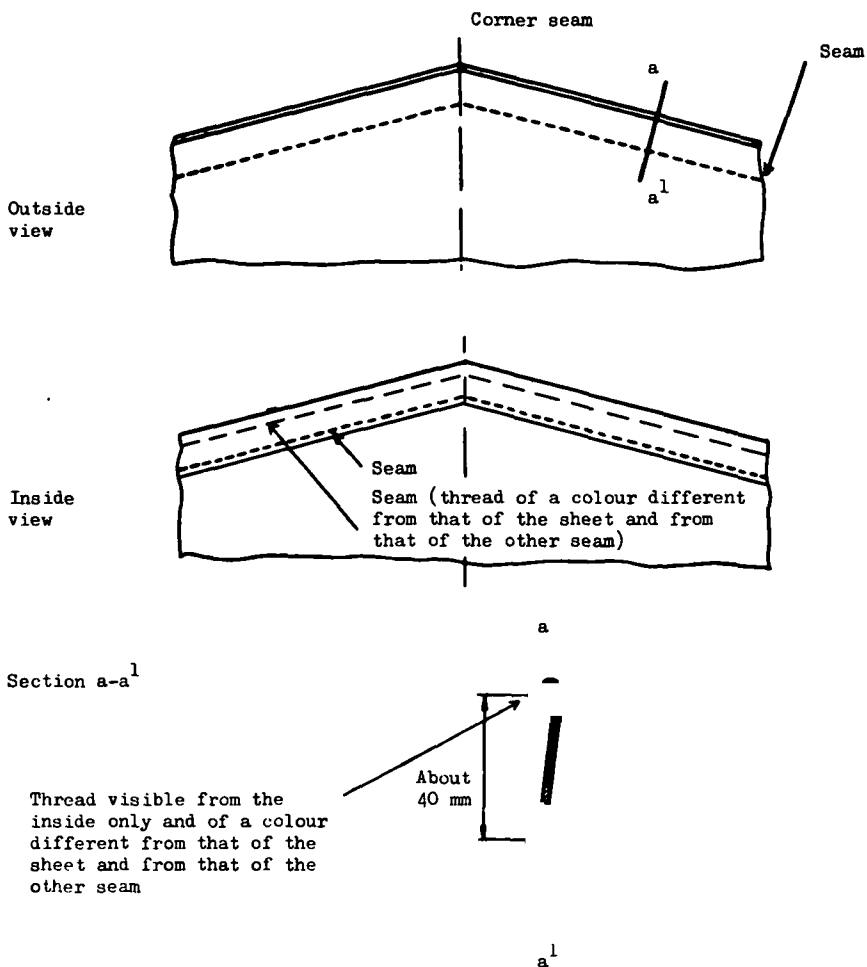
- (a) a flap sewn or welded in accordance with paragraphs 3 and 4 of this article;
- (b) rings and eyelets meeting the conditions of paragraph 8 of this article; and
- (c) a thong made of appropriate material, in one piece and unstretchable, at least 20 mm wide and 3 mm thick, passing through the rings and holding together the two edges of the sheet and the flap; the thong shall be secured inside the sheet and fitted with an eyelet to take the rope mentioned in paragraph 9 of this article.

A flap shall not be required if a special device, such as a baffle plate, is fitted, which prevents access to the load compartment without leaving obvious traces.

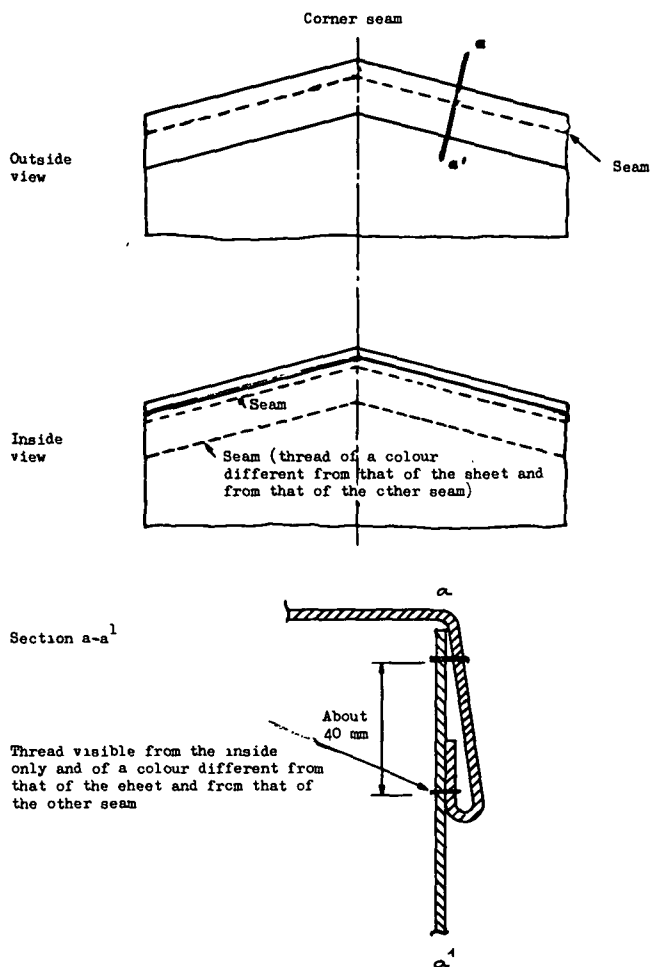
SKETCH NO. 1. SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER



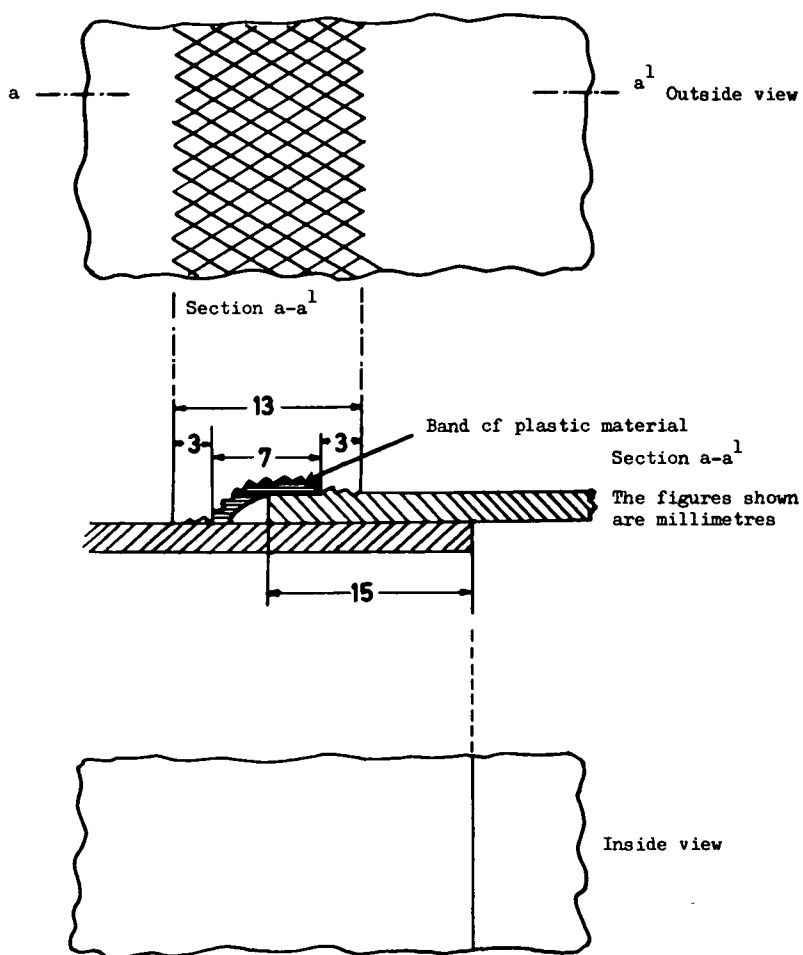
SKETCH NO. 2. SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER



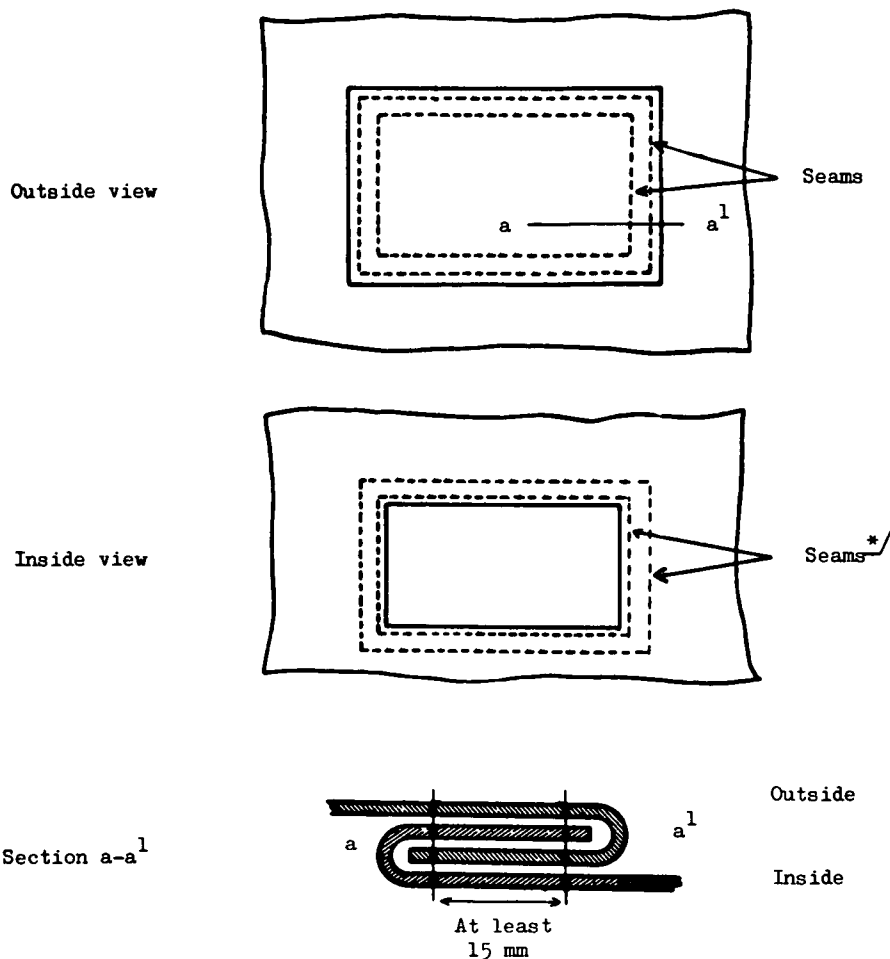
SKETCH NO. 2 (a). SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER



SKETCH NO. 3. SHEET MADE OF SEVERAL PIECES WELDED TOGETHER

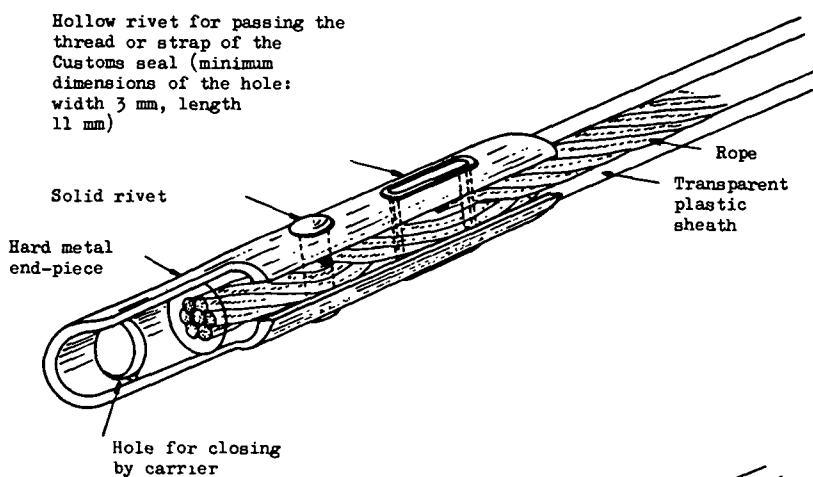
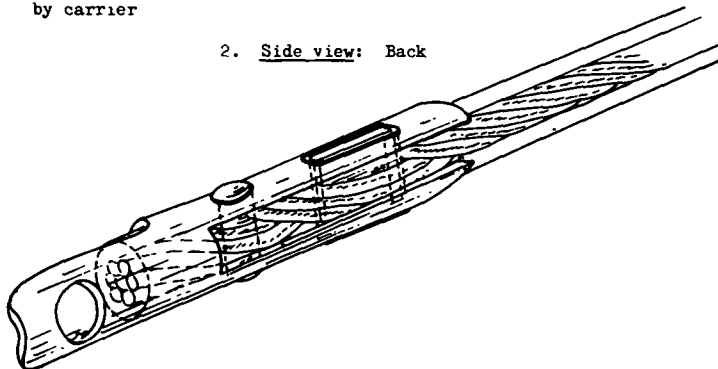


SKETCH NO. 4. REPAIR OF THE SHEET



* Threads visible from inside shall be of a colour different from that of the threads visible from the outside and from that of the sheet.

SKETCH NO. 5. EXAMPLE OF END-PIECE

1. Side view: Front2. Side view: Back

ANNEX 3

PROCEDURE FOR THE APPROVAL OF ROAD VEHICLES COMPLYING WITH THE TECHNICAL CONDITIONS SET FORTH IN THE REGULATIONS CONTAINED IN ANNEX 2

General

1. Road vehicles may be approved by one of the following procedures:
 - (a) individually, or
 - (b) by design type (series of road vehicles).
2. An approval certificate conforming to the standard form of annex 4 shall be issued for approved vehicles. This certificate shall be printed in the language of the country of issue and in French or English. When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by that authority shall be attached to the certificate. The number of those documents shall then be inserted by that authority under Item No. 6 of the approval certificate.
3. The approval certificate shall be kept on the road vehicle.
4. Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal of approval where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.
5. If a road vehicle no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets, be restored to the condition which had justified its approval so as to comply again with the said technical conditions.
6. If the essential characteristics of a road vehicle are changed, the vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets.
7. The competent authorities of the country of registration of the vehicle or, in the case of vehicles for which registration is not required, the competent authorities of the country where the owner or user of the vehicle is established may, as the case may be, withdraw or renew the approval certificate or issue a new approval certificate in the circumstances set out in article 14 of this Convention and in paragraphs 4, 5 and 6 of this annex.

Procedure for individual approval

8. The owner, the operator or the representative of either shall apply to the competent authority for individual approval. The competent authority shall inspect the road vehicle produced in accordance with the general rules laid down in paragraphs 1 to 7 above and shall satisfy itself that the vehicle complies with the technical conditions prescribed in annex 2, and after approval shall issue a certificate conforming to the model in annex 4.

Procedure for approval by design type (series of road vehicles)

9. Where road vehicles are manufactured by type series, the manufacturer may apply to the competent authority of the country of manufacture for approval by design-type.
10. The manufacturer shall state in his application the identification numbers or letters which he assigns to the type of road vehicle to which his application for approval relates.
11. The application shall be accompanied by drawings and a detailed design specification of the type of road vehicle to be approved.
12. The manufacturer shall give an undertaking in writing that he will:
 - (a) produce to the competent authority such vehicles of the type concerned as that authority may wish to examine;
 - (b) permit the competent authority to examine further units at any time during the production of the type series concerned;

- (c) advise the competent authority of any change, however small, in the design or specification before proceeding with such change;
- (d) mark the road vehicles in a visible place with the identification numbers or letters of the design-type and the serial number of the vehicle in the type series (manufacturer's number);
- (e) keep a record of vehicles manufactured to the approved design-type.

13. The competent authority shall state what changes, if any, must be made to the proposed design-type in order that approval may be granted.

14. No approval by design-type shall be granted unless the competent authority has satisfied itself by examination of one or more vehicles manufactured to the design-type concerned that vehicles of that type comply with the technical conditions prescribed in annex 2.

15. The competent authority shall notify the manufacturer in writing of its decision to grant approval by design-type. This decision shall be dated and numbered. The authority which took the decision shall be clearly designated.

16. The competent authority shall take the necessary steps to issue an approval certificate, which it has duly signed, in respect of every vehicle built in conformity with an approved design-type.

17. The holder of the approval certificate shall, before using the vehicle for the carriage of goods under the cover of a TIR carnet, fill in, as may be required, on the approval certificate:

- the registration number given to the vehicle (Item No. 1); or
- in the case of a vehicle not subject to registration, particulars of his name and business address (Item No. 8).

18. When a vehicle which has been approved by design-type is exported to another country which is a Contracting Party to this Convention, no further approval procedure shall be required in that country on account of its importation.

Procedure for endorsement of the certificate of approval

19. When an approved vehicle, carrying goods under cover of a TIR carnet, is found to have major defects, the competent authorities of Contracting Parties may either refuse to allow the vehicle to continue its journey under a TIR carnet, or allow the vehicle to continue its journey under a TIR carnet on its territory while taking the necessary security precautions. The approved vehicle must be restored to a satisfactory state as rapidly as possible, and in any case before it is again used for the transport of goods under cover of a TIR carnet.

20. In each of these cases the Customs authorities shall make an appropriate endorsement in Item No. 10 of the certificate of approval of the vehicle. When the vehicle has been restored to a condition which justifies approval, it shall be presented to the competent authorities of a Contracting Party who shall revalidate the certificate by adding an endorsement to Item No. 11 cancelling the earlier observations. No vehicle, the certificate of which has been endorsed at Item No. 10 under the provisions of the preceding paragraph, may again be used for the transport of goods under a TIR carnet until it has been restored to a satisfactory condition and until the endorsement in Item No. 10 has been cancelled as stated above.

21. Each endorsement made on the certificate shall be dated and authenticated by the competent authorities.

22. When a vehicle is found to have defects which the Customs authorities consider to be of minor importance and not involving the risk of smuggling, the continued use of the vehicle for the transport of goods under cover of a TIR carnet can be authorized. The holder of the approval certificate shall be notified of the defects and shall restore his vehicle to a satisfactory state within a reasonable time.

ANNEX 4

MODEL CERTIFICATE OF APPROVAL OF A ROAD VEHICLE

(Back page)

(Cover page)

IMPORTANT NOTICE

APPROVAL CERTIFICATE

1. When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by that authority, shall be attached to the approval certificate. The number of those documents shall then be inserted by the competent authority, under item No. 6 of the certificate.

of a road vehicle for the transport of goods
under Customs seal

2. The certificate shall be kept on the road vehicle.

Certificate No.

TIR Convention of 14 November 1975

3. Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal of approval where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.

4. If a road vehicle no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets, be restored to the condition which had justified its approval so as to comply again with the said technical conditions.

5. If the essential characteristics of a road vehicle are changed, the vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets.

Issued by (competent authority)

IDENTIFICATION		CERTIFICATE OF APPROVAL NO.																
1. Registration No.		Stamp																
2. Type of vehicle																		
3. Chassis No.																		
4. Trade mark (or name of manufacturer)																		
5. Other particulars																		
6. Number of annexes																		
7. APPROVAL ☐ individual approval ☐ approval by design type (mark applicable alternative with an "X")		Valid until																
8. HOLDER (owner or operator) (for unregistered vehicles only) Name and address																		
9. RENEWALS <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width: 20%;">Valid until</td> <td style="width: 40%;"></td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td>Place</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Date</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Signature</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Stamp</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Valid until			Place			Date			Signature			Stamp				
Valid until																		
Place																		
Date																		
Signature																		
Stamp																		

.....(p(e)).....

REMARKS (reserved for the use of Competent Authorities)			
10. Defects noted	11. Rectification of defects		
Authority Stamp	Authority Stamp		
Signature	Signature		
10. Defects noted	11. Rectification of defects		
Authority Stamp	Authority Stamp		
Signature	Signature		
10. Defects noted	11. Rectification of defects		
Authority Stamp	Authority Stamp		
Signature	Signature		
12. Other remarks			

IMPORTANT NOTICE OVERLEAF

ANNEX 5

TIR PLATES

1. The dimensions of the plates shall be 250 mm by 400 mm.
2. The letters TIR in capital Latin characters shall be 200 mm high and their strokes at least 20 mm wide. The letters shall be white on a blue ground.

ANNEX 6

EXPLANATORY NOTES

Introduction

(i) In accordance with the provisions of article 43 of this Convention, the explanatory notes interpret certain provisions of this Convention and of its annexes. They also describe certain recommended practices.

(ii) The explanatory notes do not modify the provisions of this Convention or of its annexes but merely make their contents, meaning and scope more precise.

(iii) In particular, having regard to the provisions of article 12 of this Convention and of annex 2 relating to the technical conditions for the approval of road vehicles for transport under Customs seal, the explanatory notes specify, where appropriate, the construction techniques to be accepted by the Contracting Parties as complying with those provisions. The explanatory notes also specify, where appropriate, which construction techniques do not comply with those provisions.

(iv) The explanatory notes provide a means of applying the provisions of this Convention and of its annexes so as to take into account the development of technology and economic requirements.

0 MAIN TEXT OF THE CONVENTION

0.1 *Article 1*

0.1 (b) The fees and charges excepted in article I, subparagraph (b), mean all sums, other than import or export duties and taxes, levied by Contracting Parties on or in connexion with importation or exportation. These sums shall be limited in amount to the approximate cost of the services rendered and shall not represent an indirect protection to domestic products or a tax on imports or exports for fiscal purposes. Such fees and charges include *inter alia* payments relating to:

- certificates of origin if they are required for transit;
- analyses carried out by Customs laboratories for control purposes;
- Customs inspections and other clearance operations carried out outside normal working hours or away from Customs offices;
- inspections for sanitary, veterinary or phytopathological reasons.

0.1 (e) The term “demountable body” means a load compartment which has no means of locomotion and which is designed to be transported upon a road vehicle, the chassis of which, together with the under-framing of the body, is specially adapted for this purpose.

0.1 (e) (i) The term “partially enclosed”, as applied to equipment in article 1, subparagraph (e) (i), relates to equipment generally consisting of a floor and a superstructure marking off a loading space equivalent to that of a closed container. The superstructure is generally made up of metal members forming the frame of a container. Containers of this type may also comprise one or more lateral or frontal walls. In some cases there is only a roof attached to the floor by uprights. This type of container is used in particular for the transport of bulky goods (motor cars, for example).

0.2 *Article 2*

0.2-1 Article 2 provides that a transport operation under cover of a TIR carnet may begin and end in the same country on condition that part of the journey is performed in foreign territory. In such cases there is nothing to prevent the Customs authorities of the country of departure from requiring, in addition to the TIR carnet, a national document, intended to ensure duty-free reimportation of the goods. It is nevertheless recommended that Customs authorities should not insist on the use of such a document but accept instead an appropriate endorsement on the TIR carnet.

0.2-2 The provisions of this article allow goods to be carried under cover of a TIR carnet when only part of the journey is made by road. They do not specify what part of the journey has to be made by road and it is sufficient that this should occur at some point between the beginning and the end of the TIR operation. However, it may happen that, for unforeseen reasons of a commercial or accidental nature, no part of the journey can be made by road, despite the intentions of the sender at the start of the journey. In these exceptional cases the Contracting Parties shall nevertheless accept the TIR carnet and the liability of the guaranteeing associations shall remain in force.

0.5 *Article 5*

This article does not exclude the right to carry out spot checks on the goods but stresses that these checks should be very limited in number. The international TIR carnet procedure, in fact, provides protection greater than that given by national procedures. Firstly the particulars on the TIR carnet relating to the goods must agree with the particulars given on the Customs documents which may be required in the country of departure. In addition the countries of transit and destination are given protection by the controls which are carried out at departure and which are certified by the Customs authorities at the office of departure. (See note below to article 19.)

0.6.2 *Article 6, paragraph 2*

Under the provisions of this paragraph, the Customs authorities of a country may approve more than one association, each of which may incur liability arising from the operations undertaken under cover of the carnets issued by it or by its corresponding associations.

0.8.3 *Article 8, paragraph 3*

Customs authorities are recommended to limit to a sum equal to \$US50,000 per TIR carnet the maximum amount which may be claimed from the guaranteeing association.

0.8.6 *Article 8, paragraph 6*

1. In the absence in the TIR carnet of particulars detailed enough to enable charges on the goods to be determined, the parties concerned may produce evidence of their precise nature.

2. If no evidence is furnished, duties and taxes will be charged, not at a flat rate unrelated to the nature of the goods, but at the highest rate applicable to the kind of goods covered by the particulars in the TIR carnet.

0.10 *Article 10*

The certificate of discharge of the TIR carnet shall be regarded as having been obtained in an improper or fraudulent manner when the TIR operation has been carried out by means of load compartments or containers adapted for fraudulent purposes, or when such malpractices as the use of false or inaccurate documents, the substitution of goods, tampering with Customs seals, etc., have been discovered, or when the certificate has been obtained by other illicit means.

0.11 *Article 11*

0.11-1 In deciding whether or not to release the goods or vehicle, Customs authorities should not, when they have other means in law of protecting the interests for which they are responsible, be influenced by the fact that the guaranteeing association is liable for the payment of duties, taxes and default interest payable by the holder of the carnet.

0.11-2 If a guaranteeing association is asked, in accordance with the procedure set out in article 11, to pay the sums referred to in article 8, paragraphs 1 and 2, and fails to do so within the time-limit of three months prescribed by the Convention, the competent authorities may rely on national regulations in requiring payment of the sums in question because what is involved in such cases is a failure to carry out a contract of guarantee entered into by the guaranteeing association under national law.

0.15 *Article 15*

Certain difficulties may arise in the case of vehicles not subject to registration, such as in some countries, trailers or semi-trailers, when Customs documents are not required for temporary admission. In that case, the provisions of article 15 may be observed, while assuring adequate protection for the Customs authorities, by recording particulars of these vehicles (make and numbers) on vouchers 1 and 2 of the TIR carnet used by the countries concerned and on the corresponding counterfoils.

0.17 *Article 17*

0.17-1 The provision that the manifest of the goods covered by the TIR carnet shall show separately the contents of each vehicle of a combination of vehicles, or of each container, is only intended to simplify Customs inspection of the contents of each vehicle or container. This provision shall not therefore be interpreted so rigidly that each variation between the actual contents of a vehicle or container and the contents of that vehicle or container as shown on the manifest is considered a breach of the provisions of the Convention. If the carrier can satisfy the relevant authorities that, notwithstanding such a variation, all the goods shown on the manifest agree with the total of goods loaded in the combination of vehicles or in all the containers covered by the TIR carnet, this shall not normally be considered a breach of Customs requirements.

0.17-2 In the case of household removals, the procedure laid down in paragraph 10 (c) of the Rules for the use of the TIR carnet can be applied, the list of articles concerned being reasonably condensed.

0.18 *Article 18*

0.18-1 It is essential for the smooth operation of the TIR procedure that the Customs authorities of one country should refuse to designate a Customs office of exit as a Customs office of destination for a transport operation which is going on to a neighbouring country when that country is also a Contracting Party to this Convention, unless there are some special circumstances to justify the request.

0.18-2 1. Goods should be so loaded that the consignment to be unloaded at the first unloading point can be taken out of the vehicle or the container without it being necessary to unload the other consignment or consignments of goods due to be unloaded at the other unloading points.

2. Where a transport operation involves unloading at more than one office, it is necessary that, after a partial unloading, a record of it should be made in box 12 on all the remaining manifests of the TIR carnet, and at the same time another record should be made on the remaining vouchers and the corresponding counterfoils to the effect that new seals have been affixed.

0.19 *Article 19*

The requirement that the Customs office of departure should check the accuracy of the goods manifest implies the need to verify at least that the particulars in the goods manifest tally with those in the export documents and in the transport or other commercial documents relating to the goods; the Customs office of departure may also have to examine the goods. The Customs office of departure must also, before affixing seals, check the condition of the road vehicle or container and, in the case of sheeted vehicles or containers, the condition of the sheets and sheet fastenings, as this equipment is not included in the certificate of approval.

0.20 *Article 20*

When fixing time-limits for the transport of goods within their territory, Customs authorities must likewise take into account *inter alia* any special regulations to which carriers are subject, particularly regulations concerning working hours and mandatory rest periods for drivers of road vehicles. It is recommended that these authorities should exercise their right to prescribe a route only when they consider it essential.

0.21 *Article 21*

0.21-1 The provisions of this article do not restrict the right of Customs authorities to examine all parts of a vehicle other than the sealed load compartment.

0.21-2 The Customs office of entry may turn back the carrier to the Customs office of exit of the adjacent country if it finds that no clearance has been given by that office or that clearance has not been given in due form. In such cases the Customs office of entry inserts a note in the TIR carnet for the Customs office of exit concerned.

0.21-3 If in the course of an examination, Customs authorities draw samples of goods, a note recording full particulars of the goods taken must be made by those authorities on the goods manifest of the TIR carnet.

0.28 *Article 28*

1. Article 28 provides that discharge of the TIR carnet at the office of destination shall take place without delay, on condition that the goods are placed under another Customs procedure or cleared for home use.

2. The use of the TIR carnet must be restricted to the function which it was intended to cover, namely the transit operation. The TIR carnet must not, for example, be used to cover the storage of goods under Customs control at destination. Where no irregularity has taken place, the office of destination must discharge the TIR carnet as soon as the goods covered by the carnet have come under another Customs procedure or have been cleared for home use. In practice, discharge must be given as soon as the goods have been directly re-exported (as, for example, when they are shipped on arrival at a port), or as soon as a declaration for Customs purposes has been made at the place of destination, or as soon as the goods have been received into a place approved for storage while awaiting a declaration for Customs purposes (for example, a transit shed), in accordance with the regulations in force in the country of destination.

0.29 *Article 29*

No certificate of approval is required for road vehicles or containers transporting heavy or bulky goods. It is, nevertheless, the responsibility of the Customs office of departure to make sure that the other conditions laid down in this article for this type of transport operation are met. Customs offices of other Contracting Parties shall accept the decision of the Customs office of departure unless in their opinion it is clearly in conflict with the provisions of article 29.

0.38.1 *Article 38, paragraph 1*

A business enterprise should not be excluded from the TIR system because of offences committed by one of its drivers without the knowledge of the management.

0.38.2 *Article 38, paragraph 2*

Where a Contracting Party has been notified that a person established or resident in its territory has committed an offence on the territory of a foreign country, it need not cease to allow the issue of TIR carnets to that person.

0.39 *Article 39*

The expression "mistakes committed through negligence" is to be taken to mean acts which, although not committed deliberately and in full knowledge of the facts, are due to a failure to take reasonable and necessary steps to ensure the accuracy of the facts in any particular case.

0.45 *Article 45*

Contracting Parties are recommended to make the largest possible number of Customs offices, both inland and at the frontier, available for dealing with TIR operations.

2 ANNEX 2

2.2 *Article 2*2.2.1 (a) *Subparagraph 1 (a), Assembly of constituent parts*

(a) Where joining devices (rivets, screws, bolts and nuts, etc.) are used, a sufficient number of such devices shall be inserted from outside, traverse the assembled constituent parts, protrude inside and there be firmly secured (e.g., riveted, welded, bushed or bolted and swaged or welded on the nut). However, conventional rivets (i.e., rivets whose placing requires handling from both sides of the assembly of constituent parts) may also be inserted from the inside. Notwithstanding the above, load compartment floors may be secured by means of self-tapping screws, or self-drilling rivets or rivets inserted by means of an explosive charge, when placed from inside and passing at right-angles through the floor and the metallic cross-pieces underneath, on condition, except in the case of self-tapping screws, that some of their ends be flush with the level of the outside part of the cross-piece or be welded on to it.

(b) The competent authority shall determine what joining devices, and how many of them, must fulfil the requirements of subparagraph (a) of this note; they shall do so by making sure that the constituent parts so assembled cannot be displaced and replaced without leaving obvious traces. The choice and placing of other joining devices are not subject to any restriction.

(c) Joining devices which can be removed and replaced from one side without leaving obvious traces, i.e., without requiring handling from both sides of the constituent parts to be assembled, shall not be allowed under subparagraph (a) of this note. Examples of such devices are expansion rivets, blind rivets and the like.

(d) The assembly methods described above shall apply to special vehicles, for example to insulated vehicles, refrigerated vehicles and tank-vehicles in so far as they are not incompatible with the technical requirements which such vehicles must fulfil having regard to their use. Where, due to technical reasons, it is not practicable to secure parts in the manner described in subparagraph (a) of this note, the constituent parts may be joined by means of the devices mentioned in subparagraph (c) of this note provided that the devices used on the inner face of the wall are not accessible from the outside.

2.2.1 (b) *Subparagraph 1 (b), Doors and other closing systems*

(a) The device on which Customs seals can be fixed must:

- (i) be secured by welding, or by not less than two joining devices conforming to subparagraph (a) of explanatory note 2.2.1 (a); or
- (ii) be so designed that when the load compartment has been closed and sealed the device cannot be removed without leaving obvious traces.

It must also:

- (iii) incorporate holes of not less than 11 mm in diameter or slots of at least 11 mm in length by 3 mm in width, and
- (iv) afford equal security whatever type of seal is used.

(b) Butt hinges, strap hinges, hinge-pins and other devices for hanging doors and the like must be secured in conformity with the requirements of subparagraphs (a) (i) and (ii) of this note. Moreover, the various components of such devices (e.g., hinge-plates, pins or swivels) must be so fitted that they cannot be removed or dismantled when the load compartment is closed and sealed without leaving obvious traces. However, where such a device is not accessible from outside it will suffice if, when the door or the like has been closed and sealed, it cannot be detached from the hinge or similar device without leaving obvious traces. Where a door or closure-device has more than two hinges, only those two hinges nearest to the extremities of the door need to be fixed in conformity with the requirements of subparagraph (a) (i) and (ii) above.

(c) Exceptionally, in the case of vehicles having insulated load compartments, the Customs sealing device, the hinges and any fittings, the removal of which would give access to the interior of the load compartment or to spaces in which goods could be concealed, may be fixed to the doors of such load compartments by means of set bolts or set screws which are inserted from the outside but which do not otherwise meet the requirements of explanatory note 2.2.1 (a), subparagraph (a), above, on condition that:

- (i) the tails of the set bolts or set screws are fixed into a tapping plate or similar device fitted behind the outer layer or layers of the door structure; and
- (ii) the heads of the appropriate number of set bolts or set screws are so welded to the Customs sealing device, hinges, etc., that they are completely deformed and that the set bolts or set screws cannot be removed without leaving visible signs of tampering.*

The term "insulated load compartment" is to be taken to include refrigerated and isothermic load compartments.

(d) Vehicles comprising a large number of such closures as valves, stopcocks, manhole covers, flanges and the like must be designed so as to keep the number of Customs seals to a minimum. To this end, neighbouring closures must be interconnected by a common device requiring only one Custom seal, or must be provided with a cover meeting the same purpose.

(e) Vehicles with opening roofs must be constructed in such manner as to permit sealing with a minimum number of Customs seals.

2.2.1 (c)-1 *Subparagraph 1 (c), Ventilation apertures*

(a) Their greatest dimension must, in principle, not exceed 400 mm.

(b) Apertures permitting direct access to the load compartment, must be obstructed by means of wire gauze or perforated metal screens (maximum dimension of holes: 3 mm in both cases) and protected by welded metal lattice work (maximum dimension of holes: 10 mm).

(c) Apertures not permitting direct access to the load compartment (e.g., because of elbow or baffle-plate systems) must be provided with the same devices,

* See Sketch No. 1 appended to this annex.

in which, however, the dimensions of the holes may be as much as 10 mm and 20 mm respectively.

(d) Where openings are made in sheets, the devices referred to in subparagraph (b) of this note must in principle be prescribed. However, blocking devices in the form of a perforated metal screen fitted outside, and wire or other gauze fitted inside, will be allowed.

(e) Identical non-metal devices may be allowed provided that the holes are of the requisite dimensions and the material used is strong enough to prevent the holes from being substantially enlarged without visible damage. In addition, it must be impossible to replace the ventilation device by working from one side of the sheet only.

2.2.1 (c)-2 *Subparagraph 1 (c), Drainage apertures*

(a) Their greatest dimension must, in principle, not exceed 35 mm.

(b) Apertures permitting direct access to the load compartment must be provided with the devices described in subparagraph (b) of explanatory note 2.2.1. (c)-1 for ventilation apertures.

(c) When drainage apertures do not permit direct access to the load compartment, the devices referred to in subparagraph (b) of this note will not be prescribed, on condition that the apertures are provided with a reliable baffle system readily accessible from inside the load compartment.

2.3 *Article 3*

2.3.3 *Paragraph 3, Sheets made up of several pieces*

(a) The several pieces constituting one sheet may be made of different materials conforming to the provisions of annex 2, article 3, paragraph 2.

(b) Any arrangement of the pieces which adequately guarantees security will be allowed in making up the sheet, on condition that the pieces are assembled in conformity with the requirements of annex 2, article 3.

2.3.6 (a) *Subparagraph 6 (a), Vehicles with sliding rings*

Metal securing rings sliding on metal bars fixed to the vehicles are acceptable for the purpose of this paragraph (see Sketch No. 2 appended to this annex) provided that:

(a) the bars are affixed to the vehicle at maximum spacings of 60 cm and in such a manner that they cannot be removed and replaced without leaving obvious traces;

(b) the rings are made with a double hoop or equipped with a central bar and made in one piece without the use of welding; and

(c) the sheet is fixed to the vehicle in strict compliance with the conditions set forth in annex 2, article 1 (a), of this Convention.

2.3.6 (b) *Subparagraph 6 (b), Permanently-secured sheets*

Where one or more edges of the sheet are permanently attached to the body of the vehicle, the sheet shall be held in place by one or more strip[s] of metal or other suitable material secured to the body of the vehicle by joining devices meeting the requirements of subparagraph (a) of note 2.2.1 (a) of this annex.

2.3.9 *Paragraph 9, Textile-cored steel fastening ropes*

For purposes of this paragraph, ropes comprising a textile core surrounded by six strands consisting solely of steel wire and completely covering the core will be allowed on condition that the ropes (without taking into account the transparent plastic sheath, if any) are not less than 3 mm in diameter.

2.3.11 (a) *Subparagraph 11 (a), Sheet-tensioning flaps*

The sheets of many vehicles are provided on the outside with a horizontal flap pierced by eyelets running along the length of the side of the vehicle. Such flaps, known as tensioning flaps, are used to tauten the sheet by means of tensioning cords or similar devices. Such flaps have been used to conceal horizontal slits made in the sheets giving improper access to the goods carried in the vehicle. It is therefore recommended that the use of flaps of this type should not be allowed. The following devices may be used instead:

- (a) tensioning flaps of similar design fixed on the inside of the sheet; or
- (b) small individual flaps each pierced by one eyelet secured to the outside surface of the sheet and spaced at such distances as will permit an adequate tensioning of the sheet.

Alternatively, it may be possible in certain cases to avoid the use of tensioning flaps on sheets.

2.3.11 (c) *Subparagraph 11 (c), Sheet thongs*

2.3.11 (c)-1 The following materials are regarded as suitable for making thongs:

- (a) leather;
- (b) non-tensile textile materials including plastic-covered or rubberized cloth, provided that such materials cannot after severance be welded or reconstituted without leaving obvious traces. Furthermore, the plastic material used to cover thongs shall be transparent and smooth-surfaced.

2.3.11 (c)-2 The device shown in Sketch No. 3 appended to this annex meets the requirements of the last part of annex 2, article 3, paragraph 11. It also meets the requirements of annex 2, article 3, paragraph 6.

3 ANNEX 3

3.0.17 *Approval procedure*

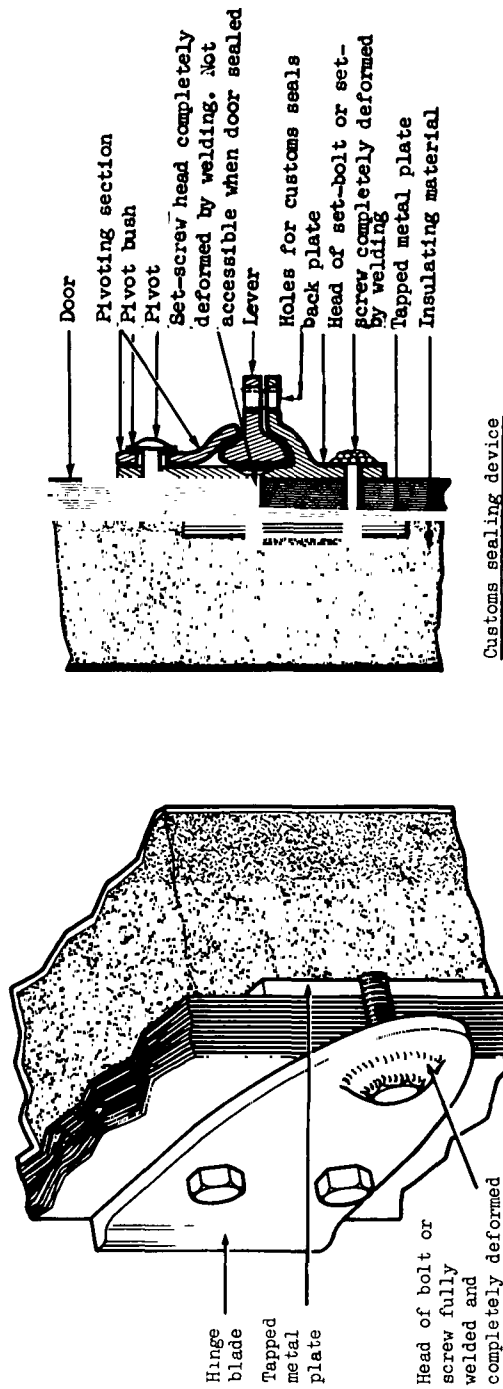
1. Annex 3 provides that the competent authorities of a Contracting Party may issue a certificate of approval in respect of a vehicle constructed within its territory and that no additional approval procedures shall be applied in respect of such a vehicle in the country where it is registered or, as the case may be, where the owner is resident.

2. These provisions are not intended to restrict the right of the competent authorities of the Contracting Party where the vehicle is registered or where the owner is resident to require the production of such a certificate of approval either at importation or subsequently for purposes connected with the registration or control of the vehicle or with similar legal requirements.

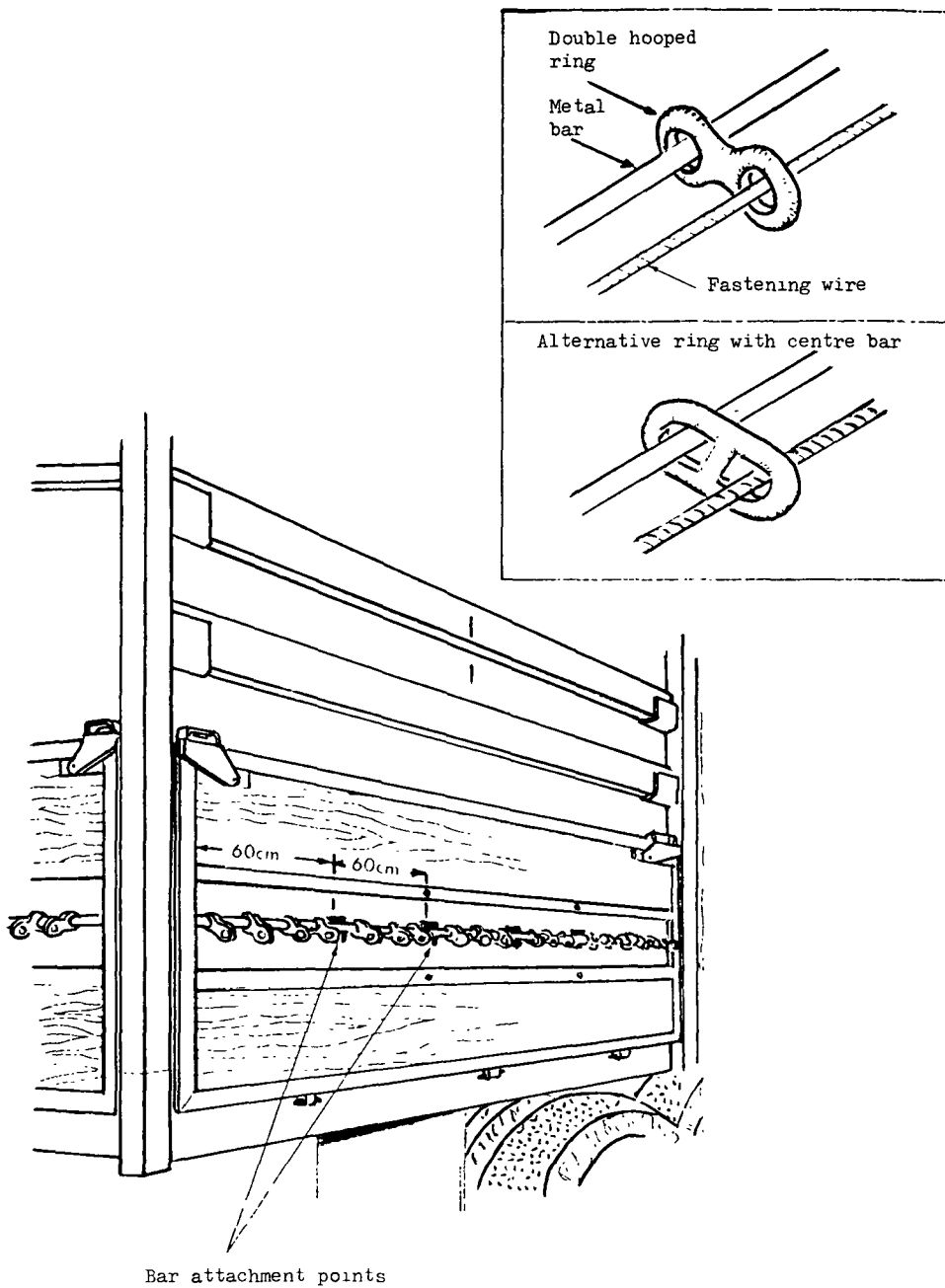
3.0.20 *Procedure for endorsement of the certificate of approval*

When an endorsement concerning defects is to be cancelled after the vehicle has been restored to a satisfactory state, it is sufficient to state, under Item No. 11 provided for the purpose, "Defects rectified" followed by the name, signature and stamp of the competent authority concerned.

