

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 30.7.2008
KOM(2008) 497 endelig

2008/0164 (ACC)

Forslag til

RÅDETS FORORDNING

om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 2112/78 om tiltrædelse af toldkonventionen om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (TIR-konventionen) af 14. november 1975 i Genève

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1.1. Begrundelser og målsætninger

Toldkonventionen om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (TIR-konventionen) af 14. november 1975 blev godkendt på Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs vegne ved Rådets forordning (EØF) nr. 2112/78. Konventionen trådte i kraft i Fællesskabet den 20. juni 1983.

Siden vedtagelsen har det været nødvendigt at ændre TIR-konventionen for at modernisere og styrke TIR-proceduren, give en mere præcis definition af de rettigheder og pligter, som alle deltagere i TIR-systemet har, og indføre et elektronisk system, som hurtigt informerer den internationale organisation om forelæggelse af TIR-carneter på bestemmelsestoldstedet.

Rådets formål med denne forordning er at godkende alle ændringer, der er foretaget af TIR-konventionens kontraherende parter, herunder Den Europæiske Union, men som ikke formelt er indført i EU-lovgivningen.

1.2. Generel baggrund

TIR-konventionen, som forvaltes af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UN/ECE), der har til huse i Genève, fastlægger toldforsendelsesprocedurer for international vejgodstransport. Der er i øjeblikket 68 kontraherende parter i konventionen, herunder Den Europæiske Unions medlemsstater og Unionen som sådan.

I henhold til konventionen kan gods, der befinder sig under en told- og afgiftssuspensionsordning, transporteres over internationale grænser med et minimum af indgreb fra toldmyndighedernes side. TIR-systemet fremmer udviklingen af den internationale samhandel ved at lette traditionelle hindringer for international godstransport. I kraft af en reduceret forsendelsestid kan der spares betydelige beløb på transportomkostningerne. Den vigtigste fordel ved systemet er, at TIR-konventionen gennem sin internationale garantikæde giver en forholdsvis enkel adgang til de fornødne garantier.

TIR-konventionen er blevet ændret adskillige gange siden 1975. Nogle af ændringerne er af teknisk karakter og vedrører køretøjer eller containere, som kan anses for at være sikre til transport af gods på grundlag af TIR-carnetet.

TIR-carnetet udformning er også blevet ændret adskillige gange siden indførelsen for at gøre carnetet lettere at anvende og for at sikre, at alle oplysninger om TIR-transporten kommer med.

Som med andre toldforsendelsesprocedurer har TIR-proceduren været genstand for bedrageri. Problemerne har forårsaget betydelige tab for de kontraherende parter og udgjort en trussel mod europæisk erhvervsliv og handel. Det har derfor været nødvendigt at ændre TIR-konventionen for at gøre dens procedurer og formaliteter

mere effektive i henseende til bekæmpelse af bedrageri. Der er foretaget en række ændringer af 1975-konventionen, men de har for størstedelens vedkommende været af yderst teknisk karakter og har f.eks. relateret sig til køretøjskonstruktion. I de seneste år og på baggrund af problemerne med bedrageri har revisionsprocessen i højere grad været rettet mod de berørte parter rettigheder og pligter.

Når TIR-konventionens administrationsudvalg har vedtaget alle ændringer, vil det være hensigtsmæssigt at indlemme dem i EU-lovgivningen ved at ændre Rådets forordning (EØF) nr. 2112/78.

1.3. Bestående bestemmelser inden for forslagets rammer

Rådets forordning (EØF) nr. 2112/78 af 25. juli 1978 om tiltrædelse af toldkonventionen om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (TIR-konventionen) af 14. november 1975 i Genève.

1.4. Sammenhæng med Unionens øvrige politikker og målsætninger

Forslaget til forordning falder i tråd med den fælles handels- og transportpolitik. TIR-systemet, der letter vejtransporten, giver mulighed for at transportere gods over 68 kontraherende parter område med et minimum af indgreb fra toldmyndighedernes side og sikrer gennem sin internationale garantikæde en forholdsvis enkel adgang til de fornødne garantier. De forenklinger, der er opnået med TIR-konventionen, er endvidere i overensstemmelse med den reviderede Lissabonstrategi. Endelig stemmer den formelle vedtagelse af ændringerne overens med strategien for bedre lovgivning.

2. HØRING AF BERØRTE PARTER OG VIRKNINGSVURDERING

2.1. Høring af berørte parter

Høringsprocedurer, primære målgrupper og respondenternes generelle profil:

Høringerne omfattede Den Internationale Vognmandsorganisation, alle de garanterende organisationer, TIR-kontrolkommissionen og toldmyndighederne i de kontraherende parter i TIR-konventionen. Der foregik også høringer på møder i Toldkodeksudvalget, arbejdsgruppen vedrørende toldspørgsmål i relation til transport og TIR-konventionens administrationsudvalg.

Sammendrag af svarene og måden, der taget hensyn til dem på:

Alle de hørte parter fandt det nødvendigt, at EU indlemmer ændringerne til TIR-konventionen i EU-lovgivningen. I Toldkodeksudvalget udtrykte medlemsstaterne, at de foretrak, at Rådet vedtog en konsolideret udgave af TIR-konventionen frem for en separat vedtagelse af de næsten 28 ændringer, idet nogle af disse er blevet overhalet af senere ændringer og derfor ikke længere er relevante.

2.2. Indsamling og anvendelse af sagkundskab

Der var ikke behov for ekstern ekspertbistand.

2.3. Virkningsvurdering

Alle ændringer til TIR-konventionen, der hidtil er vedtaget af administrationsudvalget, og som stadig er gældende, skal formelt vedtages af EU.

Nogle af disse ændringer er af teknisk karakter såsom afstanden mellem øskener og snørehuller på presenningen på TIR-køretøjer, muligheden for at benytte ladelister som bilag til TIR-carnetet, selvom der er plads nok i manifestet til at angive alle oplysninger om de transporterede varer, nye sikkerhedskrav til gulvet i lastrummene i TIR-køretøjer, måden at sikre ventilationsåbninger på i TIR-køretøjer og konstruktion af visse typer vejkøretøjer.

Andre ændringer er af generel art såsom kravet om, at foretagender, der udsteder og anvender TIR-carneter, skal være autoriseret dertil af toldmyndighederne. Desuden blev der også oprettet en TIR-kontrolkommission, som er et udøvende organ bestående af TIR-eksperter, der har til opgave at overvåge konventionens anvendelse. Endelig blev fordelingen af roller og ansvarsområder mellem de større aktører i TIR-proceduren defineret mere klart.

Med henblik på en mere effektiv kontrol og sikring af den nuværende TIR-procedures funktionsevne er der blevet indført et elektronisk system, som informerer den internationale organisation, der har ansvaret for tilrettelæggelse og drift af garantikæden, om forelæggelse af TIR-carneter på bestemmelsestoldstederne. Med det nye bilag 10 gennemføres formelt SafeTIR-systemet, som bruges til overvågning af TIR-forsendelsernes ophør/delvis ophør til gavn for alle involverede parter.

EU vil med vedtagelsen af denne forordning indføre den ændrede TIR-konvention på dens plads i EU-lovgivningen til gavn for toldmyndighederne og transportsektoren.

3. FORSLAGETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE ELEMENTER

3.1. Sammendrag af den foreslåede foranstaltning

Med forslaget til forordning indføres formelt alle ændringer til TIR-konventionen, som stadig er i kraft, og en ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 2112/78 af 25. juli 1978 om tiltrædelse af toldkonventionen om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (TIR-konventionen) af 14. november 1975 i Genève.

3.2. Retsgrundlag

Artikel 133 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

3.3. Subsidiaritetsprincippet

EU er kontraherende part i TIR-konventionen og dermed forpligtet til at anvende ændringerne til TIR-konventionen. Forslaget hører under EU's enekompetence, hvorfor subsidiaritetsprincippet ikke gælder.

3.4. Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med princippet om proportionalitet. Med forslaget indføres ændringerne til en international aftale, der som sådan overholder

proportionalitetsprincippet. Alle disse ændringer er allerede vedtaget af administrationsudvalget for TIR-konventionen og finder allerede anvendelse i alle medlemsstaterne.

3.5. Valg af instrument

Foreslåede instrumenter: Forordning.

Forslaget til forordning ændrer forordning (EØF) nr. 2112/78, hvormed TIR-konventionen blev indlemmet i EU-lovgivningen.

4. BUDGETMÆSSIGE VIRKNINGER

Forslaget har ingen virkning for EU's budget.

5. YDERLIGERE OPLYSNINGER

5.1. Forenkling

Med forslaget opnås en forenkling.

Med forslaget til forordning indføres alle de ændringer til TIR-konventionen, der stadig er i kraft, i EU-lovgivningen.

5.2. Ændring af bestående lovgivning

Med vedtagelsen af forslaget erstattes bilaget til Rådets forordning (EØF) nr. 2112/78 af 25. juli 1978 om tiltrædelse af toldkonventionen om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (TIR-konventionen) af 14. november 1975 i Genève.

Forslag til

RÅDETS FORORDNING

om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 2112/78 om tiltrædelse af toldkonventionen om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (TIR-konventionen) af 14. november 1975 i Genève

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 133,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Toldkonventionen om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (TIR-konventionen) af 14. november 1975² blev godkendt på Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs vegne ved Rådets forordning (EØF) nr. 2112/78³ og trådte i kraft i Fællesskabet den 20. juni 1983⁴.
- (2) TIR-systemet gør det muligt at transportere gods efter en international forsendelsesprocedure med et minimum af indgreb undervejs fra toldmyndighedernes side og giver gennem sin internationale garantikæde en forholdsvis enkel adgang til de fornødne garantier.
- (3) Der er vedtaget adskillige ændringer til TIR-konventionen ad flere omgange siden 1975 i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt i konventionens artikel 59 og 60. Formålet med disse ændringspakker var at gøre TIR-proceduren mere sikker og tilpasse den til de skiftende transport- og toldvilkår.
- (4) Den første pakke ændringer trådte i kraft i februar 1999 og blev indført i konventionen i form af bilag 9. Bilaget indeholdt mindstebetingelser og -krav for adgangen til TIR-proceduren. Ifølge ændringerne har kun autoriserede transportvirksomheder og godkendte nationale garanterende organisationer adgang til TIR-systemet. Dermed har de nationale forvaltninger et redskab, hvormed de fuldstændigt kan kontrollere og overvåge de primære brugere af TIR-systemet.
- (5) Samtidig blev der oprettet en TIR-kontrolkommission. Dette organ bestående af TIR-eksperter har fået til opgave at overvåge konventionens anvendelse og om fornødent

¹ KOM (2008)[..].