SKETCH No. 1. EXAMPLE OF HINGE AND CUSTOMS SEALING DEVICE ON DOORS OF VEHICLES
HAVING INSULATED LOAD COMPARTMENTS

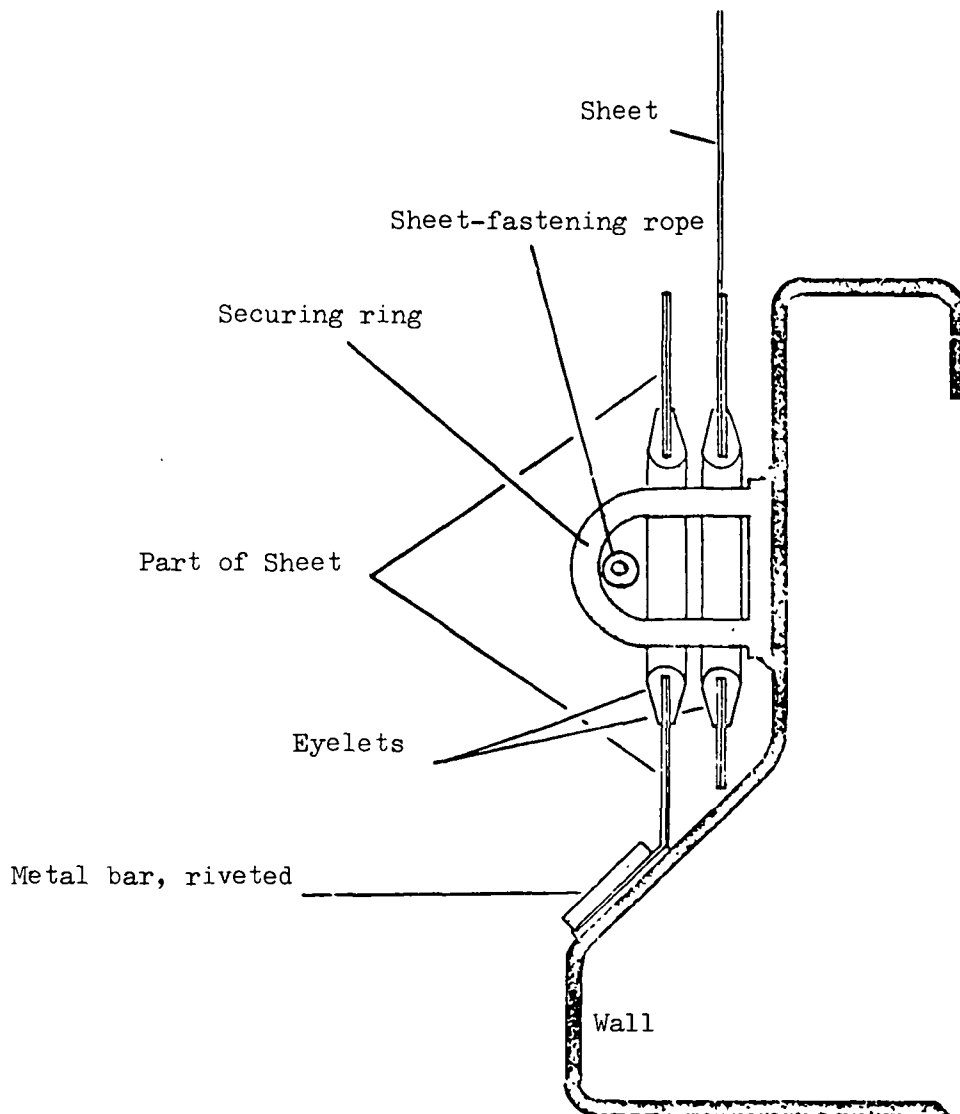


SKETCH NO. 2. SHEETED VEHICLES WITH SLIDING RINGS



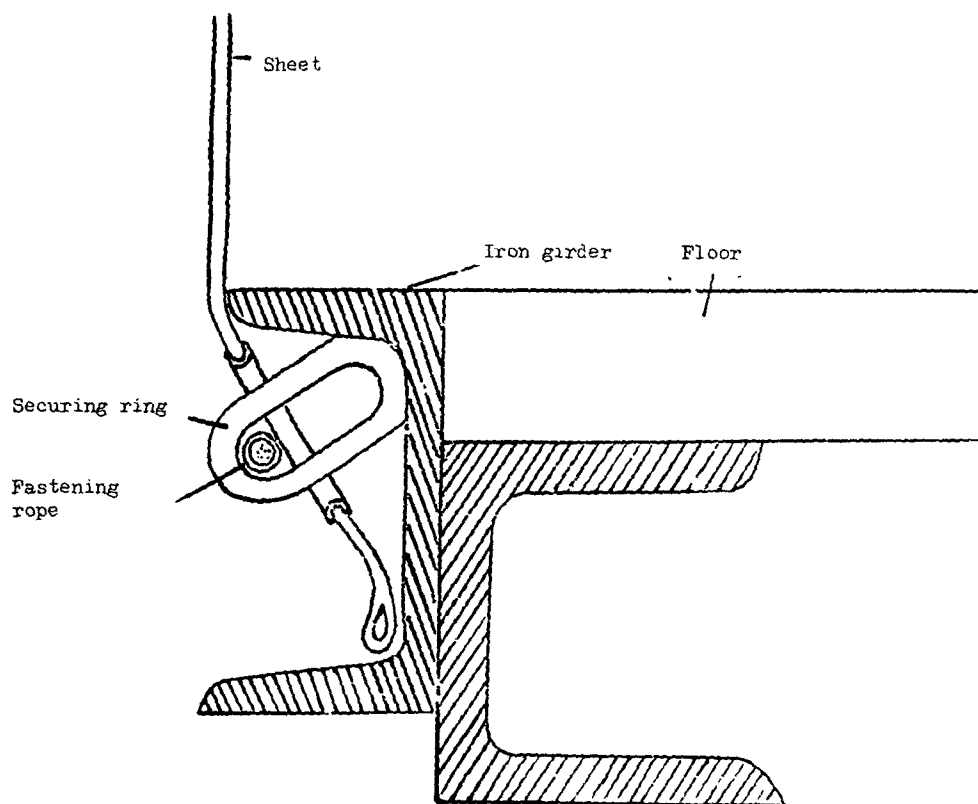
SKETCH NO. 3. EXAMPLE OF A DEVICE FOR FASTENING VEHICLE SHEETS

The device illustrated below meets the requirements of the last part of paragraph 11 of annex 2, article 3. It also meets the requirements of annex 2, article 3, paragraph 6.



SKETCH NO. 4. DEVICE FOR FASTENING SHEETS

The device illustrated below meets the requirements of annex 2, article 3, subparagraph 6 (a).



ANNEX 7

ANNEX REGARDING APPROVAL OF CONTAINERS

PART 1. REGULATIONS ON TECHNICAL CONDITIONS APPLICABLE TO CONTAINERS WHICH MAY BE ACCEPTED FOR INTERNATIONAL TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL

Article 1. BASIC PRINCIPLES

Approval for the international transport of goods under Customs seal may be granted only to containers constructed and equipped in such a manner that:

- (a) no goods can be removed from, or introduced into, the sealed part of the container without leaving visible traces of tampering or without breaking the Customs seal;
- (b) Customs seals can be simply and effectively affixed to them;
- (c) they contain no concealed spaces where goods may be hidden;
- (d) all spaces capable of holding goods are readily accessible for Customs inspection.

Article 2. STRUCTURE OF CONTAINERS

1. To meet the requirements of article 1 of these Regulations:

(a) The constituent parts of the container (sides, floor, doors, roof, uprights, frames, cross-pieces, etc.) shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving visible traces or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving visible traces. When the sides, floor, doors and roof are made up of various components, these shall meet the same requirements and be of sufficient strength.

(b) Doors and all other closing systems (including stopcocks, manhole-covers, flanges, etc.) shall be fitted with a device on which Customs seals can be fixed. This device must be such that it cannot be removed and replaced from outside the container without leaving visible traces, or the door or fastening be opened without breaking the Customs seals. The latter shall be adequately protected. Opening roofs shall be permitted.

(c) Apertures for ventilation and drainage shall be provided with a device preventing access to the interior of the container. This device must be such that it cannot be removed and replaced from outside the container without leaving visible traces.

2. Notwithstanding the provisions of article 1 (c) of these Regulations, constituent parts of the container which, for practical reasons, have to include empty spaces (for example, between the partitions of a double wall) shall be permitted. In order that the said spaces cannot be used to conceal goods:

- (i) it shall not be possible to remove and replace the lining inside the container without leaving visible traces; or
- (ii) the number of the said spaces shall be kept to a minimum and these spaces shall be readily accessible for Customs inspection.

Article 3. CONTAINERS CAPABLE OF BEING FOLDED OR DISMANTLED

Containers capable of being folded or dismantled shall be subject to the provisions of articles 1 and 2 of these Regulations; in addition, they shall be fitted with a bolting system which locks the various parts together once the container has been erected. This bolting system must be capable of being sealed by the Customs if it is on the outside of the container when the latter has been erected.

Article 4. SHEETED CONTAINERS

1. Where applicable, the provisions of articles 1, 2 and 3 of these Regulations shall apply to sheeted containers. In addition, these containers shall conform to the provisions of this article.

2. The sheet shall be either of strong canvas or of plastic-covered or rubberized cloth, which shall be of sufficient strength and unstretchable. It shall be in good condition and made up in such a way that once the closing device has been secured, it is impossible to gain access to the load without leaving visible traces.

3. If the sheet is made up of several pieces, their edges shall be folded into one another and sewn together with two seams at least 15 mm apart. These seams shall be made as shown in Sketch No. 1 appended to these Regulations; however, where in the case of certain parts of the sheet (such as flaps at the rear and reinforced corners) it is not possible to assemble the pieces in that way, it shall be sufficient to fold the edge of the top section and make the seams as shown in Sketch No. 2 appended to these Regulations. One of the seams shall be visible only from the inside and the colour of the thread used for that seam shall be clearly different from the colour of the sheet itself and from the colour of the thread used for the other seam. All seams shall be machine-sewn.

4. If the sheet is of plastic-covered cloth, and is made up of several pieces, the pieces may alternatively be welded together in the manner shown in Sketch No. 3 appended to these Regulations. The edges of the pieces shall overlap by at least 15 mm. The pieces shall be fused together over the whole width of the overlap. The edge of the outer sheet shall be covered with a band of plastic material at least 7 mm wide, affixed by the same welding process. The plastic band and a width of at least 3 mm on each side shall have a well-marked uniform relief stamped on it. The pieces shall be welded in such a way that they cannot be separated and rejoined without leaving visible traces.

5. Repairs shall be made in accordance with the method described in Sketch No. 4 appended to these Regulations; the edges shall be folded into one another and sewn together with two visible seams at least 15 mm apart; the colour of the thread visible from the inside shall be different from that of the thread visible from the outside and from that of the sheet itself; all seams shall be machine-sewn. When a sheet which has been damaged near the edges is repaired by replacing the damaged part by a patch, the seam can also be made in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article and Sketch No. 1 appended to these Regulations. Sheets of plastic-covered cloth may alternatively be repaired in accordance with the method described in paragraph 4 of this article, but in that case the weld must be made on both sides of the sheet, the patch being fitted on the inside of the sheet.

6. (a) The sheet shall be fixed to the container in strict compliance with the conditions set forth in article 1, (a) and (b), of these Regulations. The following types of fastening shall be provided:

- (i) metal rings fixed to the container;
- (ii) eyelets in the edge of the sheet;
- (iii) a fastening passing through the rings above the sheet and visible from the outside for its entire length.

The sheet shall overlap solid parts of the container by at least 250 mm, measured from the centre of the securing rings, unless the system of construction of the container by itself prevents all access to the goods.

(b) When the edge of a sheet is to be permanently secured to a container, the joint shall be continuous and effected by means of solid devices.

7. The interval between rings and between eyelets shall not exceed 200 mm. The eyelets shall be reinforced.

8. The following fastenings shall be used:

- (a) steel wire rope of at least 3 mm diameter; or
- (b) a rope of hemp or sisal of at least 8 mm diameter encased in a transparent unstretchable plastic sheath.

Wire ropes may have a transparent unstretchable plastic sheath.

9. Each rope shall be in one piece and have a hard metal end-piece at each end. The fastener of each metal end-piece shall include a hollow rivet passing through the rope so as to allow the introduction of the thread or the strap of the Customs seal. The rope shall remain visible on either side of the hollow rivet so that it is possible to ensure that the rope is in one piece (see Sketch No. 5 appended to these Regulations).

10. At the openings in the sheet, used for loading and unloading, the two edges of the sheet shall have an adequate overlap. They shall also be fastened by:

- (a) a flap sewn or welded in accordance with paragraphs 3 and 4 of this article;
- (b) rings and eyelets meeting the conditions of paragraph 7 of this article; and
- (c) a thong made of appropriate material, in one piece and unstretchable, at least 20 mm wide and 3 mm thick, passing through the rings and holding together the two edges of the sheet and the flap; the thong shall be secured inside the sheet and fitted with an eyelet to take the rope mentioned in paragraph 8 of this article.

A flap shall not be required if a special device, such as a baffle plate, is fitted, which prevents access to the goods without leaving visible traces.

11. The identification marks, which must appear on the container, and the approval plate provided for in part II of this annex, shall in no circumstances be covered by the sheet.

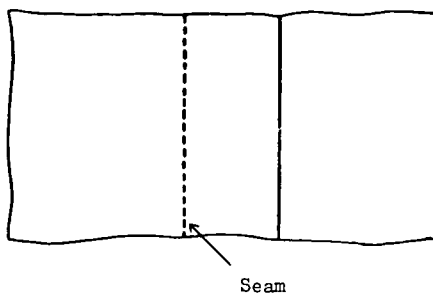
Article 5. TRANSITIONAL PROVISIONS

Until 1 January 1977, end-pieces shall be allowed which conform to Sketch No. 5 appended to these Regulations, even if they include hollow rivets of a type previously accepted with holes of dimensions less than those given in the sketch.

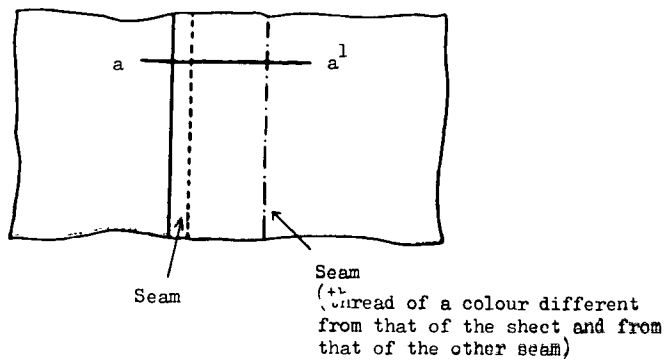
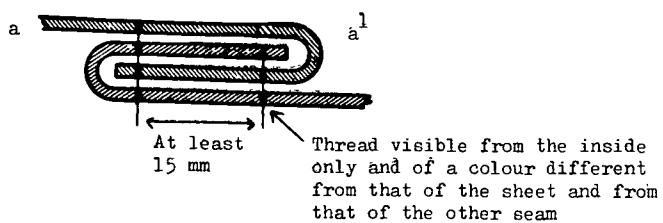
PART I, SKETCH NO. 1. SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES

Sewn together by means of seams

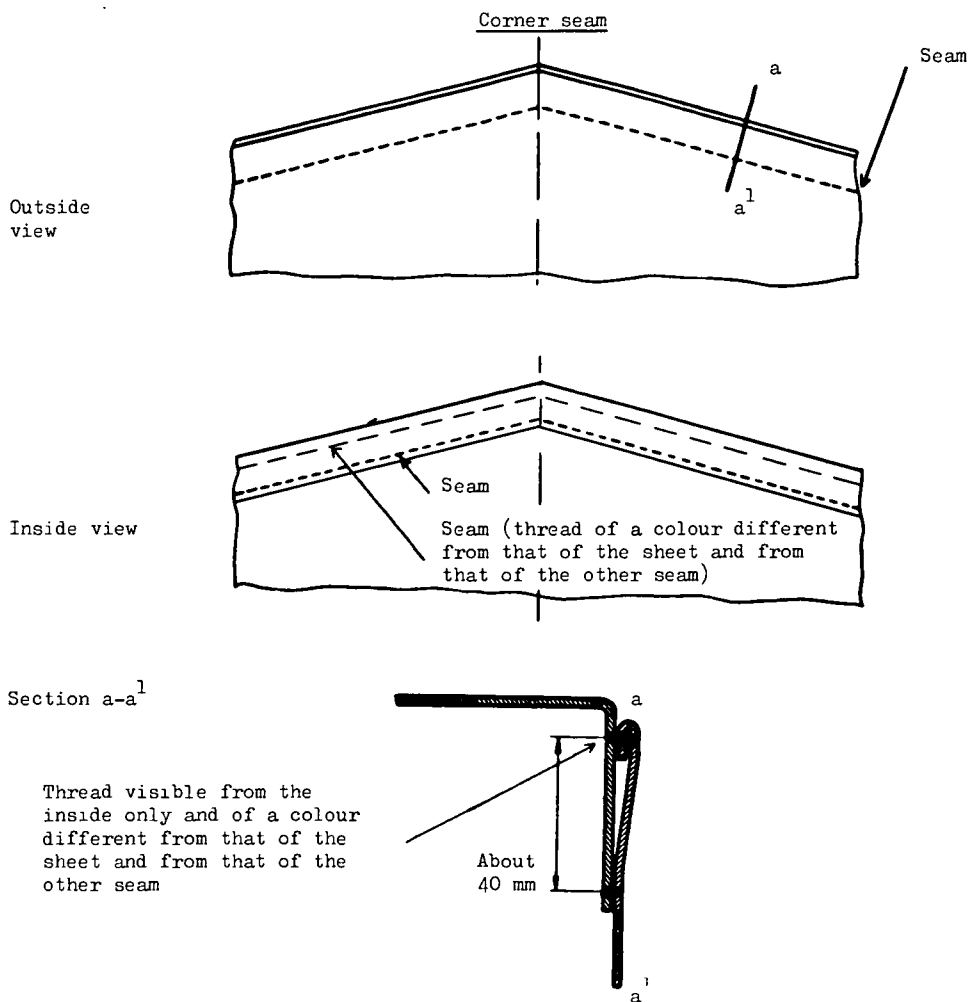
Outside view



Inside view

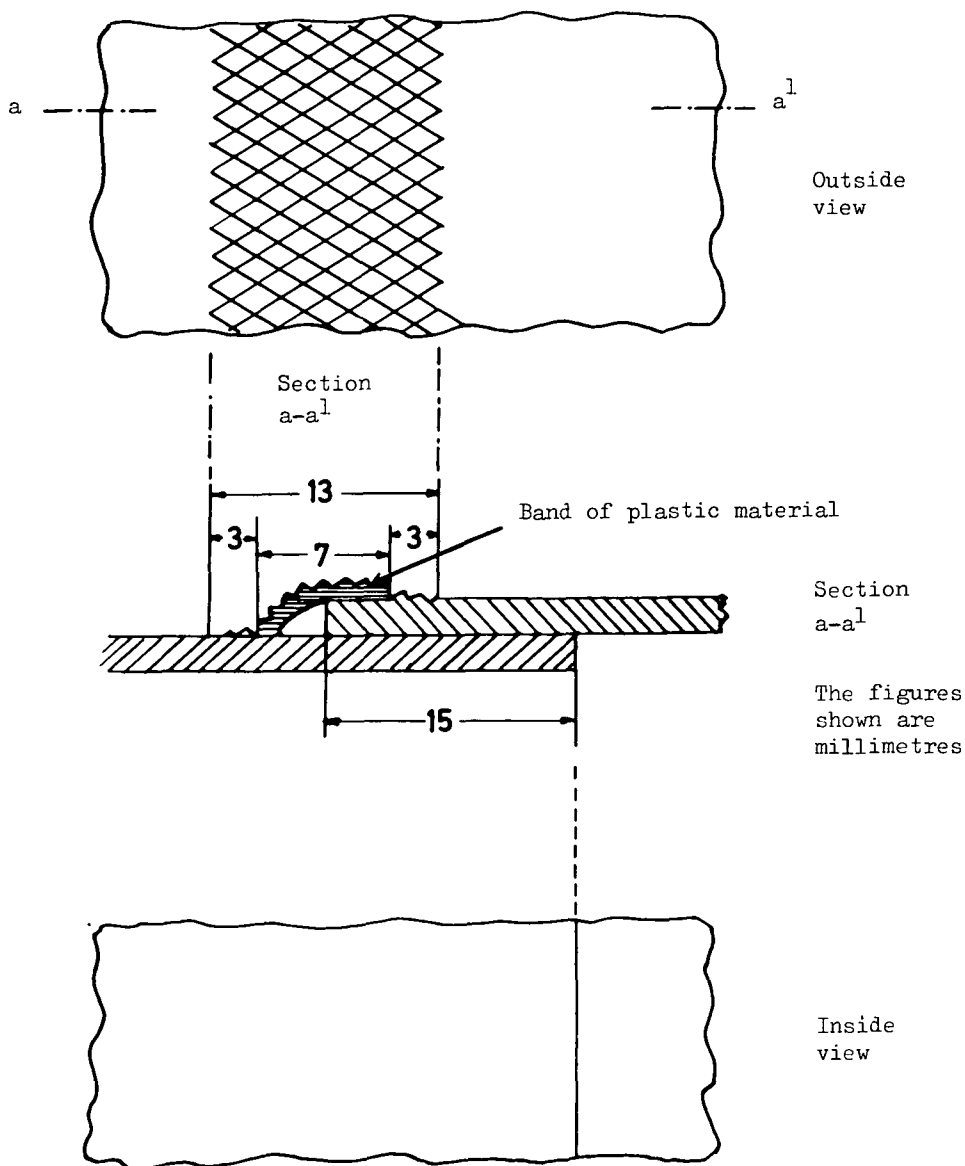

 Section a-a¹
 Double flat seam


PART I, SKETCH NO. 2. SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES



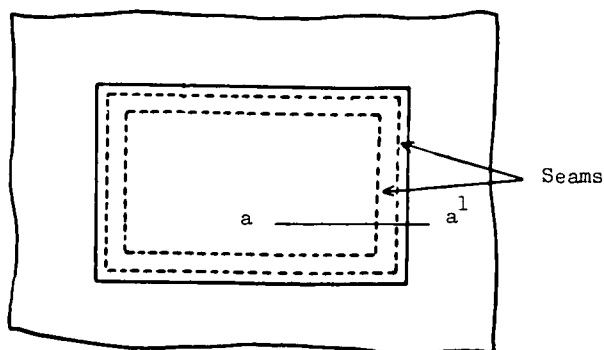
NOTE. The corner seams made according to the method illustrated in Sketch No. 2 (a) in annex 2 of this Convention are also allowed.

PART I, SKETCH NO. 3. SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES

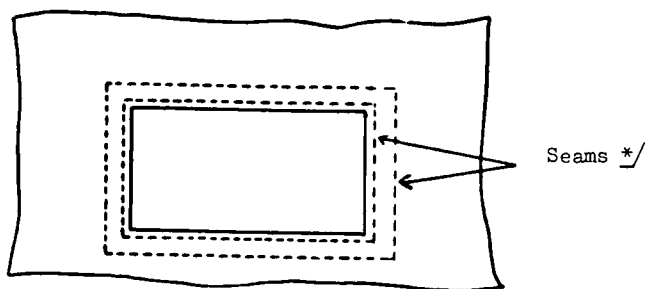
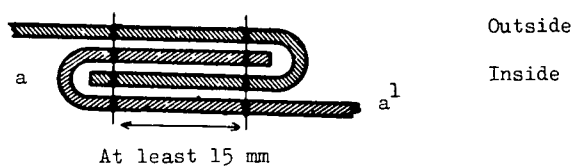
Welded together

PART I, SKETCH NO. 4. REPAIR OF THE SHEET

Outside view

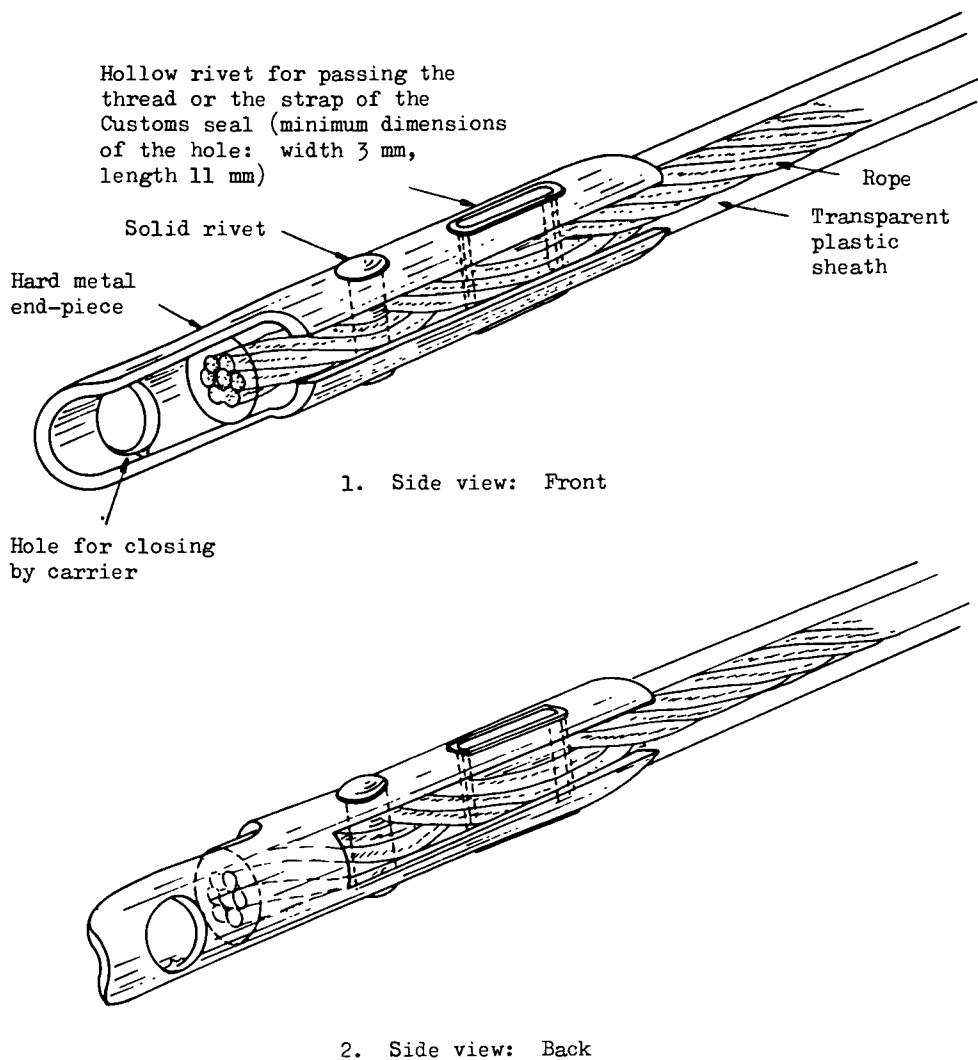


Inside view

Section a-a¹

* Threads visible from the inside shall be of a colour different from that of the threads visible from the outside and from that of the sheet.

PART I, SKETCH NO. 5. SPECIMEN OF END-PIECE



PART II. PROCEDURES FOR THE APPROVAL OF CONTAINERS COMPLYING
WITH THE TECHNICAL CONDITIONS PRESCRIBED IN PART I

General

1. Containers may be approved for the transport of goods under Customs seal either:
 - (a) at the manufacturing stage, by design type (procedure for approval at the manufacturing stage); or
 - (b) at a stage subsequent to manufacture, either individually or in respect of a specified number of containers of the same type (procedure for approval at a stage subsequent to manufacture).

Provisions common to both approval procedures

2. The competent authority responsible for granting approval shall issue to the applicant, after approval, a certificate of approval valid, as the case may be, either for an unlimited series of containers of the approved type or for a specified number of containers.

3. The beneficiary of approval shall affix an approval plate to the approved container or containers before their use for the transport of goods under Customs seal.

4. The approval plate shall be affixed permanently and in a clearly visible place adjacent to any other approval plate issued for official purposes.

5. The approval plate, conforming to Model No. 1 reproduced in appendix 1 to this part, shall take the form of a metal plate measuring not less than 20 cm by 10 cm. The following particulars shall be stamped into or embossed on the plate or indicated on its surface in any other permanent and legible way, in at least the English or the French language:

- (a) the words "Approved for transport under Customs seal";
- (b) an indication of the country in which approval was granted either by name or by means of the distinguishing sign used to indicate the country of registration of motor vehicles in international road traffic, and the number (figures, letters, etc.) of the certificate of approval and the year (e.g., "NL/26/73" means "Netherlands, Certificate of Approval No. 26, issued in 1973");
- (c) the serial number assigned to the container by the manufacturer (manufacturer's number);
- (d) if the container has been approved by type, the identification numbers or letters of the type of container.

6. If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.

7. If the essential characteristics of a container are changed, the container shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

Special provisions for approval by design type at the manufacturing stage

8. Where the containers are manufactured by type series, the manufacturer may apply to the competent authority of the country of manufacture for approval by design type.

9. The manufacturer shall state in his application the identification numbers or letters which he assigns to the type of container to which his application for approval relates.

10. The application shall be accompanied by drawings and a detailed design specification of the container type to be approved.

11. The manufacturer shall give an undertaking in writing that he will:

- (a) produce to the competent authority such containers of the type concerned as that authority may wish to examine;
- (b) permit the competent authority to examine further units at any time during the production of the type series concerned;
- (c) advise the competent authority of any change, of whatever magnitude, in the design or specification before proceeding with such change;

(d) mark the containers in a visible place with, in addition to the markings required on the approval plate, the identification numbers or letters of the design type and the serial number of the container in the type series (manufacturer's number);

(e) keep a record of containers manufactured to the approved design type.

12. The competent authority shall state what changes, if any, must be made to the proposed design type so that approval may be granted.

13. No type-approval by design type shall be granted unless the competent authority has satisfied itself by examination of one or more containers manufactured to the design type concerned that containers of that type comply with the technical conditions prescribed in part I.

14. When a container type is approved there shall be issued to the applicant a single certificate of approval conforming to Model No. II reproduced in appendix 2 to this part and valid for all containers manufactured in conformity with the specifications of the type so approved. Such certificate shall entitle the manufacturer to affix to every container of the type series an approval plate in the form prescribed in paragraph 5 of this part.

Special provisions for approval at a stage subsequent to manufacture

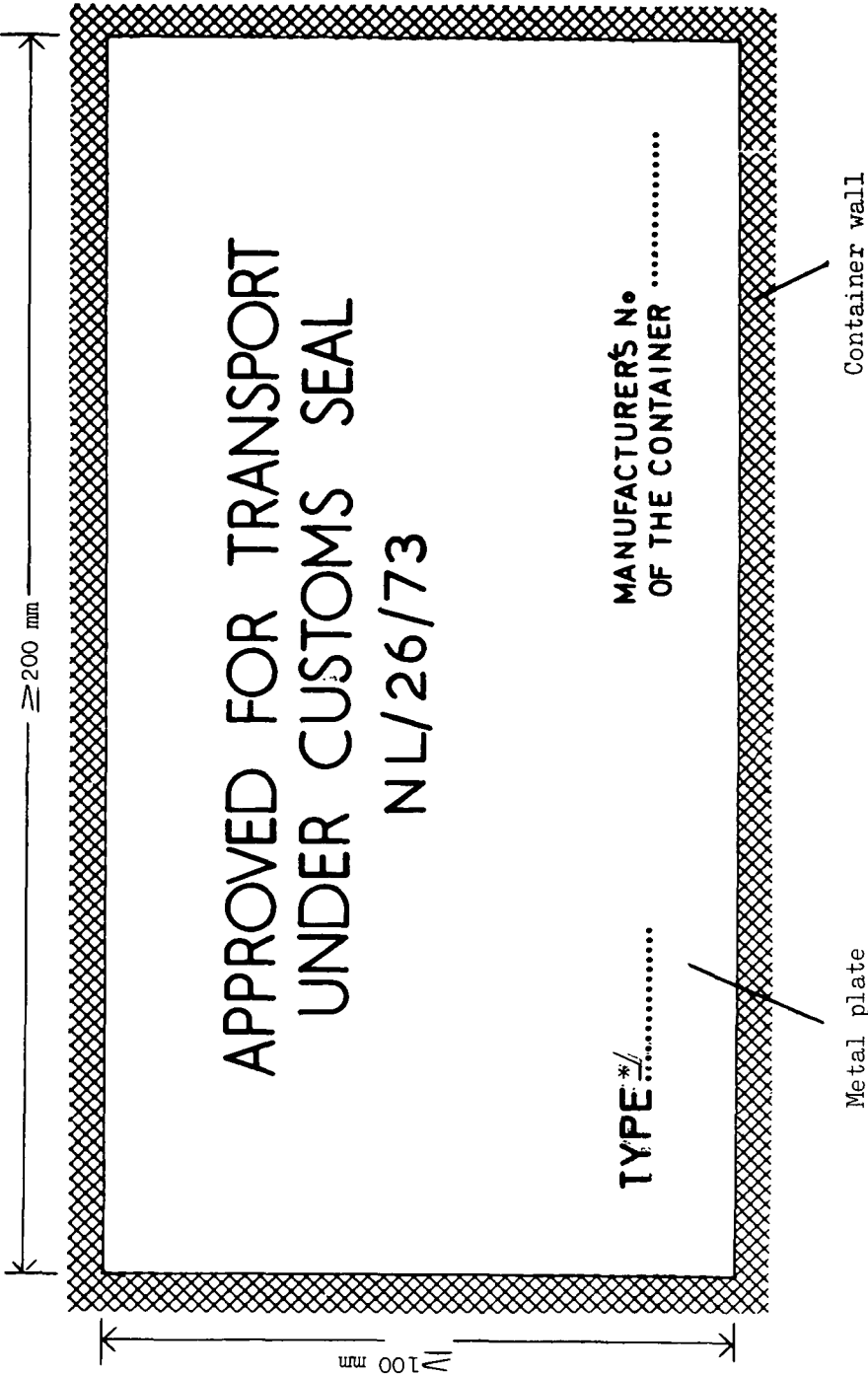
15. If approval has not been applied for at the manufacturing stage, the owner, the operator, or the representative of either, may apply for approval to the competent authority to which he is able to produce the container or containers and for which he seeks approval.

16. An application for approval submitted under paragraph 15 of this part shall state the serial number (manufacturer's number) placed on each container by the manufacturer.

17. When the competent authority has ascertained that the container or containers comply with the technical conditions prescribed in part I, by examination of as many containers as it considers necessary, it shall issue a certificate of approval conforming to Model No. III reproduced in appendix 3 to this part and valid solely for the number of containers approved. Such certificate, which shall bear the manufacturer's serial number or numbers assigned to the container or containers to which it relates, shall entitle the applicant to affix to each container so approved the approval plate prescribed in paragraph 5 of this part.

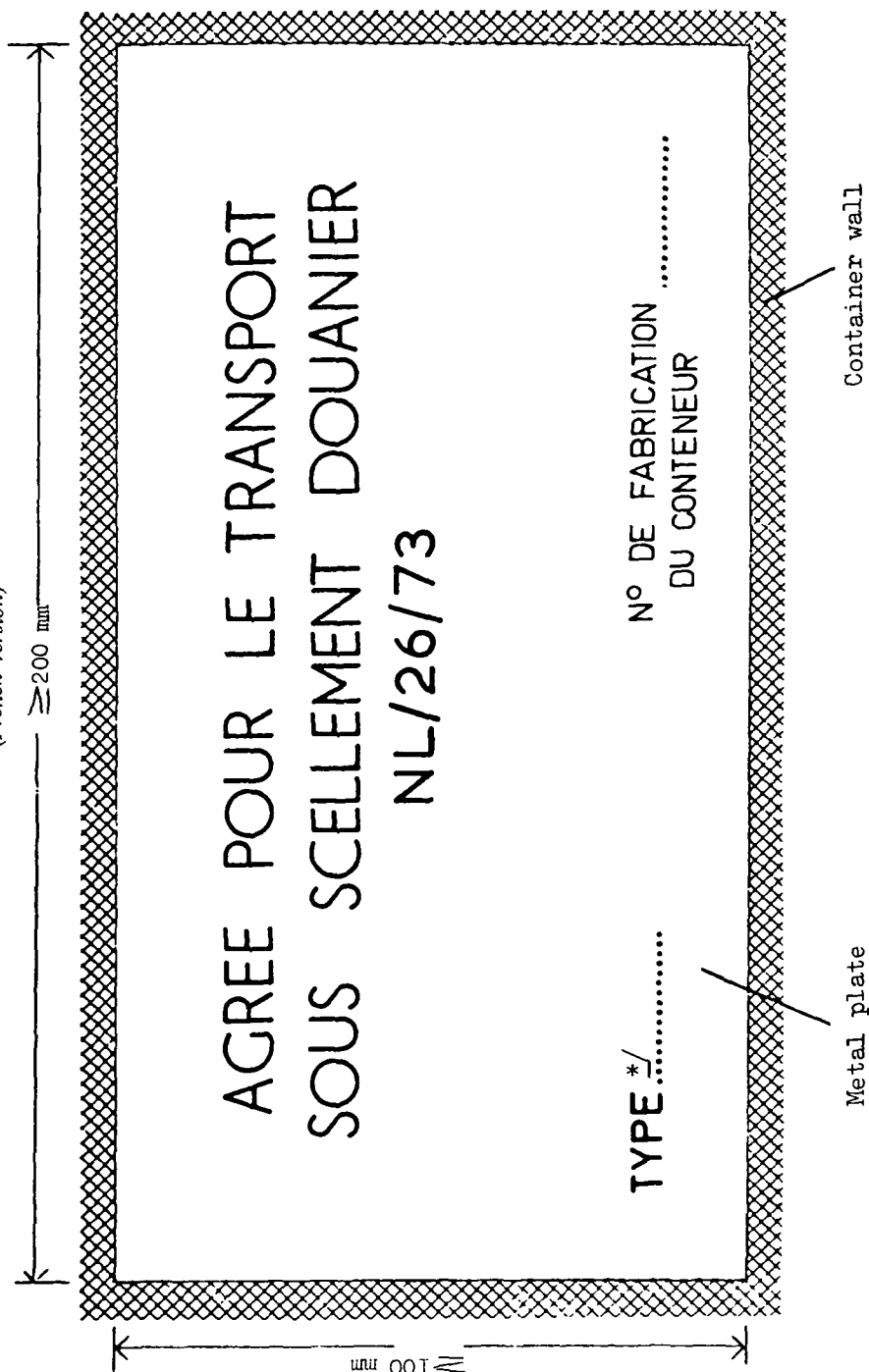
APPENDIX I TO PART II

MODEL NO. I. APPROVAL PLATE
(English version)



* Only in case of approval by design type.

APPENDIX I TO PART II
MODEL NO. I. APPROVAL PLATE
(*French version*)



* Only in case of approval by design type.

APPENDIX 3 TO PART II

MODEL NO. III. CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT
OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS (1975)CERTIFICATE OF APPROVAL
GRANTED AT A STAGE SUBSEQUENT TO MANUFACTURE

1. Certificate No.*
2. This is to certify that the container (containers) specified below has (have) been approved for the transport of goods under Customs seal.
3. Kind of container(s)
4. Serial number(s) assigned to the container(s) by the manufacturer
5. Tare weight
6. External dimensions in cm
7. Essential characteristics of structure (nature of materials, kind of construction, etc.)
8. Issued to
(applicant's name and address)
who is authorized to affix an approval plate to the above-mentioned container(s),
at on 19 ...
(place) (date)
by
(signature and stamp of issuing service or organization)
(See notice overleaf)

IMPORTANT NOTICE

(Annex 7, part II, paragraphs 6 and 7, to the Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets, 1975)

6. If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.
7. If the essential characteristics of a container are changed, the container shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

* Insert the letters and figures, which are to be marked on the approval plate (see annex 7, part II, paragraph 5 (b), to the Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets, 1975)

PART III. EXPLANATORY NOTES

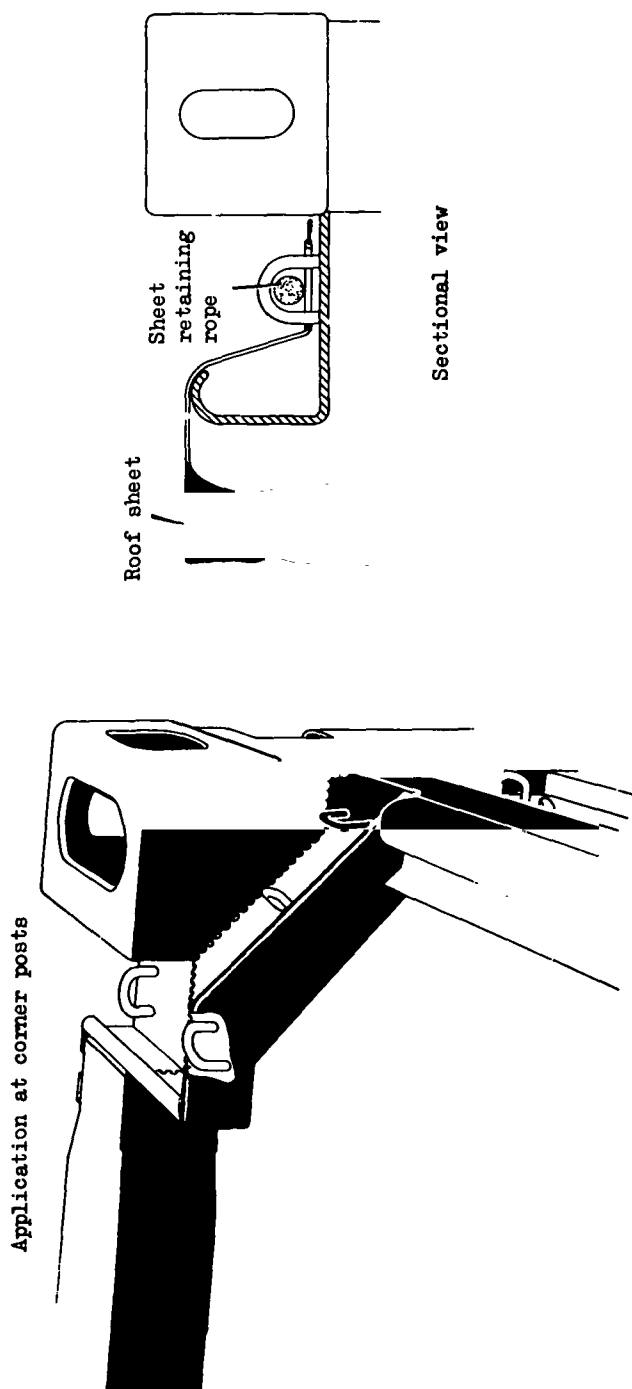
1. The explanatory notes to annex 2 set out in annex 6 of this Convention apply *mutatis mutandis* to containers approved for transport under Customs seal for the application of this Convention.

2. *Part I, article 4, paragraph 6, subparagraph (a)*. Example of a system of affixing sheets around containers' corner-castings, acceptable from a Customs point of view, is given in the sketch appended to this part III.

3. *Part II, paragraph 5*. If two sheeted containers, approved for transport under Customs seal have been joined together in such a way that they form one container, covered by a single sheet and fulfilling the conditions for transport under Customs seal, a separate certificate of approval, or approval plate, shall not be required for the combination.

PART III. DEVICE FOR AFFIXING SHEETS AROUND CONTAINERS' CORNER CASTINGS

The device illustrated below meets the requirements of part I, article 4, paragraph 6, subparagraph (a).



ANNEX 8

COMPOSITION AND RULES OF PROCEDURE OF THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE

Article 1. (i) The Contracting Parties shall be members of the Administrative Committee.

(ii) The Committee may decide that the competent administrations of States referred to in article 52, paragraph 1, of this Convention which are not Contracting Parties or representatives of international organizations may, for questions which interest them, attend the sessions of the Committee as observers.

Article 2. The Secretary-General of the United Nations shall provide the Committee with secretariat services.

Article 3. The Committee shall, at its first session each year, elect a chairman and a vice-chairman.

Article 4. The Secretary-General of the United Nations shall convene under the auspices of the Economic Commission for Europe the Committee annually and also at the request of the competent administrations of at least five States which are Contracting Parties.

Article 5. Proposals shall be put to the vote. Each State which is a Contracting Party represented at the session shall have one vote. Proposals other than amendments to this Convention shall be adopted by the Committee by a majority of those present and voting. Amendments to this Convention and the decisions referred to in articles 59 and 60 of this Convention shall be adopted by a two-thirds majority of those present and voting.

Article 6. A quorum consisting of not less than half of the States which are Contracting Parties is required for the purposes of taking decisions.

Article 7. Before the closure of its session, the Committee shall adopt its report.

Article 8. In the absence of relevant provisions in this annex, the Rules of Procedure of the Economic Commission for Europe shall be applicable unless the Committee decides otherwise.

CONVENTION¹ DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (CONVENTION TIR)

Les Parties contractantes,

Désireuses de faciliter les transports internationaux de marchandises par véhicules routiers;

Considérant que l'amélioration des conditions des transports constitue un des facteurs essentiels au développement de la coopération entre elles;

Déclarant se prononcer en faveur d'une simplification et d'une harmonisation des formalités administratives dans le domaine des transports internationaux, en particulier aux frontières;

Sont convenues de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

a) DÉFINITIONS

Article premier

Aux fins de la présente Convention, on entend :

a) Par «opération TIR», le transport de marchandises d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination, sous le régime, dit «régime TIR», établi par la présente Convention;

b) Par «droits et taxes à l'importation ou à l'exportation», les droits de douane et tous autres droits, taxes, redevances et impositions diverses qui sont perçus à

¹ Entrée en vigueur à l'égard des Etats indiqués ci-après le 20 mars 1978, soit six mois après la date à laquelle cinq Etats l'avaient signée à titre définitif ou avaient déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément à l'article 53, paragraphe 1 :

<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive (s) ou date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>	
Autriche.....	13 mai	1977
France.....	30 décembre	1976 s
Malte.....	18 février	1977 a
Suède.....	17 décembre	1976 s
Yougoslavie.....	20 septembre	1977

Par la suite, la Convention est entrée en vigueur pour les Etats suivants six mois après la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément à l'article 53, paragraphe 2 :

<i>Etat</i>	<i>Date de dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)</i>	
Tunisie.....	13 octobre	1977
(Avec effet au 13 avril 1978.)		
Bulgarie*.....	20 octobre	1977 a
(Avec effet au 20 avril 1978.)		
Suisse.....	3 février	1978
(Avec effet au 3 août 1978.)		
Finlande.....	27 février	1978
(Avec effet au 27 août 1978.)		
Hongrie*.....	9 mars	1978
(Avec effet au 9 septembre 1978.)		

* Voir p. 296 du présent volume pour le texte des réserves et déclarations faites lors de la ratification ou de l'adhésion.

l'importation ou à l'exportation, ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation de marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus;

c) Par «véhicule routier», non seulement un véhicule routier à moteur, mais aussi toute remorque ou semi-remorque conçue pour y être attelée;

d) Par «ensemble de véhicules», des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;

e) Par «conteneur», un engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) :

- i) Constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises;
- ii) Ayant un caractère permanent et étant, de ce fait, suffisamment résistant pour permettre son usage répété;
- iii) Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport;
- iv) Conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre;
- v) Conçu de façon à être facile à remplir et à vider; et
- vi) D'un volume intérieur d'au moins un mètre cube;

Les «carrosseries amovibles» sont assimilées aux conteneurs;

f) Par «bureau de douane de départ», tout bureau de douane d'une Partie contractante où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport international sous le régime TIR;

g) Par «bureau de douane de destination», tout bureau de douane d'une Partie contractante où prend fin, pour tout ou partie du chargement, le transport international sous le régime TIR;

h) Par «bureau de douane de passage», tout bureau de douane d'une Partie contractante par lequel un véhicule routier, un ensemble de véhicules ou un conteneur est importé ou exporté au cours d'une opération TIR;

j) Par «personnes», à la fois les personnes physiques et les personnes morales;

k) Par «marchandises pondéreuses ou volumineuses», tout produit pondéreux ou volumineux qui, en raison de son poids, de ses dimensions ou de sa nature, n'est en général transporté ni dans un véhicule routier clos ni dans un conteneur clos;

l) Par «association garante», une association agréée par les autorités douanières d'une Partie contractante pour se porter caution des personnes qui utilisent le régime TIR.

b) CHAMP D'APPLICATION

Article 2

La présente Convention vise les transports de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, d'un bureau de douane de départ d'une Partie contractante à un bureau de douane de destination d'une autre Partie contractante, ou de la même Partie contractante, dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou dans des conteneurs, à condition qu'une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement se fasse par route.

Article 3

Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention :

- a) Les transports doivent être effectués :
 - i) Par des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs préalablement agréés dans les conditions énoncées au chapitre III, a; ou
 - ii) Par d'autres véhicules routiers, d'autres ensembles de véhicules ou d'autres conteneurs s'ils se font conformément aux conditions énoncées au chapitre III, c;
- b) Les transports doivent avoir lieu sous la garantie d'associations agréées conformément aux dispositions de l'article 6 et doivent être effectués sous le couvert d'un carnet TIR conforme au modèle reproduit à l'annexe 1 de la présente Convention.

c) PRINCIPES

Article 4

Les marchandises transportées sans le régime TIR ne seront pas assujetties au paiement ou à la consignation des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation aux bureaux de douane de passage.

Article 5

1. Les marchandises transportées sous le régime TIR dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs scellés ne seront pas, en règle générale, soumises à la visite par la douane aux bureaux de passage.

2. Toutefois, en vue d'éviter des abus, les autorités douanières pourront, exceptionnellement et notamment lorsqu'il y a soupçon d'irrégularité, procéder à ces bureaux à la visite des marchandises.

CHAPITRE II. DÉLIVRANCE DES CARNETS TIR; RESPONSABILITÉ DES ASSOCIATIONS GARANTES

Article 6

1. Sous les conditions et garanties qu'elle déterminera, chaque Partie contractante pourra habiliter des associations à délivrer les carnets TIR, soit directement, soit par l'intermédiaire d'associations correspondantes, et à se porter caution.

2. Une association ne pourra être agréée dans un pays que si sa garantie s'étend également aux responsabilités encourues dans ce pays à l'occasion d'opérations sous le couvert de carnets TIR délivrés par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle est elle-même affiliée.

Article 7

Seront admises au bénéfice de la franchise des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation et ne seront soumises à aucune prohibition ou restriction d'importation et d'exportation les formules de carnets TIR expédiées aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par des organisations internationales.

Article 8

1. L'association garante s'engagera à acquitter les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation exigibles, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard qui auraient dû être acquittés en vertu des lois et règlements douaniers du pays dans lequel une irrégularité relative à l'opération TIR aura été relevée. Elle sera tenue, conjointement et solidairement avec les personnes redevables des sommes visées ci-dessus, au paiement de ces sommes.

2. Lorsque les lois et règlements d'une Partie contractante ne prévoient pas le paiement des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation dans les cas prévus au paragraphe 1 ci-dessus, l'association garante s'engagera à acquitter, dans les mêmes conditions, une somme égale au montant des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard.

3. Chaque Partie contractante déterminera le montant maximum, par carnet TIR, des sommes qui peuvent être exigées de l'association garante au titre des dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

4. L'association garante deviendra responsable à l'égard des autorités du pays où est situé le bureau de douane de départ à partir du moment où le carnet TIR aura été pris en charge par le bureau de douane. Dans les pays s'y étant traversés au cours d'une opération de transport de marchandises sous le régime TIR, cette responsabilité commencera lorsque les marchandises seront importées ou, en cas de suspension de l'opération TIR conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 26, lorsque le carnet TIR sera pris en charge par le bureau de douane où l'opération TIR est reprise.

5. La responsabilité de l'association garante s'étendra non seulement aux marchandises énumérées sur le carnet TIR, mais aussi aux marchandises qui, tout en n'étant pas énumérées sur ce carnet, se trouveraient dans la partie scellée du véhicule routier ou dans le conteneur scellé; elle ne s'étendra à aucune autre marchandise.

6. Pour déterminer les droits et taxes visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, les indications relatives aux marchandises figurant au carnet TIR vaudront jusqu'à preuve du contraire.

7. Lorsque les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article deviennent exigibles, les autorités compétentes doivent, dans la mesure du possible, en requérir le paiement de la (ou des) personne(s) directement redevable(s) de ces sommes avant d'introduire une réclamation près l'association garante.

Article 9

1. L'association garante fixe la période de validité du carnet TIR en spécifiant un dernier jour de validité au-delà duquel le carnet ne peut être présenté au bureau de douane de départ pour la prise en charge.

2. Pourvu qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ, le dernier jour de validité, ou avant cette date, comme il est prévu au paragraphe 1 ci-dessus, le carnet demeurera valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination.

Article 10

1. Le carnet TIR peut être déchargé avec ou sans réserve; si des réserves sont faites, elles doivent se rapporter à des faits liés à l'opération TIR elle-même. Ces faits doivent être indiqués sur le carnet TIR.

2. Lorsque les autorités douanières d'un pays auront déchargé sans réserve un carnet TIR, elles ne pourront plus réclamer à l'association garante le paiement des

sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8, à moins que le certificat de décharge n'ait été obtenu d'une façon abusive ou frauduleuse.

Article 11

1. En cas de non-décharge d'un carnet TIR, ou lorsque la décharge d'un carnet TIR comporte des réserves, les autorités compétentes n'auront pas le droit d'exiger de l'association garante le paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 si, dans un délai d'un an à compter de la date de la prise en charge du carnet TIR par ces autorités, elles n'ont pas avisé par écrit l'association de la non-décharge ou de la décharge avec réserves. Cette disposition sera également applicable en cas de décharge obtenue d'une façon abusive ou frauduleuse, mais alors le délai sera de deux ans.

2. La demande de paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 sera adressée à l'association garante au plus tôt trois mois à compter de la date à laquelle cette association a été avisée que le carnet n'a pas été déchargé, qu'il a été déchargé avec réserves ou que la décharge a été obtenue d'une façon abusive ou frauduleuse, et au plus tard deux ans à compter de cette même date. Toutefois, en ce qui concerne les cas qui sont déferés à la justice dans le délai sus-indiqué de deux ans, la demande de paiement sera adressée dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle la décision judiciaire est devenue exécutoire.

3. Pour acquitter les sommes exigées, l'association garante disposera d'un délai de trois mois à compter de la date de la demande de paiement qui lui aura été adressée. L'association obtiendra le remboursement des sommes versées si, dans les deux ans suivant la date de la demande de paiement, il a été établi à la satisfaction des autorités douanières qu'aucune irrégularité n'a été commise en ce qui concerne l'opération de transport en cause.

CHAPITRE III. TRANSPORT DE MARCHANDISES SOUS CARNET TIR

a) AGRÉMENT DES VÉHICULES ET DES CONTENEURS

Article 12

Pour bénéficier des dispositions des sections *a* et *b* du présent chapitre, chaque véhicule routier doit satisfaire, par sa construction et son équipement, aux conditions définies à l'annexe 2 de la présente Convention et doit avoir été agréé selon la procédure définie à l'annexe 3 de la présente Convention. Le certificat d'agrément doit être conforme au modèle de l'annexe 4.

Article 13

1. Pour bénéficier des dispositions des sections *a* et *b* du présent chapitre, les conteneurs doivent être construits conformément aux conditions définies dans la première partie de l'annexe 7 et doivent avoir été agréés selon la procédure définie dans la deuxième partie de cette annexe.

2. Les conteneurs agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier en application de la Convention douanière relative aux containers de 1956¹, des accords passés sous l'égide des Nations Unies qui en ont découlé, de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972², ou de tous actes internationaux qui remplaceraient ou

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 338, p. 103.

² *Ibid.*, vol. 988, p. 43.

modifieraient cette dernière Convention, sont considérés comme répondant aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus et doivent être acceptés pour le transport sous le régime TIR sans nouvel agrément.

Article 14

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître la validité de l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs qui ne satisfont pas aux conditions prévues aux articles 12 et 13 ci-dessus. Toutefois, les Parties contractantes éviteront de retarder le transport lorsque les défauts constatés sont d'importance mineure et ne créent aucun risque de fraude.

2. Avant d'être réutilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, le véhicule routier ou le conteneur qui ne répond plus aux conditions ayant motivé son agrément devra, soit être remis dans son état initial, soit faire l'objet d'un nouvel agrément.

b) PROCÉDURE DE TRANSPORT SOUS COUVERT D'UN CARNET TIR

Article 15

1. Aucun document douanier particulier ne sera exigé pour l'importation temporaire du véhicule routier, de l'ensemble de véhicules ou du conteneur utilisés pour le transport de marchandises sous le régime TIR. Aucune garantie ne sera exigée pour le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne sauraient empêcher une Partie contractante d'exiger l'accomplissement, au bureau de douane de destination, des formalités prescrites dans sa réglementation nationale, afin de garantir qu'une fois achevée l'opération TIR le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront réexportés.

Article 16

Lorsqu'une opération TIR sera effectuée par un véhicule routier ou par un ensemble de véhicules, une plaque rectangulaire portant l'inscription «TIR» et ayant les caractéristiques mentionnées à l'annexe 5 de la présente Convention sera placée à l'avant, et une autre identique à l'arrière du véhicule routier ou de l'ensemble de véhicules. Ces plaques seront disposées de façon à être bien visibles et elles seront amovibles.

Article 17

1. Un seul carnet TIR sera établi par véhicule routier, ou par conteneur. Un carnet TIR unique pourra cependant être établi pour un ensemble de véhicules ou pour plusieurs conteneurs chargés sur un seul véhicule routier ou sur un ensemble de véhicules. Dans ce cas, le manifeste des marchandises du carnet TIR devra reprendre séparément le contenu de chaque véhicule faisant partie d'un ensemble de véhicules ou de chaque conteneur.

2. Le carnet TIR sera valable pour un seul voyage. Il contiendra au moins le nombre de volets détachables de prise en charge et de décharge nécessaire pour le transport en cause.

Article 18

Une opération TIR pourra comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais, sauf autorisation de la Partie contractante ou des Parties contractantes intéressées,

- a) Les bureaux de douane de départ devront être situés dans un seul pays;
- b) Les bureaux de douane de destination ne pourront pas être situés dans plus de deux pays;
- c) Le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre.

Article 19

Les marchandises et le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront présentés avec le carnet TIR au bureau de douane de départ. Les autorités douanières du pays de départ prendront les mesures nécessaires pour s'assurer de l'exactitude du manifeste des marchandises et pour l'apposition des scelllements douaniers, ou pour le contrôle des scelllements douaniers apposés sous la responsabilité desdites autorités douanières par des personnes dûment autorisées.

Article 20

Pour le parcours sur le territoire de leur pays, les autorités douanières pourront fixer un délai et exiger que le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur suivent un itinéraire déterminé.

Article 21

A chaque bureau de douane de passage, ainsi qu'aux bureaux de douane de destination, le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront présentés aux fins de contrôle aux autorités douanières avec le chargement et le carnet TIR y afférent.

Article 22

1. En règle générale et sauf dans le cas où elles procéderaient à la visite des marchandises en application du paragraphe 2 de l'article 5, les autorités douanières des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scelllements douaniers des autres Parties contractantes, sous réserve qu'ils soient intacts. Toutefois, lesdites autorités douanières pourront, si les nécessités du contrôle l'exigent, ajouter leurs propres scelllements.

2. Les scelllements douaniers ainsi acceptés par une Partie contractante bénéficieront sur son territoire de la même protection juridique que les scelllements nationaux.

Article 23

Les autorités douanières ne doivent

- Faire escorter, aux frais des transporteurs, les véhicules routiers, les ensembles de véhicules ou les conteneurs sur le territoire de leur pays,
 - Faire procéder, en cours de route, au contrôle et à la visite du chargement des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs
- que dans des cas exceptionnels.

Article 24

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, des autorités douanières procèdent à la visite du chargement d'un véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou

d'un conteneur, elles feront mention des nouveaux scellements apposés, ainsi que de la nature des contrôles effectués, sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR.

Article 25

Si un scellement douanier est rompu en cours de route, dans des cas autres que ceux prévus aux articles 24 et 35, ou si des marchandises ont péri ou ont été endommagées sans qu'un tel scellement soit rompu, la procédure prévue à l'annexe I de la présente Convention pour l'utilisation du carnet TIR sera suivie, sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions des législations nationales, et il sera dressé le procès-verbal de constat inséré dans le carnet TIR.

Article 26

1. Lorsque le transport effectué sous carnet TIR emprunte sur une partie du trajet le territoire d'un Etat qui n'est pas Partie contractante à la présente Convention, l'opération TIR sera suspendue durant cette traversée. Dans ce cas les autorités douanières de la Partie contractante dont le territoire est ensuite emprunté accepteront le carnet TIR pour la reprise de l'opération TIR sous réserve que les scellements douaniers et/ou marques d'identification soient demeurés intacts.

2. Il en sera de même pour la partie du trajet au cours de laquelle le carnet TIR n'est pas utilisé par le titulaire du carnet sur le territoire d'une Partie contractante en raison de l'existence de procédures plus simples de transit douanier ou lorsque l'utilisation d'un régime de transit douanier n'est pas nécessaire.

3. Dans ces cas, les bureaux de douane où l'opération TIR est interrompue ou reprise seront considérés respectivement comme bureaux de passage à la sortie ou à l'entrée.

Article 27

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, et en particulier de l'article 18, un autre bureau de douane de destination pourra être substitué à un bureau de douane de destination initialement désigné.

Article 28

A l'arrivée du chargement au bureau de douane de destination, et à condition que les marchandises soient alors placées sous un autre régime douanier ou dédouanées pour la consommation, la décharge du carnet TIR aura lieu sans retard.

c) DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS DE MARCHANDISES PONDÉREUSES OU VOLUMINEUSES

Article 29

1. Les dispositions de la présente section ne seront applicables qu'aux transports de marchandises pondéreuses ou volumineuses telles qu'elles sont définies à l'alinéa *k* de l'article premier de la présente Convention.

2. Lorsque les dispositions de la présente section sont applicables, le transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses peut, selon ce que les autorités du bureau de douane de départ décident, s'effectuer avec des véhicules ou des conteneurs non scellés.

3. Les dispositions de la présente section ne seront appliquées que si, de l'avis des autorités du bureau de douane de départ, il est possible d'identifier sans difficulté, grâce à

la description qui en est donnée, les marchandises pondéreuses ou volumineuses transportées, ainsi que, le cas échéant, les accessoires transportés en même temps, ou de les munir de scelllements douaniers et/ou de marques d'identification, de façon à empêcher toute substitution ou soustraction de ces marchandises sans qu'il en subsiste des indices manifestes.

Article 30

Toutes les dispositions de la présente Convention auxquelles il n'est pas dérogé par les dispositions particulières de la présente section sont applicables au transport des marchandises pondéreuses ou volumineuses sous le régime TIR.

Article 31

La responsabilité de l'association garante s'étendra non seulement aux marchandises énumérées sur le carnet TIR, mais aussi aux marchandises qui, tout en n'étant pas énumérées sur ce carnet, se trouveraient sur le plateau de chargement ou parmi les marchandises énumérées sur le carnet TIR.

Article 32

Le carnet TIR utilisé devra porter sur sa couverture et sur tous ses volets l'indication «marchandises pondéreuses ou volumineuses» en caractères gras, en anglais ou en français.

Article 33

Les autorités du bureau de douane de départ pourront exiger que des listes de colisage, des photos, des plans, etc. qui s'avèrent nécessaires pour l'identification des marchandises transportées soient annexés au carnet TIR. Dans ce cas, elles apposeront un visa sur ces documents, un exemplaire desdits documents sera attaché au verso de la page de couverture du carnet TIR et tous les manifestes du carnet feront mention desdits documents.

Article 34

Les autorités des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scelllements douaniers et/ou marques d'identification apposés par les autorités compétentes des autres Parties contractantes. Elles pourront toutefois ajouter d'autres scelllements et/ou marques d'identification, et feront mention sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR des nouveaux scelllements et/ou marques d'identification apposés.

Article 35

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, les autorités douanières procédant à la visite du chargement sont amenées à rompre les scelllements et/ou à enlever les marques d'identification, elles feront mention sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR des nouveaux scelllements et/ou marques d'identification apposés.

CHAPITRE IV. IRRÉGULARITÉS

Article 36

Toute infraction aux dispositions de la présente Convention exposera le contrevenant, dans le pays où l'infraction a été commise, aux sanctions prévues par la législation de ce pays.

Article 37

Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer le territoire sur lequel une irrégularité a été commise, elle est réputée avoir été commise sur le territoire de la Partie contractante où elle a été constatée.

Article 38

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'exclure, temporairement ou à titre définitif, du bénéfice des dispositions de la présente Convention, toute personne coupable d'infraction grave aux lois ou règlements de douane applicables aux transports internationaux de marchandises.

2. Cette exclusion sera immédiatement notifiée aux autorités douanières de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne en cause est établie ou domiciliée, ainsi qu'à la ou aux association(s) garante(s) du pays dans lequel l'infraction aura été commise.

Article 39

Lorsque les opérations TIR sont reconnues régulières par ailleurs :

1. Les Parties contractantes ne relèveront pas les différences mineures concernant l'exécution des obligations relatives au délai ou à l'itinéraire.

2. De même, les divergences entre les indications figurant sur le manifeste de marchandises du carnet TIR et le contenu du véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou du conteneur ne seront pas considérées comme des infractions à la charge du titulaire du carnet TIR, au sens de la présente Convention, lorsqu'il sera apporté la preuve, à la satisfaction des autorités compétentes, que ces divergences ne sont pas dues à des erreurs commises en connaissance de cause ou par négligence lors du chargement ou de l'expédition des marchandises ou lors de l'établissement dudit manifeste.

Article 40

Les Administrations douanières des pays de départ et de destination ne retiendront pas à la charge du titulaire du carnet TIR les divergences qui seraient éventuellement constatées dans ces pays lorsque ces divergences concerneront respectivement les régimes douaniers qui auront précédé ou qui auront suivi l'opération TIR et que le titulaire dudit carnet sera hors de cause.

Article 41

Lorsqu'il est établi à la satisfaction des autorités douanières que les marchandises reprises au manifeste d'un carnet TIR ont péri ou ont été irrémédiablement perdues par accident ou par force majeure, ou qu'elles sont manquantes pour des causes tenant à leur nature, la dispense de paiement des droits et taxes normalement exigibles sera accordée.

Article 42

Sur demande motivée d'une Partie contractante, les autorités compétentes des Parties contractantes intéressées par une opération TIR accepteront de communiquer à celle-ci toutes les informations disponibles qui seraient nécessaires pour l'application des dispositions des articles 39, 40 et 41 ci-dessus.

CHAPITRE V. NOTES EXPLICATIVES

Article 43

Les notes explicatives figurant aux annexes 6 et 7 (troisième partie) donnent l'interprétation de certaines dispositions de la présente Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées.

CHAPITRE VI. DISPOSITIONS DIVERSES

Article 44

Chaque Partie contractante octroiera des facilités aux associations garantes intéressées en ce qui concerne :

- a) Le transfert des devises nécessaires au règlement des sommes réclamées par les autorités des Parties contractantes en vertu des dispositions reprises à l'article 8 de la présente Convention; et
- b) Le transfert des devises nécessaires au paiement des formules de carnet TIR envoyées aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par les organisations internationales.

Article 45

Chaque Partie contractante fera publier la liste des bureaux de douane de départ, de passage et de destination qu'elle aura désignés pour l'accomplissement des opérations TIR. Les Parties contractantes dont les territoires sont limitrophes se consulteront pour désigner d'un commun accord les bureaux frontières correspondants et les heures d'ouverture de ceux-ci.

Article 46

1. Pour les opérations douanières mentionnées dans la présente Convention, l'intervention du personnel des douanes ne donnera pas lieu à redevance, exception faite des cas où cette intervention aurait lieu en dehors des jours, heures et emplacements normalement prévus pour de telles opérations.

2. Dans la mesure du possible, les Parties contractantes faciliteront dans les bureaux de douane les opérations douanières relatives aux marchandises périssables.

Article 47

1. Les dispositions de la présente Convention ne font obstacle ni à l'application des restrictions et contrôles dérivant des réglementations nationales et basés sur des considérations de moralité publique, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publique ou sur des considérations d'ordre vétérinaire ou phytopathologique, ni à la perception des sommes exigibles du fait de ces réglementations.

2. Les dispositions de la présente Convention ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions nationales ou internationales réglementant les transports.

Article 48

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit pour les Parties contractantes qui forment une union douanière ou économique d'adopter des règles particulières concernant les opérations de transport au départ ou à destination de leurs territoires ou en transit par ceux-ci pour autant que ces règles ne diminuent pas les facilités prévues par la présente Convention.

Article 49

La présente Convention ne fait pas obstacle à l'application des facilités plus grandes que les Parties contractantes accordent ou voudraient accorder, soit par des dispositions unilatérales, soit en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux, sous réserve que les facilités ainsi accordées n'entravent pas l'application des dispositions de la présente Convention, et en particulier le fonctionnement des opérations TIR.

Article 50

Les Parties contractantes se communiqueront mutuellement, sur demande, les informations nécessaires à l'application des dispositions de la présente Convention, notamment celles relatives à l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs, ainsi qu'aux caractéristiques techniques de leur construction.

Article 51

Les annexes à la présente Convention font partie intégrante de la Convention.

CHAPITRE VII. DISPOSITIONS FINALES

Article 52. SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTATION, APPROBATION ET ADHÉSION

1. Tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, Parties au statut de la Cour internationale de Justice, et tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention :

- a) En la signant, sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
- b) En déposant un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation après l'avoir signée sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) En déposant un instrument d'adhésion.

2. La présente Convention sera ouverte du 1^{er} janvier 1976 jusqu'au 31 décembre 1976 inclus, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats visés au paragraphe 1 du présent article. Après cette date, elle sera ouverte à leur adhésion.

3. Les unions douanières ou économiques peuvent également, conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, devenir Parties contractantes à la présente Convention en même temps que tous leurs Etats membres ou à n'importe quel moment après que tous leurs Etats membres sont devenus Parties contractantes à ladite Convention. Toutefois, ces unions n'auront pas le droit de vote.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 53. ENTRÉE EN VIGUEUR

1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle cinq des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Après que cinq des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur, pour toutes les nouvelles Parties contractantes, six mois après la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention.

4. Tout instrument de cette nature déposé après l'acceptation d'un amendement mais avant son entrée en vigueur sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention à la date de l'entrée en vigueur de l'amendement.

Article 54. DÉNONCIATION

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet quinze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

3. La validité des carnets TIR pris en charge par le bureau de douane de départ avant la date à laquelle la dénonciation prendra effet ne sera pas affectée par cette dénonciation, et la garantie des associations garantes restera effective selon les conditions de la présente Convention.

Article 55. EXTINCTION

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, la présente Convention cessera de produire ses effets à partir de la fin de ladite période de douze mois.

Article 56. ABROGATION DE LA CONVENTION TIR (1959)¹

1. A son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes à la présente Convention, la Convention TIR (1959).

2. Les certificats d'agrément délivrés pour les véhicules routiers et les conteneurs selon les conditions de la Convention TIR (1959) seront acceptés, dans la limite de leur délai de validité, ou sous réserve de renouvellement, pour le transport de marchandises sous scellement douanier par les Parties contractantes à la présente Convention, pourvu que ces véhicules et ces conteneurs continuent de remplir les conditions selon lesquelles ils avaient été agréés à l'origine.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 348, p. 13.

Article 57. RÈGLEMENTS DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige ou d'une autre manière.

2. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé de la manière prévue au paragraphe 1 du présent article sera soumis, à la requête de l'une d'entre elles, à un tribunal arbitral composé de la façon suivante : chacune des parties au différend nommera un arbitre et ces arbitres désigneront un autre arbitre qui sera président. Si, trois mois après avoir reçu une requête, l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si les arbitres n'ont pu choisir un président, l'une quelconque de ces parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de procéder à la nomination de l'arbitre ou du président du tribunal arbitral.

3. La décision du tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions du paragraphe 2 aura force obligatoire pour les parties au différend.

4. Le tribunal arbitral arrêtera son propre règlement intérieur.

5. Les décisions du tribunal arbitral seront prises à la majorité.

6. Toute controverse qui pourrait surgir entre les parties au différend au sujet de l'interprétation et de l'exécution de la sentence arbitrale pourra être portée par l'une des parties devant le tribunal arbitral qui a rendu la sentence pour être jugée par lui.

Article 58. RÉSERVES

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les paragraphes 2 à 6 de l'article 57 de la présente Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par ces paragraphes envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. A l'exception des réserves prévues au paragraphe 1 du présent article, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 59. PROCÉDURE D'AMENDEMENT DE LA PRÉSENTE CONVENTION

1. La présente Convention, y compris ses annexes, pourra être modifiée sur proposition d'une Partie contractante suivant la procédure prévue dans le présent article.

2. Tout amendement proposé à la présente Convention sera examiné par un Comité de gestion composé de toutes les Parties contractantes conformément au Règlement intérieur faisant l'objet de l'annexe 8. Tout amendement de cette nature examiné ou élaboré au cours de la réunion du Comité de gestion et adopté par le Comité à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes pour acceptation.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 60, tout amendement proposé communiqué en application des dispositions du paragraphe précédent entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date à laquelle la communication a été faite, si pendant cette période aucune objection à l'amendement proposé n'a été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.

4. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas avoir été accepté et n'aura aucun effet.

Article 60. PROCÉDURE SPÉCIALE D'AMENDEMENT DES ANNEXES 1, 2, 3, 4, 5, 6 ET 7

1. Tout amendement proposé aux annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, examiné conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 59, entrera en vigueur à une date qui sera fixée par le Comité de gestion au moment de son adoption, à moins qu'à une date antérieure, que fixera le Comité de gestion au même moment, un cinquième des Etats qui sont Parties contractantes ou cinq Etats qui sont Parties contractantes, si ce chiffre est inférieur, aient notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qu'ils élèvent des objections contre l'amendement. Les dates visées au présent paragraphe seront fixées par le Comité de gestion à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

2. A son entrée en vigueur, un amendement adopté conformément à la procédure prévue au paragraphe 1 ci-dessus remplacera, pour toutes les Parties contractantes, toute disposition précédente à laquelle il se rapporte.

Article 61. DEMANDES, COMMUNICATIONS ET OBJECTIONS

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies informera toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52 de la présente Convention de toute demande, communication ou objection faite en vertu des articles 59 et 60 ci-dessus et de la date d'entrée en vigueur d'un amendement.

Article 62. CONFÉRENCE DE RÉVISION

1. Un Etat qui est Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention.

2. Une conférence de révision, à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52, sera convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies si, dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aura communiqué la notification, un quart au moins des Etats qui sont Parties contractantes lui signifient leur assentiment à la demande.

3. Une conférence de révision à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52 sera convoquée également par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies dès notification d'une requête à cet effet du Comité de gestion. Le Comité de gestion décidera s'il y a lieu de formuler une telle requête à la majorité de ses membres présents et votants.

4. Si une conférence est convoquée en application des dispositions des paragraphes 1 ou 3 du présent article, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à soumettre, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles voudraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fera tenir à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence et les textes de ces propositions trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

Article 63. NOTIFICATIONS

Outre les notifications et communications prévues aux articles 61 et 62, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera à tous les Etats visés à l'article 52 :

- a) Les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article 52;
- b) Les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article 53;
- c) Les dénonciations au titre de l'article 54;
- d) L'extinction de la présente Convention au titre de l'article 55;
- e) Les réserves formulées au titre de l'article 58.

Article 64. TEXTE AUTHENTIQUE

Après le 31 décembre 1976, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacune des Parties contractantes et à chacun des Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52, qui ne sont pas Parties contractantes.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le quatorze novembre mil neuf cent soixante-quinze, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

ANNEXE I

MODÈLE DU CARNET TIR¹

Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont également imprimées en anglais; les «Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture.

ANNEXE 2

RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX VÉHICULES ROUTIERS POUVANT ÊTRE ADMIS AU TRANSPORT INTERNATIONAL SOUS SCELLEMENT DOUANIER

Article premier. PRINCIPES FONDAMENTAUX

Seuls pourront être agréés pour le transport international de marchandises, sous scellement douanier, les véhicules dont le compartiment réservé au chargement est construit et aménagé de telle façon :

- a) Qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du véhicule ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;
- b) Qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace;
- c) Qu'ils ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises;
- d) Que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.

Article 2. STRUCTURE DU COMPARTIMENT RÉSERVÉ AU CHARGEMENT

1. Pour répondre aux prescriptions de l'article premier du présent Règlement :

- a) Les éléments constitutifs du compartiment réservé au chargement (parois, planchers, portes, toit, montants, cadres, traverses, etc.) seront assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant

¹ Voir hors-texte dans une pochette à la fin du volume

être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles. Si les parois, le plancher, les portes et le toit sont constitués d'éléments divers, ces éléments devront répondre aux mêmes prescriptions et être suffisamment résistants;

- b) Les portes et tous autres systèmes de fermeture (y compris les robinets, trous d'homme, flasques, etc.) comporteront un dispositif permettant l'apposition d'un scellement douanier. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, ni la porte ou la fermeture être ouverte sans rompre le scellement douanier. Ce dernier sera protégé de manière adéquate. Les toits ouvrants seront admis;
- c) Les ouvertures de ventilation et d'écoulement seront munies d'un dispositif empêchant d'avoir accès à l'intérieur du compartiment réservé au chargement. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles.

2. Nonobstant les dispositions de l'article premier, alinéa c, du présent Règlement, les éléments constitutifs du compartiment réservé au chargement qui, pour des raisons pratiques, doivent comporter des espaces vides (par exemple, entre les cloisons d'une paroi double) seront admis. Afin que ces espaces ne puissent être utilisés pour y dissimuler des marchandises :

- i) Si le revêtement intérieur du compartiment recouvre la paroi sur toute sa hauteur du plancher au toit ou, dans d'autres cas, si l'espace existant entre ce revêtement et la paroi extérieure est entièrement clos, ledit revêtement devra être posé de telle sorte qu'il ne puisse pas être démonté et remis en place sans laisser de traces visibles; et
- ii) Si le revêtement ne recouvre pas la paroi sur toute sa hauteur et si les espaces qui le séparent de la paroi extérieure ne sont pas entièrement clos, et dans tous les autres cas où la construction engendre les espaces, le nombre desdits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.

3. Les lucarnes seront autorisées à condition qu'elles soient faites de matériaux suffisamment résistants et qu'elles ne puissent être enlevées et remises en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles. Toutefois, le verre sera admis, mais dans ce cas la lucarne sera pourvue d'un grillage métallique fixe ne pouvant être enlevé de l'extérieur; la dimension des mailles du grillage ne dépassera pas 10 mm.

4. Les ouvertures aménagées dans le plancher à des fins techniques, telles que graissage, entretien, remplissage du sablier, ne seront admises qu'à condition d'être munies d'un couvercle qui doit pouvoir être fixé de telle manière qu'un accès de l'extérieur au compartiment réservé au chargement ne soit pas possible.

Article 3. VÉHICULES BÂCHÉS

1. Les véhicules bâchés satisferont aux conditions des articles premier et 2 du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Ils seront en outre conformes aux dispositions du présent article.

2. La bâche sera soit en forte toile, soit en tissu recouvert de matière plastique ou caoutchouté, non extensible et suffisamment résistant. Elle sera en bon état et confectionnée de manière qu'une fois placé le dispositif de fermeture on ne puisse avoir accès au compartiment réservé au chargement sans laisser de traces visibles.

3. Si la bâche est faite de plusieurs pièces, les bords de ces pièces seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures éloignées d'un moins 15 mm. Ces coutures seront faites conformément au croquis n° 1 joint au présent Règlement; toutefois, lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats et angles renforcés), il n'est pas possible d'assembler les pièces de cette façon, il suffira de replier le bord de la partie supérieure et de faire les coutures conformément aux croquis n° 2 ou n° 2, a, joints au présent Règlement. L'une des coutures ne sera visible que de l'intérieur, et la couleur du fil utilisé pour cette couture devra être de couleur nettement différente de la couleur de la bâche ainsi que de la couleur du fil utilisé pour l'autre couture. Toutes les coutures seront faites à la machine.

4. Si la bâche est en tissu recouvert de matière plastique et faite de plusieurs pièces, ces pièces pourront également être assemblées par soudure conformément au croquis n° 3 joint au présent Règlement. Le bord d'une pièce recouvrira le bord de l'autre sur une largeur d'au moins 15 mm. La

fusion des pièces sera assurée sur toute cette largeur. Le bord extérieur d'assemblage sera recouvert d'un ruban de matière plastique, d'une largeur d'au moins 7 mm, qui sera fixé par le même procédé de soudure. Il sera imprimé sur ce ruban, ainsi que sur une largeur d'au moins 3 mm de chaque côté de celui-ci, un relief uniforme et bien marqué. La soudure sera faite de telle manière que les pièces ne puissent être séparées, puis réassemblées, sans laisser de traces visibles.

5. Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au croquis n° 4 joint au présent Règlement, les bords seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures visibles et distantes d'au moins 15 mm; la couleur du fil visible de l'intérieur sera différente de celle du fil visible de l'extérieur et de celle de la bâche; toutes les coutures seront faites à la machine. Lorsque le raccommodage d'une bâche endommagée près des bords doit être opéré en remplaçant la partie abîmée par une pièce, la couture pourra aussi s'effectuer conformément aux prescriptions du paragraphe 3 du présent article et du croquis n° 1 joint au présent Règlement. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe 4 du présent article mais, dans ce cas, le ruban devra être apposé sur les deux faces de la bâche, la pièce étant posée sur la face interne.

6. a) La bâche sera fixée au véhicule de façon à répondre strictement aux conditions de l'article premier, alinéas a et b, du présent Règlement. La fermeture en sera assurée par :

- i) Des anneaux métalliques apposés au véhicule;
- ii) Des œillets pratiqués dans le bord de la bâche;
- iii) Un lien de fermeture passant dans les anneaux par-dessus la bâche et restant visible à l'extérieur sur toute sa longueur.

La bâche recouvrira des éléments solides du véhicule sur une distance d'au moins 250 mm mesurés à partir du centre des anneaux de fixation, sauf dans les cas où le système de construction du véhicule empêcherait par lui-même tout accès au compartiment réservé au chargement.

b) Lorsque le bord d'une bâche doit être attaché de manière permanente au véhicule, l'assemblage sera continu et réalisé au moyen de dispositifs solides.

7. La bâche sera supportée par une superstructure adéquate (montants, parois, arceaux, lattes, etc.).

8. L'intervalle entre les anneaux et entre les œillets ne dépassera pas 200 mm. Les œillets seront renforcés.

9. Seront utilisés comme liens de fermeture :

- a) Des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou
- b) Des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

Les câbles pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

10. Chaque câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Le dispositif d'attache de chaque embout métallique devra comporter un rivet creux traversant le câble ou la corde et permettant le passage du lien du scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (voir le croquis n° 5 joint au présent Règlement).

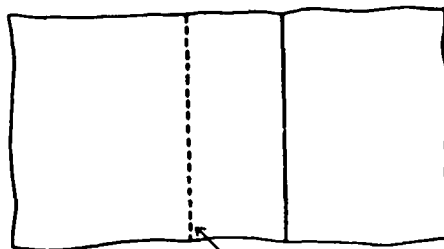
11. Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux bords de la bâche se chevaucheront de façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par :

- a) Un rabat cousu ou soudé conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article;
- b) Des anneaux et des œillets satisfaisant aux conditions du paragraphe 8 du présent article; et
- c) Une lanière faite d'une matière appropriée, d'une seule pièce et non extensible, d'au moins 20 mm de largeur et 3 mm d'épaisseur, passant dans les anneaux et retenant ensemble les deux bords de la bâche ainsi que le rabat; cette lanière sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue d'un œillet pour recevoir le câble ou la corde visé au paragraphe 9 du présent article.

Lorsqu'il existe un dispositif spécial (chicane, etc.) empêchant d'avoir accès au compartiment réservé au chargement sans laisser de traces visibles, un rabat ne sera pas exigé.

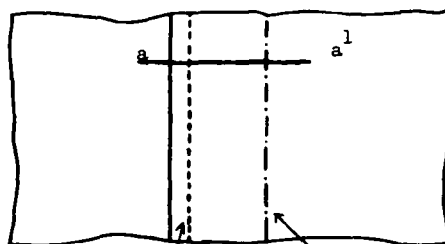
CROQUIS N° 1. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE

Vue de l'extérieur

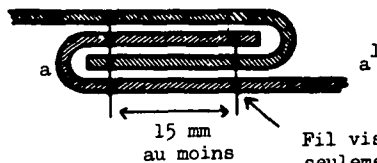


Couture

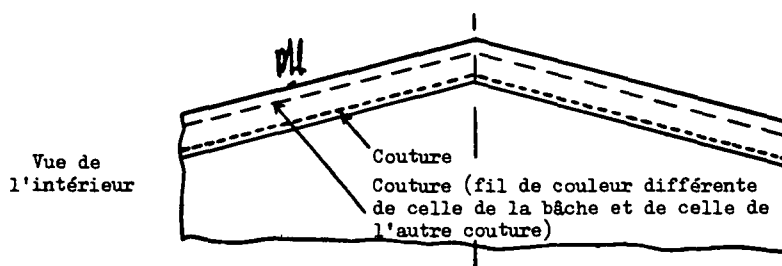
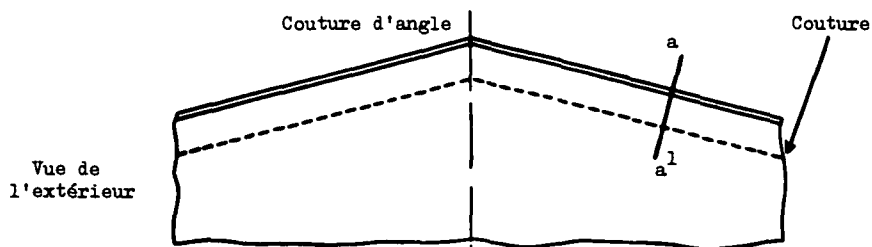
Vue de l'intérieur



Couture

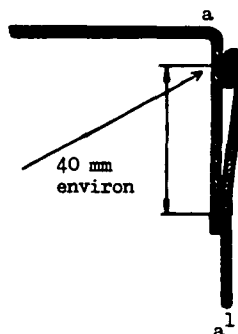
Couture (fil de couleur
différente de celle
de la bâche et de
celle de l'autre
couture)Coupe a-a¹
Couture à double repli15 mm
au moinsFil visible de l'intérieur
seulement et de couleur
différente de celle de
la bâche et de celle de
l'autre couture

CROQUIS N° 2. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE

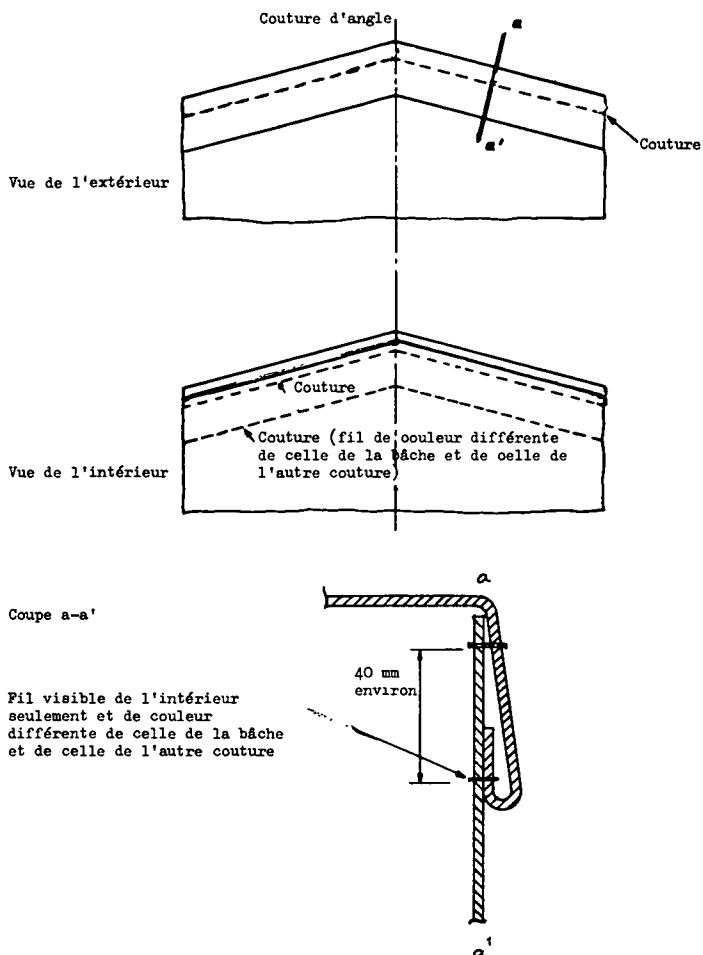


Coupe a-a¹

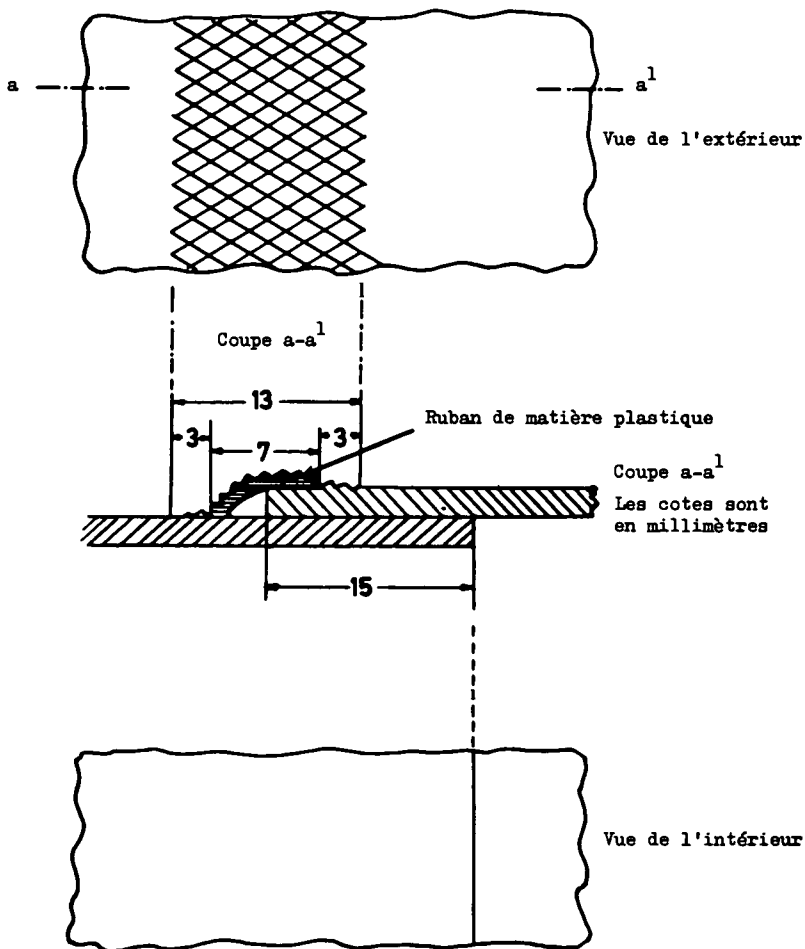
Fil visible de l'intérieur
seulement et de couleur
différente de celle de la
bâche et de celle de
l'autre couture



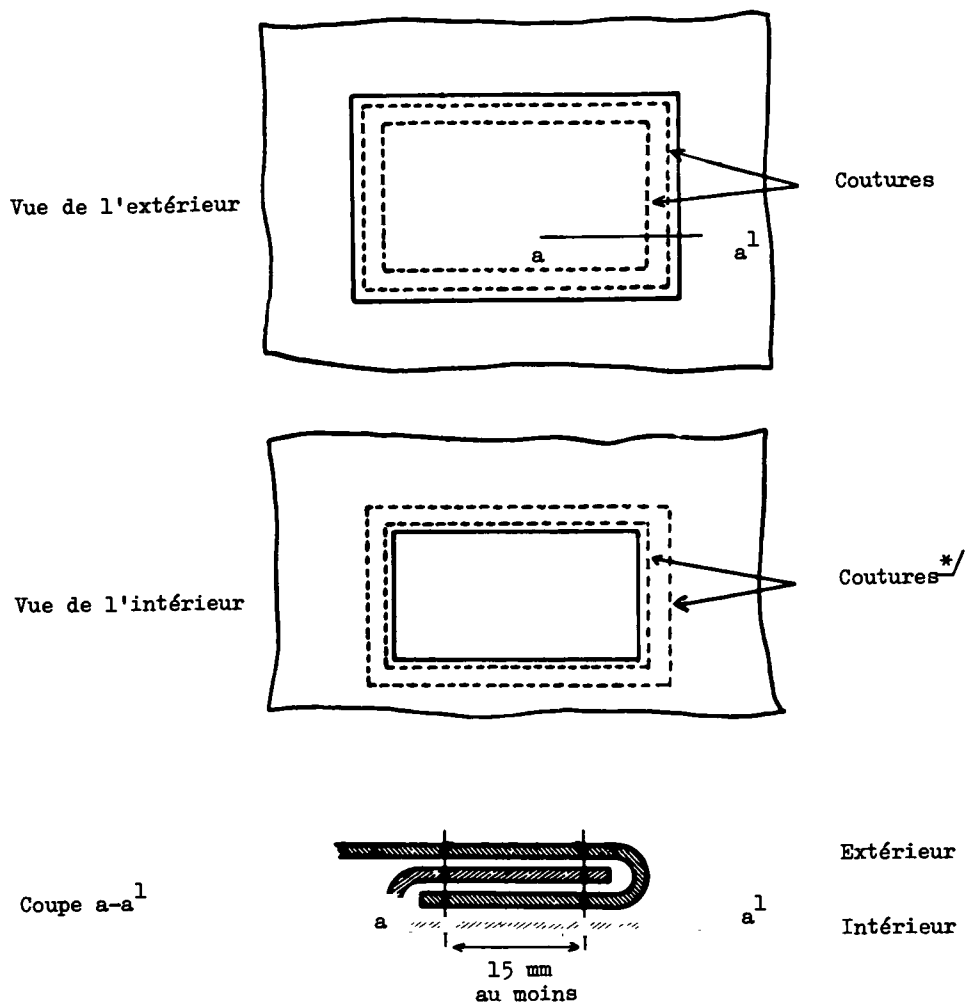
CROQUIS N° 2 a). BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE



CROQUIS N° 3. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR SOUDURE



CROQUIS N° 4. RACCOMMODAGE DE LA BÂCHE



* Les fils visibles de l'intérieur devront être de couleur différente de celle des fils visibles de l'extérieur, et de celle de la bâche.

CROQUIS N° 5. SPÉCIMEN D'EMBOUT

1. Vue latérale : Recto

Rivet creux pour le passage du lien
du scellement douanier (dimensions
minimales de l'ouverture :
largeur 3 mm, longueur 11 mm)

Rivet plein
Embout de
métal dur

Câble ou corde
Gaine en matière
plastique
transparente

Trou pour la fermeture
par le transporteur

2. Vue latérale : Verso

ANNEXE 3

PROCÉDURE D'AGRÈMENT DES VÉHICULES ROUTIERS RÉPONDANT
AUX CONDITIONS TECHNIQUES PRÉVUES DANS LE RÈGLEMENT DE L'ANNEXE 2*Généralités*

1. Les véhicules routiers peuvent être agréés selon l'une des procédures suivantes :
 - a) Soit individuellement,
 - b) Soit par type de construction (série de véhicules routiers).
2. L'agrément donnera lieu à la délivrance d'un certificat d'agrément conforme au modèle de l'annexe 4. Ce certificat sera imprimé dans la langue du pays de délivrance et en français ou en anglais. Il sera accompagné, lorsque l'autorité qui a délivré l'agrément l'aura estimé utile, de photographies ou de dessins authentifiés par cette autorité. Le nombre de ces documents sera alors porté par cette autorité dans la rubrique n° 6 du certificat.
3. Le certificat devra se trouver à bord du véhicule routier.
4. Les véhicules routiers seront présentés tous les deux ans, aux fins de vérification et de reconduction éventuelle de l'agrément, aux autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou, en cas de véhicules non immatriculés, du pays dans lequel le propriétaire ou l'usager est domicilié.
5. Si un véhicule routier ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.
6. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un véhicule routier sont modifiées, ce véhicule ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra recevoir un nouvel agrément de l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR.
7. Les autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule ou, dans le cas de véhicules ne nécessitant pas d'immatriculation, les autorités compétentes du pays où le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule est établi peuvent, le cas échéant, retirer ou renouveler le certificat d'agrément ou délivrer un nouveau certificat d'agrément dans les circonstances énumérées à l'article 14 de la présente Convention et aux paragraphes 4, 5 et 6 de la présente annexe.

Procédure d'agrément individuel

8. L'agrément individuel est demandé à l'autorité compétente par le propriétaire, l'exploitant ou le représentant de l'un ou de l'autre. L'autorité compétente procède au contrôle du véhicule routier présenté en application des règles générales prévues aux paragraphes 1 à 7 ci-dessus, s'assure qu'il satisfait aux conditions techniques prescrites à l'annexe 2 et délivre, après agrément, un certificat conforme au modèle de l'annexe 4.

Procédure d'agrément par type de construction (séries de véhicules routiers)

9. Lorsque les véhicules routiers sont fabriqués en série selon un même type de construction, le constructeur pourra demander l'agrément par type de construction à l'autorité compétente du pays de fabrication.
10. Le constructeur devra indiquer, dans sa demande, les numéros ou les lettres d'identification qu'il attribue au type de véhicule routier dont il demande l'agrément.
11. Cette demande devra être accompagnée de plans et d'une spécification détaillée de la construction du type de véhicule routier à agréer.
12. Le constructeur devra s'engager par écrit :
 - a) A présenter à l'autorité compétente ceux des véhicules du type en cause qu'elle désire examiner;
 - b) A permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré;

- c) A informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, quelle qu'en soit l'importance, avant d'y procéder;
- d) A porter sur les véhicules routiers, en un endroit visible, les numéros ou lettres d'identification du type de construction, ainsi que le numéro d'ordre de chaque véhicule dans la série du type considéré (numéro de fabrication);
- e) A tenir un état des véhicules fabriqués selon le type agréé.

13. L'autorité compétente indiquera, le cas échéant, les modifications à apporter au type de construction prévu pour pouvoir accorder l'agrément.

14. Aucun agrément par type de construction ne sera accordé sans que l'autorité compétente ait constaté, par l'examen d'un ou plusieurs véhicules fabriqués selon ce type de construction, que les véhicules de ce type satisfont aux conditions techniques prescrites à l'annexe 2.

15. L'autorité compétente notifiera par écrit au constructeur sa décision d'agrément du type. Cette décision sera datée, numérotée, et désignera avec précision l'autorité qui l'a prise.

16. L'autorité compétente prendra les mesures nécessaires pour délivrer, pour chaque véhicule construit en conformité avec le type de construction agréé, un certificat d'agrément dûment visé par ses soins.

17. Le titulaire du certificat d'agrément devra, avant toute utilisation du véhicule, pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, compléter, en tant que de besoin, le certificat d'agrément par :

- L'indication du numéro d'immatriculation attribué au véhicule (rubrique n° 1); ou
- Lorsqu'il s'agit d'un véhicule non soumis à l'immatriculation, l'indication de son nom et du siège de son établissement (rubrique n° 8).

18. Lorsqu'un véhicule ayant fait l'objet d'un agrément par type de construction est exporté vers un autre pays, Partie contractante à la présente Convention, aucune nouvelle procédure d'agrément ne sera exigée dans ce pays du fait de l'importation.

Procédure d'annotation du certificat d'agrément

19. Lorsqu'un véhicule agréé, transportant des marchandises sous le couvert d'un carnet TIR, présente des défauts d'importance majeure, les autorités compétentes des Parties contractantes pourront, soit refuser au véhicule l'autorisation de poursuivre son voyage sous le couvert d'un carnet TIR, soit permettre au véhicule de continuer son voyage sous le couvert d'un carnet TIR sur leur propre territoire en prenant les mesures de contrôle appropriées. Le véhicule agréé devra être remis en état dans les moindres délais et, au plus tard, avant toute nouvelle utilisation pour le transport sous le couvert d'un carnet TIR.

20. Dans chacun de ces deux cas, les autorités douanières porteront une mention appropriée à la rubrique n° 10 du certificat d'agrément du véhicule. Lorsque le véhicule aura été remis dans un état qui justifie l'agrément, il sera présenté aux autorités compétentes d'une Partie contractante qui valideront à nouveau le certificat en ajoutant à la rubrique n° 11 une mention annulant les annotations précédentes. Aucun véhicule dont le certificat porte une mention à la rubrique n° 10 en vertu des dispositions précitées ne pourra être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert d'un carnet TIR tant qu'il n'aura pas été remis en état et que les annotations à la rubrique n° 10 n'auront pas été annulées comme il est dit ci-dessus.

21. Toute mention portée sur le certificat sera datée et authentifiée par les autorités compétentes.

22. Lorsque les autorités douanières jugent qu'un véhicule présente des défauts d'importance mineure qui ne créent aucun risque de fraude, la poursuite de l'utilisation de ce véhicule pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR pourra être autorisée. Le porteur du certificat d'agrément sera avisé de cette défectuosité et devra faire remettre son véhicule en état dans des délais raisonnables.

ANNEXE 4

MODÈLE DU CERTIFICAT D'AGRÈMENT D'UN VÉHICULE ROUTIER

(Dernière page)

(Page de couverture)

AVIS IMPORTANT

1. Le certificat d'agrément sera accompagné, lorsque l'autorité qui a délivré l'agrément l'aura estimé utile, de photographies ou de dessins authentifiés par cette autorité. Le nombre de ces documents sera alors porté par cette autorité dans la rubrique No 5 du certificat.
2. Le certificat devra se trouver à bord du véhicule routier.
3. Les véhicules routiers seront présentés tous les deux ans, aux fins de vérification et de reconduction éventuelle de l'agrément, aux autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou, en cas de véhicules non immatriculés, du pays dans lequel le propriétaire ou l'utilisateur est domicilié.
4. Si un véhicule routier ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert de carnet TIR, être remis, dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.
5. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un véhicule routier sont modifiées, le véhicule ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra recevoir un nouvel agrément de l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

CERTIFICAT D'AGRÈMENT

d'un véhicule routier pour les transports des
marchandises sous scellement douanier

Certificat No

Convention TIR du 14 novembre 1975

Délivré par (autorité compétente)

(Placé)

CERTIFICAT D'ACCRENT
No

IDENTIFICATION

1. Numéro d'immatriculation

2. Type du véhicule

3. Numéro de châssis

4. Marque (ou nom du constructeur)

5. Autres caractéristiques

6r. Nombre d'annexes

7. ACCRENT

Valable jusqu'au

☐ agrément individuel

☐ agrément par type de construction
(marquer d'une croix la case appropriée)

Lieu

Date

Signature

Cachet

8. TITULAIRE (propriétaire ou utilisateur) (seulement pour véhicules non immatriculés)

Non et adresse

9. RENOUVELLEMENTS

Valable jusqu'à

Lieu

Date

Signature

Cachet

OBSERVATIONS
(réservé aux autorités compétentes)

10. Défauts constatés	11. Remise en état	
Autorité	Cachet	Autorité
Signature		Signature
10. Défauts constatés	11. Remise en état	
Autorité	Cachet	Autorité
Signature		Signature
10. Défauts constatés	11. Remise en état	
Autorité	Cachet	Autorité
Signature		Signature

12. Autres remarques

AVIS IMPORTANT AU VERSO

Vol 1079, 1-16510

ANNEXE 5

PLAQUES TIR

1. Les plaques auront pour dimensions : 250 mm sur 400 mm.
2. Les lettres TIR, en caractères latins majuscules, auront une hauteur de 200 mm et leur trait une épaisseur d'au moins 20 mm. Elles seront de couleur blanche sur fond bleu.

ANNEXE 6

NOTES EXPLICATIVES

Introduction

i) Conformément aux dispositions de l'article 43 de la présente Convention, les notes explicatives donnent l'interprétation de certaines dispositions de la présente Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées.

ii) Les notes explicatives ne modifient pas les dispositions de la présente Convention ou de ses annexes; elles en précisent simplement le contenu, la signification et la portée.

iii) En particulier, eu égard aux dispositions de l'article 12 et de l'annexe 2 de la présente Convention, relatives aux conditions techniques d'agrément des véhicules routiers pour le transport sous scellement douanier, les notes explicatives précisent, s'il y a lieu, les techniques de construction qui doivent être acceptées par les Parties contractantes comme répondant à ces dispositions. Elles précisent aussi, le cas échéant, les techniques de construction qui ne satisfont pas à ces dispositions.

iv) Les notes explicatives permettent d'appliquer les dispositions de la présente Convention et de ses annexes en tenant compte de l'évolution technique et des exigences d'ordre économique.

0 TEXTE PRINCIPAL DE LA CONVENTION

0.1 *Article premier*

0.1 b) Les exceptions (redevances et impositions) visées à l'alinéa b de l'article premier s'entendent de toutes les sommes autres que les droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation par les Parties contractantes ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation. Les montants de ces sommes seront limités au coût approximatif des services rendus et ne constitueront pas un moyen indirect de protection des produits nationaux ou une taxe à caractère fiscal perçue sur les importations ou les exportations. Ces redevances et impositions comprennent, entre autres, les versements afférents :

- Aux certificats d'origine s'ils sont nécessaires pour le transit;
- Aux analyses effectuées par les laboratoires des douanes à des fins de contrôle;
- Aux inspections douanières et aux autres opérations de dédouanement effectuées en dehors des heures ouvrables normales et des locaux officiels du bureau des douanes;
- Aux inspections effectuées pour des raisons d'ordre sanitaire, vétérinaire ou phytopathologique.

0.1 e) On entend par «carrosserie amovible» un compartiment de chargement qui n'est doté d'aucun moyen de locomotion et qui est conçu pour être transporté sur véhicule routier, le châssis de ce véhicule et le cadre inférieur de la carrosserie étant spécialement adaptés à cette fin.

0.1 e) i) Le terme «partiellement clos» tel qu'il s'applique à l'équipement visé à l'alinéa e, i, de l'article premier s'entend des engins généralement constitués par un plancher et une superstructure délimitant un espace de chargement équivalant à celui d'un conteneur clos. La superstructure est généralement faite d'éléments métalliques constituant la carcasse d'un conteneur. Ces types de conteneurs peuvent

comporter également une ou plusieurs parois latérales ou frontales. Certains de ces conteneurs comportent simplement un toit relié au plancher par des montants verticaux. Les conteneurs de ce type sont utilisés, notamment, pour le transport des marchandises volumineuses (voitures automobiles, par exemple).

0.2 *Article 2*

0.2-1 L'article 2 prévoit qu'un transport sous carnet TIR peut commencer et se terminer dans un même pays à condition qu'il emprunte au cours du trajet un territoire étranger. Rien ne s'oppose en pareil cas à ce que les autorités douanières du pays de départ exigent, en plus du carnet TIR, un document national destiné à assurer la libre réimportation des marchandises. Il est cependant recommandé que les autorités douanières évitent d'exiger un tel document et acceptent de le remplacer par une annotation spéciale sur le carnet TIR.

0.2-2 Les dispositions de cet article permettent le transport de marchandises sous le couvert d'un carnet TIR lorsqu'une partie seulement du trajet est effectuée par route. Elles ne précisent pas quelle partie du trajet doit être effectuée par route et il suffit que cette partie se situe entre le début de l'opération TIR et son achèvement. Cependant, en dépit des intentions de l'expéditeur au départ, il peut se produire pour des raisons imprévues, de caractère commercial ou accidentel, qu'aucune partie du trajet ne peut être effectuée par route. Dans ces cas exceptionnels, les Parties contractantes accepteront le carnet TIR et la responsabilité des associations garantes demeurera engagée.

0.5 *Article 5*

Cet article n'exclut pas le droit d'effectuer des contrôles des marchandises par sondage, mais il fait ressortir que ces contrôles doivent demeurer très limités en nombre. En effet, le système international du carnet TIR donne des garanties supplémentaires à celles présentées par les procédures nationales; d'une part, les indications du carnet TIR relatives aux marchandises doivent correspondre aux mentions portées sur les documents de douane éventuellement établis dans le pays de départ; d'autre part, les pays de passage et de destination trouvent déjà des garanties dans les contrôles qui sont effectués au départ et qui sont attestés par le visa du bureau de douane de départ. (Voir aussi plus loin la note à l'article 19.)

0.6.2 *Article 6, paragraphe 2*

D'après les dispositions de ce paragraphe, les autorités douanières d'un pays peuvent agréer plusieurs associations, chacune d'elles assumant la responsabilité découlant d'opérations effectuées sous le couvert des carnets qu'elle a émis ou qu'ont émis les associations dont elle est la correspondante.

0.8.3 *Article 8, paragraphe 3*

Il est recommandé aux autorités douanières de limiter à une somme équivalente à 50 000 dollars des Etats-Unis par carnet TIR le montant maximum éventuellement exigible de l'association garante.

0.8.6 *Article 8, paragraphe 6*

1. A défaut de l'existence, dans le carnet TIR, d'indications suffisamment précises pour permettre de taxer les marchandises, les intéressés peuvent apporter la preuve de leur nature exacte.

2. Si aucune preuve n'est apportée, les droits et taxes seront appliqués, non pas à un taux forfaitaire sans relation avec la nature des marchandises, mais au taux le plus élevé applicable au genre de marchandises couvertes par les indications du carnet TIR.

0.10 *Article 10*

Le certificat de décharge du carnet TIR est considéré comme avoir été obtenu abusivement ou frauduleusement lorsque l'opération TIR a été effectuée au moyen de compartiments de chargement ou de conteneurs modifiés frauduleusement ou

lorsque ont été constatées des manœuvres telles que l'emploi de documents faux ou inexacts, la substitution de marchandises, la manipulation de scelléments douaniers, ou lorsque ce certificat a été obtenu par d'autres moyens illicites.

0.11 *Article 11*

0.11-1 Lorsqu'elles doivent prendre la décision de libérer ou non les marchandises ou les véhicules, les autorités douanières ne devraient pas se laisser influencer par le fait que l'association garante est responsable du paiement des droits, taxes ou intérêts de retard dus par le titulaire du carnet, si leur législation leur donne d'autres moyens d'assurer la protection des intérêts dont elles ont la charge.

0.11-2 Si l'association garante est priée, conformément à la procédure prévue à l'article 11, de verser les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 et ne le fait pas dans le délai de trois mois prescrit par la Convention, les autorités compétentes pourront exiger le paiement des sommes en question sur la base de leur réglementation nationale, car il s'agit alors d'une non-exécution d'un contrat de garantie souscrit par l'association garante en vertu de la législation nationale.

0.15 *Article 15*

La dispense de document douanier d'importation temporaire peut créer certaines difficultés lorsqu'il s'agit de véhicules non soumis à l'immatriculation tels que dans certains pays les remorques ou semi-remorques. Dans ce cas, les dispositions de l'article 15 peuvent être respectées, tout en garantissant aux autorités douanières une sécurité suffisante, en faisant mention sur les volets n° 1 et n° 2 du carnet TIR utilisés par le pays en question et sur les souches correspondantes des caractéristiques (marques et numéros) de ces véhicules.

0.17 *Article 17*

0.17-1 La disposition prévoyant que le manifeste des marchandises couvertes par le carnet TIR doit indiquer séparément le contenu de chaque véhicule d'un ensemble de véhicules, ou de chaque conteneur, a uniquement pour objet de faciliter le contrôle douanier du contenu d'un seul véhicule ou d'un seul conteneur. Cette disposition ne doit donc pas être interprétée avec une rigueur telle que toute différence entre le contenu effectif d'un véhicule ou d'un conteneur et le contenu de ce véhicule ou de ce conteneur, tel qu'il est indiqué dans le manifeste, soit considérée comme une violation des dispositions de la Convention. Si le transporteur peut prouver à la satisfaction des autorités compétentes qu'en dépit de cette différence toutes les marchandises indiquées dans le manifeste correspondent au total des marchandises chargées dans l'ensemble des véhicules ou dans les conteneurs couverts par le carnet TIR, on ne devra pas, en principe, considérer qu'il y a violation des dispositions douanières.

0.17-2 Dans le cas de déménagements, on pourra faire application de la procédure prévue au paragraphe 10, c, des règles relatives à l'utilisation du carnet TIR et on simplifiera raisonnablement l'énumération des objets transportés.

0.18 *Article 18*

0.18-1 Le bon fonctionnement du régime TIR implique que les autorités douanières d'un pays refusent qu'un bureau de sortie de ce pays soit désigné comme bureau de destination pour un transport qui continue vers le pays voisin, également Partie contractante à la présente Convention, à moins que des raisons particulières ne justifient la demande.

0.18-2 1. Les marchandises doivent être chargées de telle façon que le lot de marchandises destiné à être déchargé au premier lieu de déchargement puisse être retiré du véhicule ou du conteneur sans qu'il soit nécessaire de décharger l'autre lot ou les autres lots de marchandises destinés à être déchargés aux autres lieux de déchargement.

2. Dans le cas d'un transport comportant déchargement dans plusieurs bureaux, il est nécessaire, dès qu'un déchargement partiel a eu lieu, d'en faire

mention sur tous les manifestes restants du carnet TIR dans la case I2 et d'y préciser en même temps sur les volets restants et sur les souches correspondantes que de nouveaux scelllements ont été apposés.

0.19 *Article 19*

L'obligation, pour le bureau de douane de départ, de s'assurer de l'exactitude du manifeste de marchandises implique la nécessité de vérifier au moins que les indications du manifeste relatives aux marchandises correspondent à celles des documents d'exportation et des documents de transport ou autres documents commerciaux relatifs à ces marchandises; le bureau de douane de départ peut aussi examiner les marchandises en tant que de besoin. Le bureau de douane de départ doit aussi, avant d'apposer les scelllements, vérifier l'état du véhicule routier ou du conteneur et, dans le cas de véhicules ou de conteneurs bâchés, l'état des bâches et des liens de fermeture des bâches, ces accessoires n'étant pas compris dans le certificat d'agrément.

0.20 *Article 20*

Lorsqu'elles fixent des délais pour le transport de marchandises sur leur territoire, les autorités douanières doivent également tenir compte, entre autres, des règlements particuliers auxquels les transporteurs doivent se conformer, et notamment des règlements relatifs aux heures de travail et aux périodes de repos obligatoire des conducteurs de véhicules routiers. Il est recommandé que ces autorités douanières ne fassent usage de leur droit de fixer l'itinéraire que lorsqu'elles le jugent indispensable.

0.21 *Article 21*

0.21-1 Les dispositions de cet article ne limitent en rien le pouvoir des autorités douanières d'inspecter et de contrôler tous les éléments du véhicule autres que les compartiments de chargement scellés.

0.21-2 Le bureau de douane d'entrée peut renvoyer le transporteur au bureau de douane de sortie du pays voisin lorsqu'il constate que le visa de sortie a été omis ou n'a pas été correctement apposé dans ledit pays. En pareil cas, le bureau de douane d'entrée insère dans le carnet TIR une note à l'intention du bureau de douane de sortie correspondant.

0.21-3 Si, lors des opérations de contrôle, les autorités douanières prélèvent des échantillons de marchandises, elles doivent porter sur le manifeste des marchandises du carnet TIR une annotation contenant toutes précisions utiles sur les marchandises prélevées.

0.28 *Article 28*

1. L'article 28 prévoit que la décharge du carnet TIR au bureau de destination doit avoir lieu sans retard, sous réserve que les marchandises soient placées sous un autre régime douanier ou dédouanées pour la consommation.

2. L'usage du carnet TIR doit être limité aux fonctions qui lui sont propres, c'est-à-dire le transit. Le carnet TIR ne doit pas servir, par exemple, à couvrir le stationnement des marchandises sous douane à destination. Si aucune irrégularité n'a été commise, le bureau de destination doit décharger le carnet TIR dès que les marchandises reprises sur le carnet ont été placées sous un autre régime douanier ou ont été dédouanées pour la consommation. Dans la pratique, cette décharge doit être effectuée après la réexportation immédiate des marchandises (cas, par exemple, de leur embarquement direct dans un port maritime), ou dès qu'elles ont fait l'objet à destination d'une déclaration de douane ou encore dès qu'elles ont été placées sous un régime douanier d'attente (par exemple, magasinage sous douane) selon les règles en vigueur dans le pays de destination.

0.21 *Article 29*

Il n'est pas requis de certificat d'agrément pour les véhicules routiers ou les conteneurs transportant des marchandises pondéreuses ou volumineuses. Il

incombe néanmoins au bureau de douane de départ de vérifier que les autres conditions fixées dans cet article sont remplies pour ce genre de transport. Les bureaux de douane des autres Parties contractantes accepteront la décision prise par le bureau de douane de départ à moins qu'elle ne leur paraisse en contradiction évidente avec les dispositions de cet article 29.

0.38.1 *Article 38, paragraphe 1*

Une entreprise ne devrait pas être exclue du bénéfice du régime TIR du fait d'infractions commises à l'insu de ses responsables par l'un de ses conducteurs.

0.38.2 *Article 38, paragraphe 2*

Lorsqu'une Partie contractante a été informée qu'une personne établie ou domiciliée sur son territoire s'est rendue coupable d'une infraction sur le territoire d'un pays étranger, elle n'est pas tenue de s'opposer à la délivrance de carnets TIR à la personne en cause.

0.39 *Article 39*

L'expression «erreurs commises par négligence» vise des actes qui ne sont pas commis délibérément et en pleine connaissance de cause mais qui résultent du fait que des mesures raisonnables et nécessaires n'ont pas été prises pour assurer l'exactitude des informations dans un cas particulier.

0.45 *Article 45*

Il est recommandé aux Parties contractantes d'ouvrir le plus grand nombre possible de bureaux de douane aux opérations TIR, qu'il s'agisse de bureaux intérieurs ou de bureaux frontières.

2 ANNEXE 2

2.2 *Article 2*

2.2.1 a) *Alinéa 1, a, Assemblage des éléments constitutifs*

a) Lorsque des dispositifs d'assemblage (rivets, vis, boulons et écrous, etc.) sont utilisés, un nombre suffisant de ces dispositifs seront placés de l'extérieur, traverseront les éléments assemblés et dépasseront à l'intérieur où ils seront fixés de manière sûre (par exemple, rivés, soudés, bagués, boulonnés et rivés ou soudés sur l'écrou). Toutefois, les rivets classiques (c'est-à-dire ceux dont la pose exige une intervention de part et d'autre des éléments assemblés) pourront aussi être placés de l'intérieur. Nonobstant ce qui précède, le plancher des compartiments réservés au chargement peut être fixé au moyen de vis autotaraudeuses, de rivets insérés au moyen d'une charge explosive ou de rivets autoperceurs, placés de l'intérieur et traversant à angle droit le plancher et les traverses métalliques inférieures, à condition que, sauf dans le cas des vis autotaraudeuses, certaines des extrémités soient noyées dans la partie extérieure de la traverse ou soudées sur elle.

b) L'autorité compétente détermine le nombre et la nature des dispositifs d'assemblage qui doivent satisfaire aux conditions de l'alinéa a de la présente note, en s'assurant qu'il n'est pas possible de déplacer et remettre en place les éléments constitutifs ainsi assemblés sans laisser de traces visibles. Le choix et la pose des autres dispositifs d'assemblage ne sont soumis à aucune restriction.

c) Les dispositifs d'assemblage qui peuvent être enlevés et remplacés sans laisser de traces visibles par action sur un seul côté, c'est-à-dire sans qu'il soit nécessaire d'intervenir de part et d'autre des éléments à assembler, ne seront pas admis au sens de l'alinéa a de la présente note. Il s'agit, en particulier, des rivets à expansion, des rivets «aveugles» et similaires.

d) Les modes d'assemblage décrits ci-dessus s'appliquent aux véhicules spéciaux, par exemple aux véhicules isothermes, aux véhicules frigorifiques et aux véhicules-citernes, dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec les prescriptions techniques auxquelles ces véhicules doivent satisfaire en égard à leur

utilisation. Lorsqu'il n'est pas possible, pour des raisons techniques, de fixer les éléments de la façon décrite à l'alinéa *a* de la présente note les éléments constitutifs pourront être assemblés au moyen des dispositifs visés à l'alinéa *c* de la présente note à condition que les dispositifs utilisés sur la face intérieure de la paroi ne soient pas accessibles de l'extérieur.

2.2.1 b) *Alinéa 1, b, Portes et autres systèmes de fermeture*

a) Le dispositif permettant l'apposition du scellement douanier doit :

- i) Être fixé par soudure ou à l'aide d'au moins deux dispositifs d'assemblage conformes à l'alinéa *a* de la note explicative 2.2.1 *a*; ou
- ii) Être conçu de telle manière qu'il ne puisse, une fois le compartiment réservé au chargement fermé et scellé, être enlevé sans laisser de traces visibles.

Il doit aussi :

- iii) Comporter des trous d'au moins 11 mm de diamètre ou des fentes d'au moins 11 mm de long sur 3 mm de large, et

iv) Présenter une sûreté égale quel que soit le type de scellement utilisé.

b) Les charnières, pentures, gonds et autres dispositifs d'attache des portes, etc. devront être fixés conformément aux prescriptions de l'alinéa *a*, i et ii, de la présente note. De plus, les différentes parties constitutives du dispositif d'attache (axes ou tiges des charnières ou des gonds, par exemple) seront agencées de manière à ne pas pouvoir être enlevées ou démontées sans laisser de traces visibles lorsque le compartiment réservé au chargement est fermé et scellé. Toutefois, lorsque le dispositif d'attache n'est pas accessible de l'extérieur, il suffira que la porte, etc., une fois fermée et scellée, ne puisse être retirée de ce dispositif sans laisser de traces visibles. Lorsque la porte ou le système de fermeture comporte plus de deux gonds, seuls les deux gonds qui sont les plus proches des extrémités de la porte doivent être fixés conformément aux prescriptions de l'alinéa *a*, i et ii, ci-dessus.

c) Exceptionnellement, dans le cas des véhicules munis de compartiments calorifugés réservés au chargement, le dispositif de scellement douanier, les charnières et les autres pièces dont l'enlèvement permettrait d'accéder à l'intérieur du compartiment réservé au chargement ou à des espaces dans lesquels des marchandises pourraient être cachées, peuvent être fixées aux portes de ce compartiment réservé au chargement par des boulons ou des vis qui sont introduits depuis l'extérieur, mais qui ne satisfont pas par ailleurs aux exigences de l'alinéa *a* de la note explicative 2.2.1 *a* ci-dessus, sous réserve :

- i) Que les pointes des boulons ou des vis soient ancrées dans une plaque taraudée ou dans un dispositif semblable monté derrière le panneau extérieur de la porte; et
- ii) Que les têtes d'un nombre approprié de ces boulons ou de ces vis soient soudées au dispositif de scellement douanier, aux charnières, etc., de telle manière qu'elles soient complètement déformées et que l'on ne puisse enlever ces boulons ou ces vis sans laisser de traces visibles*.

Le terme «compartiment calorifugé réservé au chargement» doit être interprété comme s'appliquant aux compartiments frigorifiques et isothermes réservés aux chargements.

d) Les véhicules comportant un nombre important de fermetures telles que vannes, robinets, trous d'homme, flasques, etc., seront aménagés de manière à limiter, autant que possible, le nombre des scellements douaniers. A cet effet, les fermetures voisines les unes des autres seront reliées par un dispositif commun exigeant un seul scellement ou pourvues d'un couvercle répondant au même but.

e) Les véhicules à toit ouvrant seront construits de manière à limiter autant que possible le nombre de scellements douaniers.

* Voir croquis n° 1 joint à cette annexe.

2.2.1 c)-1 *Alinéa 1, c, Ouvertures de ventilation*

a) Leur dimension maximale ne devra, en principe, pas dépasser 400 mm.

b) Les ouvertures qui pourraient permettre l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront obstruées par une toile métallique ou une plaque métallique perforée (dimension maximale des trous : 3 mm dans les deux cas) et seront protégées par un grillage métallique soudé (dimension maximale des mailles : 10 mm).

c) Les ouvertures ne permettant pas l'accès direct au compartiment réservé au chargement (grâce à des systèmes à coudes ou à chicanes, par exemple) seront pourvues des mêmes dispositifs, les dimensions des trous et mailles pouvant toutefois aller jusqu'à 10 et 20 mm respectivement.

d) Lorsque des ouvertures seront pratiquées dans des bâches, les dispositifs mentionnés à l'alinéa b de la présente note seront en principe exigés. Cependant, les systèmes d'obturation constitués par une plaque métallique perforée placée à l'extérieur et une toile métallique ou en autre matière, fixée à l'intérieur, seront admis.

e) Des dispositifs identiques non métalliques pourront être admis à condition que les dimensions des trous et des mailles soient respectées et que le matériau utilisé soit suffisamment résistant pour que ces trous ou ces mailles ne puissent pas être agrandis sensiblement sans détérioration visible. En outre le dispositif d'aération ne doit pas pouvoir être remplacé en agissant d'un seul côté de la bâche.

2.2.1 c)-2 *Alinéa 1, c, Ouvertures d'écoulement*

a) Leur dimension maximale ne devra pas, en principe, dépasser 35 mm.

b) Les ouvertures permettant l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront pourvues des dispositifs indiqués à l'alinéa b de la note explicative 2.2.1 c-1 pour les ouvertures de ventilation.

c) Lorsque les ouvertures d'écoulement ne permettront pas l'accès direct au compartiment réservé au chargement, les dispositifs visés à l'alinéa b de la présente note ne seront pas exigés, à condition que les ouvertures soient pourvues d'un système sûr de chicanes, facilement accessible de l'intérieur du compartiment réservé au chargement.

2.3 *Article 3*

2.3.3 *Paragraphe 3, Bâches faites de plusieurs pièces*

a) Les diverses pièces d'une même bâche peuvent être faites de matériaux différents, satisfaisant aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 3 de l'annexe 2.

b) Dans la confection de la bâche, toute disposition des pièces donnant des garanties de sécurité suffisantes sera admise, à condition que l'assemblage soit réalisé conformément aux prescriptions de l'article 3 de l'annexe 2.

2.3.6 a) *Alinéa 6, a, Véhicules à anneaux coulissants*

Des anneaux de fixation en métal coulissant sur les barres métalliques fixées aux véhicules sont acceptables aux fins du présent paragraphe (voir croquis n° 2 joint à la présente annexe) à condition :

a) Que les barres soient fixées au véhicule à des intervalles maximaux de 60 cm, de telle manière qu'on ne puisse les enlever et les remettre en place sans laisser de traces visibles;

b) Que les anneaux soient faits d'une double boucle ou pourvus d'une barre centrale et qu'ils soient fabriqués d'une seule pièce sans soudure;

c) Que la bâche soit fixée au véhicule d'une façon qui satisfasse strictement à la condition énoncée à l'alinéa a de l'article premier de l'annexe 2 à la présente Convention.

2.3.6 b) *Alinéa 6, b, Bâches attachées de manière permanente*

Lorsqu'un ou plusieurs bords de la bâche sont fixés de manière permanente à la carrosserie du véhicule, la bâche sera maintenue par une bande ou des bandes de métal ou de tout autre matériau approprié, ancrée à la carrosserie du véhicule par des dispositifs d'assemblage satisfaisant aux exigences de l'alinéa a de la note 2.2.1 a de la présente annexe.

2.3.9 *Paragraphe 9, Câbles de fermeture en acier avec âme en textile*

Sont admissibles, au titre de ce paragraphe, les câbles constitués par une âme en matière textile entourée de six torons constitués uniquement de fils d'acier et recouvrant entièrement l'âme, à condition que le diamètre de ces câbles soit d'au moins 3 mm (sans tenir compte, éventuellement, d'une gaine en matière plastique transparente).

2.3.11 a) *Alinéa 11, a, Rabat de tension des bâches*

Sur de nombreux véhicules, la bâche est munie à l'extérieur d'un rabat horizontal percé d'œillets s'étendant le long de la paroi latérale du véhicule. Ces rabats, appelés rabats de tension, sont destinés à permettre de tendre la bâche à l'aide de cordes ou de dispositifs semblables. Ces rabats ont été utilisés pour cacher des entailles horizontales pratiquées dans les bâches, qui permettaient d'accéder de manière illicite aux marchandises transportées dans le véhicule. C'est pourquoi il est recommandé de ne pas autoriser l'utilisation de rabats de ce type. Ils peuvent être remplacés par les dispositifs suivants :

- a) Rabats de tension d'un type semblable, fixés à l'intérieur de la bâche; ou
- b) Petits rabats individuels percés chacun d'un œillet, fixés sur la face extérieure de la bâche et répartis à des intervalles tels qu'ils permettent de tendre la bâche de manière satisfaisante.

Une autre solution, possible dans certains cas, consiste à éviter l'utilisation des rabats de tension sur les bâches.

2.3.11 c) *Alinéa 11, c, Lanière des bâches*

2.3.11 c)-1 Les matières suivantes sont considérées comme convcnant pour la confection des lanières :

- a) Cuir;
- b) Matières textiles non extensibles, y compris le tissu plastifié ou caoutchouté, à condition qu'elles ne puissent être soudées ou reconstituées après rupture sans laisser de traces visibles. En outre la matière plastique de recouvrement des lanières sera transparente et sa surface sera lisse.

2.3.11 c)-2 Le dispositif faisant l'objet du croquis n° 3 joint à la présente annexe répond aux prescriptions de la dernière partie du paragraphe 11 de l'article 3 de l'annexe 2. Il répond aussi aux prescriptions du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.

3 ANNEXE 3

3.0.17 *Procédure d'agrément*

1. L'annexe 3 dispose que les autorités compétentes d'une Partie contractante peuvent délivrer un certificat d'agrément pour un véhicule fabriqué sur le territoire de ladite Partie et que ce véhicule ne sera soumis à aucune procédure d'agrément supplémentaire dans le pays où il est immatriculé, ou dans le pays où son propriétaire est domicilié, selon le cas.

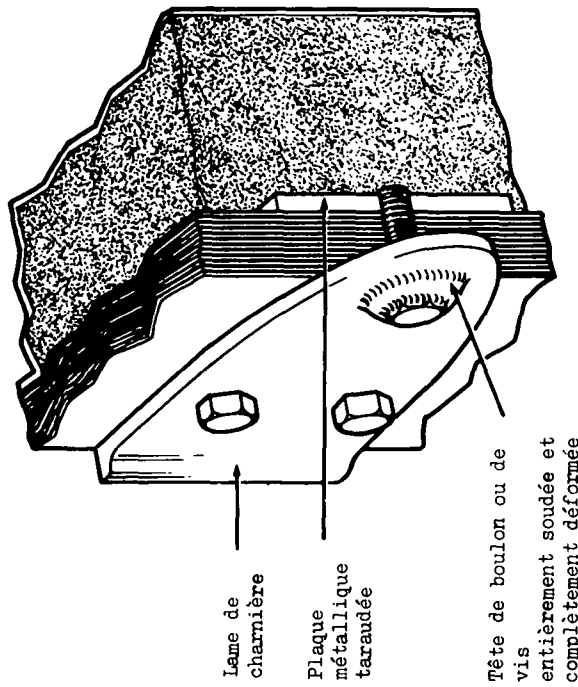
2. Ces dispositions ne visent pas à limiter le droit que les autorités compétentes de la Partie contractante où le véhicule est immatriculé, ou sur le territoire de laquelle son propriétaire est domicilié, ont d'exiger la présentation d'un certificat d'agrément, soit à l'importation, soit ultérieurement à des fins liées à l'immatriculation ou au contrôle du véhicule ou à des formalités analogues.

3.0.20

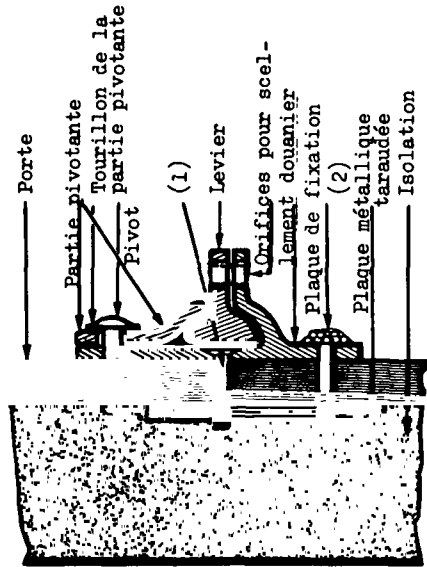
Procédure d'annotation du certificat d'agrément

Pour annuler une mention relative à des défauts lorsque le véhicule aura été remis dans un état satisfaisant, il suffira d'apposer, dans la rubrique n° 11 prévue à cet effet, la mention «Défectuosités réparées», le nom, la signature et le cachet de l'autorité compétente intéressée.

CROQUIS N° 1. EXEMPLE DE CHARNIÈRE ET DE DISPOSITIF DE SCELLEMENT DOUANIER POUR LES PORTES DE VÉHICULES
MUNIS DE COMPARTIMENTS DE CHARGEMENT CALORIFUGES



Charnière

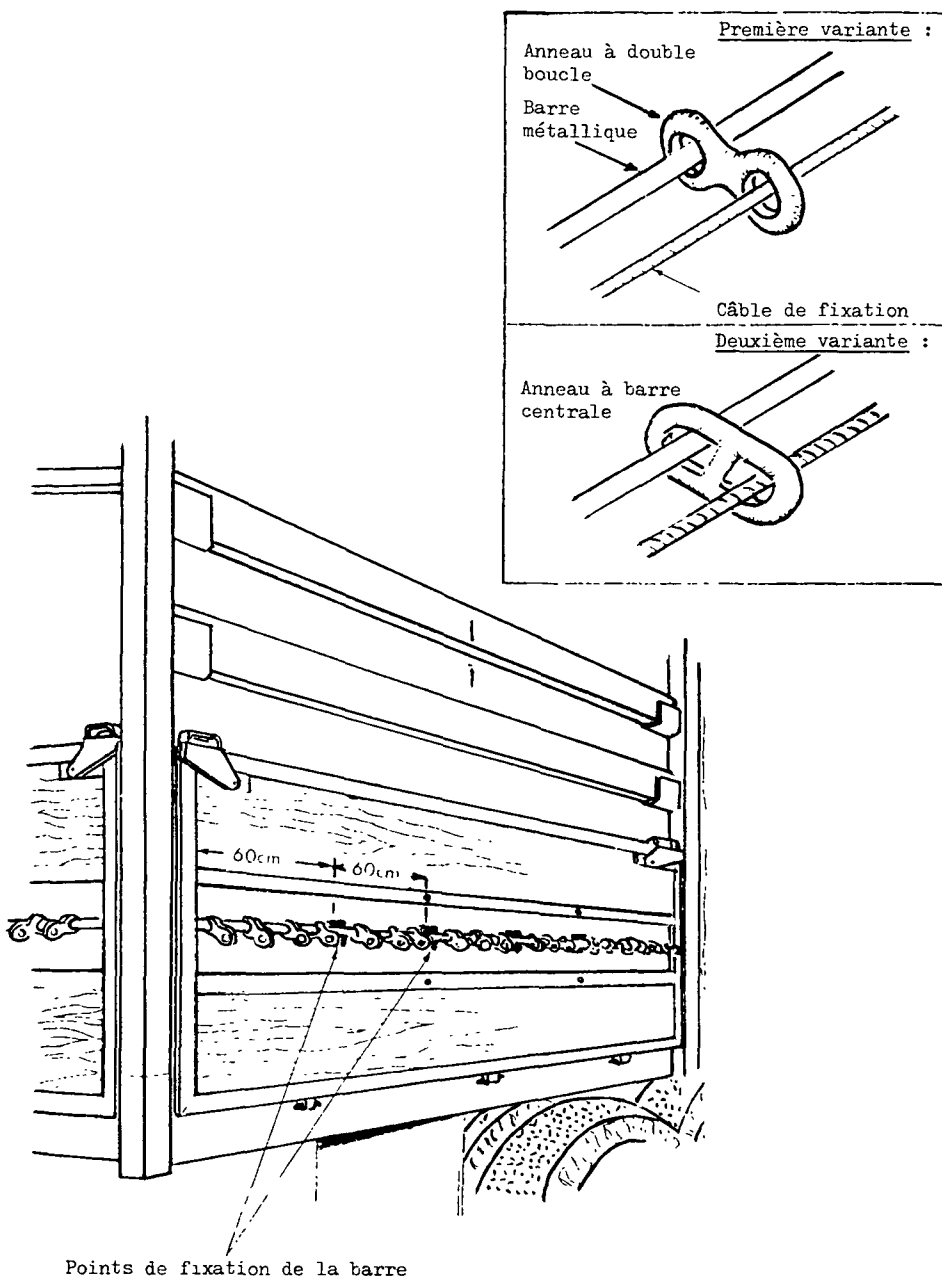


(1) Tête de vis de fixation complètement déformée par soudage, inaccessible quand la porte est scellée.

(2) Tête de boulon ou de vis de fixation complètement déformée par soudage.

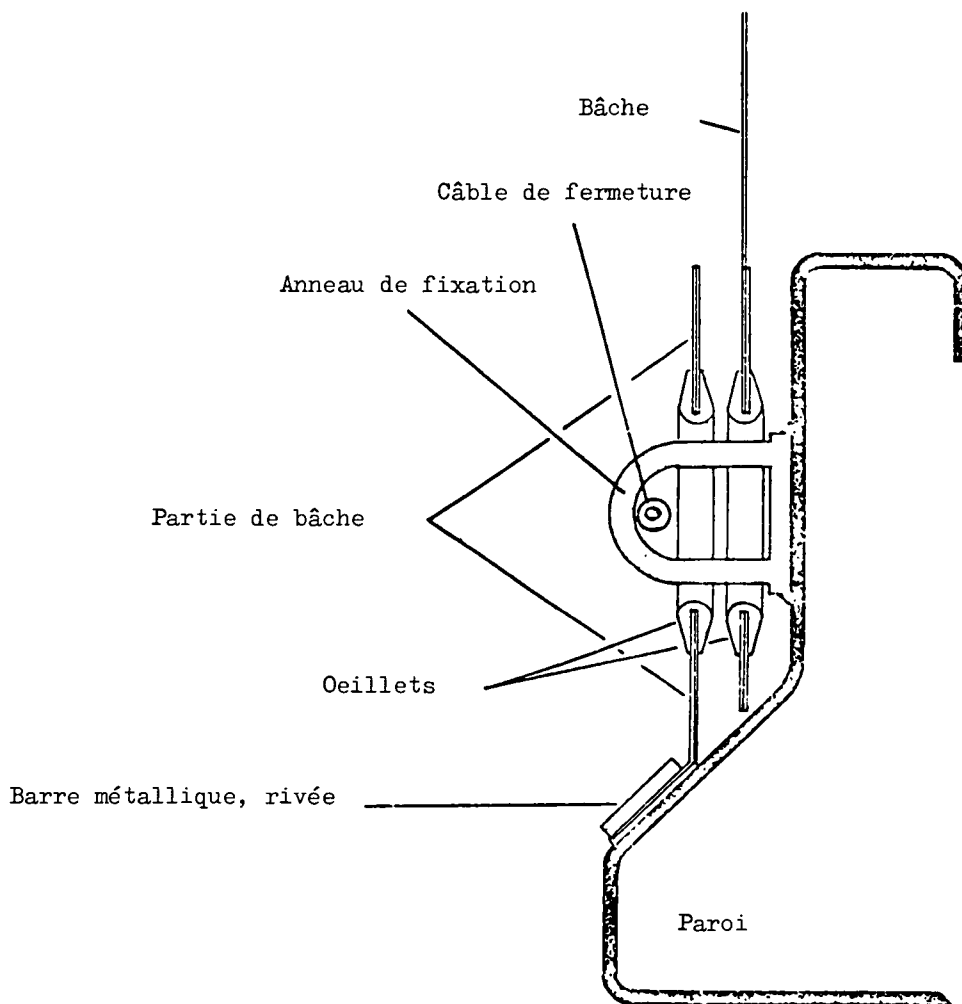
Dispositif de scellement douanier

CROQUIS N° 2. VÉHICULES BÂCHÉS À ANNEAUX COULISSANTS



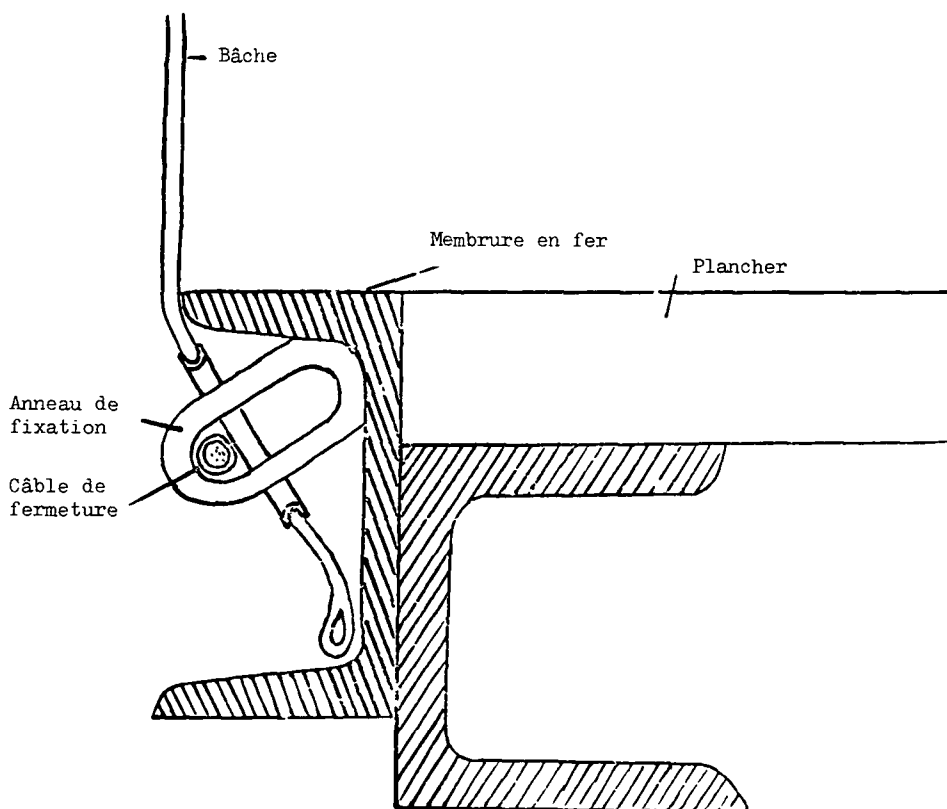
CROQUIS N° 3. EXEMPLE DE DISPOSITIF DE FERMETURE D'UNE BÂCHE DE VÉHICULE

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions du dernier alinéa du paragraphe 11 de l'article 3 de l'annexe 2. Il répond aussi aux prescriptions du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.



CROQUIS N° 4. DISPOSITIF DE FERMETURE D'UNE BÂCHE

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions de l'alinéa *a* du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.



ANNEXE 7

ANNEXE RELATIVE À L'AGRÈMENT DES CONTENEURS

PREMIÈRE PARTIE. RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES
AUX CONTENEURS POUVANT ÊTRE ADMIS AU TRANSPORT INTERNATIONAL
SOUS SCELLEMENT DOUANIER*Article premier.* PRINCIPES FONDAMENTAUX

Seuls pourront être agréés pour le transport international de marchandises sous scellement douanier les conteneurs construits et aménagés de telle façon :

- a) Qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du conteneur ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;
- b) Qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace;
- c) Qu'ils ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises;
- d) Que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.

Article 2. STRUCTURE DES CONTENEURS

1. Pour répondre aux prescriptions de l'article premier du présent Règlement :

a) Les éléments constitutifs du conteneur (parois, plancher, portes, toit, montants, cadres, traverses, etc.) seront assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles. Si les parois, le plancher, les portes et le toit sont constitués d'éléments divers, ces éléments devront répondre aux mêmes prescriptions et être suffisamment résistants.

b) Les portes et tous autres systèmes de fermeture (y compris les robinets, trous d'homme, flasques, etc.) comporteront un dispositif permettant l'apposition d'un scellement douanier. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles ni la porte ou la fermeture être ouverte sans rompre le scellement douanier. Ce dernier sera protégé de manière adéquate. Les toits ouvrants seront admis.

c) Les ouvertures de ventilation et d'écoulement seront munies d'un dispositif empêchant d'avoir accès à l'intérieur du conteneur. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles.

2. Nonobstant les dispositions de l'alinéa c de l'article premier du présent Règlement, les éléments constitutifs du conteneur qui, pour des raisons pratiques, doivent comporter des espaces vides (par exemple, entre les cloisons d'une paroi double) seront admis. Afin que ces espaces ne puissent être utilisés pour y dissimuler des marchandises :

- i) Le revêtement intérieur du conteneur ne devra pas pouvoir être démonté et remis en place sans laisser de traces visibles; ou
- ii) Le nombre desdits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.

Article 3. CONTENEURS REPLIABLES OU DÉMONTABLES

Les conteneurs repliables ou démontables seront soumis aux dispositions de l'article premier et de l'article 2 du présent Règlement; au surplus, ils devront comporter un système de verrouillage bloquant les diverses parties une fois le conteneur monté. Ce système de verrouillage devra pouvoir être scellé par la douane lorsqu'il se trouvera à l'extérieur du conteneur une fois ce dernier monté.

Article 4. CONTENEURS BÂCHÉS

1. Les conteneurs bâchés satisferont aux conditions de l'article premier et des articles 2 et 3 du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Ils seront en outre conformes aux dispositions du présent article.

2. La bâche sera soit en forte toile, soit en tissu recouvert de matière plastique ou caoutchouté, non extensible et suffisamment résistant. Elle sera en bon état et confectionnée de manière qu'une fois placé le dispositif de fermeture on ne puisse avoir accès au chargement sans laisser de traces visibles.

3. Si la bâche est faite de plusieurs pièces, les bords de ces pièces seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures éloignées d'au moins 15 mm. Ces coutures seront faites conformément au croquis n° 1 joint au présent Règlement; toutefois, lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats à l'arrière et angles renforcés), il n'est pas possible d'assembler les pièces de cette façon, il suffira de replier le bord de la partie supérieure et de faire les coutures conformément au croquis n° 2 joint au présent Règlement. L'une des coutures ne sera visible que de l'intérieur et la couleur du fil utilisé pour cette couture devra être de couleur nettement différente de la couleur de la bâche ainsi que de la couleur du fil utilisé pour l'autre couture. Toutes les coutures seront faites à la machine.

4. Si la bâche est en tissu recouvert de matière plastique et faite de plusieurs pièces, ces pièces pourront également être assemblées par soudure conformément au croquis n° 3 joint au présent Règlement. Le bord d'une pièce recouvrira le bord de l'autre sur une largeur d'au moins 15 mm. La fusion des pièces sera assurée sur toute cette largeur. Le bord extérieur d'assemblage sera recouvert d'un ruban de matière plastique, d'une largeur d'au moins 7 mm, qui sera fixé par le même procédé de soudure. Il sera imprimé sur ce ruban, ainsi que sur une largeur d'au moins 3 mm de chaque côté de celui-ci, un relief uniforme et bien marqué. La soudure sera faite de telle manière que les pièces ne puissent être séparées, puis réassemblées, sans laisser de traces visibles.

5. Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au croquis n° 4 joint au présent Règlement, les bords seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures visibles et distantes d'au moins 15 mm; la couleur du fil visible de l'intérieur sera différente de celle du fil visible de l'extérieur et de celle de la bâche; toutes les coutures seront faites à la machine. Lorsque le raccommodage d'une bâche endommagée près des bords doit être opéré en remplaçant la partie abîmée par une pièce, la couture pourra aussi s'effectuer conformément aux prescriptions du paragraphe 3 du présent article et du croquis n° 1 joint au présent Règlement. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe 4 du présent article mais, dans ce cas, la soudure devra être effectuée sur les deux faces de la bâche, la pièce étant posée sur la face interne.

6. a) La bâche sera fixée au conteneur de façon à répondre strictement aux conditions des alinéas *a* et *b* de l'article premier du présent Règlement. La fermeture en sera assurée par :

- i) Des anneaux métalliques apposés au conteneur;
- ii) Des œillets ménagés dans le bord de la bâche;
- iii) Un lien de fermeture passant dans les anneaux par-dessus la bâche et restant visible de l'extérieur sur toute sa longueur.

La bâche recouvrira des éléments solides du conteneur sur une distance d'au moins 250 mm mesurée à partir du centre des anneaux de fixation, sauf dans les cas où le système de construction du conteneur empêcherait par lui-même tout accès aux marchandises.

b) Lorsque le bord d'une bâche doit être attaché de manière permanente au conteneur, l'assemblage sera continu et réalisé au moyen de dispositifs solides.

7. L'intervalle entre les anneaux et entre les œillets ne dépassera pas 200 mm. Les œillets seront renforcés.

8. Seront utilisés comme liens de fermeture :

- a) Des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou
- b) Des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm, entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

Les câbles pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

9. Chaque câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Le dispositif d'attache de chaque embout métallique devra comporter un rivet creux traversant le câble ou la corde et permettant le passage du fil ou de la bande du scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (voir le croquis n° 5 joint au présent Règlement).

10. Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux bords de la bâche chevaucheront l'un sur l'autre de façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par :

- a) Un rabat cousu ou soudé conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article;
- b) Des anneaux et des œillets satisfaisant aux conditions du paragraphe 7 du présent article; et
- c) Une lanière faite d'une matière appropriée, d'une seule pièce et non extensible, d'au moins 20 mm de largeur et 3 mm d'épaisseur, passant dans les anneaux et retenant ensemble les deux bords de la bâche ainsi que le rabat; cette lanière sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue d'un œillet pour recevoir le câble ou la corde visé au paragraphe 8 du présent article.

Lorsqu'il existe un dispositif spécial (chicane, etc.) empêchant d'avoir accès au chargement sans laisser de traces visibles, un rabat ne sera pas exigé.

11. Les marques d'identification devant figurer sur le conteneur, ainsi que la plaque d'agrément prévue à la deuxième partie de la présente annexe, ne devront en aucun cas être recouvertes par la bâche.

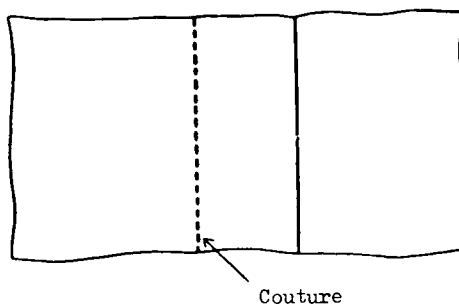
Article 5. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Seront autorisés jusqu'au 1^{er} janvier 1977 les embouts qui sont conformes au croquis n° 5 joint au présent Règlement, même si leur rivet creux, d'un modèle agréé antérieurement, a une ouverture dont les dimensions sont inférieures à celles qui sont indiquées sur ledit croquis.

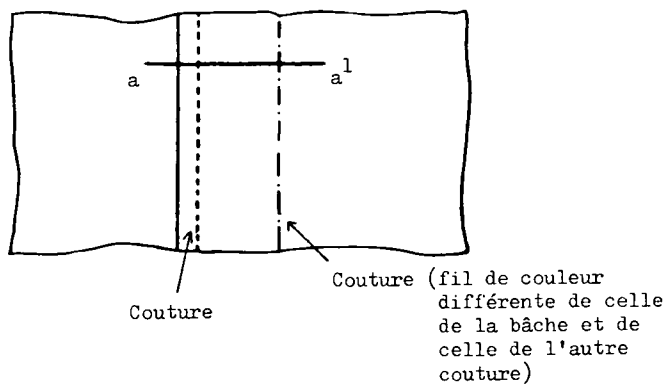
PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 1. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES

Assemblage par couture

Vue de l'extérieur

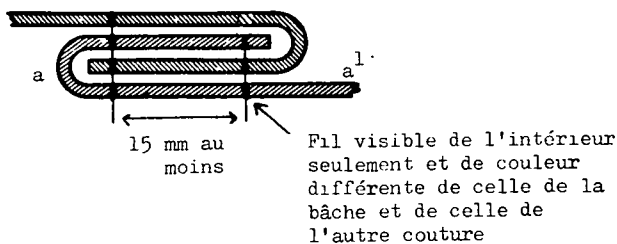


Vue de l'intérieur

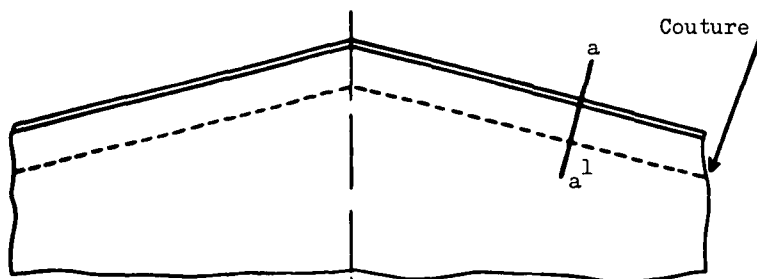
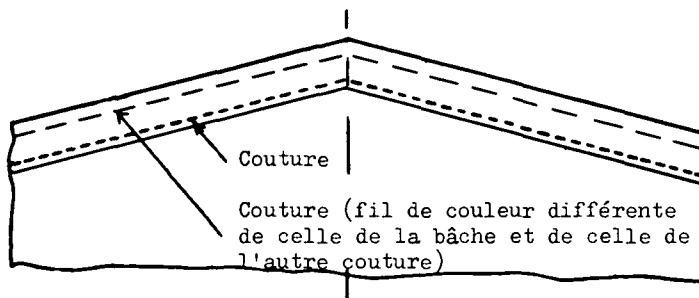


Coupe a-a¹

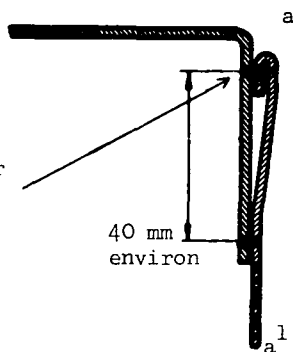
Couture à double repli



PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 2. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES

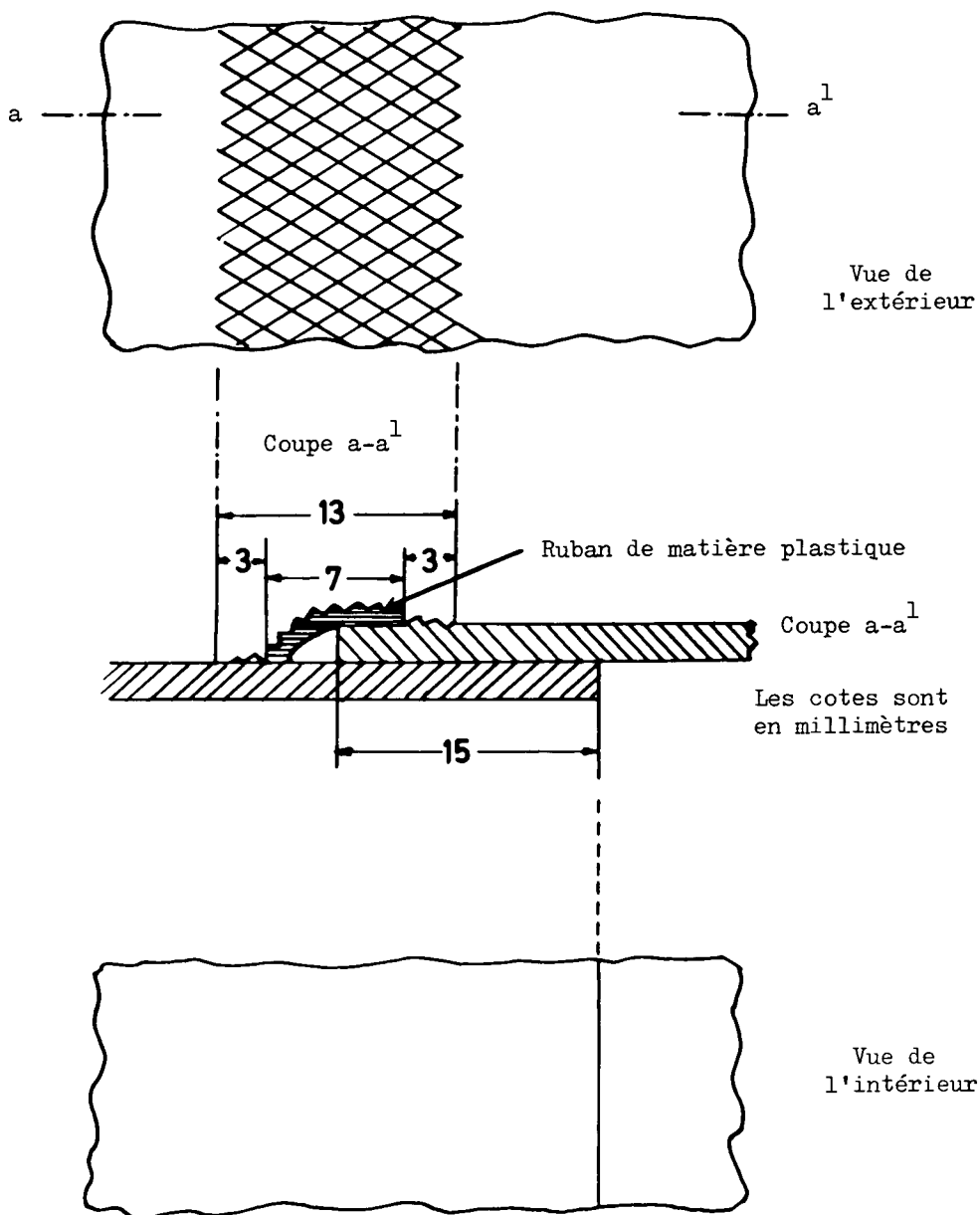
*Couture d'angle*Vue de
l'extérieurVue de
l'intérieurCoupe a-a¹

Fil visible de l'intérieur
seulement et de couleur
différente de celle de la
bâche et de celle de
l'autre couture

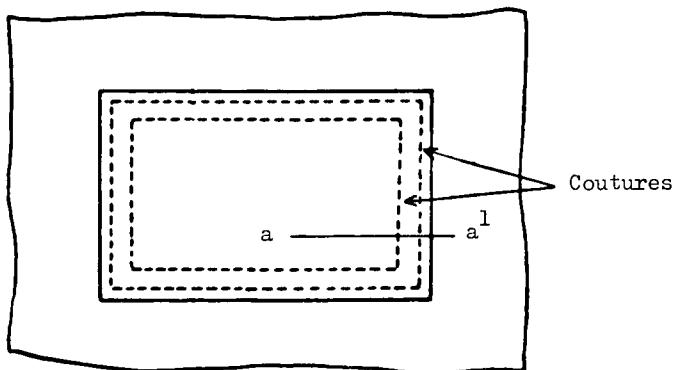
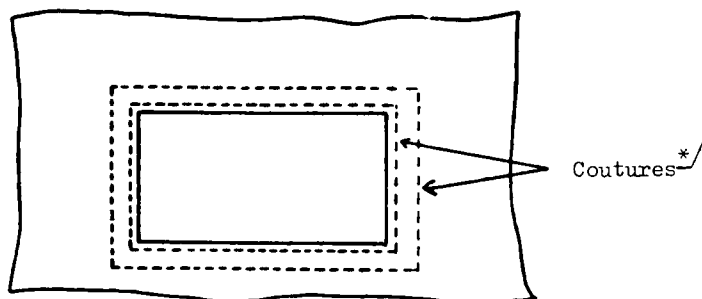


NOTE. Les coutures d'angle effectuées selon la méthode illustrée par le croquis n° 2a de l'annexe 2 à la présente Convention sont également admises.

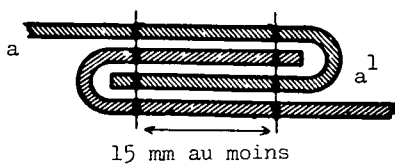
PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 3. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES

Assemblage par soudure

PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 4. RACCOMMODAGE DE LA BÂCHE

Vue de
l'extérieurVue de
l'intérieur

Coupe a-a¹



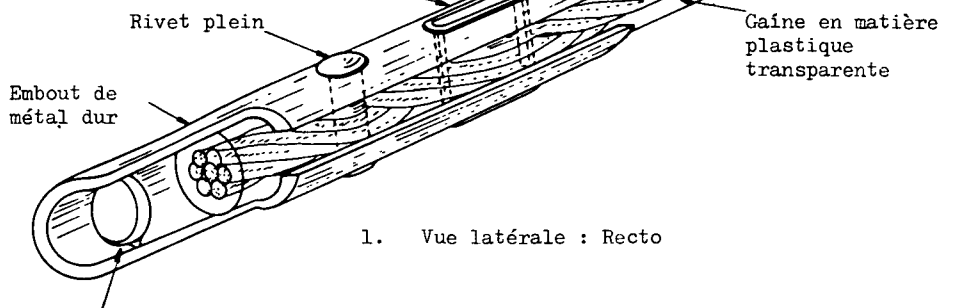
Extérieur

Intérieur

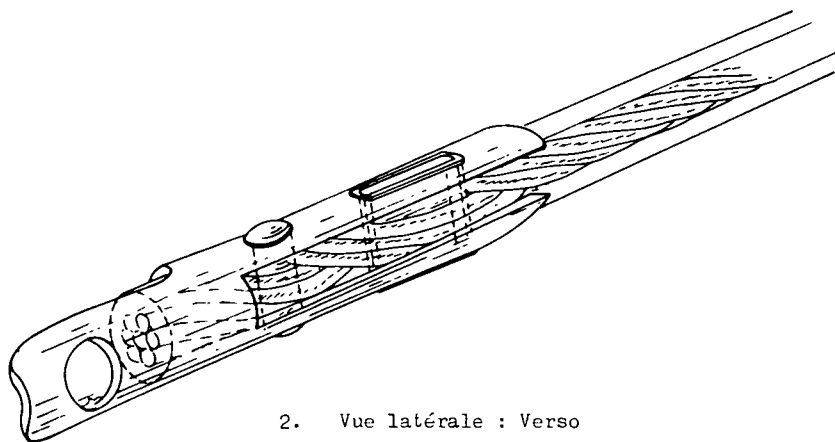
* Les fils visibles de l'intérieur devront être de couleur différente de celle des fils visibles de l'extérieur et de celle de la bâche

PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 5. SPÉCIMEN D'EMBOUIT

Rivet creux pour le passage de la ficelle ou de la bande du scellement douanier (dimensions minimales de l'ouverture : largeur 3 mm, longueur 11 mm)



Trou pour la fermeture
par le transporteur



DEUXIÈME PARTIE. PROCÉDURES RELATIVES À L'AGRÈMENT DES CONTENEURS
SATISFAISANT AUX CONDITIONS TECHNIQUES PRÉVUES À LA PREMIÈRE PARTIE

Généralités

1. Les conteneurs peuvent être agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier :

- a) Soit au stade de la fabrication, par type de construction (procédure d'agrément au stade de la fabrication);
- b) Soit à un stade postérieur à la fabrication, individuellement ou pour un nombre déterminé de conteneurs d'un même type (procédure d'agrément à un stade postérieur à la fabrication).

Dispositions communes aux deux procédures d'agrément

2. L'autorité compétente qui procède à l'agrément délivrera au demandeur, après agrément, un certificat d'agrément valable, selon le cas, pour une série illimitée de conteneurs du type agréé ou pour un nombre déterminé de conteneurs.

3. Le bénéficiaire de l'agrément devra apposer, avant utilisation pour le transport de marchandises sous scellement douanier, une plaque d'agrément sur le ou les conteneurs agréés.

4. La plaque d'agrément devra être fixée à demeure, à un endroit où elle soit nettement visible et à côté de toute autre plaque délivrée à des fins officielles.

5. La plaque d'agrément, conforme au modèle n° I reproduit à l'appendice I de la présente partie, sera constituée par une plaque de métal mesurant au moins 20 cm sur 10 cm. Elle portera sur sa surface gravées en creux ou en relief, ou autrement inscrites de manière à être lisibles en permanence, les indications ci-après exprimées au moins en français ou en anglais :

- a) La mention «Agréé pour le transport sous scellement douanier»;
- b) Le nom du pays où le conteneur a été agréé, soit en toutes lettres, soit au moyen du signe distinctif utilisé pour indiquer le pays d'immatriculation des véhicules automobiles en circulation routière internationale et le numéro du certificat d'agrément (chiffres, lettres, etc.), ainsi que l'année de l'agrément (par exemple «NL/26/73» signifie : Pays-Bas, certificat d'agrément 26, délivré en 1973);
- c) Le numéro d'ordre du conteneur, attribué par le constructeur (numéro de fabrication);
- d) Si le conteneur a été agréé par type de construction, les numéros ou lettres d'identification du type du conteneur.

6. Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.

7. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

Dispositions particulières à l'agrément par type de construction au stade de la fabrication.

8. Lorsque les conteneurs sont fabriqués en série selon un même type de construction, le constructeur pourra demander l'agrément par type de construction à l'autorité compétente du pays de fabrication.

9. Le constructeur devra indiquer, dans sa demande, les numéros ou les lettres d'identification qu'il attribue au type de conteneur dont il demande l'agrément.

10. Cette demande devra être accompagnée de plans et d'une spécification détaillée de la construction du type de conteneur à agréer.

11. Le constructeur devra s'engager par écrit :

- a) A présenter à l'autorité compétente ceux des conteneurs du type en cause qu'elle désire examiner;
- b) A permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré;

- c) A informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, quelle qu'en soit l'importance, avant d'y donner suite;
- d) A porter sur les conteneurs en un endroit visible, en plus des marques prévues sur la plaque d'agrément, les numéros ou lettres d'identification du type de construction, ainsi que le numéro d'ordre de chaque conteneur dans la série du type considéré (numéro de fabrication);
- e) A tenir un état des conteneurs fabriqués selon le type agréé.

12. L'autorité compétente indiquera, le cas échéant, les modifications à apporter au type de construction prévu pour pouvoir accorder l'agrément.

13. Aucun agrément par type de construction ne sera accordé sans que l'autorité compétente ait constaté, par l'examen d'un conteneur ou de plusieurs conteneurs fabriqués selon ce type de construction, que les conteneurs de ce type satisfont aux conditions techniques prescrites à la première partie.

14. Lorsqu'un type de conteneur est agréé, il sera délivré au demandeur un seul certificat d'agrément conforme au modèle n° II reproduit à l'appendice 2 de la présente partie et valable pour tous les conteneurs qui seront construits conformément aux spécifications du type agréé. Ce certificat autorise le constructeur à apposer, sur chaque conteneur de la série du type, la plaque d'agrément du modèle décrit au paragraphe 5 de la présente partie.

Dispositions particulières à l'agrément à un stade postérieur à la fabrication

15. Lorsque l'agrément n'a pas été demandé au stade de la fabrication, le propriétaire, l'exploitant ou le représentant de l'un ou de l'autre pourront demander l'agrément à l'autorité compétente à laquelle il leur est possible de présenter le conteneur ou les conteneurs qu'ils désirent faire agréer.

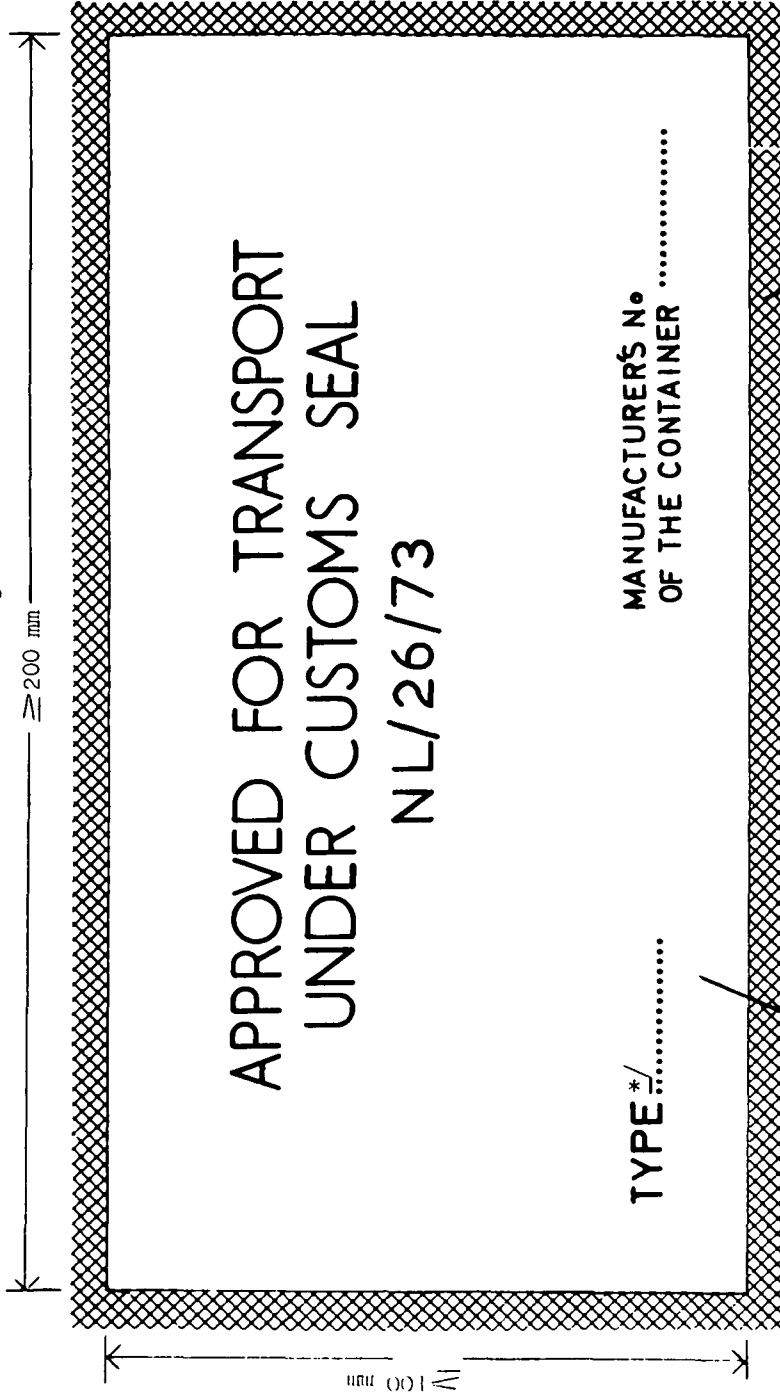
16. Toute demande d'agrément soumise dans le cas prévu au paragraphe 15 de la présente partie devra indiquer le numéro d'ordre (numéro de fabrication) porté sur chaque conteneur par le constructeur.

17. L'autorité compétente procédera à l'inspection d'autant de conteneurs qu'elle le jugera nécessaire et délivrera, après avoir constaté que ce conteneur ou ces conteneurs satisfont aux conditions techniques indiquées à la première partie, un certificat d'agrément conforme au modèle n° III reproduit à l'appendice 3 de la présente partie et valable uniquement pour le nombre de conteneurs agréés. Ce certificat, qui portera le numéro ou les numéros d'ordre du constructeur du conteneur ou des conteneurs auxquels il se rapporte, autorisera le demandeur à apposer sur chaque conteneur agréé la plaque d'agrément prévue au paragraphe 5 de la présente partie.

APPENDICE I DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° I. PLAQUE D'AGRÈMENT

(Version anglaise)

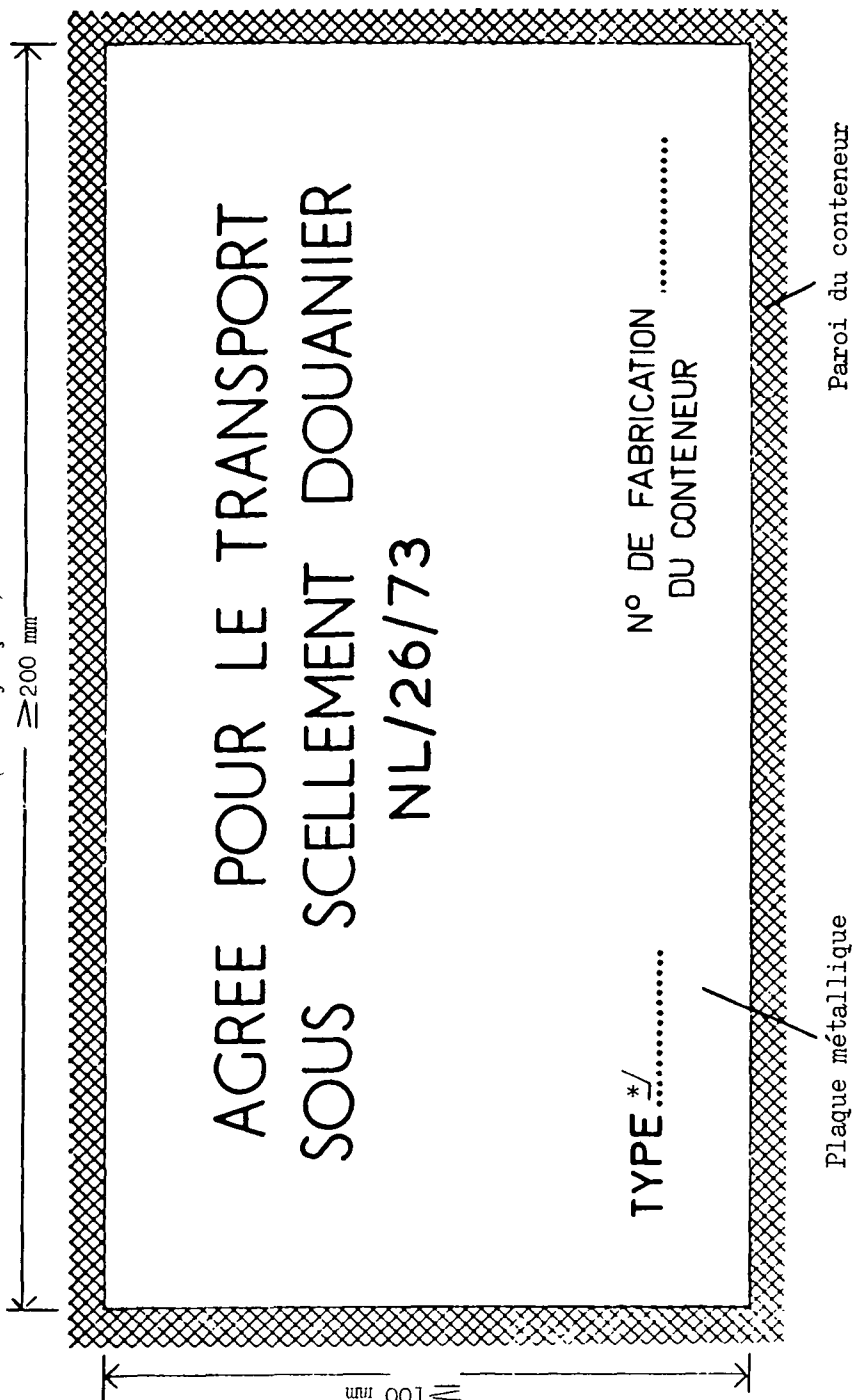


Paroi du conteneur

Plaque métallique
* Seulement en cas d'agrément par type de construction.

APPENDICE I DE LA DEUXIÈME PARTIE
MODÈLE N° I. PLAQUE D'AGRÈMENT

(Version française)



* Seulement en cas d'agrément par type de construction.

APPENDICE 2 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° II. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (1975)

CERTIFICAT D'AGRÈMENT PAR TYPE DE CONSTRUCTION

1. Numéro du certificat*
2. Il est certifié que le type de conteneur décrit ci-après a été agréé et que les conteneurs construits d'après ce type peuvent être admis pour le transport des marchandises sous scellement douanier.
3. Genre du conteneur
4. Numéro ou lettres d'identification du type de construction
5. Numéro d'identification des plans de construction
6. Numéro d'identification des spécifications de construction
7. Tare
8. Dimensions extérieures, en cm
9. Caractéristiques essentielles de construction (nature des matériaux, genre de construction, etc.)
10. Le présent certificat est valable pour tous les conteneurs construits conformément aux plans et spécifications visés ci-dessus.
11. Délivré à
 (nom et adresse du constructeur)
 qui est autorisé à apposer une plaque d'agrément sur chaque conteneur du type agréé construit par ses soins.
 A le 19 ..
 (lieu) (date)
 Par
 (signature et cachet de l'organisation ou du service émetteur)
 (Voir avis au verso)

AVIS IMPORTANT

(Paragraphes 6 et 7 de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous carnets TIR, 1975)

6. Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.
7. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

* Indiquer les lettres et les chiffres qui seront apposés sur la plaque d'agrément (voir alinéa b du paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 7 à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975).

APPENDICE 3 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° III. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (1975)*CERTIFICAT D'AGRÈMENT*
ACCORDÉ À UN STADE POSTÉRIEUR À LA FABRICATION

1. Numéro du certificat*
2. Il est certifié que le(s) conteneur(s) ci-après a (ont) été agréé(s) pour le transport de marchandises sous scellement douanier.
3. Genre du (des) conteneur(s)
4. Numéro d'ordre attribué au(x) conteneur(s) par le constructeur
5. Tare
6. Dimensions extérieures, en cm
7. Caractéristiques essentielles de construction (nature des matériaux, genre de construction, etc.)
8. Délivré à

(nom et adresse du demandeur)

 qui est autorisé à apposer une plaque d'agrément sur le(s) conteneur(s) indiqué(s) ci-dessus.
 A , le 19

(lieu)

(date)

 Par

(signature et cachet de l'organisation ou du service émetteur)

(Voir avis au verso)

AVIS IMPORTANT

(Paragraphes 6 et 7 de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous carnets TIR, 1975)

6. Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.
7. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

* Indiquer les lettres et les chiffres qui seront apposés sur la plaque d'agrément (voir alinéa *b* du paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 7 à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975).

TROISIÈME PARTIE. NOTES EXPLICATIVES

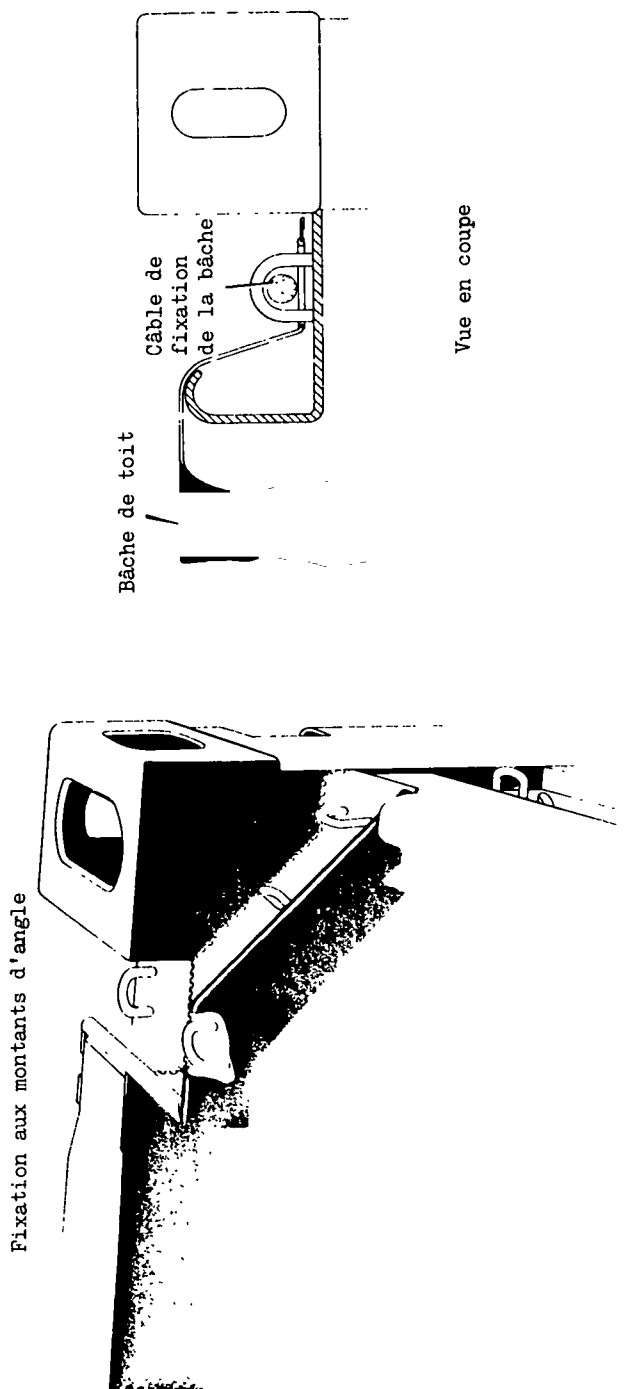
1. Les notes explicatives relatives à l'annexe 2 figurant à l'annexe 6 de la présente Convention s'appliquent *mutatis mutandis* aux conteneurs agréés pour le transport sous scellement douanier en application des dispositions de la présente Convention.

2. *Première partie, article 4, paragraphe 6, alinéa a.* Le croquis joint à la présente troisième partie donne un exemple de système de fixation des bâches autour des ferrures de coin des conteneurs, acceptable par la douane.

3. *Deuxième partie, paragraphe 5.* Si deux conteneurs bâchés, agréés pour le transport sous scellement douanier, ont été combinés de telle sorte qu'ils constituent un seul conteneur recouvert d'une seule bâche et satisfaisant aux conditions de transport sous scellement douanier, il ne sera pas exigé de certificat d'agrément distinct ou de plaque d'agrément distincte pour cet ensemble.

TROISIÈME PARTIE. DISPOSITIF DE FIXATION D'UNE BÂCHE AUTOUR DES FERRURES DE COIN

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions de l'alinéa a du paragraphe 6 de l'article 4 de la première partie.



ANNEXE 8

COMPOSITION ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE GESTION

Article premier. i) Les Parties contractantes sont membres du Comité de gestion.

ii) Le Comité peut décider que les administrations compétentes des Etats visés au paragraphe I de l'article 52 de la présente Convention qui ne sont pas Parties contractantes ou des représentants d'organisations internationales peuvent, pour les questions qui les intéressent, assister à ses sessions en qualité d'observateurs.

Article 2. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fournit au Comité des services de secrétariat.

Article 3. Le Comité procède, à sa première session de chaque année, à l'élection de son Président et de son Vice-Président.

Article 4. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoque le Comité, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe tous les ans, ainsi que sur la demande des administrations compétentes d'au moins cinq Etats qui sont Parties contractantes.

Article 5. Les propositions sont mises aux voix. Chaque Etat qui est Partie contractante représenté à la session dispose d'une voix. Les propositions autres que les amendements à la présente Convention sont adoptées par le Comité à la majorité des suffrages exprimés par les membres présents et votants. Les amendements à la présente Convention, ainsi que les décisions visées aux articles 59 et 60 de la présente Convention, sont adoptés à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés par les membres présents et votants.

Article 6. Un quorum d'au moins la moitié des Etats qui sont Parties contractantes est nécessaire pour prendre les décisions.

Article 7. Le Comité adopte son rapport avant la clôture de sa session.

Article 8. En l'absence de dispositions pertinentes dans la présente annexe, le Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe est applicable sauf si le Comité en décide autrement.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП)

Договаривающиеся Стороны,

Желая содействовать облегчению международной перевозки грузов дорожными транспортными средствами;

Считая, что улучшение условий перевозок является одним из существенных факторов развития сотрудничества между ними;

Высказываясь в пользу упрощения и гармонизации административных, в частности иограничиых, формальностей в области международных перевозок;

Согласились о иижеследующем:

ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

а) ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Статья I

При применении настоящей Конвенции:

а) Термин «онерация МДП» означает иеревозку груза от таможни места отправления до таможни места иазначения с соблюдением процедуры, так называемой процедуры МДП, установленной в иастоящей Конвенции;

б) Термин «ввозные или вывозиые пошлины и сборы» озиачает таможеинные пошлины и все другие пошлины, иалогии, сборы и прочие суммы, взимаемые при ввозе или вывозе или в связи с ввозом или вывозом грузов, но иаключаая суммы и сборы, ограиичение по величине до приблизительнои стоимости оказанных услуг;

с) Термин «дорожное транспортное средство» означает не только механическое дорожное транспортное средство, но также любой прицеп или иолуприцеи, предназначенный для его буксировки таким транспортным средством;

д) Термин «состав транспортных средств» означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

е) Термин «контейнер» означает транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или другое подобное приспособление):

- i) представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее грузов;
- ii) имеющее ностояиный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования;
- iii) специально сконструированиое для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки грузов;

- iv) сконструированное таким образом, чтобы была облегчена его перегрузка, в частности с одного вида транспорта на другой;
 - v) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать;
 - vi) имеющее внутренний объем не менее одного кубического метра;
- «съемные кузова» рассматриваются как контейнеры;

f) Термин «таможня места отправления» означает любую таможню Договаривающейся стороны, где для всего груза или части его начинается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;

g) Термин «таможня места назначения» означает любую таможню Договаривающейся стороны, где для всего груза или части его заканчивается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;

h) Термин «промежуточная таможня» означает любую таможню Договаривающейся стороны, через которую дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер ввозится или вывозится в ходе операции МДП;

j) Термин «лицо» означает как физическое, так и юридическое лицо;

k) Термин «тяжеловесные или громоздкие грузы» означает любой тяжелый или громоздкий предмет, который из-за своего веса, размеров или характера обычно не перевозится в закрытом дорожном транспортном средстве или в закрытом контейнере;

l) Термин «гарантийное объединение» означает объединение, признанное таможенными органами Договаривающейся стороны в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру МДП.

b) ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 2

Настоящая Конвенция касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможни места отправления одной из Договаривающихся сторон до таможни места назначения другой Договаривающейся стороны или той же самой Договаривающейся стороны при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.

Статья 3

Положения настоящей Конвенции применяются при условии, что:

a) перевозки производятся:

- i) в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно допущенных к перевозке с соблюдением условий, указанных в главе III a); или
- ii) в других дорожных транспортных средствах, других составах транспортных средств или других контейнерах при соблюдении условий, указанных в главе III c);

- b) перевозки гарантируются объединениями, признанными согласно положениям статьи 6, и должны производиться с применением книжки МДП, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящей Конвенции.

c) ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 4

Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможенных.

Статья 5

1. Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможенных.

2. Однако с целью предотвращения злоупотреблений таможенные органы могут в исключительных случаях и, в частности, при наличии подозрения в нарушениях производить в этих таможенных досмотр грузов.

ГЛАВА II. ВЫДАЧА КНИЖЕК МДП;
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГАРАНТИЙНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ

Статья 6

1. Каждая из Договаривающихся сторон может, установив для этого известные гарантии и на известных условиях, предоставлять некоторым объединениям право выдавать непосредственно или при посредстве объединений, являющихся их корреспондентами, книжки МДП и предоставлять гарантии.

2. Объединение может быть признано в данной стране только при условии, что предоставленная им гарантия покрывает также ответственность, принятую им на себя в этой стране в связи с операциями, производимыми с применением книжек МДП, выданных иностранными объединениями, входящими в международную организацию, в состав которой входит и данное объединение.

Статья 7

Бланки книжек МДП, направляемые гарантийным объединениям иностранными гарантийными объединениями, являющимися их корреспондентами, или международными организациями, освобождаются от уплаты ввозных и вывозных пошлин и сборов и не подвергаются при ввозе и вывозе каким бы то ни было запрещением или ограничениям.

Статья 8

1. Гарантийное объединение берет на себя обязательство уплачивать причитающиеся ввозные или вывозные пошлины и сборы, а также любые

проценты за просрочку, которые могут причитаться в соответствии с таможенными законами и правилами страны, в которой обнаружено нарушение в связи с операцией МДП. Гарантийное объединение обязуется уплачивать упомянутые выше суммы в порядке солидарной ответственности совместно с лицами, с которых причитаются эти суммы.

2. В тех случаях, когда законами и правилами той или иной Договаривающейся стороны не предусматривается уплата ввозных или вывозных пошлин и сборов, как предусмотрено выше в пункте 1, гарантийное объединение обязуется на подобных же условиях уплатить сумму, равную сумме ввозных или вывозных пошлин и сборов и любых процентов за просрочку.

3. Каждая Договаривающаяся сторона должна устанавливать максимальный размер сумм, уплаты которых по одной книжке МДП можно требовать от гарантийного объединения на основе положений вышеприведенных пунктов 1 и 2.

4. Гарантийное объединение становится ответственным по отношению к компетентным органам страны, в которой расположена таможня места отправления, с момента принятия книжки МДП данной таможней для оформления. В следующих странах, по территории которых продолжается перевозка грузов с соблюдением процедуры МДП, эта ответственность начинается с момента ввоза грузов или, если операция МДП приостанавливается в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 статьи 26, с момента принятия книжки МДП для оформления таможней, в которой операция МДП возобновляется.

5. Гарантийное объединение несет ответственность не только за грузы, перечисленные в книжке МДП, но также за любые грузы, которые, не будучи перечисленными в этой книжке, находятся в запломбированной части дорожного транспортного средства или в запломбированном контейнере. Объединение не несет ответственности ни за какие иные грузы.

6. В целях определения сумм пошлин и сборов, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, данные, касающиеся грузов, вписанные в книжку МДП, будут признаваться действительными, поскольку не будет доказано противное.

7. Когда наступает срок платежа сумм, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, компетентные органы должны, по мере возможности, требовать уплаты этих сумм у лица или лиц, с которых непосредственно причитаются эти суммы, прежде чем предъявить иск гарантийному объединению.

Статья 9

1. Гарантийное объединение устанавливает срок действия книжки МДП, указывая дату его окончания, после которой книжка не может быть представлена в таможню места отправления для ее таможенного оформления.

2. Если книжка была принята для оформления таможней места отправления в последний день срока ее действия или до этой даты, как это предусмотрено в пункте 1 настоящей статьи, книжка действительна до завершения операции МДП в таможне места назначения.

Статья 10

1. Таможенное оформление книжки МДП может быть произведено с оговорками или без оговорок; если сделаны оговорки, то они должны относиться к фактам, связанным с самой операцией МДП. Эти факты должны быть отмечены в книжке МДП.

2. Если таможенные органы той или иной страны оформили книжку МДП без оговорок, они не могут больше требовать от гарантийного объединения уплаты сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, за исключением случая, когда свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным путем.

Статья 11

1. В случае неоформления книжки МДП или если это оформление было произведено с оговорками, компетентные органы не будут иметь права требовать от гарантийного объединения уплаты сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, если в продолжение годичного срока, считая с даты принятия книжки МДП для оформления этими органами, они не уведомили письменно гарантийное объединение об отказе в таможенном оформлении или об оформлении с оговоркой. Это положение применяется также в случае таможенного оформления, полученного противозаконным или обманным образом, однако в таком случае срок устанавливается в два года.

2. Требования об уплате сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, препровождается гарантийному объединению не ранее, чем через три месяца со дня уведомления этого объединения об отказе в таможенном оформлении книжки, о ее оформлении с оговорками или об оформлении, полученном противозаконным или обманным образом, и не позднее, чем через два года, считая с того же самого дня. Однако, что касается дел, переданных на рассмотрение суда в течение указанного выше двухлетнего срока, требование об уплате препровождается в течение одного года со дня вступления в силу судебного решения.

3. Для уплаты требуемых сумм гарантийное объединение располагает трехмесячным сроком, считая с даты направленного ему требования об уплате. Уплаченные суммы будут возвращены объединению, если в течение двух лет, следующих за датой предъявленного ему требования об уплате, таможенным органам будут представлены убедительные доказательства того, что в отношении данной перевозки не произошло никаких нарушений.

ГЛАВА III. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП

а) ДОПУЩЕНИЕ К ПЕРЕВОЗКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И КОНТЕЙНЕРОВ

Статья 12

Для того чтобы подпадать под действие положений разделов а) и b) настоящей главы, каждое дорожное транспортное средство должно отвечать в отношении своей конструкции и своего оборудования условиям, приведенным в приложении 2 к настоящей Конвенции, и должно быть допущено к перевозке в соответствии с процедурой, предусмотренной в приложении 3 к настоящей Конвенции. Свидетельство о допуске должно соответствовать образцу, приведенному в приложении 4.

Статья 13

1. Для того чтобы подпадать под действие положений разделов а) и б) настоящей главы, контейнеры должны быть сконструированы в соответствии с условиями, определенными в части I приложения 7, и должны быть допущены к перевозке в соответствии с процедурой, установленной в части II этого же приложения.

2. Контейнеры, допущенные к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами в соответствии с Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1956 года, вытекающими из нее соглашениями, заключенными под эгидой Организации Объединенных Наций, Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1972 года, или любыми международными актами, которые могут заменить или изменить эту последнюю Конвенцию, рассматриваются как соответствующие положениям вышеприведенного пункта 1 и должны приниматься к перевозке с соблюдением процедуры МДП без нового допущения.

Статья 14

1. Каждая Договаривающаяся сторона оставляет за собой право не признавать действительность допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, которые не отвечают условиям, изложенным выше в статьях 12 и 13. Тем не менее Договаривающимся сторонам не следует задерживать перевозку, когда обнаруженные неисправности незначительны и не создают возможностей для контрабанды.

2. Перед новым использованием для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами любое дорожное транспортное средство или контейнер, не удовлетворяющие более условиям, которые послужили основанием для их допущения, должны быть либо приведены в первоначальное состояние, либо быть вновь подвергнуты процедуре допущения.

б) ПРОЦЕДУРА ПЕРЕВОЗКИ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП

Статья 15

1. При временном ввозе дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера, используемого для перевозки грузов с соблюдением процедуры МДП, не требуется специального таможенного документа. Для дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера никаких гарантий не требуется.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не препятствуют Договаривающейся стороне требовать выполнения в таможенном месте назначения формальностей, предусматриваемых ее национальными предписаниями, для обеспечения того, чтобы после окончания операции МДП дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер были вывезены.

Статья 16

Когда операция МДП производится дорожным транспортным средством или составом транспортных средств, на них должны быть прикреплены прямоугольные таблички с надписью «TIR», отвечающие требованиям, приведенным в приложении 5 к настоящей Конвенции; одна табличка помещается

спереди, а другая такая же табличка сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств. Эти таблички должны быть помещены таким образом, чтобы они были хорошо видны, и должны быть съёмными.

Статья 17

1. На каждое дорожное транспортное средство или контейнер составляется одна книжка МДП. Однако единая книжка МДП может составляться на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, погруженных на одно дорожное транспортное средство или на состав транспортных средств. В этом случае в грузовом манифесте книжки МДП должно указываться отдельно содержимое каждого транспортного средства, составляющего часть состава транспортных средств, или каждого контейнера.

2. Книжка МДП действительна для выполнения только одной перевозки. Она должна содержать но меньшей мере такое число отрывных листков для принятия книжки к таможенному оформлению и для ее оформления, какое необходимо для осуществления данной перевозки.

Статья 18

Операция МДП может производиться через несколько таможен места отправления и места назначения; однако, за исключением случаев особого на то разрешения заинтересованных Договаривающейся стороны или Договаривающихся сторон,

- a) таможенные места отправления должны находиться только в одной стране;
- b) таможенные места назначения должны находиться не более чем в двух странах;
- c) общее число таможен места отправления и назначения не должно превышать четырех.

Статья 19

Грузы и дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер должны предъявляться в таможенные места отправления вместе с книжкой МДП. Таможенные органы страны отправления должны принимать необходимые меры для того, чтобы удостовериться в точности грузового манифеста и для наложения таможенных печатей и пломб или для контроля таможенных печатей и пломб, наложенных под ответственность упомянутых таможенных органов должным образом уполномоченными лицами.

Статья 20

Таможенные органы могут установить для перевозок, производимых по территории их страны, определенный срок перевозки и требовать, чтобы дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер следовали по предписанному маршруту.

Статья 21

В каждой промежуточной таможенной и в таможенных местах назначения дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер предъявляются для контроля таможенным органам с содержащимся в них грузом и с относящейся к перевозимому грузу книжкой МДП.

Статья 22

1. За исключением случаев досмотра грузов, производимого таможенными органами в соответствии с положением, содержащимся в пункте 2 статьи 5, сотрудники промежуточных таможен каждой из Договаривающихся сторон признают, как правило, печати и пломбы, наложенные таможенными органами других Договаривающихся сторон, при условии, что они не повреждены. Однако эти сотрудники могут, если это обусловлено необходимостью контроля, накладывать дополнительно свои собственные печати и пломбы.

2. Признанные Договаривающимися сторонами таможенные печати и пломбы пользуются на их территории защитой тех же самых правовых норм, что и национальные таможенные печати и пломбы.

Статья 23

Таможенные органы могут только в исключительных случаях:

- требовать, чтобы при проезде по территории их страны дорожные транспортные средства, составы транспортных средств или контейнеры сопровождалась за счет перевозчиков,
- производить в пути проверку и досмотр груза дорожных транспортных средств,

составов транспортных средств или контейнеров.

Статья 24

Если таможенные органы производят в пути или в промежуточной таможне досмотр груза в дорожном транспортном средстве, составе транспортных средств или контейнере, они должны сделать отметку о наложенных новых печатях и пломбах и о характере выполненного контроля на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Статья 25

Если таможенные пломбы и печати повреждены в пути в условиях иных, чем те, которые предусмотрены в статьях 24 и 35, или если груз погиб или был поврежден, но не были повреждены пломбы или печати, надлежит придерживаться порядка, установленного в приложении 1 к настоящей Конвенции в отношении использования книжки МДП, без ущерба для возможности применения положений национального законодательства и, кроме того, должен быть заполнен протокол, содержащийся в книжке МДП.

Статья 26

1. Когда часть перевозки с применением книжки МДП производится по территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящей Конвенции, то операция МДП приостанавливается на этой части пути. В этом случае таможенные органы Договаривающейся стороны, по чьей территории продолжается затем перевозка, принимают книжку МДП для возобновления операции МДП при условии, что таможенные печати и пломбы и/или опознавательные знаки не повреждены.

2. То же положение применяется в отношении той части маршрута, на которой книжка МДП не используется владельцем книжки на территории Договаривающейся стороны в связи с существованием более простых таможенных транзитных процедур или когда применение таможенного транзитного режима не является необходимым.

3. В этих случаях таможи, в которых операция МДП была прервана или возобновлена, будут рассматриваться как промежуточные таможи соответственно при въезде или при выезде из страны.

Статья 27

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции и, в частности, ее статьи 18 первоначально указанная таможа места назначения может быть заменена другой таможней места назначения.

Статья 28

При прибытии груза в таможню места назначения и при условии, что грузы переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин в целях внутреннего потребления таможенное оформление книжки МДП производится незамедлительно.

с) ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ИЛИ ГРОМОЗДКИХ ГРУЗОВ

Статья 29

1. Положения настоящего раздела применяются только к перевозке тяжеловесных или громоздких грузов, определение которых дано в абзаце к) статьи 1 настоящей Конвенции.

2. Если применяются положения настоящего раздела, перевозка тяжеловесных или громоздких грузов может по решению таможенных органов места отправления осуществляться с помощью неопечатанных транспортных средств или контейнеров.

3. Положения настоящего раздела применяются только в том случае, когда, по мнению таможенных органов места отправления, тяжеловесные или громоздкие грузы, а также любые перевозимые одновременно принадлежности к ним можно легко опознать благодаря их описанию или снабдить их таможенными печатями и пломбами и/или опознавательными знаками таким образом, чтобы предотвратить любую подмену или изъятие упомянутых грузов без оставления видимых следов.

Статья 30

Все положения настоящей Конвенции, за исключением тех, отступления от которых предусмотрены особыми положениями настоящего раздела, распространяются на перевозку тяжеловесных или громоздких грузов с соблюдением процедуры МДП.

Статья 31

Ответственность гарантийного объединения распространяется не только на грузы, перечисленные в книжке МДП, но также и на грузы, которые, хотя

и не перечислены в этой книжке, находятся на платформе или между перечисленными в книжке МДП грузами.

Статья 32

На обложке и на всех отрывных листках книжки МДП должна быть сделана жирным шрифтом надпись: «Тяжеловесные или громоздкие грузы» на английском или французском языке.

Статья 33

Таможенные органы места отправления могут требовать, чтобы упаковочные листы, фотографии, чертежи и т.д., которые считаются необходимыми для опознавания перевозимых грузов, были приложены к книжке МДП. В таком случае они заверяют эти документы; один экземпляр указанных документов прикрепляется к внутренней стороне обложки книжки МДП и во всех манифестах книжки делается отметка о наличии этих документов.

Статья 34

Таможенные органы промежуточных таможен каждой Договаривающейся стороны признают таможенные печати и пломбы и/или опознавательные знаки, наложенные компетентными органами других Договаривающихся сторон. Они могут, однако, добавить другие печати и пломбы и/или опознавательные знаки; в этом случае они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Статья 35

Если в пути или в промежуточной таможне производящие досмотр груза сотрудники вынуждены снять печати и пломбы и/или опознавательные знаки, они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

ГЛАВА IV. НАРУШЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 36

Всякое нарушение положений настоящей Конвенции повлечет применение к виновному в стране, в которой нарушение было совершено, предусмотренных законодательством этой страны санкций.

Статья 37

В тех случаях, когда невозможно установить, на какой территории произошло нарушение, считается, что оно произошло на территории Договаривающейся стороны, где оно было обнаружено.

Статья 38

1. Каждая Договаривающаяся сторона имеет право временно или окончательно лишать права пользования постановлениями настоящей Конвенции всякое лицо, виновное в серьезном нарушении таможенных законов или правил, применяемых при международной перевозке грузов.

2. О таком лишении права немедленно сообщается таможенным органам Договаривающейся стороны, на территории которой данное лицо находится или имеет постоянное местопребывание, а также гарантийному(ым) объединению(ям) в стране, в которой совершено нарушение.

Статья 39

В тех случаях, когда операции МДП признаны в иных отношениях правильно выполненными:

1. Договаривающиеся стороны не обращают внимания на незначительные расхождения, касающиеся соблюдения предписанных сроков или маршрутов.

2. Точно так же расхождения между сведениями, приведенными в грузовом манифесте книжки МДП, и содержанием дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера не рассматриваются как нарушение настоящей Конвенции владельцем книжки МДП, если приведено удовлетворяющее компетентные органы доказательство того, что эти расхождения не являются результатом ошибок, допущенных преднамеренно или по небрежности при погрузке или отправке груза или при составлении упомянутого манифеста.

Статья 40

Таможенные органы страны отправления и страны назначения не считают владельца книжки МДП ответственным за расхождения, которые могут быть установлены в этих странах, если эти расхождения относятся соответственно к таможенным режимам, которые применялись до или после операции МДП и к которым владелец указанной книжки не имел никакого отношения.

Статья 41

Если таможенные органы признают достаточными доказательства того, что груз, указанный в манифесте книжки МДП, погиб или безвозвратно потерян в результате дорожно-транспортного происшествия или при обстоятельствах, вызванных непреодолимой силой, или что недостача является результатом причин, свойственных грузу, то они освобождают от уплаты обычно причитающихся пошлин и сборов.

Статья 42

По получении запроса Договаривающейся стороны с изложением соответствующих причин компетентные органы Договаривающихся сторон, заинтересованных в данной операции МДП, предоставляют ей все имеющиеся в их распоряжении сведения, необходимые для применения положений вышеприведенных статей 39, 40 и 41.

ГЛАВА V. ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

Статья 43

В пояснительных записках, приведенных в приложениях 6 и 7 (часть III), дается толкование некоторых положений настоящей Конвенции и приложений к ней. В них описаны также некоторые виды рекомендуемой практики.

ГЛАВА VI. РАЗЛИЧНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 44

Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет заинтересованным гарантийным объединениям льготы в отношении:

- a) перевода валюты, необходимой для уплаты сумм, взимаемых компетентными органами Договаривающихся сторон в силу положений статьи 8 настоящей Конвенции, и
- b) перевода валюты, необходимой для оплаты бланков книжки МДП, посылаемых гарантийным объединениям иностранными объединениями, являющимися их корреспондентами, или международными организациями.

Статья 45

Каждая Договаривающаяся сторона публикует список таможен места отправления, промежуточных таможен и таможен места назначения, которые она предпачтает для производства операций МДП. Договаривающиеся стороны стран, территории которых соприкасаются, будут консультироваться для определения с обоюдного согласия соответствующих пограничных таможен и часов их работы.

Статья 46

1. Выполнение сотрудниками таможен формальностей, упомянутых в настоящей Конвенции, не дает права требовать оплаты сборов, за исключением тех случаев, когда эти формальности производятся не в дни и часы и не в тех местах, обычно предусматриваемых для их производства.

2. Договаривающиеся стороны будут предпринимать все зависящие от них меры для облегчения таможенных операций, связанных со скоропортящимися грузами.

Статья 47

1. Положения настоящей Конвенции не служат препятствием ни для применения ограничений и контроля, вытекающих из национальных правил и основанных на соображениях общественной нравственности, общественной безопасности, здравоохранения и гигиены, либо на соображениях ветеринарного или фитопатологического порядка, ни для взимания причитающихся на основании этих правил сборов.

2. Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению иных национальных или международных положений, регламентирующих перевозки.

Статья 48

Ни одно из постановлений настоящей Конвенции не исключает права Договаривающихся сторон, образующих таможенный или экономический союз, применять особые правила в отношении перевозок, местом отправления или назначения которых являются их территории, или осуществляемых транзитом через их территории, при условии, что такие правила не ограничивают льгот, предусматриваемых настоящей Конвенцией.

Статья 49

Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению больших льгот, которые Договаривающиеся стороны предоставляют или желают предоставить либо на основании односторонних положений, либо в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями, при условии, что такие льготы не препятствуют применению положений настоящей Конвенции и, в частности, проведению операций МДП.

Статья 50

Договаривающиеся стороны обмениваются при наличии соответствующей просьбы информацией, необходимой для применения положений настоящей Конвенции, в частности сведениями, касающимися допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, а также технических характеристик их конструкции.

Статья 51

Приложения к настоящей Конвенции являются неотъемлемой частью Конвенции.

ГЛАВА VII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 52. ПОДПИСАНИЕ, РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ, УТВЕРЖДЕНИЕ И ПРИСОЕДИНЕНИЕ

1. Все государства-члены Организации Объединенных Наций, либо члены любого специализированного учреждения или Международного агентства по атомной энергии, либо участники Статута Международного Суда, а также любое другое государство, приглашенное Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций, могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции;

- a) путем ее подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;
- b) путем сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после ее подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении;
- c) путем сдачи на хранение документа о присоединении.

2. Настоящая Конвенция открыта для подписания государствами, упомянутыми в пункте 1 настоящей статьи, в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с 1 января 1976 года до 31 декабря 1976 года включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.

3. Таможенные или экономические союзы могут также, в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 настоящей статьи, стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции одновременно со всеми их государствами-членами или в любое время после того, как все их государства-члены станут Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции. Однако эти союзы не имеют права голоса.

4. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 53. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с того дня, когда пять из числа государств, упомянутых в пункте 1 статьи 52, подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении или сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

2. После того как пять из числа государств, упомянутых в пункте 1 статьи 52, подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении или сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу для всех последующих Договаривающихся сторон по истечении шести месяцев со дня сдачи ими на хранение своих документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

3. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции.

4. Любой такой документ, сданный на хранение после принятия поправки, но до вступления ее в силу, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции со дня ее вступления в силу этой поправки.

Статья 54. ДЕНОНСАЦИЯ

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении пятнадцати месяцев со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

3. Действительность книжек МДП, принятых для оформления таможенной страны отправления до срока вступления в силу денонсации, не затрагивается этой денонсацией, и гарантия гарантийных объединений остается в силе в соответствии с условиями настоящей Конвенции.

Статья 55. ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число государств, являющихся Договаривающимися сторонами, составит менее пяти в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев, настоящая Конвенция теряет силу по истечении указанного выше периода в двенадцать месяцев.

Статья 56. ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ КОНВЕНЦИИ МДП 1959 ГОДА

1. С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяется и заменяется в отношениях между Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции Конвенция МДП 1959 года.

2. Свидетельства о допущении, выданные в отношении дорожных транспортных средств и контейнеров в соответствии с условиями Конвенции МДП 1959 года, принимаются Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции на протяжении срока их действия или любого продления его для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами при условии, что такие транспортные средства и контейнеры по-прежнему отвечают требованиям, в соответствии с которыми они были первоначально допущены к перевозкам.

Статья 57. РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции должен быть по возможности разрешен путем переговоров между спорящими сторонами или другими средствами урегулирования.

2. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способами, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждый участник спора назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы один из участников не назначил арбитра или арбитры не могли избрать председателя, любая из сторон может обратиться к Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.

3. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2, имеет обязательную силу для спорных сторон.

4. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.

5. Решения арбитражного суда принимаются большинством голосов.

6. Любые разногласия, которые могут возникнуть между спорящими сторонами в отношении толкования и выполнения арбитражного решения, могут быть переданы любой из сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.

Статья 58. ОГОВОРКИ

1. Каждое государство может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2-6 статьи 57 настоящей Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Каждая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любое время взять эту оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

3. За исключением оговорок, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

*Статья 59. ПРОЦЕДУРА ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВК
В НАСТОЯЩУЮ КОНВЕНЦИЮ*

1. Поправки к настоящей Конвенции, в том числе в приложении к ней, могут вноситься по предложению любой Договаривающейся стороны в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.

2. Любая предложенная поправка к настоящей Конвенции рассматривается Административным комитетом, состоящим из всех Договаривающихся сторон, в соответствии с правилами процедуры, изложенными в приложении 8. Любая такая поправка, рассмотренная или разработанная на сессии Административного комитета и одобренная Комитетом большинством в две трети присутствующих и голосующих, направляется Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам для принятия.

3. За исключением случаев, предусмотренных в статье 60, любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три месяца по истечении двенадцатимесячного периода после даты сообщения о предлагаемой поправке, если в течение этого срока Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций не получил от какого-либо государства, являющегося Договаривающейся стороной, никаких возражений против предложенной поправки.

4. В случае возражения против предложенной поправки, представленного в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, поправка считается не принятой и в связи с ней не принимается никаких мер.

*Статья 60. ОСОБАЯ ПРОЦЕДУРА ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВК
В ПРИЛОЖЕНИЯ 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7*

1. Любая предложенная поправка к приложениям 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7, рассмотренная в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 59, вступает в силу в срок, установленный Административным комитетом во время ее принятия, если до более раннего срока, установленного Административным комитетом в то же самое время, одна пятая или пять государств, являющихся Договаривающимися сторонами, причем во внимание принимается меньшая из этих двух цифр, не уведомляют Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций о том, что они возражают против поправки. Определение Административным комитетом сроков, упоминаемых в настоящем пункте, осуществляется большинством в две трети присутствующих и голосующих.

2. При вступлении в силу любая поправка, принятая в соответствии с процедурой, изложенной выше в пункте 1, заменяет для всех Договаривающихся сторон любое предыдущее положение, к которому относится эта поправка.

Статья 61. ПРЕДЛОЖЕНИЯ, СООБЩЕНИЯ И ВОЗРАЖЕНИЯ

Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций информирует все Договаривающиеся стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52 настоящей Конвенции, обо всех предложениях, сообщениях

или возражениях, сделанных в соответствии с вышеприведенными статьями 59 и 60, но о сроке вступления в силу каждой поправки.

Статья 62. КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ПЕРЕСМОТРУ

1. Любое государство, являющееся Договаривающейся стороной, может путем уведомления Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций просить созвать конференцию с целью пересмотра настоящей Конвенции.

2. Конференция по пересмотру, на которую приглашаются все Договаривающиеся стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52, созывается также Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций если в течение шести месяцев после даты уведомления Генеральным Секретарем по крайней мере четверть государств, являющихся Договаривающимися сторонами, информируют его о своем согласии с этой просьбой.

3. Конференция по пересмотру, на которую приглашаются все Договаривающиеся стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52, созывается также Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций по получении такой просьбы от Административного комитета. Административный комитет принимает решение о том, следует ли обратиться с такой просьбой, большинством присутствующих и голосующих в Комитете.

4. Если в соответствии с пунктами 1 и 3 настоящей статьи созывается конференция, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия конференции Генеральный Секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

Статья 63. УВЕДОМЛЕНИЯ

Помимо уведомлений и сообщений, предусмотренных в статьях 61 и 62, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет все государства, указанные в статье 52:

- a) о подписании, ратификации, принятии, утверждении и присоединении в соответствии со статьей 52;
- b) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 53;
- c) о денонсациях в соответствии со статьей 54;
- d) о прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 55;
- e) об оговорках, сделанных в соответствии со статьей 58.

Статья 64. АУТЕНТИЧНЫЙ ТЕКСТ

После 31 декабря 1976 года подлинник настоящей Конвенции сдается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии каждой из Договаривающихся сторон и каждому из государств, указанных в пункте 1 статьи 52, не являющихся Договаривающимися сторонами.

В УДОСТОВЕРЕНИИ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Женеве четырнадцатого ноября тысяча девятьсот семьдесят пятого года в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ОБРАЗЕЦ КНИЖКИ МДП¹

Книжка МДП печатается на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрики которой печатаются также и на английском языке; «Правила пользования книжкой МДП» воспроизводятся на английском языке на странице 3 этой обложки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ, КОТОРЫЕ МОГУТ ДОПУСКАТЬСЯ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

Статья 1. Основные принципы

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться только транспортные средства, грузовые отделения которых сконструированы и оборудованы таким образом:

- a) чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части транспортного средства или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
- b) чтобы таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;
- c) чтобы в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;
- d) чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

Статья 2. Конструкция грузовых отделений

1. Для удовлетворения требованиям статьи 1 настоящих Правил:

- a) составные элементы грузового отделения (стенки, пол, двери, крыша, стойки, рамы, поперечные элементы и т.д.) должны соединяться либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов. Когда стенки, пол, двери и крыша изготовлены из различных элементов, они должны отвечать тем же требованиям и быть достаточно прочными;
- b) двери и прочие системы закрывания (включая запорные краны, крыши лазов, фланцы и т.д.) должны иметь приспособление, на которое могли бы быть наложены таможенные печати и пломбы. Это приспособление должно быть таким,

¹ See inserts in a pocket at the end of the volume—Voir hors-texte dans une pochette à la fin du volume.

чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов и чтобы двери и запирающие устройства не могли открываться без нарушения таможенных печатей и пломб. Последние должны быть соответствующим образом защищены. Разрешается делать открывающиеся крыши;

- с) вентиляционные и дренажные отверстия должны быть снабжены устройством, препятствующим доступу внутрь грузового отделения. Это устройство должно быть такой конструкции, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов.

2. Несмотря на положения подпункта с) статьи 1 настоящих Правил, разрешается наличие составных элементов грузового отделения, которые по практическим соображениям должны включать полые пространства (например, между составными частями двойной стенки). Для того чтобы эти пространства нельзя было использовать в целях сокрытия грузов:

- i) необходимо в тех случаях, когда внутренняя обшивка покрывает грузовое отделение на всю его высоту от пола до потолка, или в тех случаях, когда пространство между обшивкой и внешней стенкой полностью закрыто, обеспечить, чтобы внутренняя обшивка крепилась таким образом, чтобы ее нельзя было снимать и возвращать на место без оставления видимых следов; и
- ii) необходимо в тех случаях, когда обшивка не покрывает грузовое отделение на всю его высоту и когда пространство между обшивкой и внешней стенкой закрыто не полностью, и во всех других случаях, когда в конструкции грузового отделения имеются полые пространства, обеспечить, чтобы количество указанных пространств было ограничено до минимума и чтобы эти пространства были легко доступны для таможенного контроля.

3. Устройство окон допускается при условии, что они сделаны из достаточно прочных материалов и не могут сниматься снаружи и вновь устанавливаться без оставления видимых следов. Установка стекол тем не менее допускается, однако в этом случае окно должно быть оборудовано прочно закрепленной металлической решеткой, которую нельзя снять снаружи; размер ячеек в решетке не должен превышать 10 мм.

4. Отверстия, сделанные в полу в технических целях, таких, как смазка, обслуживание, наполнение песочницы, допускаются только при условии, что они оборудуются крышкой, которая должна устанавливаться таким образом, чтобы доступ в грузовое отделение снаружи был невозможен.

Статья 3. КРЫТЫЕ БРЕЗЕНТОМ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

1. Положения статей 1 и 2 настоящих Правил распространяются на крытые брезентом транспортные средства в той мере, в какой они могут к ним применяться. Кроме того, эти транспортные средства должны отвечать положениям настоящей статьи.

2. Брезент должен быть изготовлен либо из прочного холста, либо из нерастяжимой, достаточно прочной, покрытой пластмассой или прорезиненной ткани. Брезент должен быть в исправном состоянии и изготовлен таким образом, чтобы по закреплении приспособления для закрывания доступ к грузовому отделению был невозможен без оставления видимых следов.

3. Если брезент составлен из нескольких кусков, края этих кусков должны быть загнуты один в другой и простроены двумя швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм. Эти швы должны быть сделаны так, как показано на рис. № 1, приложенном к настоящим Правилам; однако если на некоторых частях брезента (например, на откидных полах и усиленных углах) невозможно соединить полосы указанным способом, достаточно загнуть край верхней части брезента и прошить полосы так, как показано на рис. № 2 или 2а, приложенных к настоящим Правилам. Один из швов должен быть виден лишь изнутри, и цвет нитки, используемой для этого шва, должен определенно отличаться от цвета самого брезента, а также от цвета нитки, используемой для другого шва. Все швы должны быть простроены на машине.

4. Если брезент составлен из нескольких кусков ткани, покрытой пластмассой, эти куски могут быть также соединены посредством спайки соответственно рис. № 3, приложенному к настоящим Правилам. Край каждого куска должен перекрывать край другого куска по крайней мере на 15 мм. Соединение кусков должно быть обеспечено по всей этой ширине. Наружный край соединения должен быть покрыт полосой из пластмассы шириной по крайней мере в 7 мм, накладываемой тем же способом спайки. На этой полосе, а также с каждой ее стороны, по крайней мере на 3 мм в ширину, должен быть проштампован единообразный четкий рельеф. Спайка производится таким образом, чтобы куски не могли быть разъединены и снова соединены без оставления видимых следов.

5. Починка производится способом, показанным на рис. № 4, приложенном к настоящим Правилам; сшиваемые края должны быть загнуты один в другой и соединены двумя ясно видимыми швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм; цвет нитки, видимой изнутри, должен отличаться от цвета нитки, видимой снаружи, и от цвета самого брезента; все швы должны быть прострочены на машине. В тех случаях когда брезент, поврежденный у краев, ремонтируется путем замены поврежденной части заплатой, шов может также прострачиваться в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи и рис. № 1, приложенным к настоящим Правилам. Починка брезента из ткани, покрытой пластмассой, может также производиться в соответствии с методом, описанным в пункте 4 настоящей статьи, но в этом случае полоса должна накладываться с обеих сторон брезента, а заплатка накладывается изнутри.

6. а) Брезент должен прикрепляться к транспортному средству в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1 а) и б) настоящих Правил. Предусматривается применение следующих видов крепления:

- i) металлические кольца, прикрепляемые к транспортному средству;
- ii) проушины по краям брезента;
- iii) веревка или трос, проходящие через кольца над брезентом и видимые с внешней стороны по всей длине.

Брезент должен находить на жесткую часть транспортного средства по крайней мере на ширину 250 мм, измеренную от центра крепежных колец, за исключением тех случаев, когда система конструкции транспортного средства сама по себе препятствует доступу к грузовому отделению.

б) Если необходимо обеспечить глухое крепление краев брезента к транспортному средству, соединение должно быть непрерывным и осуществляться при помощи прочных деталей.

7. Брезент должен опираться на соответствующую конструкцию (стойки, боковины, арки, поперечины и т.д.).

8. Расстояние между кольцами и расстояние между проушинами не должно превышать 200 мм. Проушины должны быть жесткими.

9. Должны применяться следующие виды крепления:

- а) стальной трос диаметром не менее 3 мм; или
- б) веревка из пеньки или сизаля диаметром не менее 8 мм, заключенная в прозрачную нерастягивающуюся пластмассовую оболочку.

Тросы могут заключаться в прозрачную нерастягивающуюся оболочку из пластмассы.

10. Каждый трос или веревка должны состоять из одного куска и иметь металлические наконечники на обоих концах. Приспособление для прикрепления каждого металлического наконечника должно включать полую заклепку, которая проходит через трос или веревку и через которую может быть продернута бечевка или лента для таможенных печатей и пломб. Трос или веревка должны оставаться видимыми с обеих сторон полрой заклепки, чтобы можно было удостовериться в том, что они действительно состоят из одного куска (см. рис. № 5, приложенный к настоящим Правилам).

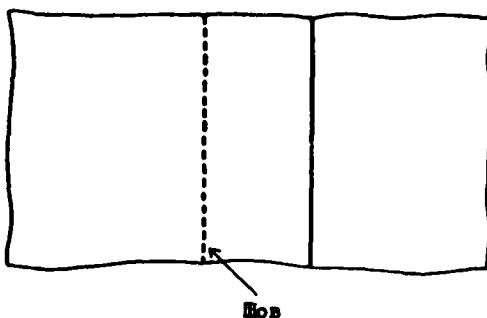
11. В местах, где в брезенте имеются окна, используемые для загрузки и разгрузки, оба края брезента должны соответствующим образом перекрываться. Они должны также закрепляться с помощью:

- a) откидной ноли, пришитой или приваренной в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи;
- b) колец и проушин, отвечающих условиям пункта 8 настоящей статьи; и
- c) ремня, изготовленного из одного куска соответствующего нерастягивающегося материала шириной не менее 20 мм и толщиной не менее 3 мм, проходящего через кольца и соединяющего оба края брезента и откидную полу; ремень прикрепляется с внутренней стороны брезента и должен иметь проушину для пропускания троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи.

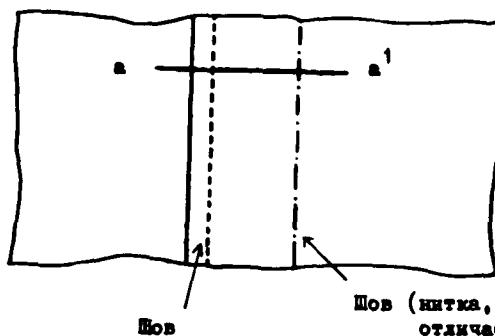
Откидная пола не нужна, если имеется специальное устройство (защитная перегородка и т.д.), которое препятствует доступу к грузовому отделению без оставления видимых следов.

РИС. № 1. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ,
СОЕДИНЕННЫХ С ПОМОЩЬЮ ШВОВ

Вид снаружи



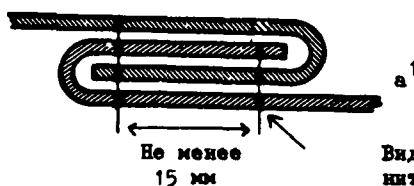
Вид изнутри



Шов (нитка, цвет которой отличается от цвета брезента и от цвета нитка другого шва)

Разрез а-а¹

Плоский двойной шов



Видимая только изнутри нитка, цвет которой отличается от цвета брезента и от цвета нитка другого шва

РИС. № 2. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ,
СОЕДИНЕННЫХ С ПОМОЩЬЮ ШВОВ

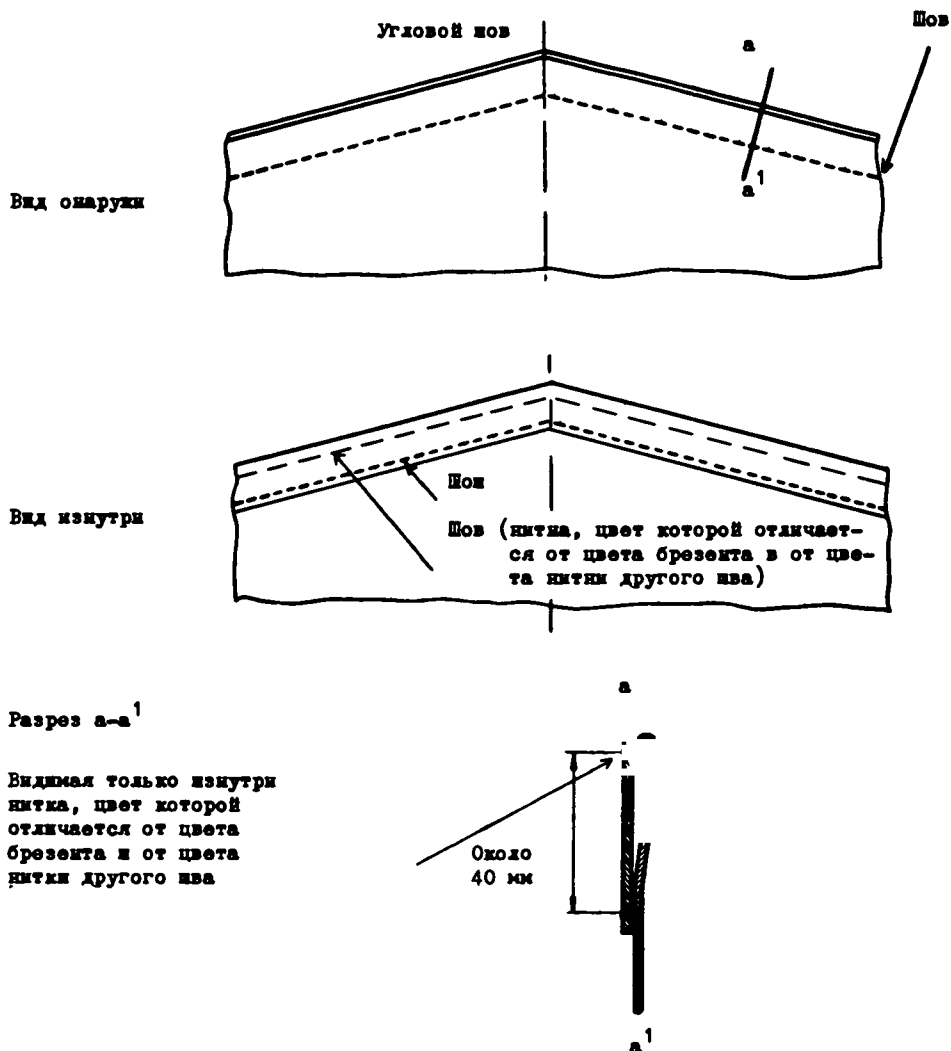


Рис. № 2 а). БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ,
СОЕДИНЕННЫХ С ПОМОЩЬЮ ШВОВ

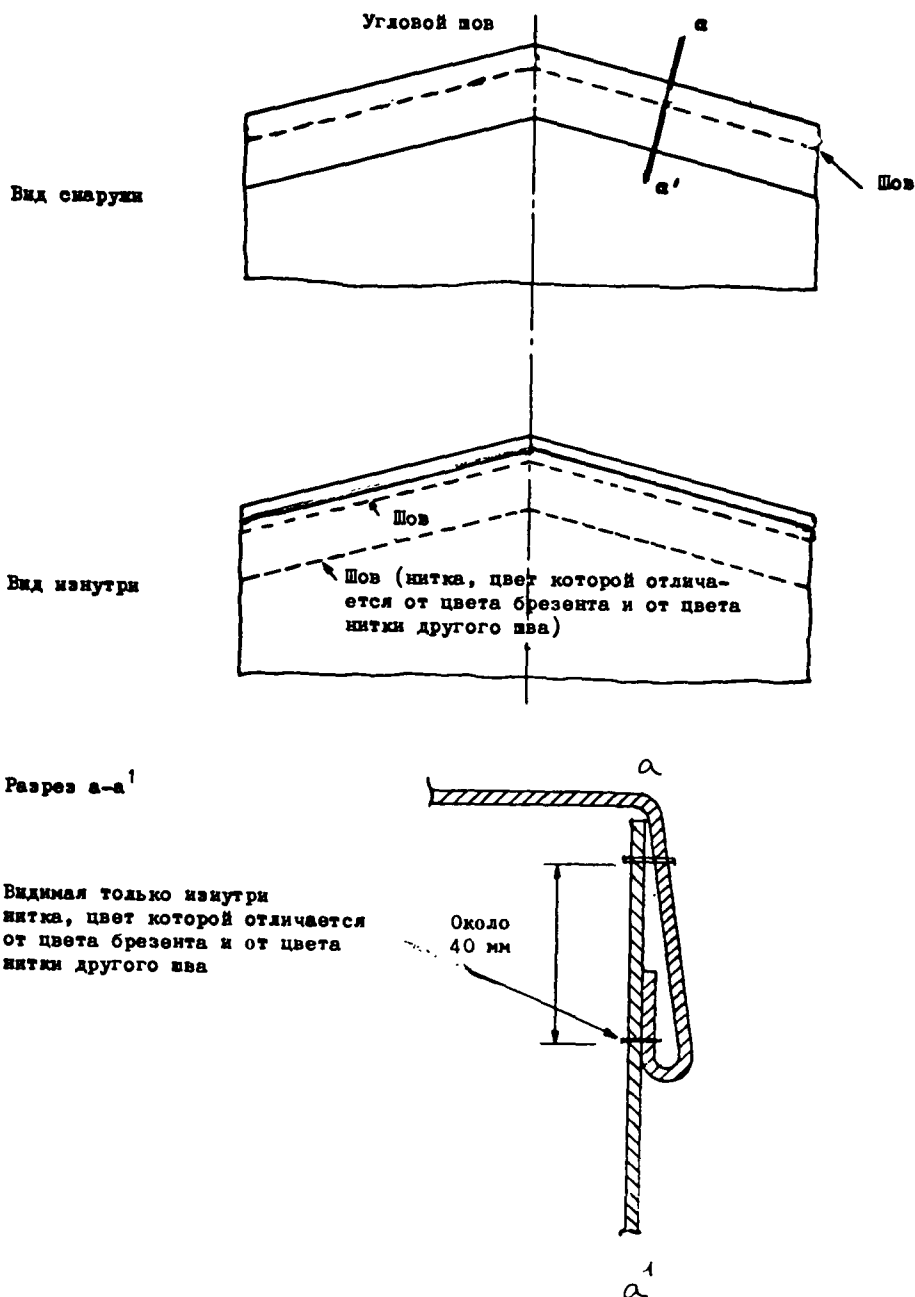


Рис. № 3. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ,
СОЕДИНЕННЫХ ПОСРЕДСТВОМ СПАЙКИ

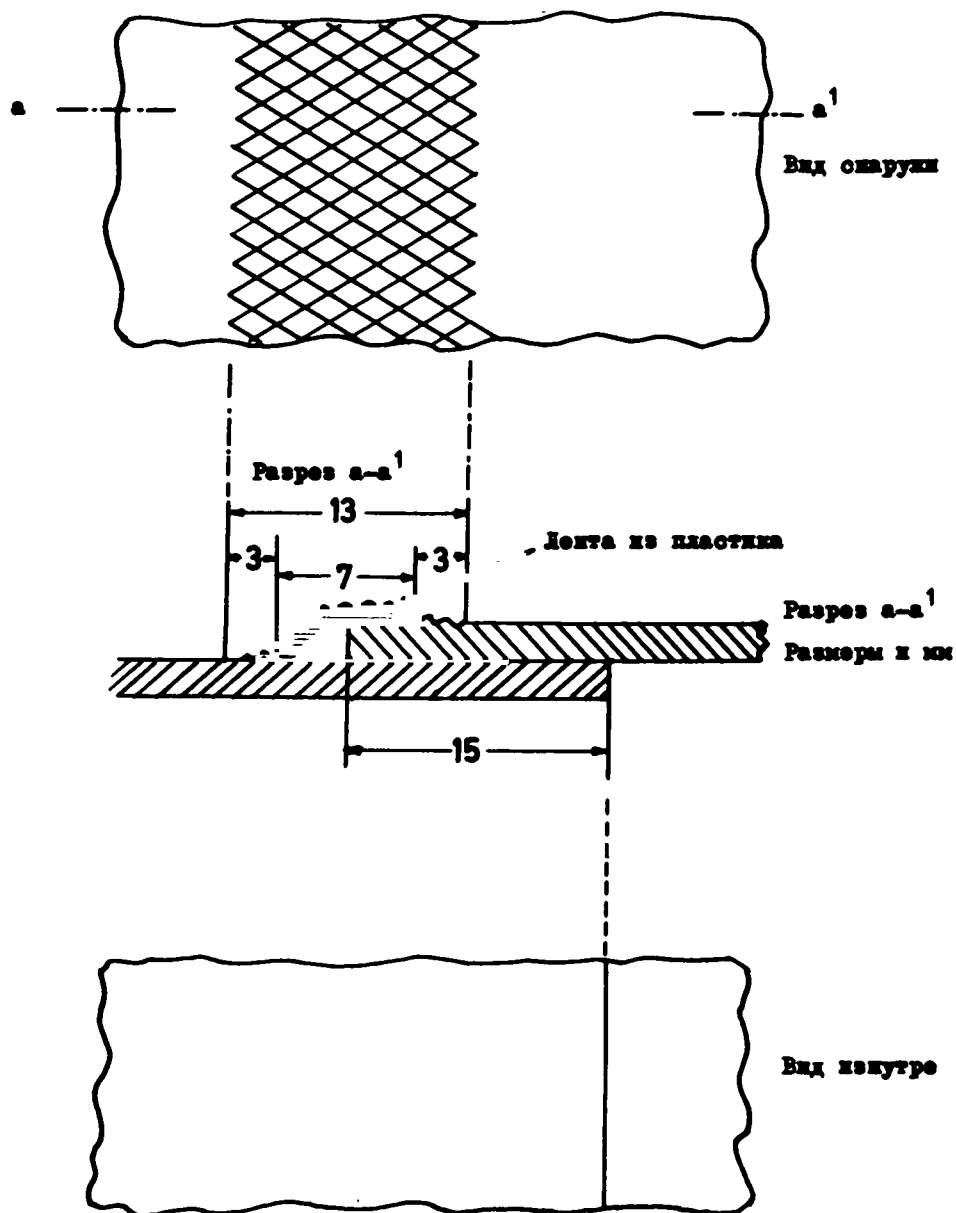
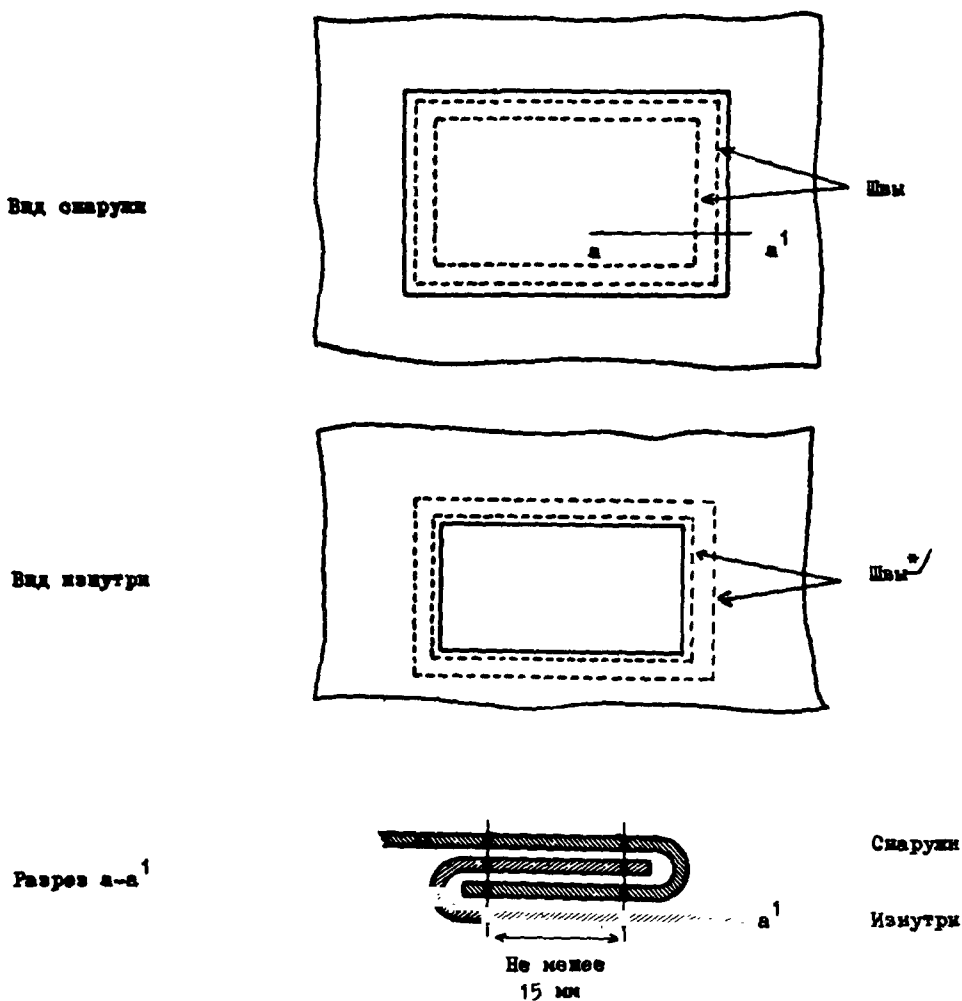


Рис. № 4. ПОЧИНКА БРЕЗЕНТА



* Нитки, видимые изнутри, отличаются по цвету от ниток, видимых снаружи, и от цвета брезента.

Рис. № 5. ОБРАЗЕЦ НАКОНЕЧНИКА

1. Вид обок: передняя сторона

Полная заклепка для пропуска бечевы или ленты таможенной plomb (минимальные размеры отверстия: ширина 3 мм, длина 11 мм)

Сплошная заклепка

Наконечник из
твёрдого
металла

Трос или веревка

Прозрачная
пластмассовая
оболочка

Отверстие, закрываемое
перозовником

2. Вид обок: задняя сторона

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ПРАВИЛАМИ, ПРИВЕДЕННЫМИ В ПРИЛОЖЕНИИ 2

Общие положения

1. Дорожные транспортные средства могут быть допущены к перевозке в соответствии с одной из следующих процедур:

- a) либо в индивидуальном порядке,
- b) либо по типу конструкции (серия дорожных транспортных средств).

2. На каждое допущенное к перевозке транспортное средство выдается свидетельство о допущении, соответствующее образцу, приведенному в приложении 4. Это свидетельство должно быть напечатано на языке страны выдачи и на французском или английском языке. Когда компетентный орган, который выдал свидетельство, считает это необходимым, к свидетельству прилагаются фотографии или рисунки, заверенные этим органом. В таком случае количество этих документов указывается этим органом в рубрике № 6 свидетельства.

3. Свидетельство должно сопровождать дорожное транспортное средство.

4. Дорожные транспортные средства представляются каждые два года для проверки и, в случае необходимости, для возобновления свидетельства, компетентным органам страны их регистрации или, если речь идет о незарегистрированном транспортном средстве, — компетентным органам страны, в которой проживает его владелец или пользователь.

5. Если дорожное транспортное средство не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП, оно должно быть приведено в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.

6. Если основные характеристики дорожного транспортного средства изменены, допущение этого транспортного средства теряет силу, и оно подлежит процедуре нового допущения компетентным органом, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП.

7. Компетентные органы страны регистрации транспортного средства или, если речь идет о транспортных средствах, для которых регистрация не требуется, компетентные органы страны, где проживает владелец или пользователь транспортного средства, могут в соответствующем случае изъять или возобновить свидетельство о допущении или выдать новое свидетельство о допущении при обстоятельствах, изложенных в статье 14 настоящей Конвенции и в пунктах 4, 5 и 6 настоящего приложения.

Процедура индивидуального допущения

8. Заявка на индивидуальное допущение представляется компетентному органу владельцем, лицом, эксплуатирующим транспортное средство, или представителем того или другого. Компетентный орган осуществляет контроль представленного дорожного транспортного средства в соответствии с общими правилами, предусмотренными выше в пунктах 1-7, удостоверяется в том, что оно удовлетворяет техническим условиям, предписанным в приложении 2, и выдает после допущения свидетельство, соответствующее образцу, приведенному в приложении 4.

Процедура допущения по типу конструкции (серии дорожных транспортных средств)

9. Когда дорожные транспортные средства одного и того же типа конструкции изготавливаются серийно, завод-изготовитель может обратиться к компетентному органу страны, в которой они производятся, с просьбой об их допущении по типу конструкции.

10. Завод-изготовитель должен указать в своей заявке опознавательные цифры или буквы, которые он присваивает типу дорожного транспортного средства, являющемуся предметом его заявки.

11. К этой заявке должны прилагаться чертежи и подробное описание типа конструкции дорожного транспортного средства, подлежащего допущению.

12. Завод-изготовитель должен письменно обязаться:

- a) представить компетентному органу те из транспортных средств данного типа, которые этот орган пожелает осмотреть;
- b) разрешить компетентному органу осматривать другие экземпляры в любой момент в ходе серийного производства данного типа;
- c) информировать компетентный орган о любых даже мелких изменениях в чертежах или описаниях конструкции до того, как эти изменения будут произведены;
- d) на видном месте наносить на дорожные транспортные средства опознавательные цифры или буквы типа конструкции, а также порядковый номер каждого серийного выпускаемого транспортного средства данного типа (заводской номер);
- e) вести учет транспортных средств, изготовленных в соответствии с допущенным типом.

13. Компетентный орган указывает в случае необходимости изменения, которые следует внести в предусмотренный тип конструкции для допущения к перевозке.

14. Ни одно транспортное средство не может быть допущено согласно процедуре допущения по типу конструкции если компетентный орган не пришел к заключению на основании осмотра одного или нескольких изготовленных по этому типу транспортных средств, что транспортные средства этого типа отвечают техническим условиям, предусмотренным в приложении 2.

15. Компетентный орган уведомляет в письменной форме завод-изготовитель о своем решении о допущении по типу конструкции. Это решение должно иметь дату, номер и содержать точное наименование органа, который его принял.

16. Компетентный орган принимает необходимые меры для выдачи должным образом заверенного им свидетельства о допущении для каждого транспортного средства, изготовленного в соответствии с допущенным типом конструкции.

17. Прежде чем использовать транспортное средство для перевозки грузов с применением книжки МДП, держатель свидетельства о допущении вписывает, если это требуется, в свидетельство о допущении:

- регистрационный номер, присвоенный транспортному средству (рубрика 1), или
- когда речь идет о транспортном средстве, не подлежащем регистрации, свою фамилию и служебный адрес (рубрика 8).

18. Когда транспортное средство, допущенное к перевозке по типу конструкции, экспортируется в другую страну, которая является Договаривающейся стороной настоящей Конвенции, то в этой стране не требуется никакой дополнительной процедуры допущения в связи с ввозом.

Процедура внесения отметок в свидетельство о допущении

19. Если в допущенном транспортном средстве, перевозящем грузы с применением книжки МДП, обнаружены серьезные неисправности, компетентные органы Договаривающихся сторон могут либо запретить дальнейшее следование транспортного средства с применением книжки МДП, либо разрешить дальнейшее следование транспортного средства с применением книжки МДП по своей территории, приняв необходимые меры по контролю. Допущенное транспортное средство должно быть приведено в удовлетворительное состояние в возможно более короткий срок и во всяком случае до его нового использования для перевозки грузов с применением книжки МДП.

20. В каждом из этих случаев таможенные органы делают соответствующую отметку в рубрике 10 свидетельства о допущении транспортного средства. После

приведения транспортного средства в результате ремонта в состояние, удовлетворяющее условиям допущения, оно должно быть представлено компетентным органам Договаривающейся стороны, которые возобновляют действительность свидетельства путем внесения в рубрику 11 отметки, аннулирующей предыдущие отметки. Никакое транспортное средство, в рубрику 10 свидетельства которого внесена отметка в соответствии с упомянутыми положениями, не может вновь использоваться для перевозки грузов с применением книжки МДП до тех пор, пока не будет произведен соответствующий ремонт и пока отметки в рубрике 10 не будут аннулированы, как указано выше.

21. Каждая внесенная в свидетельство отметка должна быть заверена таможенными органами, и должна быть представлена дата ее внесения.

22. Если транспортное средство имеет такие неисправности, которые, по мнению таможенных органов, не имеют серьезного характера и не создают возможности контрабанды, то может разрешаться дальнейшее использование этого транспортного средства для перевозки грузов с применением книжки МДП. Владелец свидетельства о допущении ставится в известность об этих неисправностях и должен соответствующим образом отремонтировать свое транспортное средство в разумные сроки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ОБРАЗЕЦ СВИДЕТЕЛЬСТВА О ДОПУЩЕНИИ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

ВНИМАНИЕ

1. Когда компетентный орган, который выдал свидетельство о допущении, считает это необходимым, к свидетельству прилагаются фотографии или рисунки, заверенные этим органом. В таком случае количество этих документов указывается этим органом в рубрике F 6 свидетельства.
2. Свидетельство должно сопровождать дорожное транспортное средство.
3. Дорожные транспортные средства представляются каждые два года для проверки и, в случае необходимости, для возобновления свидетельства, компетентным органам страны их регистрации или, если речь идет о незарегистрированном транспортном средстве, — компетентным органам страны, в которой проживает его владелец или пользователь.
4. Если дорожное транспортное средство не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением знаков МДП, оно должно быть приведено в состояние, послужащее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.
5. Если основные характеристики дорожного транспортного средства изменены, допущение этого транспортного средства теряет силу, и оно подлежит процедуре нового допущения компетентным органом, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением знаков МДП.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ

дорожного транспортного средства к перевозке грузов
под таможенными печатами и пломбами

Свидетельство F

Конвенция МДП от 14 ноября 1975 года

Кем выдано (название компетентного органа)

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ
№

ОПИСАНИЕ

1. Регистрационный номер
2. Тип транспортного средства
3. Номер шасси
4. Марка (или наименование завода-изготовителя)
5. Прочие данные
6. Количество прицепов

7. ДОПУЩЕНИЕ Действительно до

☐ календарное допущение

☐ допущение по типу конструкции
(отметить крестиком в соответствующей клетке)

Место

Дата

Подпись

Печать

8. ВЛАДЕЛЕЦ (только для незарегистрированных транспортных средств)

Наименование и адрес

9. ПРОЦЕДУРА

Действительно до		
Место		
Дата		
Подпись		
Печать		

ЗАМЕЧАНИЯ

(заполняется компетентными органами)

10. Замеченные неисправности	11. Устраненные неисправности
Компетентный орган	Компетентный орган
Печать	Печать
Подпись	Подпись
10. Замеченные неисправности	11. Устраненные неисправности
Компетентный орган	Компетентный орган
Печать	Печать
Подпись	Подпись
10. Замеченные неисправности	11. Устраненные неисправности
Компетентный орган	Компетентный орган
Печать	Печать
Подпись	Подпись

12. Прочие замечания

СЮИТИ УКАЗАНИ НА ОБОРОТЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ТАБЛИЧКИ TIR*

1. Размер табличек должен быть: 250 мм × 400 мм.
2. Литеры TIR заглавными латинскими буквами должны быть высотой в 200 мм и шириной линии не менее 20 мм. Литеры должны быть белого цвета на синем фоне.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

Введение

i) В соответствии с положениями статьи 43 настоящей Конвенции пояснительные записки содержат толкование некоторых положений настоящей Конвенции и приложений к ней. Они также описывают некоторые виды рекомендуемой практики.

ii) Пояснительные записки не изменяют положений настоящей Конвенции или приложений к ней, а только уточняют их содержание, смысл и область применения.

iii) В частности, в связи с положениями статьи 12 настоящей Конвенции и приложения 2 к ней в отношении технических условий допуска дорожных транспортных средств к перевозкам под таможенными печатями и пломбами, в пояснительных записках содержатся в соответствующих случаях указания о конструктивных особенностях, которые должны рассматриваться Договаривающимися сторонами как отвечающие этим положениям. В пояснительных записках может также указываться в соответствующих случаях, какие конструктивные особенности не отвечают этим положениям.

iv) Пояснительные записки обеспечивают возможность применения положений настоящей Конвенции и приложений к ней с учетом технического прогресса и требований экономического порядка.

0. Основной текст Конвенции

0.1 *Статья 1*

0.1 b)

В выражении «исключая суммы и сборы» в подпункте b) статьи 1 имеются в виду все суммы, иные чем ввозные или вывозные пошлины и сборы, взимаемые Договаривающимися сторонами при ввозе или вывозе или в связи с ввозом или вывозом грузов. Эти суммы не должны превышать приблизительной стоимости оказанных услуг и не должны представлять собой косвенный способ защиты национальных изделий или налог на импортные или экспортные товары в финансовых целях. Такие суммы и сборы включают, в частности, платежи, связанные с

- свидетельствами о происхождении груза, если они требуются для транзитной перевозки;
- анализами, выполненными таможенными лабораториями в целях контроля;
- таможенными досмотрами и другими операциями по таможенной очистке, выполняемыми в нерабочие часы или за пределами официальной территории таможни;
- осмотрами, связанными с санитарным, ветеринарным или фитопатологическим контролем.

* Сокращение TIR соответствует русскому сокращению МДП.

0.1 e) «Съемным кузовом» считается отделение, не имеющее средств передвижения и предназначенное для перевозки на дорожном транспортном средстве, шасси которого вместе с основанием кузова специально предназначены для этой цели.

0.1 e) i) Термин «частично закрытый» применительно к оборудованию, упомянутому в подпункте e) i) статьи 1, относится к оборудованию, состоящему обычно из пола и верхней конструкции, образующей погрузочное пространство, эквивалентное погрузочному пространству закрытого контейнера. Верхняя конструкция обычно состоит из металлических элементов, образующих каркас контейнера. Контейнеры такого типа могут включать также одну или несколько боковых или торцовых стенок. В некоторых случаях имеется только крыша, прикрепленная к полу стойками. Этот тип контейнера используется, в частности, для перевозки громоздких грузов (например, легковых автомобилей).

0.2 *Статья 2*

0.2-1 В статье 2 предусматривается, что перевозка с применением книжки МДП может начинаться и заканчиваться на территории одной и той же страны при условии, что часть маршрута проходит по территории другой страны. В таком случае ничто не препятствует таможенным органам страны отправления требовать предъявления, кроме книжки МДП, национального документа, обеспечивающего свободный вывоз груза. Однако рекомендуется, чтобы таможенные органы не настаивали на предъявлении такого документа и согласились на замену его соответствующей отметкой в книжке МДП.

0.2-2 Положениями настоящей статьи допускается перевозка груза с применением книжки МДП, когда только часть такой перевозки производится автомобильным транспортом. В этих положениях не оговаривается, какая часть перевозки должна производиться автомобильным транспортом; достаточно, чтобы это имело место на каком-либо участке между началом и концом операции МДП. Однако, несмотря на первоначальное намерение грузоотправителя, может случиться так, что из-за непредвиденных причин, обусловленных либо коммерческими соображениями, либо дорожно-транспортными обстоятельствами, никакая часть перевозки не может быть выполнена автомобильным транспортом. В таких исключительных случаях Договаривающиеся стороны тем не менее должны принимать книжку МДП, и ответственность гарантийных объединений остается в силе.

0.5 *Статья 5*

Эта статья не исключает права производить выборочные проверки груза, однако в ней подчеркивается, что количество таких проверок должно быть очень ограниченным. Следует иметь в виду, что международная система перевозки грузов с применением книжки МДП предоставляет дополнительные гарантии по отношению к национальным процедурам; с одной стороны, данные в книжке МДП, касающиеся груза, должны соответствовать данным, внесенным в таможенные документы, составляемые в стране отправления; с другой стороны, контроль, осуществляемый в месте отправления и заверяемый таможенной места отправления, является дополнительной гарантией для стран транзита и назначения (см. также ниже замечания к статье 19).

0.6.2 *Статья 6, пункт 2*

Согласно положениям этого пункта таможенные органы страны могут признавать несколько объединений, причем каждое из них несет ответственность, связанную с оформлением книжек, выданных им самим или объединениями, корреспондентом которых оно является.

0.8.3 *Статья 8, пункт 3*

Таможенным органам рекомендуется ограничивать максимальную сумму, которая может быть истребована от гарантийного объединения, величиной, равной 50 000 долл. США на одну книжку МДП.

0.8.6 *Статья 8, пункт 6*

1. При отсутствии в книжке МДП достаточно точных данных о грузе, позволяющих установить размер пошлин и сборов, заинтересованные стороны могут представить доказательства, по которым можно было бы судить о подлинном характере этого груза.

2. Если никаких доказательств не представлено, пошлины и сборы будут взиматься не по единообразным ставкам безотносительно к характеру груза, а по наиболее высокой ставке, применяемой к тем грузам, которые указаны в книжке МДП.

0.10 *Статья 10*

Считается, что свидетельство о произведенном таможенном оформлении книжки МДП получено противозаконным или обманным путем, если при операции МДП использовались грузовые отделения и контейнеры, подвергшиеся злоумышленным изменениям, или если были обнаружены такие нарушения, как использование фальшивых или неточных документов, подмена грузов, подделка таможенных пломб и т.д., или в том случае, если свидетельство было получено другим незаконным путем.

0.11 *Статья 11*

0.11-1 При решении вопроса о пропуске груза или транспортного средства таможенным органам рекомендуется не руководствоваться тем, что гарантийное объединение несет ответственность за уплату причитающихся с владельца книжки МДП пошлин, сборов и процентов за просрочку, если их законодательство предусматривает другие средства обеспечения защиты интересов, за которые они несут ответственность.

0.11-2 Если в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 11, гарантийному объединению предлагается уплатить суммы, упомянутые в пунктах 1 и 2 статьи 8, и если оно не делает этого в предписанный Конвенцией трехмесячный срок, компетентные органы могут потребовать уплаты упомянутой суммы на основе национальных предписаний, поскольку в таком случае речь идет о невыполнении договора о предоставлении гарантий, заключенного гарантийным объединением на основе национального законодательства.

0.15 *Статья 15*

Отсутствие требования о предоставлении таможенных документов на временный ввоз может вызвать некоторые трудности в связи с нерегистрируемыми в некоторых странах транспортными средствами, такими, как прицепы или полуприцепы. В этом случае положения статьи 15 могут соблюдаться при условии предоставления таможенным органам соответствующих гарантий путем указания сведений об этих транспортных средствах (марки и номера) на отрывных листках 1 и 2 книжки МДП, используемых заинтересованной страной, и на соответствующих корешках.

0.17 *Статья 17*

0.17-1 Положение о том, что в грузовом манифесте книжки МДП указывается отдельно содержимое каждого транспортного средства в составе транспортных средств или каждого контейнера, предназначено только для упрощения таможенной проверки содержимого отдельного транспортного средства или отдельного контейнера. Поэтому это

положение не должно толковаться настолько строго, чтобы нарушением Конвенции считалось любое расхождение между тем, что фактически содержится в транспортном средстве или контейнере, и тем, что должно содержаться в транспортном средстве или контейнере согласно грузовому манифесту. Если перевозчик может доказать компетентным органам, что несмотря на такое расхождение, совокупность грузов, указанных в грузовом манифесте, соответствует совокупности грузов, находящихся на борту состава транспортных средств или содержащихся во всех контейнерах, на которые выдана книжка МДП, то этот случай, в принципе, не следует считать нарушением таможенных предписаний.

- 0.17-2 В случае перевозки предметов домашней обстановки может применяться процедура, предусмотренная в пункте 10 с) Правил пользования книжкой МДП, причем перечень предметов следует ограничивать в разумных пределах.

0.18 *Статья 18*

- 0.18-1 В целях обеспечения надлежащего функционирования системы МДП необходимо, чтобы таможенные органы не удовлетворяли просьбы о том, чтобы при перевозке, продолжающейся на территории соседней страны, которая также является Договаривающейся стороной настоящей Конвенции, таможня при выезде указывалась в качестве таможни места назначения, за исключением тех случаев, когда эта просьба оправдана особыми обстоятельствами.

- 0.18-2 1. Грузы должны быть погружены таким образом, чтобы партия грузов, предназначенная для выгрузки в первом пункте, могла быть выгружена из транспортного средства или контейнера без необходимости выгрузки другой или других партий грузов, подлежащих выгрузке в других пунктах.

2. При перевозке с разгрузкой в нескольких таможах необходимо после каждой частичной разгрузки делать об этом отметку в рубрике 12 всех остающихся манифестов книжки МДП, а также делать на остающихся отрывных листках и на соответствующих корешках отметку о том, чтобы были наложены новые печати и пломбы.

0.19 *Статья 19*

Обязанность таможни места отправления удостовериться в точности грузового манифеста предполагает необходимость проверки по крайней мере соответствия сведений в грузовом манифесте сведениям, содержащимся в экспортных документах и транспортных или иных торговых документах, относящихся к данному грузу; таможня места отправления может также в случае необходимости провести проверку груза. Таможня места отправления должна также до наложения печатей и пломб проверить состояние дорожного транспортного средства или контейнера, а в отношении крытых брезентом транспортных средств или контейнеров проверить состояние брезента и приспособлений для закрывания, так как сведения об этом не включены в свидетельство о допущении.

0.20 *Статья 20*

В частности, таможенные органы должны также учитывать при установлении сроков перевозки грузов по их территории особые предписания, относящиеся к перевозчикам, и особенно предписания, касающиеся рабочих часов и обязательных периодов отдыха водителей дорожных транспортных средств. Рекомендуются, чтобы таможенные органы использовали свое право устанавливать маршрут только в тех случаях, когда они считают это совершенно необходимым.

0.21 *Статья 21*

0.21-1 Положения настоящей статьи ни в коей мере не ограничивают право таможенных органов производить проверку и досмотр любых частей транспортного средства помимо опечатанного грузового отделения.

0.21-2 Таможня места въезда в страну может направить перевозчика обратно в таможню места выезда из соседней страны, если ею будет установлено, что книжка МДП в стране выезда не оформлена или оформлена неправильно. В этом случае таможня места въезда в страну вносит в книжку МДП отметку, предназначенную для соответствующей таможни места выезда.

0.21-3 Если при контроле таможенные органы берут образцы грузов, то они должны сделать в грузовом манифесте книжки МДП соответствующую отметку, содержащую все необходимые данные об изъятых грузах.

0.28 *Статья 28*

1. В соответствии со статьей 28 заполнение в книжке МДП свидетельства о произведенном таможенном оформлении в таможне места назначения должно производиться незамедлительно при условии, что грузы перевозятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин в целях внутреннего потребления.

2. Использование книжки МДП должно быть ограничено функцией, для которой она предназначена, то есть транзитной перевозкой. Книжка МДП не должна, например, использоваться для хранения грузов под таможенным контролем в месте назначения. При отсутствии каких-либо нарушений таможня места назначения должна произвести таможенное оформление книжки МДП, как только грузы, указанные в книжке, переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин для внутреннего потребления. На практике такое оформление должно осуществляться после немедленного вывоза грузов (например, их непосредственная погрузка на судно в морском порту) или как только на них заполнена таможенная декларация в месте назначения, или как только они помещены в место, одобренное для складирования в ожидании составления таможенной декларации (например, в приписном таможенном складе), в соответствии с правилами, действующими в стране назначения.

0.29 *Статья 29*

Для дорожных транспортных средств или контейнеров, перевозящих тяжеловесные или громоздкие грузы, свидетельство о допущении не требуется. Тем не менее таможня места отправления обязана проверять, выполнены ли прочие условия, предусмотренные в этой статье для данного типа перевозок. Таможни других Договаривающихся сторон должны признавать решение, принятое таможней места отправления, за исключением тех случаев, когда, по их мнению, это решение явно противоречит положениям статьи 29.

0.38.1 *Статья 38, пункт 1*

Предприятие не должно лишаться права пользования процедурой МДП из-за нарушений, допущенных одним из его водителей без вклада ответственных лиц предприятия.

0.38.2 *Статья 38, пункт 2*

Если Договаривающаяся сторона уведомляется о том, что лицо, находящееся на ее территории или имеющее там свое постоянное местопребывание, оказалось виновным в совершении нарушения на

территории какой-либо другой страны, она не обязана препятствовать выдаче книжек МДП этому лицу.

0.39

Статья 39

Под выражением «ошибки, допущенные по небрежности», следует понимать действия, которые не совершены преднамеренно и с полным знанием обстоятельств, а обусловлены непринятием необходимых разумных мер для обеспечения точности сведений в каждом конкретном случае.

0.45

Статья 45

Договаривающимся сторонам рекомендуется открывать возможно большее число таможен — как внутренних, так и пограничных — для осуществления операций МДП.

2.

Приложение 2

2.2

Статья 2

2.2.1 a)

Подпункт 1 а), Сборка составных элементов

a) В случае применения крепежных деталей (заклепок, шурупов, болтов и гаек и т.д.) достаточное число таких деталей должно вставляться с наружной стороны, проходить через скрепляемые элементы, выступать внутри и там жестко закрепляться (например, при помощи заклепок, сварки, втулок, болтов, приклепывания или приварки гаек). Однако обычные заклепки (т.е. заклепки, постановка которых осуществляется с обеих сторон собираемого узла), могут вставляться также с внутренней стороны. Независимо от вышесказанного, пол грузового отделения может прикрепляться с помощью самонарезающихся шурупов или самосверлящих заклепок или заклепок, вставляемых с помощью заряда взрывчатого вещества, устанавливаемых изнутри и проходящих вертикально через пол и нижние металлические поперечины, при условии, за исключением случаев самонарезающихся шурупов, что некоторые их концы не будут выступать над уровнем наружной поверхности поперечин или будут приварены к ней.

b) Компетентный орган определяет, какие крепежные детали и в каком количестве должны соответствовать требованиям пункта a) настоящей записки; при этом он должен удостовериться в том, что составные элементы собраны таким образом, что их нельзя снять и вновь поставить на место без оставления видимых следов. Выбор и размещение других крепежных деталей не подлежит никаким ограничениям.

c) Применение крепежных деталей, которые могут быть удалены или заменены с одной стороны без оставления видимых следов, т.е. деталей, постановка которых производится только с одной стороны собираемого узла, не допускается по условиям пункта a) настоящей записки. Примером таких деталей являются распорные заклепки, глухие заклепки и т.д.

d) Вышеописанные методы сборки распространяются на специальные транспортные средства, например, на изотермические транспортные средства, рефрижераторные транспортные средства и автоцистерны, в той мере, в какой они не противостоят техническим требованиям, которым должны удовлетворять такие транспортные средства в соответствии со своим назначением. В тех случаях, когда по техническим причинам невозможно скреплять составные элементы методами, описанными в пункте a) настоящей записки, составные элементы могут соединяться при помощи деталей, описанных в пункте c) настоящей записки, при условии, что к крепежным деталям, используемым с внутренней стороны стенки, не будет доступа с наружной стороны.

2.2-1 b) *Подпункт 1 б), Двери и прочие системы закрывания*

а) Приспособление, на котором могут быть поставлены таможенные печати и пломбы, должно:

- i) прикрепляться при помощи сварки или по крайней мере двух крепежных деталей, удовлетворяющих требованиям пункта а) пояснительной записки 2.2.1 а); или
- ii) иметь такую конструкцию, чтобы после закрытия и опечатания грузового отделения нельзя было снять это приспособление без оставления видимых следов.

Оно должно также:

- iii) иметь отверстия диаметром не менее 11 мм или прорези длиной не менее 11 мм при ширине 3 мм; и
- iv) обеспечивать равную степень безопасности независимо от используемого типа печатей и пломб.

б) Петли, навески, шарниры и другие детали для навешивания дверей и т.д. должны прикрепляться в соответствии с требованиями подпунктов i) и ii) пункта а) настоящей записки. Кроме того, различные составные части такого устройства (например, петли, шкворни или шарниры) должны прикрепляться таким образом, чтобы при закрытом и опечатанном грузовом отделении их нельзя было снять или переместить без оставления видимых следов. Однако в тех случаях, когда к такому устройству нет доступа с наружной стороны, достаточно обеспечить невозможность отсоединения закрытой и опечатанной двери от петли или подобного устройства без оставления видимых следов. В том случае, если дверь или система закрывания имеет более двух петель, только две ближайшие к окопечностям двери петли должны крепиться в соответствии с требованиями вышеприведенных подпунктов i) и ii) пункта а).

с) В порядке исключения, если транспортные средства имеют изотермическое грузовое отделение, то приспособление для установки таможенных печатей и пломб, петли и другие детали, снятие которых дало бы доступ внутрь грузового отделения или в другие места, пригодные для сокрытия грузов, могут быть установлены на дверях таких грузовых отделений с помощью ввертных болтов или шурупов, которые вставляются снаружи, но которые в других отношениях не удовлетворяют требованиям подпункта а) приведенной выше пояснительной записки 2.2.1 а) при условии, что:

- i) стержни ввертных болтов или ввертных шурупов крепятся к листу с резьбовыми отверстиями или подобному приспособлению, расположенному внутри по отношению к наружной панели двери; и
- ii) головки соответствующего количества ввертных болтов или ввертных шурупов привариваются к устройству для наложения таможенных печатей и пломб, к петлям и т.д. таким образом, что они полностью деформируются и что ввертные болты или шурупы невозможно демонтировать без оставления видимых следов.¹

Под «изотермическим грузовым отделением» подразумевается как рефрижераторное, так и теплоизолированное грузовое отделение.

д) Транспортные средства с большим числом таких закрывающих устройств, как клапаны, стопорные краны, крышки люков, фланцы и т.д., должны иметь такую конструкцию, чтобы число таможенных печатей и пломб могло быть по возможности ограничено. С этой целью соседние закрывающие устройства должны быть связаны при помощи

¹ См. рис. № 1 к настоящему приложению.

общего приспособления, требующего постановки только одной таможенной печати или пломбы, или должны быть снабжены крышкой, отвечающей тем же требованиям.

е) Транспортные средства с открывающейся крышей должны быть сконструированы таким образом, чтобы можно было опечатывать их при помощи минимального числа таможенных печатей и пломб.

2.2.1 c)-1

Подпункт 1 c), Вентиляционные отверстия

а) Максимальный их размер в принципе не должен превышать 400 мм.

б) Отверстия, дающие непосредственный доступ к грузовому отделению, должны быть заслонены проволоочной сеткой или перфорированным металлическим экраном (с максимальным размером отверстий в обоих случаях 3 мм) и защищены сварной металлической решеткой (с максимальным размером отверстий 10 мм).

с) Отверстия, не дающие прямого доступа к грузовому отделению (например, благодаря наличию системы колен или дефлекторов), должны оборудоваться такими же устройствами, но размеры отверстий могут достигать соответственно 10 и 20 мм.

д) В тех случаях, когда отверстия устраиваются в брезенте, в принципе должно предусматриваться наличие устройств, упомянутых в пункте «b» настоящей записки. Однако допускается постановка закрывающих устройств в виде перфорированного металлического экрана, помещаемого снаружи, и проволоочной или иной сетки, помещаемой с внутренней стороны.

е) Могут допускаться идентичные неметаллические приспособления при условии, что соблюдаются размеры отверстий и что используемый материал достаточно прочен для того, чтобы пельза было без видимого повреждения значительно увеличить эти отверстия. Кроме того, вентиляционное приспособление должно быть сконструировано таким образом, чтобы его нельзя было заменить, вставляя приспособление с одной стороны брезента.

2.2.1 c)-2

Подпункт 1 c), Дренажные отверстия

а) Максимальный их размер в принципе не должен превышать 35 мм.

б) Отверстия, дающие непосредственный доступ к грузовому отделению, должны оборудоваться устройствами, предписанными в подпункте «b» пояснительной записки 2.2.1 c)-1 для вентиляционных отверстий.

с) В тех случаях, когда дренажные отверстия не дают прямого доступа к грузовому отделению, указанные в подпункте «b» настоящей записки устройства не требуются при условии, что отверстия оборудованы надежной системой дефлекторов, легко доступной с внутренней стороны грузового отделения.

2.3

Статья 3

2.3.3

Пункт 3, Брезент, составленный из нескольких кусков

а) Отдельные куски, составляющие один брезент, могут быть выполнены из различных материалов, удовлетворяющих положениям пункта 2 статьи 3 приложения 2.

б) При изготовлении брезента допускается любое расположение кусков, в достаточной степени обеспечивающее безопасность, при условии, что куски соединяются в соответствии с требованиями статьи 3 приложения 2.

2.3.6 a) *Подпункт б а), Транспортные средства, оборудованные скользящими кольцами*

Металлические кольца для крепления брезента, скользящие по металлическим штангам, укрепленным на транспортных средствах, допустимы в целях настоящего пункта (см. приложенный рисунок № 2) при условии, если:

- a) штанги крепятся к транспортному средству через промежутки максимум 60 см и таким образом, чтобы их нельзя было снять и вновь поставить на место без оставления видимых следов;
- b) кольца будут двойными или будут иметь центральный стержень и изготовлены цельными без применения сварки;
- c) брезент крепится к транспортному средству в строгом соответствии с требованием, приведенным в подпункте «а» статьи 1 приложения 2 к настоящей Конвенции.

2.3.6 b) *Подпункт б в), Глухое крепление брезента*

В тех случаях, когда один или несколько краев брезента наглухо крепятся к кузову транспортного средства, брезент должен удерживаться с помощью ленты из металла или другого подходящего материала, прикрепляемой к кузову транспортного средства крепежными деталями, удовлетворяющими требованиям подпункта «а» записки 2.2.1 а) настоящего приложения.

2.3.9 *Пункт 9, Стальные крепежные тросы с текстильным сердечником*

По положениям данного пункта допускается применение тросов, имеющих текстильный сердечник, обвитый шестью стренгами из стальной проволоки, полностью покрывающими сердечник, при условии, что диаметр тросов (без учета прозрачной пластмассовой оболочки, если такая имеется) будет не менее 3 мм.

2.3.11 a) *Подпункт II а), Откидные натяжные полы брезента*

На многих транспортных средствах брезент снабжен снаружи горизонтальной откидной полкой с проушинами, проходящей вдоль боковой стороны транспортного средства. Такие откидные полы, так называемые натяжные полы, используются для натяжения брезента с помощью тросов или подобных устройств. Эти полы использовались для прикрытия устраиваемых в брезенте горизонтальных разрезов, позволявших недозволенный доступ к грузам, перевозимым в транспортном средстве. Поэтому рекомендуется не допускать использование откидных пол этого типа. Вместо них могут использоваться, в частности, следующие устройства:

- a) натяжные откидные полы аналогичной конструкции, прикрепляемые с внутренней стороны брезента; или
- b) небольшие отдельные откидные полы, каждая с одной проушиной, прикрепляемые снаружи брезента и расположенные на таком расстоянии друг от друга, при котором обеспечивается соответствующее натяжение брезента.

В качестве альтернативы в некоторых случаях можно отказаться от использования на брезенте натяжных пол.

2.3.11 c) *Подпункт II с), Ремни*

2.3.11 c)-1 Для изготовления ремней могут применяться следующие материалы:

- a) кожа;
- a) нерастяжимые текстильные материалы, включая покрытие пластиком или прорезиненные ткани, при условии, что такие материалы

после повреждения нельзя сварить или восстановить без оставления видимых следов. Кроме того, пластмасса, используемая для покрытия ремней, должна быть прозрачной и иметь гладкую поверхность.

2.3.11 c)-2

Устройство, показанное на рис. № 3 настоящего приложения, отвечает требованиям последнего абзаца пункта 11 статьи 3 приложения 2. Оно отвечает также требованиям пункта 6 статьи 3 приложения 2.

3.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

3.0.17

Процедура допущения

1. Приложение 3 предусматривает, что компетентные органы Договаривающейся стороны могут выдавать свидетельство о допущении транспортного средства, изготовленного на ее территории, и что не требуется никакой дополнительной процедуры допущения в отношении такого транспортного средства в стране, в которой оно зарегистрировано или, в соответствующем случае, в которой его владелец имеет свое постоянное местожительство.

2. Эти положения не направлены на то, чтобы ограничить право компетентных органов Договаривающейся стороны, на территории которой зарегистрировано транспортное средство или на территории которой его владелец имеет свое постоянное местожительство, требовать предъявления свидетельства о допущении либо при ввозе, либо впоследствии в целях, связанных с регистрацией или проверкой транспортного средства или другими аналогичными формальностями.

3.0.20

Процедура внесения отметок в свидетельство о допущении

Когда отметка о неисправностях должна быть аннулирована после приведения транспортного средства в удовлетворительное состояние, достаточно проставить в предусмотренной для этой цели рубрике 11 «Устраненные неисправности» название соответствующего компетентного органа, его подпись и штамп.

Рис. № 1. ПРИМЕР ПЕТЛИ И УСТРОЙСТВА ДЛЯ НАЛОЖЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ПЕЧАТЕЙ И ПЛОМБ НА ДВЕРях
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИМЕЮЩИХ ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ГРУЗОВЫЕ ОТДЕЛЕНИЯ

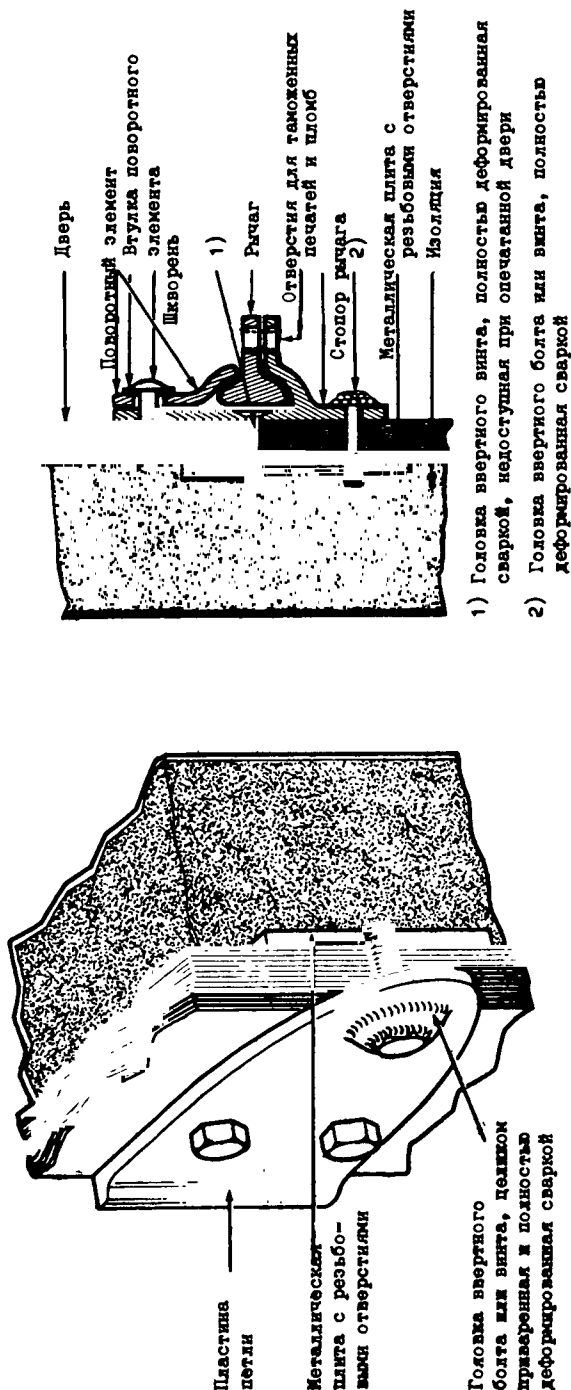


РИС. № 2. КРЫТЫЕ БРЕЗЕНТОМ ТРАНСПОРТНЫЕ
СРЕДСТВА СО СКОльзяЩИМИ КОЛЬЦАМИ

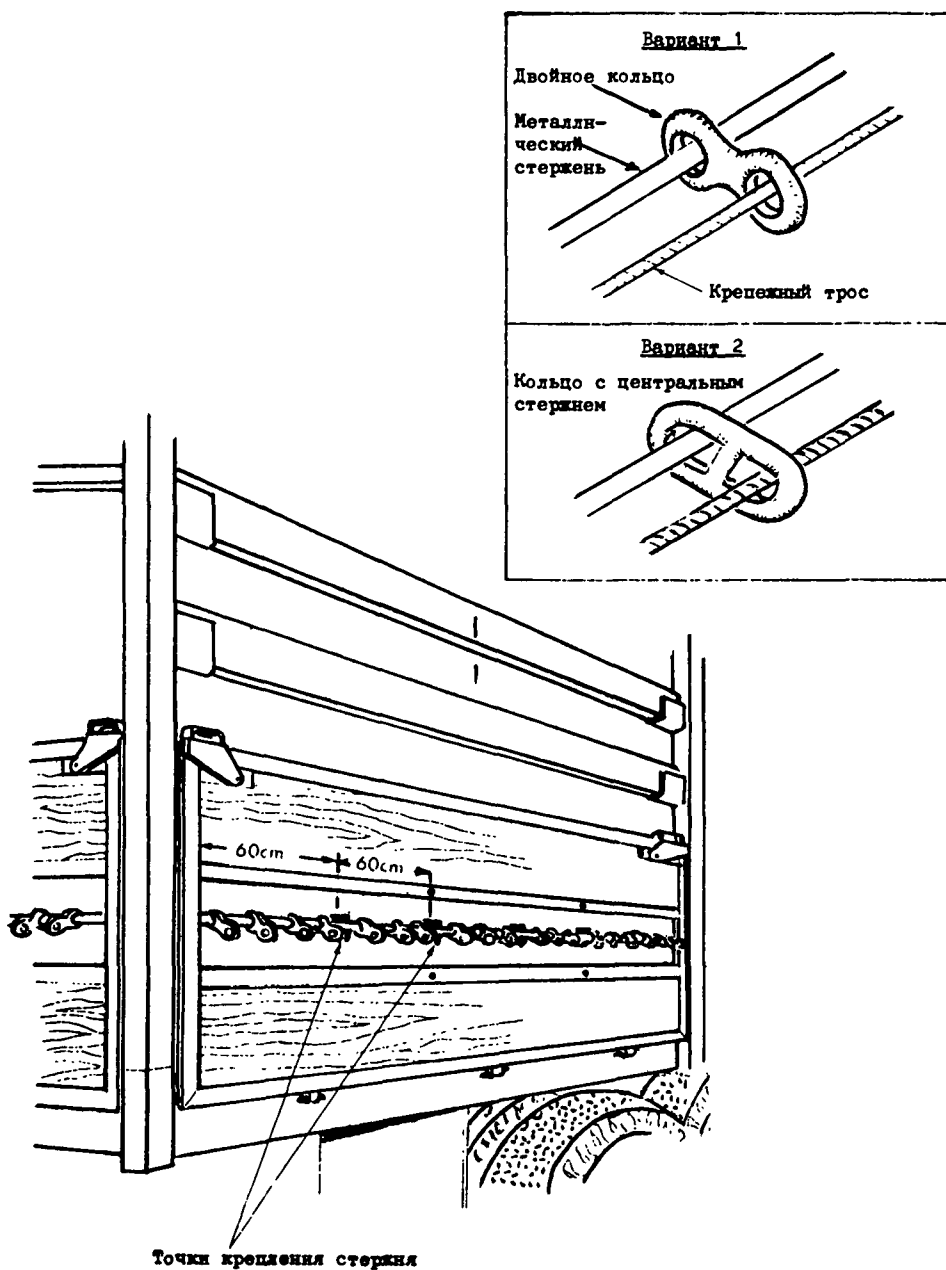


Рис. № 3. ПРИМЕР УСТРОЙСТВА ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ БРЕЗЕНТА
К ТРАНСПОРТНОМУ СРЕДСТВУ

Изображенное ниже устройство отвечает требованиям последнего абзаца пункта 11 статьи 3 приложения 2. Оно отвечает также требованиям пункта 6 статьи 3 приложения 2.

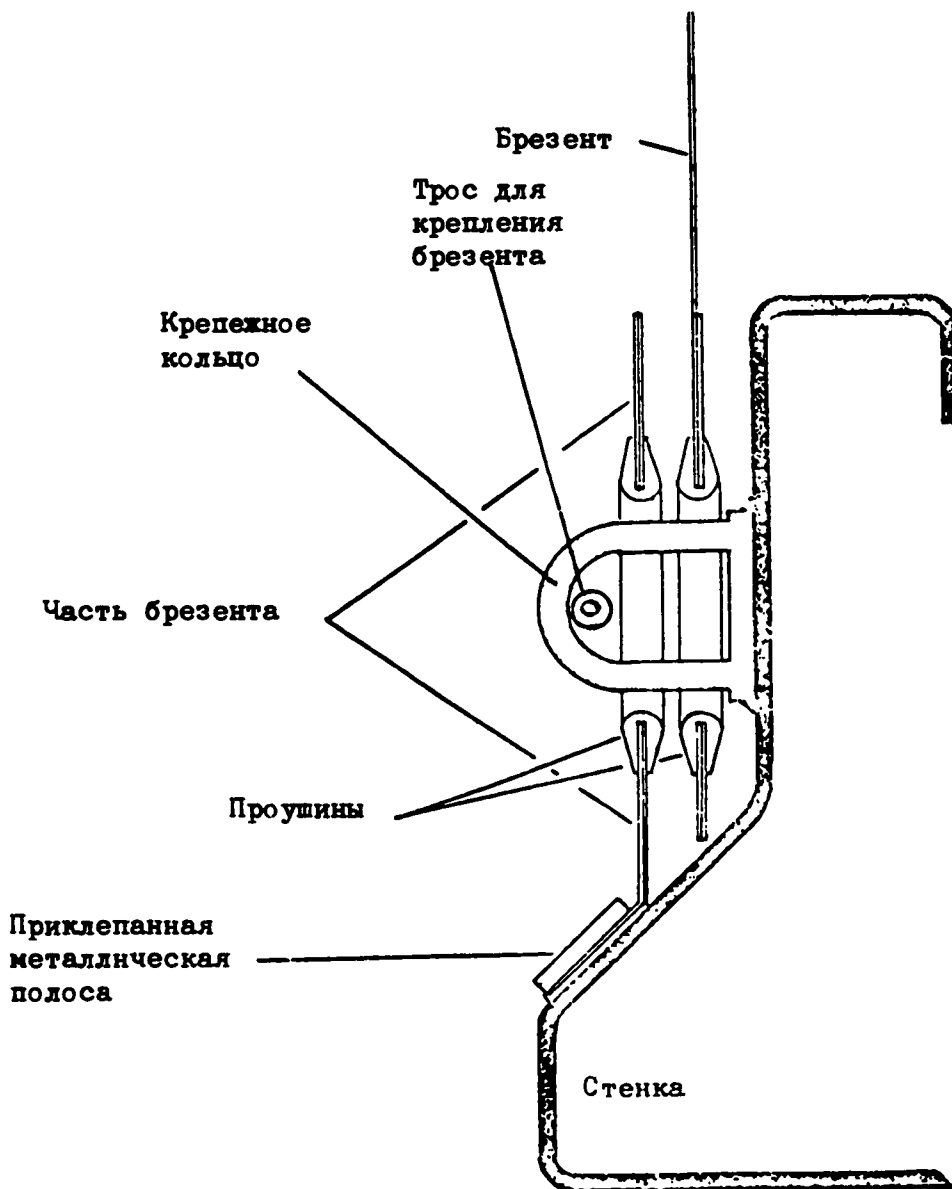
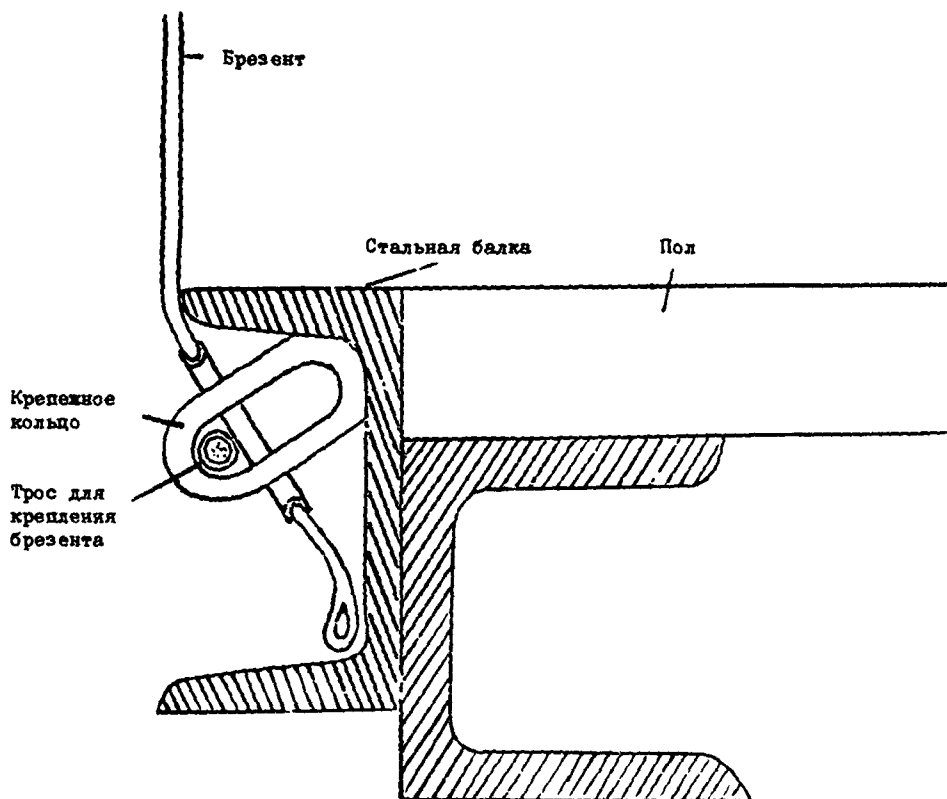


Рис. № 4. УСТРОЙСТВО ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ БРЕЗЕНТА

Изображенное ниже устройство отвечает требованиям подпункта 6 а) статьи 3 приложения 2.



ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ПРИЛОЖЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ ДОПУЩЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ

ЧАСТЬ I. ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ, ПРИМЕНЯЕМЫХ К КОНТЕЙНЕРАМ, КОТОРЫЕ МОГУТ ДОПУСКАТЬСЯ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

Статья 1. Основные принципы

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться лишь контейнеры, сконструированные и оборудованные таким образом:

- a) чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части контейнера или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
- b) чтобы таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;
- c) чтобы в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;
- d) чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

Статья 2. Конструкция контейнеров

1. Для удовлетворения требованиям статьи 1 настоящих Правил:

a) Составные элементы контейнера (стенки, пол, двери, крыша, стойки, рамы, поперечные элементы и т.д.) должны соединяться либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов. Когда стенки, пол, двери и крыша изготовлены из различных элементов, они должны отвечать тем же требованиям и быть достаточно прочными.

b) Двери и прочие системы закрывания (включая запорные краны, крыши лазов, фланцы и т.д.) должны иметь приспособление, на которое могли бы быть наложены таможенные печати и пломбы. Это приспособление должно быть таким, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов и чтобы двери и запирающиеся устройства не могли открываться без нарушения таможенных печатей и пломб. Последние должны быть соответствующим образом защищены. Разрешается делать открывающиеся крыши.

c) Вентиляционные и дренажные отверстия должны быть снабжены устройством, препятствующим доступу внутрь контейнера. Это устройство должно быть такой конструкции, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов.

2. Несмотря на положения подпункта c) статьи 1 настоящих Правил, разрешается наличие составных элементов контейнера, которые по практическим соображениям должны включать полые пространства (например, между составными частями двойной стенки). Для того чтобы эти пространства нельзя было использовать в целях сокрытия грузов:

- i) внутренняя обшивка контейнера должна быть устроена таким образом, чтобы ее нельзя было снимать и возвращать на место без оставления видимых следов; или
- ii) количество указанных пространств должно быть ограничено до минимума, и эти пространства должны быть легко доступны для таможенного контроля.

Статья 3. СКЛАДНЫЕ ИЛИ РАЗБОРНЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ

Складные или разборные контейнеры должны отвечать положениям статей 1 и 2 настоящих Правил; кроме того, они должны иметь приспособления, фиксирующие различные части после сборки контейнера. Эти фиксирующие приспособления, если они расположены с наружной стороны собранного контейнера, должны быть такой конструкции, чтобы на них можно было накладывать таможенные нечаты и пломбы.

Статья 4. КРЫТЫЕ БРЕЗЕНТОМ КОНТЕЙНЕРЫ

1. Положения статей 1, 2 и 3 настоящих Правил распространяются на крытые брезентом контейнеры в той мере, в какой они могут к ним применяться. Кроме того, эти контейнеры должны отвечать положениям настоящей статьи.

2. Брезент должен быть изготовлен либо из прочного холста, либо из нерастяжимой, достаточно прочной, покрытой пластмассой или прорезиненной ткани. Брезент должен быть в исправном состоянии и изготовлен таким образом, чтобы по закреплению приспособления для закрывания доступ к грузу был невозможен без оставления видимых следов.

3. Если брезент составлен из нескольких кусков, края этих кусков должны быть загнуты один в другой и простроены двумя швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм. Эти швы должны быть сделаны так, как показано на рис. № 1, приложенном к настоящим Правилам; однако, если на некоторых частях брезента (например, на задних откидных полах и усиленных углах) невозможно соединить полосы указанным способом, достаточно загнуть край верхней части брезента и прошить полосы так, как показано на рис. № 2, приложенном к настоящим Правилам. Один из швов должен быть виден лишь изнутри, и цвет нитки, используемой для этого шва, должен определению отличаться от цвета самого брезента, а также от цвета нитки, используемой для другого шва. Все швы должны быть простроены на машине.

4. Если брезент составлен из нескольких кусков ткани, покрытой пластмассой, эти куски могут быть также соединены посредством спайки соответственно рис. № 3, приложенному к настоящим Правилам. Край каждого куска должен перекрывать край другого куска по крайней мере на 15 мм. Соединение кусков должно быть обеспечено по всей этой ширине. Наружный край соединения должен быть покрыт полосой из пластмассы шириной по крайней мере в 7 мм, накладываемой тем же способом спайки. На этой полосе, а также с каждой ее стороны, по крайней мере на 3 мм в ширину, должен быть проштампован единообразный четкий рельеф. Спайка производится таким образом, чтобы куски не могли быть разъединены и снова соединены без оставления видимых следов.

5. Починка производится способом, показанным на рис. № 4, приложенном к настоящим Правилам; сшиваемые края должны быть загнуты один в другой и соединены двумя ясно видимыми швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм; цвет нитки, видимой изнутри, должен отличаться от цвета нитки, видимой снаружи, и от цвета самого брезента; все швы должны быть простроены на машине. В тех случаях, когда брезент, поврежденный у краев, ремонтируется путем замены поврежденной части занатой, шов может также прострачиваться в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи и рис. № 1, приложенным к настоящим Правилам. Починка брезента из ткани, покрытой пластмассой, может также производиться в соответствии с методом, описанным в пункте 4 настоящей статьи, но в этом случае спайка должна делаться с обеих сторон брезента, а заплата накладываться изнутри.

6. а) Брезент должен прикрепляться к контейнеру в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1 а) и б) настоящих Правил. Предусматривается применение следующих видов крепления:

- i) металлические кольца, прикрепляемые к контейнеру;
- ii) проушины по краям брезента;

iii) веревка или трос, проходящие через кольца над брезентом и видимые с внешней стороны по всей длине.

Брезент должен находить на твердую часть контейнера по крайней мере на ширину 250 мм, измеренную от центра крепежных колец, если система конструкции контейнера сама по себе не препятствует доступу к грузам.

b) Если необходимо обеспечить глухое крепление краев брезента к контейнеру, соединение должно быть непрерывным и осуществляться при помощи прочных деталей.

7. Расстояние между кольцами и между проушинами не должно превышать 200 мм. Проушины должны быть жесткими.

8. Должны применяться следующие виды крепления:

- a) стальной трос диаметром не менее 3 мм; или
- b) веревка из пеньки или сизаля диаметром не менее 8 мм, заключенная в прозрачную нерастягивающуюся пластмассовую оболочку.

Тросы могут заключаться в прозрачный нерастягивающийся кожух из пластмассы.

9. Каждый трос или веревка должны состоять из одного куска и иметь металлические наконечники на обоих концах. Приспособление для прикрепления каждого металлического наконечника должно состоять из полый заклепки, которая проходит через трос или веревку и через которую может быть продернута бечевка или лента для таможенных печатей и пломб. Трос или веревка должны оставаться видимыми с обеих сторон полый заклепки, чтобы можно было удостовериться в том, что они действительно состоят из одного куска (см. рис. № 5, приложенный к настоящим Правилам).

10. В местах, где в брезенте имеются окна, используемые для загрузки и разгрузки, оба края брезента должны соответствующим образом перекрываться. Они должны также закрепляться с помощью:

- a) откидной полы, пришитой или приваренной в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи;
- b) колец и проушин, отвечающих условиям пункта 7 настоящей статьи; и
- c) ремня, изготовленного из одного куска соответствующего нерастягивающегося материала шириной не менее 20 мм и толщиной не менее 3 мм, проходящего через кольца и соединяющего оба края брезента и откидную полу; ремень прикрепляется с внутренней стороны брезента и должен иметь проушину для пропускания троса или веревки, упомянутых в пункте 8 настоящей статьи.

Откидная пола не нужна, если имеется специальное устройство (защитная перегородка и т.д.), которое препятствует доступу к грузам без оставления видимых следов.

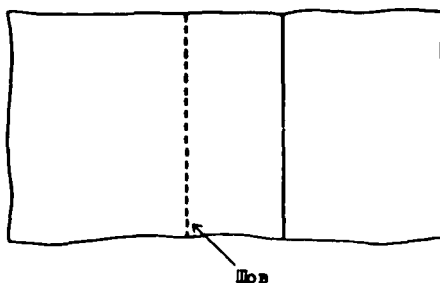
11. Опознавательные знаки, которые должны проставляться на контейнере, и табличка о допуске, предусмотренная во второй части настоящего Приложения, ни в коем случае не должны закрываться брезентом.

Статья 5. ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

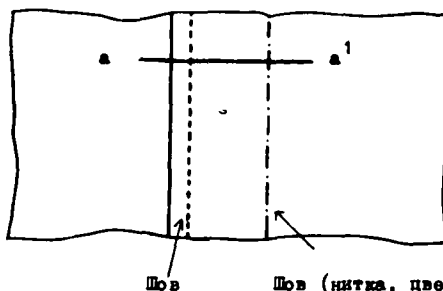
До 1 января 1977 года будет допускаться использование наконечников, соответствующих рис. № 5, прилагаемому к настоящим Правилам, даже если они будут включать полые заклепки ранее принятого типа с отверстием, размеры которого меньше приведенных на этом рисунке.

Часть I, Рис. № 1. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ
ТКАНИ, ПРОСТРОЧЕННЫХ С ПОМОЩЬЮ ШВОВ

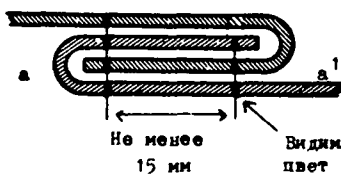
Вид снаружи



Вид изнутри

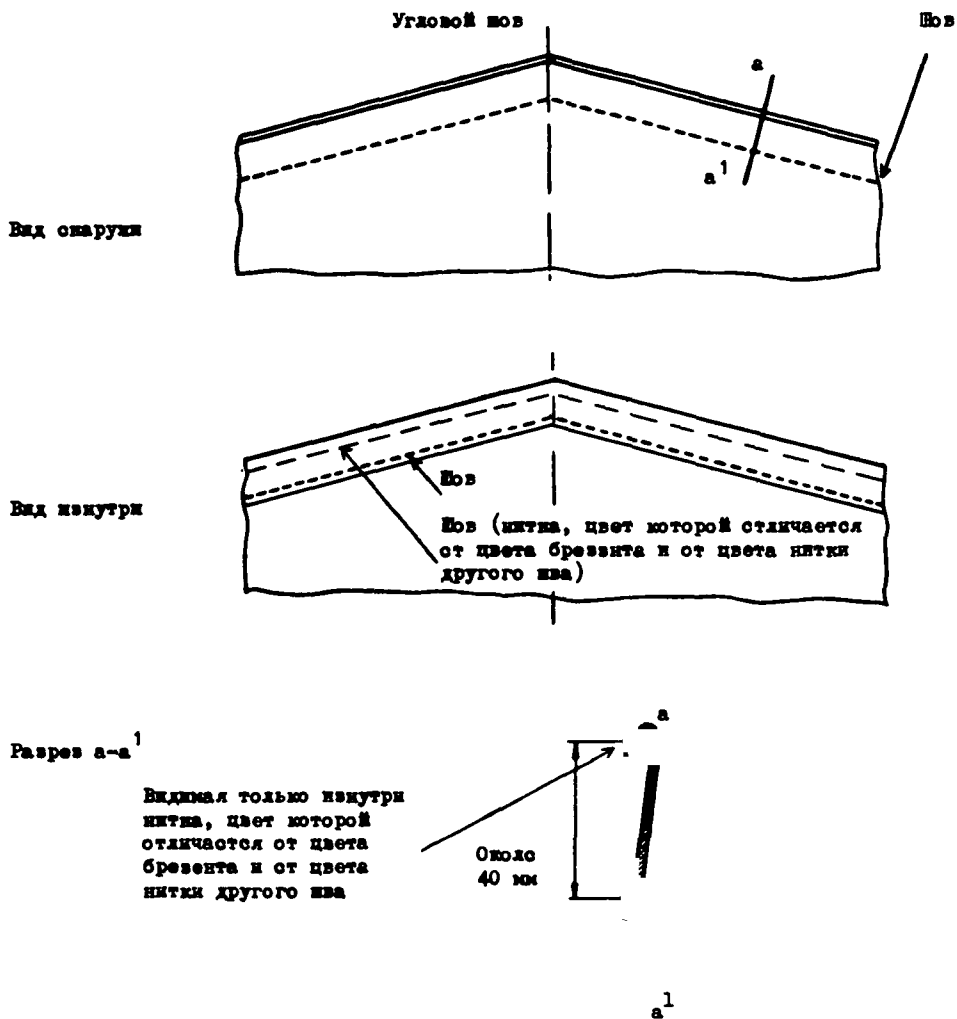


Разрез а-а¹
Плоский двойной шов



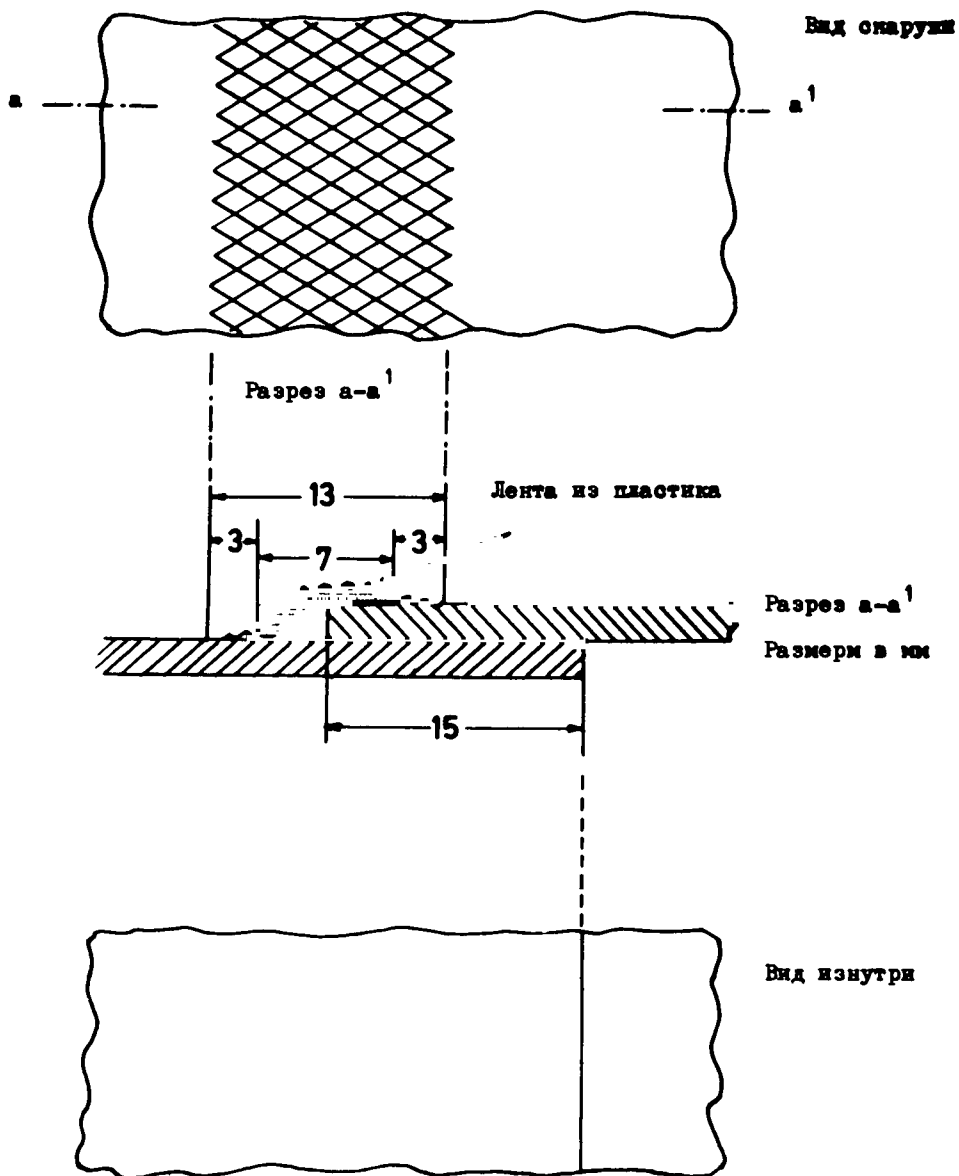
Видимая только изнутри нитка,
цвет которой отличается от цвета
брезента и от цвета нитки другого
шва

Часть I, Рис. № 2. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ ТКАНИ



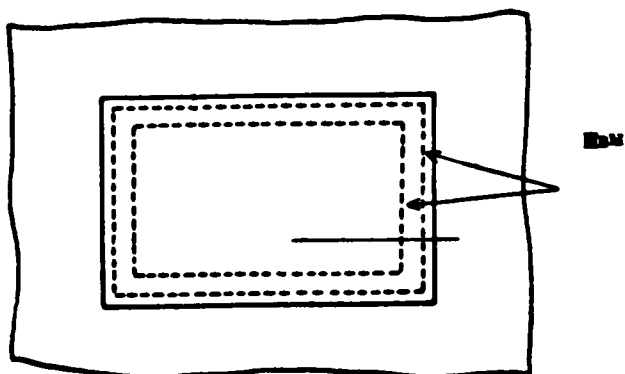
ПРИМЕЧАНИЕ. Допускаются также угловые швы, выполненные по методу, изображенному на рис. 2 (а) в приложении 2 к настоящей Конвенции.

ЧАСТЬ I, РИС. № 3. БРЕЗЕНТ, ИЗГОТОВЛЕННЫЙ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ КУСКОВ
ТКАНИ, СОЕДИНЕННЫХ ПОСРЕДСТВОМ СПАЙКИ

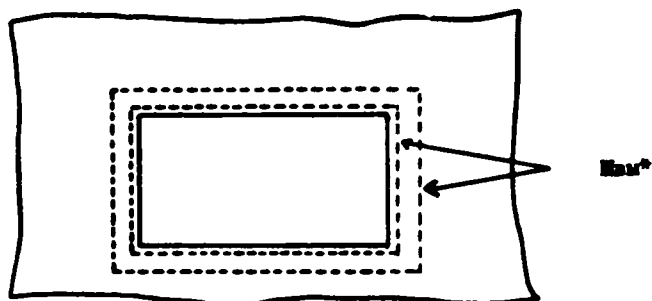
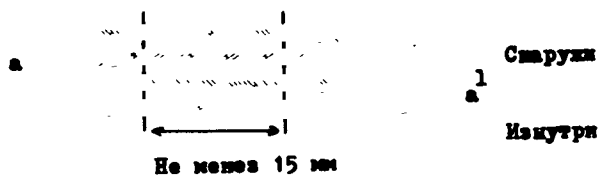


Часть I, Рис. № 4. Починка брезента

Вид снаружи

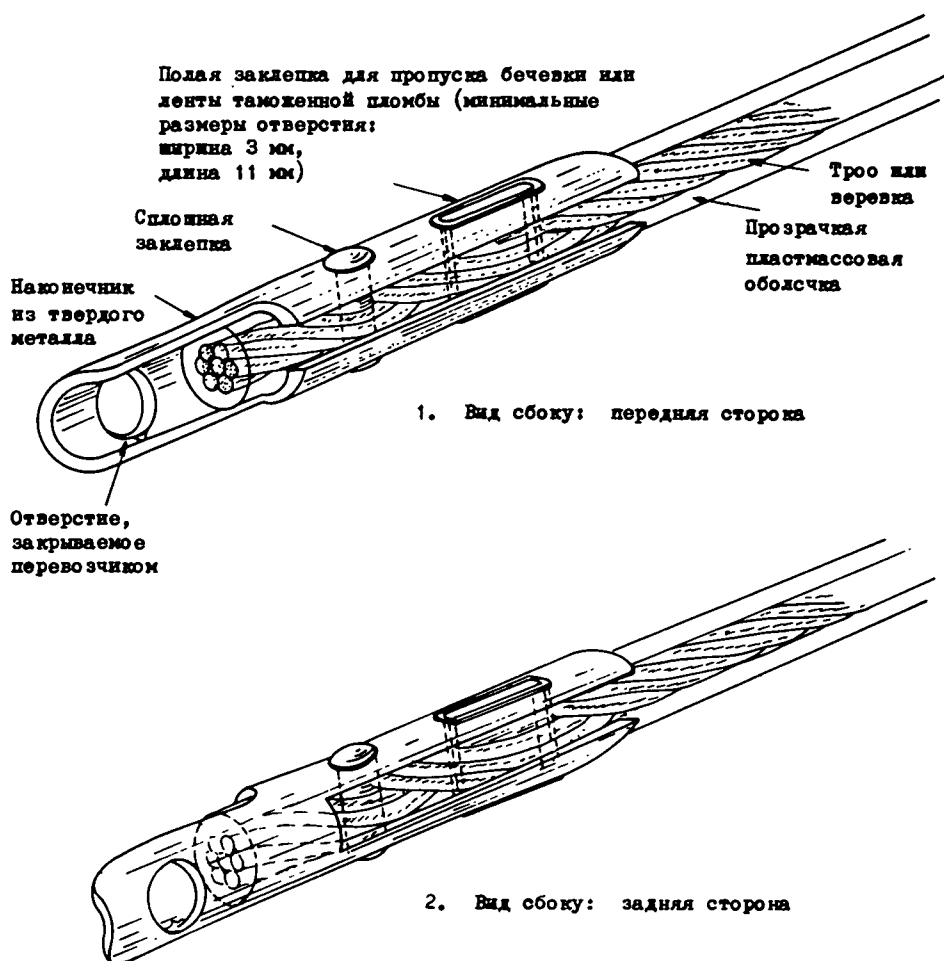


Вид изнутри

Разрез а-а¹

* Нитки, видимые изнутри, отличаются по цвету от ниток, видимых снаружи, и от цвета брезента.

Часть I, Рис. № 5. ОБРАЗЕЦ НАКОНЕЧНИКА



ЧАСТЬ II. ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПРЕДУСМОТРЕННЫМ ПРАВИЛАМИ, ПРИВЕДЕННЫМИ В ЧАСТИ I

Общие положения

1. Контейнеры могут быть допущены для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами:

- a) либо на стадии производства — по типу конструкции (процедура допущения на стадии производства);
- b) либо на каком-либо последующем этапе — в индивидуальном порядке или определенными партиями контейнеров одного и того же типа (процедура допущения на каком-либо этапе после изготовления).

Общие положения для обеих процедур допущения

2. Компетентный орган, который осуществляет процедуру допущения, выдает после допущения предприятию, сделавшему заявку, свидетельство о допущении, действительное, в зависимости от обстоятельств, либо для неограниченного числа контейнеров допущенного типа, либо для определенного числа контейнеров.

3. Прежде чем приступить к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами, владелец свидетельства о допущении должен прикрепить табличку о допущении на допущенный контейнер (допущенные контейнеры).

4. Табличка о допущении должна прочно крепиться на хорошо видимом месте рядом с любой другой табличкой, выдаваемой с официальными целями.

5. Табличка о допущении, соответствующая образцу № 1, который приводится в добавлении 1 к настоящей части, представляет собой металлическую пластинку размером не менее 20 см × 10 см. На ее поверхности должны быть выгравированы резцом, выдавлены рельефом или четко и вручную нанесены любым другим способом, по крайней мере на французском или на английском языке, приводимые ниже надписи:

- a) надпись «Допущен для перевозки под таможенными печатями и пломбами»;
- b) название страны, где контейнер был допущен, либо полностью, либо в виде отличительного знака, используемого для указания страны регистрации автотранспортных средств в международном автомобильном движении, и номер свидетельства о допущении (цифры, буквы и т.д.), а также год допущения (например, «NL/26/73» означает «Нидерланды, свидетельство о допущении № 26, выданное в 1973 году»);
- c) порядковый номер контейнера, присвоенный ему заводом-изготовителем (заводской номер);
- d) если контейнер допущен по типу конструкции, на табличке должны быть нанесены также опознавательные цифры или буквы данного типа контейнера.

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем использоваться для перевозок под таможенными печатями и пломбами, он должен быть приведен в состояние, nosлужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.

7. Если основные характеристики контейнера изменены, допущение этого контейнера теряет силу и он должен стать предметом нового допущения компетентным органом, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами.

Особые положения, касающиеся допущения по типу конструкции на стадии производства

8. Когда контейнеры одного и того же типа конструкции строятся серийно, завод-изготовитель может обратиться к компетентному органу страны, в которой они производятся, с просьбой об их допущении по типу конструкции.

9. Завод-изготовитель должен указать в своей заявке опознавательные цифры и буквы, которые он присваивает типу контейнеров, являющемуся предметом его заявки.

10. К этой заявке должны прилагаться чертежи и подробное описание типа конструкции контейнера, подлежащего допущению.

11. Завод-изготовитель должен письменно обязаться:

- a) представить компетентному органу те из контейнеров данного типа, которые этот орган пожелает осмотреть;
- b) разрешить компетентному органу осматривать другие экземпляры в любой момент в ходе серийного производства данного типа;
- c) информировать компетентный орган о любых изменениях в чертежах и описаниях конструкции, какой бы важности они ни были, до того как эти изменения будут произведены;
- d) на видном месте наносить на контейнеры, кроме знаков, предусмотренных для табличек о допущении, опознавательные цифры и буквы типа конструкции, а также порядковый номер каждого серийного выпускаемого контейнера данного типа (заводской номер);
- e) вести учет контейнеров, построенных в соответствии с допущенным типом.

12. Компетентный орган указывает в случае необходимости изменения, которые следует внести в предусмотренный тип конструкции для допущения к перевозке.

13. Ни один контейнер не может быть допущен согласно процедуре допущения по типу конструкции, если компетентный орган не пришел к заключению на основании осмотра одного или нескольких построенных по этому типу контейнеров, что контейнеры этого типа отвечают техническим условиям, предусмотренным в части I.

14. После допущения какого-либо типа контейнера предприятию, сделавшему заявку, выдается в единственном экземпляре свидетельство о допущении, соответствующее образцу № 11, приведенному в добавлении 2 к настоящей части, и действительное для всех контейнеров, которые будут строиться в соответствии со спецификациями допущенного типа. Это свидетельство дает право заводу-изготовителю крепить к каждому серийному контейнеру данного типа табличку о допущении, предусмотренную в пункте 5 настоящей части.

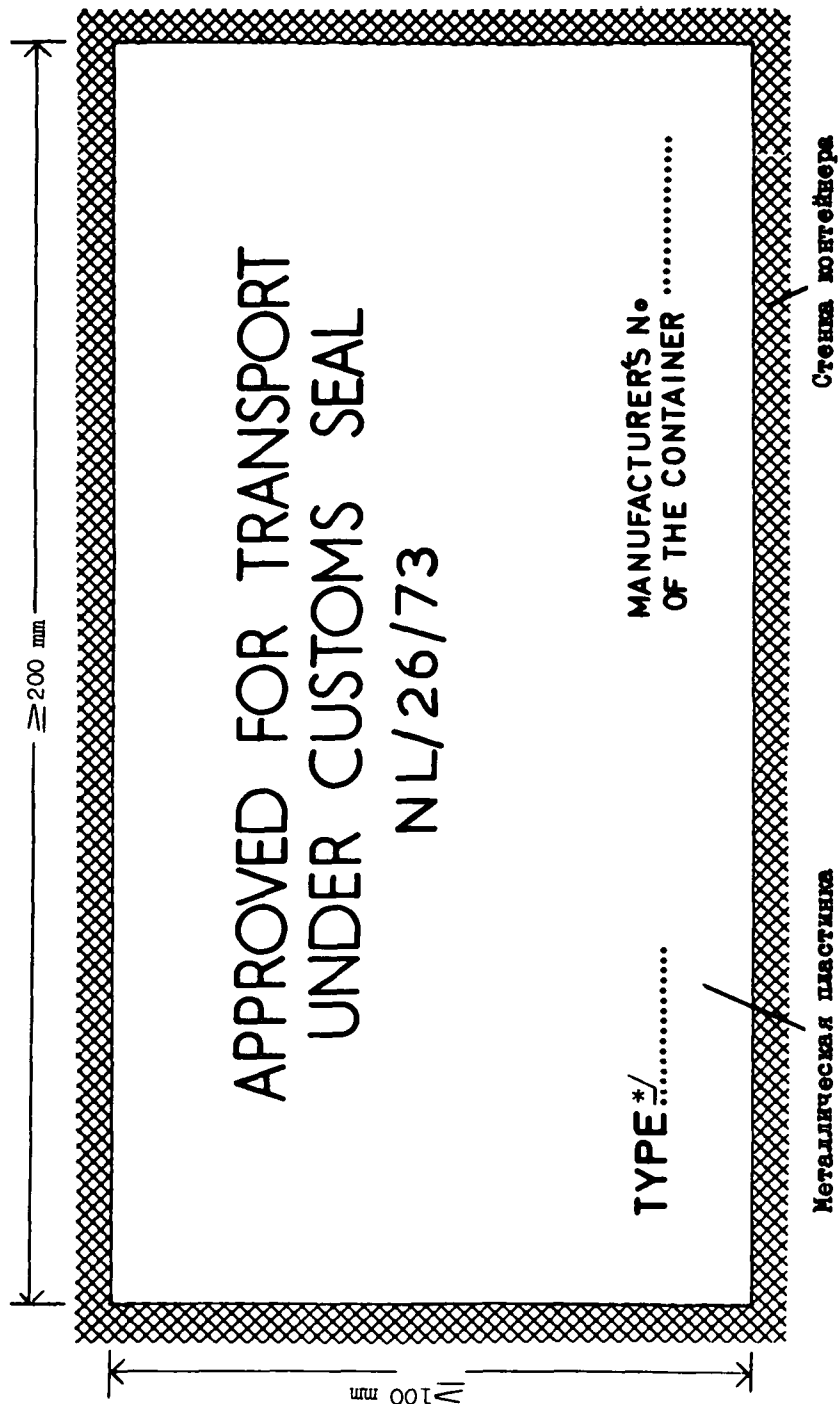
Особые положения, касающиеся допущения на каком-либо этапе после изготовления

15. Если не было сделано заявки на стадии производства, владелец, предприятие по эксплуатации контейнеров или представитель того или другого могут обратиться с просьбой о допущении к компетентному органу, которому они могут представить контейнер или контейнеры, допущение которых испрашивается.

16. Любая заявка о допущении в случае, предусмотренном в пункте 15 настоящей части, должна содержать порядковый номер (заводской номер), наносимый заводом-изготовителем на каждый контейнер.

17. Когда компетентный орган путем осмотра такого числа контейнеров, которое он считает необходимым, удостовериться в том, что этот контейнер или эти контейнеры отвечают техническим условиям, предусмотренным в части I, он выдает свидетельство о допущении, соответствующее образцу № III, приведенному в добавлении 3 к настоящей части, и действительное лишь для того числа контейнеров, которое было допущено. Это свидетельство, в котором указаны порядковый номер или порядковые номера, присвоенные заводом-изготовителем контейнеру или контейнерам, к которым оно относится, дает право предприятию, сделавшему заявку, прикреплять на каждом допущенном контейнере табличку о допущении, предусмотренную в пункте 5 настоящей части.

ДОБАВЛЕНИЕ 1 К ЧАСТИ II
 ОБРАЗЕЦ № I. ТАБЛИЧКА О ДОПУЩЕНИИ
 (Английский вариант)



* Только в случае допущения по типу конструкции.

ДОБАВЛЕНИЕ I К ЧАСТИ II
 ОБРАЗЕЦ № I. ТАБЛИЧКА О ДОПУЩЕНИИ
 (Французский вариант)

Diagram of a rectangular label with a cross-hatched border. The label contains text in French and Russian. Dimensions are indicated: height is ≥ 200 mm and width is 100 mm.

AGREE POUR LE TRANSPORT
 SOUS SCELLEMENT DOUANIER
 NL/26/73

TYPE ^{*}/.....

N° DE FABRICATION
 DU CONTENEUR

Металлическая пластинка

Стенка контейнера

* Только в случае допущения по типу конструкции.

ДОБАВЛЕНИЕ 2 К ЧАСТИ II

ОБРАЗЕЦ № II. ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ
С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП, 1975 г.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ ПО ТИПУ КОНСТРУКЦИИ

1. Номер свидетельства*
 2. Удостоверяется, что описанный ниже тип контейнера допущен к перевозке и что контейнеры, изготовленные согласно этому типу, могут быть допущены к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами.
 3. Род контейнера
 4. Оознавательные цифры или буквы типа конструкции
 5. Оознавательный номер чертежей
 6. Оознавательный номер описаний конструкции
 7. Вес тары
 8. Наружные размеры в см.
 9. Основные характеристики конструкции (вид материалов, тип конструкции и т.д.)
 10. Настоящее свидетельство действительно для всех контейнеров, изготовленных в соответствии с указанными выше чертежами и описаниями конструкции.
 11. Выдано
(название и адрес изготовителя)
- которому разрешено прикреплять табличку о допущении на каждом изготовленном им контейнере допущенного типа.
- 19.....
(место) (дата)
-
(подпись и печать учреждения или организации, выдающего(ей) свидетельство)

(См. предупреждение на обороте)

ВНИМАНИЕ

(Пункты 6 и 7 части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.)

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой его допущения, то, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.
7. Если основные характеристики контейнера изменены, допущение этого контейнера теряет силу, и он должен стать предметом нового допущения компетентным органом, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами.

* Указать буквы и цифры, которые будут проставляться на табличке о допущении (см. подпункт 5 b части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.).

ДОБАВЛЕНИЕ 3 К ЧАСТИ II

ОБРАЗЕЦ III. ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ
С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП, 1975 г.

**СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ,
ВЫДАННОЕ НА КАКОМ-ЛИБО ЭТАПЕ ПОСЛЕ ИЗГОТОВЛЕНИЯ**

1. Номер свидетельства*
 2. Удостоверяется, что указанный(ые) ниже контейнер(ы) допущен(ы) к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами.
 3. Род контейнера(ов)
 4. Порядковый(ые) номер(а), присвоенный(ые) контейнеру(ам) заводом-изготовителем
 5. Вес тары
 6. Наружные размеры в см.
 7. Основные характеристики конструкции (вид материалов, тип конструкции и т.д.)
 8. Выдано
(название и адрес предприятия, подавшего заявку)
- которому разрешено прикреплять табличку о допущении на указанном(ых) выше контейнере(ах).
- 19.....
(место) (дата)
-
(подпись и печать учреждения или организации, выдающего(ей) свидетельство)
(См. предупреждение на обороте)

ВНИМАНИЕ

(Пункты 6 и 7 части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.)

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой его допущения, то, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.
7. Если основные характеристики контейнера изменены, допущение этого контейнера теряет силу, и он должен стать предметом нового допущения компетентным органом, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами.

* Указать буквы и цифры, которые будут проставляться на табличке о допущении (см. подпункт 5 b) части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.).

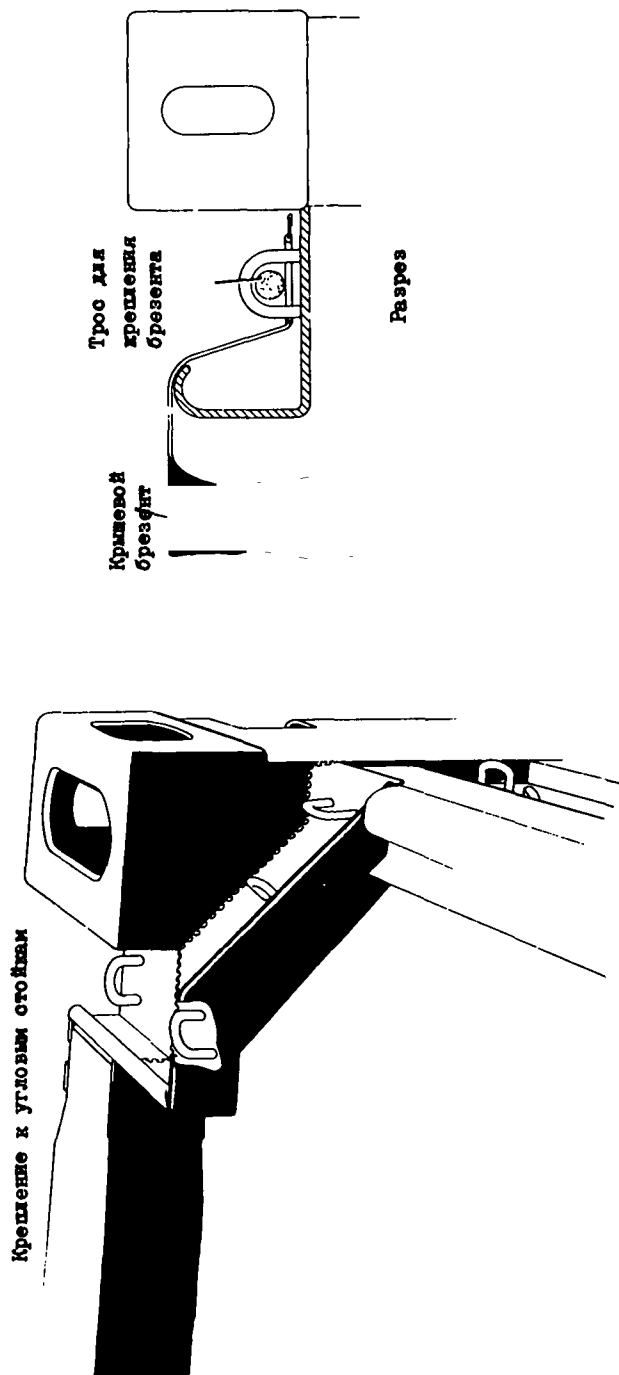
ЧАСТЬ III. ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

1. Пояснительные записки к приложению 2, приведенные в приложении 6 к настоящей Конвенции, применяются с соответствующими изменениями к контейнерам, допущенным к перевозке под таможенными печатями и пломбами во исполнение положений настоящей Конвенции.

2. *Часть I, подпункт а пункта 6 статьи 4.* Пример приемлемой с таможенной точки зрения системы крепления брезента к угловым фитингам контейнера изображен на рисунке, приложенном к настоящей части III.

3. *Часть II, пункт 5.* Если два крытых брезентом контейнера, допущенных к перевозке под таможенными печатями и пломбами, соединены попарно таким образом, что они образуют один контейнер, покрытый одним брезентом и удовлетворяющий требованиям, предъявляемым при перевозке под таможенными печатями и пломбами, то для такой комбинации контейнеров не требуется отдельного свидетельства о допущении или отдельной таблички о допущении.

Часть III. Устройство для крепления брезента к угловым элементам контейнера
Изображенное ниже устройство отвечает требованиям пункта 6 а) статьи 4 части I



ПРИЛОЖЕНИЕ 8

СОСТАВ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА

Статья 1. i) Договаривающиеся стороны являются членами Административного комитета.

ii) Комитет может разрешить компетентным администрациям государств, упоминаемых в пункте 1 статьи 52 настоящей Конвенции, не являющихся Договаривающимися сторонами, или представителям международных организаций присутствовать на сессиях Комитета в качестве наблюдателей при обсуждении интересующих их вопросов.

Статья 2. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций представляет Комитету услуги секретариата.

Статья 3. Ежегодно на своей первой сессии Комитет избирает председателя и заместителя председателя.

Статья 4. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций созывает Комитет под эгидой Европейской Экономической Комиссии ежегодно, а также по просьбе компетентных администраций не менее пяти государств, являющихся Договаривающимися сторонами.

Статья 5. Предложения ставятся на голосование. Каждое государство, являющееся Договаривающейся стороной, представленное на сессии, имеет один голос. Предложения, не являющиеся предложениями о внесении поправок в настоящую Конвенцию, принимаются в Комитете большинством голосов присутствующих и голосующих. Поправки к настоящей Конвенции и решения, упомянутые в статьях 59 и 60 настоящей Конвенции, принимаются большинством в две трети присутствующих и голосующих.

Статья 6. Для принятия решения необходим кворум, составляющий не менее половины государств, являющихся Договаривающимися сторонами.

Статья 7. Перед закрытием сессии Комитет утверждает свой доклад.

Статья 8. При отсутствии в настоящем приложении надлежащих положений применяются правила процедуры Европейской Экономической Комиссии, если Комитет не решит иначе.

For Afghanistan:
Pour l'Afghanistan :
За Афганистан:

For Albania:
Pour l'Albanie :
За Албанию:

For Algeria:
Pour l'Algérie :
За Алжир:

For Argentina:
Pour l'Argentine :
За Аргентину:

For Australia:
Pour l'Australie :
За Австралию:

For Austria:
Pour l'Autriche :
За Австрию:

RUDOLF MARTINS
27 of April, 1976
Subject to ratification¹

For the Bahamas:
Pour les Bahamas :
За Багамские острова:

For Bahrain:
Pour Bahreïn :
За Бахрейн:

For Bangladesh:
Pour le Bangladesh :
За Бангладеш:

For Barbados:
Pour la Barbade :
За Барбадос:

¹ Sous réserve de ratification.

For Belgium:
Pour la Belgique :
За Бельгию:

P. NOTERDAEME
22-XII-76
Sous réserve de ratification¹

For Benin:
Pour le Bénin :
За Народную Республику Бенин:

For Bhutan:
Pour le Bhoutan :
За Бутан:

For Bolivia:
Pour la Bolivie :
За Боливию:

For Botswana:
Pour le Botswana :
За Ботсвану:

For Brazil:
Pour le Brésil :
За Бразилию:

¹ Subject to ratification.

For Bulgaria:
Pour la Bulgarie :
За България:

For Burma:
Pour la Birmanie :
За Бирму:

For Burundi:
Pour le Burundi :
За Бурунди:

For the Byelorussian Soviet Socialist Republic:
Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie :
За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:

For Cambodia:
Pour le Cambodge :
За Камбоджу:

For Canada:
Pour le Canada :
За Канаду:

For Cape Verde:
Pour le Cap-Vert :
За Острова Зеленого Мыса:

For the Central African Republic:
Pour la République centrafricaine :
За Центральноафрикайскую Ресублику:

For Chad:
Pour le Tchad :
За Чад:

For Chile:
Pour le Chili :
За Чили:

For China:
Pour la Chine :
За Китай:

For Colombia:
Pour la Colombie :
За Колумбию:

For the Comoros:
Pour les Comores :
За Коморские острова:

For the Congo:
Pour le Congo :
За Конго:

For Costa Rica:
Pour le Costa Rica :
За Коста-Рику:

For Cuba:
Pour Cuba :
За Кубу:

For Cyprus:
Pour Chypre :
За Кипр:

For Czechoslovakia:
Pour la Tchécoslovaquie :
За Чехословакию:

For the Democratic People's Republic of Korea:
Pour la République populaire démocratique de Corée :
За Корейскую Народно-демократическую Республику:

For the Democratic Republic of Viet-Nam:
Pour la République démocratique du Viet-Nam :
За Демократическую Республику Вьетнам:

For Democratic Yemen:
Pour le Yémen démocratique :
За Демократический Йемен:

For Denmark:
Pour le Danemark :
За Данию:

December 21st, 1976
HANS ERIK KASTOFT

For the Dominican Republic:
Pour la République dominicaine :
За Доминиканскую Республику:

For Ecuador:
Pour l'Équateur :
За Эквадор:

For Egypt:
Pour l'Égypte :
За Египет:

For El Salvador:
Pour El Salvador :
За Сальвадор:

For Equatorial Guinea:
Pour la Guinée équatoriale :
За Экваториальную Гвинею:

For Ethiopia:
Pour l'Éthiopie :
За Эфиопию:

For Fiji:
Pour Fidji :
За Фиджи:

For Finland:
Pour la Finlande :
За Финляндию:

28/12-76
MAURI EGGERT

For France:
Pour la France :
За Францию:

30-XII-1976
FERNAND-LAURENT

For Gabon:
Pour le Gabon :
За Габон:

For Gambia:
Pour la Gambie :
За Гамбию:

For the German Democratic Republic:
Pour la République démocratique allemande :
За Германскую Демократическую Республику:

For Germany, Federal Republic of:
Pour l'Allemagne, République fédérale d' :
За Федеративную Республику Германия:

Sous réserve de ratification¹
30 décembre 1976
OTTO Baron VON STEMPEL

For Ghana:
Pour le Ghana :
За Гану:

For Greece:
Pour la Grèce :
За Грецию:

Geneva, 30 December 1976
Subject to ratification²
A. METAXAS

For Grenada:
Pour la Grenade :
За Гренаду:

For Guatemala:
Pour le Guatemala :
За Гватемалу:

¹ Subject to ratification.

² Sous réserve de ratification.

For Guinea:
Pour la Guinée :
За Гвинею:

For Guinea-Bissau:
Pour la Guinée-Bissau :
За Гвинею-Биссау:

For Guyana:
Pour la Guyane :
За Гвиану:

For Haiti:
Pour Haïti :
За Гаити:

For the Holy See:
Pour le Saint-Siège :
За Святейший Престол:

For Honduras:
Pour le Honduras :
За Гондурас:

For Hungary:
Pour la Hongrie :
За Венгрию:

D. KUZSEL
23.11.1976

For Iceland:
Pour l'Islande :
За Исландию:

For India:
Pour l'Inde :
За Индию:

For Indonesia:
Pour l'Indonésie :
За Индонезию:

For Iran:
Pour l'Iran :
За Иран:

For Iraq:
Pour l'Iraq :
За Ирак:

For Ireland:
Pour l'Irlande :
За Ирландию:

ANNE ANDERSON-WHEELER
30/12/76
Subject to ratification¹

For Israel:
Pour Israël :
За Израиль:

For Italy:
Pour l'Italie :
За Италию:

RINALDO PETRIGNANI
Sous réserve de ratification²
28 décembre 1976

For the Ivory Coast:
Pour la Côte-d'Ivoire :
За Берег Слоновой Кости:

¹ Sous réserve de ratification.

² Subject to ratification.

For Jamaica:
Pour la Jamaïque :
За Ямайку:

For Japan:
Pour le Japon :
За Японию:

For Jordan:
Pour la Jordanie :
За Иорданию:

For Kenya:
Pour le Kenya :
За Кению:

For Kuwait:
Pour le Koweït :
За Кувейт:

For Laos:
Pour le Laos :
За Лаос:

For Lebanon:
Pour le Liban :
За Ливан:

For Lesotho:
Pour le Lesotho :
За Лесото:

For Liberia:
Pour le Libéria :
За Либерию:

For the Libyan Arab Republic:
Pour la République arabe libyenne :
За Ливнийскую Арабскую Республику:

For Liechtenstein:
Pour le Liechtenstein :
За Лихтенштейн:

For Luxembourg:
Pour le Luxembourg :
За Люксембург:

JACQUELINE ANCEL-LENNERS
23 XII 1976
Sous réserve de ratification¹

For Madagascar:
Pour Madagascar :
За Мадагаскар:

For Malawi:
Pour le Malawi :
За Малави:

For Malaysia:
Pour la Malaisie :
За Малайскую Федерацию:

For the Maldives:
Pour les Maldives :
За Мальдивы:

¹ Subject to ratification.

For Mali:
Pour le Mali :
За Мали:

For Malta:
Pour Malte :
За Мальту:

For Mauritania:
Pour la Mauritanie :
За Мавританию:

For Mauritius:
Pour Maurice :
За Маврикий:

For Mexico:
Pour le Mexique :
За Мексику:

For Monaco:
Pour Monaco :
За Монако:

For Mongolia:
Pour la Mongolie :
За Монголию:

For Morocco:
Pour le Maroc :
За Марокко:

15 octobre 1976
ALI SKALLI
Sous réserve de ratification¹

For Mozambique:
Pour le Mozambique :
За Мозамбик:

For Nauru:
Pour Nauru :
За Науру:

For Nepal:
Pour le Népal :
За Непал:

¹ Subject to ratification.

For the Netherlands:
Pour les Pays-Bas :
За Нидерланды:

C. A. VAN DER KLAUW
Sous réserve de ratification¹
28/12/1976

For New Zealand:
Pour la Nouvelle-Zélande :
За Новую Зеландию:

For Nicaragua:
Pour le Nicaragua :
За Никарагуа:

For the Niger:
Pour le Niger :
За Нигер:

For Nigeria:
Pour le Nigéria :
За Нигерию:

¹ Subject to ratification.

For Norway:
Pour la Norvège :
За Норвегию:

For Oman:
Pour l'Oman :
За Оман:

For Pakistan:
Pour le Pakistan :
За Пакистан:

For Panama:
Pour le Panama :
За Панаму:

For Papua New Guinea:
Pour la Papouasie-Nouvelle-Guinée :
За Папуа-Новую Гвинею:

For Paraguay:
Pour le Paraguay:
За Парагвай:

For Peru:
Pour le Pérou :
За Перу:

For the Philippines:
Pour les Philippines :
За Филиппины:

For Poland:
Pour la Pologne :
За Польшу:

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:

For Qatar:
Pour le Qatar :
За Катар:

For the Republic of Korea:
Pour la République de Corée :
За Корейскую Республику:

For the Republic of South Viet-Nam:
Pour la République du Sud-Viet-Nam :
За Республику Южный Вьетнам:

For Romania:
Pour la Roumanie :
За Румынию:

For Rwanda:
Pour le Rwanda :
За Руанду:

For San Marino:
Pour Saint-Marin :
За Сан-Марино:

For Sao Tome and Principe:
Pour Sao Tomé-et-Principe :
За Сан-Томе и Принсипи:

For Saudi Arabia:
Pour l'Arabie Saoudite :
За Саудовскую Аравию:

For Senegal:
Pour le Sénégal :
За Сенегал:

For Sierra Leone:
Pour le Sierra Leone :
За Сьерра-Леоне:

For Singapore:
Pour Singapour :
За Сингапур:

For Somalia:
Pour la Somalie :
За Сомали:

For South Africa:
Pour l'Afrique du Sud :
За Южную Африку:

For Spain:
Pour l'Espagne :
За Испанию:

For Sri Lanka:
Pour Sri Lanka :
За Шри Ланка:

For the Sudan:
Pour le Soudan :
За Судан:

For Suriname:
Pour le Suriname :
За Суринам:

For Swaziland:
Pour le Souaziland :
За Свазиленд:

For Sweden:
Pour la Suède :
За Швецию:

CARL DE GEER
17.12.76

For Switzerland:
Pour la Suisse :
За Швейцарию:

CHARLES LENZ
4.8.1976¹
Sous réserve de ratification²

For the Syrian Arab Republic:
Pour la République arabe syrienne :
За Сирийскую Арабскую Республику:

For Thailand:
Pour la Thaïlande :
За Таиланд:

For Togo:
Pour le Togo :
За Того:

For Tonga:
Pour les Tonga :
За Тонга:

¹ 4 August 1976 — 4 août 1976.

² Subject to ratification

For Trinidad and Tobago:
Pour la Trinité-et-Tobago :
За Тринидад и Тобаго:

For Tunisia:
Pour la Tunisie :
За Тунис:

MOHAMED BEN FADHEL
Le 11.6.1976¹

For Turkey:
Pour la Turquie :
За Турцию:

For Uganda:
Pour l'Ouganda :
За Уганду:

For the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Pour la République socialiste soviétique d'Ukraine :
За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:

¹ 11 June 1976—11 juin 1976.

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
За Союз Советских Социалистических Республик:

For the United Arab Emirates:
Pour les Emirats arabes unis :
За Объединенные Арабские Эмираты:

For the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland:
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :
За Соединенное Королевство Великобритании
и Северной Ирландии:

JAMES BOTTOMLEY
22.12.76
Subject to ratification¹

For the United Republic of Cameroon:
Pour la République-Unie du Cameroun :
За Объединенную Республику Камерун:

For the United Republic of Tanzania:
Pour la République-Unie de Tanzanie :
За Объединенную Республику Танзания:

¹ Sous réserve de ratification

For the United States of America:
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
За Соединенные Штаты Америки:

For the Upper Volta:
Pour la Haute-Volta :
За Верхнюю Вольту:

For Uruguay:
Pour l'Uruguay :
За Уругвай:

For Venezuela:
Pour le Venezuela :
За Венесуэлу:

For Western Samoa:
Pour le Samoa-Occidental :
За Западное Самоа:

For Yemen:
Pour le Yémen :
За Йемен:

For Yugoslavia:
Pour la Yougoslavie :
За Югославию:

MILOŠ LALOVIC
28.IV.1976

For Zaire:
Pour le Zaïre :
За Заир:

For Zambia:
Pour la Zambie :
За Замбию:

For the European Economic Community:
Pour la Communauté économique européenne :
За Европейское Экономическое Сообщество:
K. PINGEL
30.12.76

RESERVATIONS AND DECLARATIONS
MADE UPON RATIFICATION AND
ACCESSION (a)RÉSERVES ET DÉCLARATIONS
FAITES LORS DE LA RATIFICATION
ET DE L'ADHÉSION (a)*BULGARIA (a)**BULGARIE (a)*

[BULGARIAN TEXT — TEXTE BULGARE]

“Народна република България не се счита обвързана с член 57, точки 2 до 6 включително на Конвенцията, отнасящи се до арбитража. Народна република България смята, че даден спор може да бъде отнесен до арбитражен съд само със съгласието на всички страни по този спор.

“Народна република България декларира, че член 52, точка 1, който ограничава участието на известен брой държави в Конвенцията, е в противоречие с общоприетия принцип за суверенното равенство между държавите.

“Народна република България декларира също, че предвидената в член 52, точка 3 възможност митнически или икономически съюзи да станат договарящи страни по Конвенцията не създава за нея никакви задължения по отношение на тези съюзи.”

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

The People's Republic of Bulgaria does not consider itself bound by article 57, paragraphs 2 to 6, concerning arbitration. The People's Republic of Bulgaria considers that a dispute can be referred to a court of arbitration only with the consent of all parties to the dispute.

The People's Republic of Bulgaria declares that article 52, paragraph 1, which restricts the participation by a certain number of States in the Convention, is in contradiction with the generally accepted principle of sovereign equality of States.

The People's Republic of Bulgaria declares also that the possibility envisaged in article 52, paragraph 3, for customs or economic unions to become Contracting Parties to the Convention does not bind Bulgaria with any obligations whatsoever with respect to these unions.

La République populaire de Bulgarie ne se considère pas liée par les dispositions des paragraphes 2 à 6 de l'article 57 de la Convention, relatives à l'arbitrage. La République populaire de Bulgarie considère qu'un différend ne peut être porté devant un tribunal arbitral qu'avec l'assentiment de toutes les parties au différend.

La République populaire de Bulgarie déclare que le paragraphe 1 de l'article 52, qui limite la participation à la Convention à un certain nombre d'Etats, est contraire au principe généralement reconnu de l'égalité souveraine des Etats.

La République populaire de Bulgarie déclare en outre que la possibilité prévue au paragraphe 3 de l'article 52 pour des unions douanières ou économiques de devenir Parties contractantes à la Convention n'entraîne pour la Bulgarie aucune obligation à l'égard desdites unions.

*HUNGARY**HONGRIE*

[TRANSLATION — TRANSLATION]

“The Hungarian People's Republic does not consider itself bound by the provisions on compulsory arbitration contained in article 57 of the Convention.

La République populaire hongroise ne se considère pas liée par les dispositions relatives à l'arbitrage obligatoire énoncées à l'article 57 de la Convention.

“The Hungarian People’s Republic draws attention to the fact that the provisions of paragraph 1 of article 52 of the Convention are at variance with the fundamental principles of international law. It follows from the generally accepted principle of sovereign equality of States that the Convention should be open for adherence by all States without any discrimination and restriction.”

La République populaire hongroise appelle l’attention sur le fait que les dispositions du paragraphe 1 de l’article 52 de la Convention sont contraires aux principes fondamentaux du droit international. Le principe universellement admis de l’égalité souveraine des Etats veut qu’il soit donné à tous les Etats, sans discrimination ni restriction, la possibilité d’adhérer à la Convention.

No. 4996. CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS (TIR CONVENTION). DONE AT GENEVA ON 15 JANUARY 1959¹

N° 4996. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (CONVENTION TIR). FAITE À GENÈVE LE 15 JANVIER 1959¹

TERMINATION

The above-mentioned Convention ceased to have effect on 20 March 1978, the Customs Convention on the international transport of goods under cover of TIR carnets (TIR Convention) concluded at Geneva on 14 November 1975² having entered into force at that date, in accordance with article 56 (1) of the latter Convention.

Registered ex officio on 20 March 1978.

ABROGATION

La Convention susmentionnée a cessé d'avoir effet le 20 mars 1978, la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) conclue à Genève le 14 novembre 1975² étant entrée en vigueur à cette date, conformément à l'article 56, paragraphe 1, de cette dernière Convention.

Enregistré d'office le 20 mars 1978.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 348, p. 13; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 6, 8, 10 and 12, as well as annex A in volumes 897, 916, 917, 954, 985, 1043 and 1072.

² See p. 89 of this volume.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 348, p. 13; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 4 à 6, 8, 10 et 12, ainsi que l'annexe A des volumes 897, 916, 917, 954, 985, 1043 et 1072.

² Voir p. 89 du présent volume.