² EFT L 252 af 14.9.1978, s. 2.

³ EFT L 252 af 14.9.1978, s. 2.

⁴ EFT L 31 af 2.2.1983, s. 13.

lette tvistbilæggelse mellem TIR-systemets forskellige kontraherende parter, garanterende organisationer, forsikringsselskaber og internationale organisationer.

- (6) Den næste pakke ændringer trådte i kraft i maj 2002 og styrkede TIR-proceduren gennem en mere klar definition af, hvilken rolle og ansvar der er blevet tildelt den internationale organisation, der har ansvaret for tilrettelæggelse og drift af TIR-systemet. Definitionen gjaldt også forholdet mellem denne organisation og dens medlemsorganisationer foruden TIR-konventionens administrationsudvalg.
- (7) Yderligere blev der i anden omgang indført nye bestemmelser om konstruktionen af visse typer vej køretøjer. Disse ændringer blev indført efter ønske fra transportsektoren og giver mulighed for at benytte TIR-transportkøretøjer eller containere med glidende sidepresenning.
- (8) Med henblik på en mere effektiv kontrol med TIR-systemet og en sikring af TIR-procedurens funktionsevne indførte man et elektronisk system, som informerer den internationale organisation, der har ansvaret for tilrettelæggelse og drift af garantikæden, om forelæggelse af TIR-carneter på bestemmelsestoldstederne. SafeTIR-systemet blev indført i form af bilag 10 til TIR-konventionen og trådte i kraft i august 2006.
- (9) Når der er opstået lignende behov, er der blevet vedtaget andre ændringer til TIR-konventionen. For at gøre det lettere at bruge TIR-carnetet og sikre, at samtlige oplysninger om TIR-transporten kommer med, er udformningen af TIR-carnetet blevet justeret. På visse betingelser kan også ladelister benyttes som bilag til TIR-carnetet, selv om der er plads nok i manifestet til at angive alle oplysninger om det transporterede gods. Der blev desuden indført en procedure for tilfælde, hvor en del af en TIR-transport ikke kan foregå ad landevej, eller hvor denne strækning ikke er omfattet af TIR-systemet.
- (10) Forordning (EØF) nr. 2112/78 skal derfor ændres tilsvarende.
- (11) Med det antal ændringer, der er foretaget, kræver hensynet til klarheden, at bilaget til forordning (EØF) nr. 2112/78 erstattes i sin helhed.
- (12) Alle de ændringer, der er vedtaget i overensstemmelse med proceduren i konventionens artikel 59 og 60 frem til slutningen af 2008, er medtaget i bilaget til denne forordning. Forordningen bør derfor træde i kraft den 1. januar 2009 -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Bilaget til forordning (EØF) nr. 2112/78 erstattes af bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft 1. januar 2009.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

BILAG

TOLDKONVENTION OM INTERNATIONAL GODSTRANSPORT PÅ GRUNDLAG AF TIR-CARNETER (TIR-KONVENTIONEN AF 1975)

DE KONTRAHERENDE PARTER,

SOM NÆRER ØNSKE om at lette den internationale varetransport med vejkkøretøjer,

SOM MENER, at forbedring af transportbetingelserne udgør en af de væsentlige faktorer i udviklingen af det indbyrdes samarbejde,

SOM STØTTER en forenkling og harmonisering af de administrative formaliteter inden for international transport, særlig ved landegrænser,

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

Kapitel I

Generelt

a) Definitioner

Artikel 1

I denne konvention forstås ved:

- a) "TIR-transport": transport af gods fra et afgangstoldsted til et bestemmelsestoldsted efter den procedure, benævnt TIR-proceduren, som er fastlagt i denne konvention,
- b) "TIR-forsendelse": den del af en TIR-transport, som foregår i en kontraherende part fra et afgangstoldsted eller indpassagetoldsted (gennemkørselstoldsted) til et bestemmelsestoldsted eller udpassagetoldsted (gennemkørselstoldsted),
- c) "en TIR-forsendelses begyndelse": den omstændighed, at vejkkøretøjet, kombinationen af vejkkøretøjer eller containeren med henblik på kontrol er blevet frembudt for afgangstoldstedet eller indpassagetoldstedet (gennemkørselstoldstedet) med dertil hørende ladning og TIR-carnet, og at TIR-carnetet er blevet godtaget af toldstedet,
- d) "en TIR-forsendelses ophør": den omstændighed, at vejkkøretøjet, kombinationen af vejkkøretøjer eller containeren med henblik på kontrol er blevet frembudt for bestemmelsestoldstedet eller udpassagetoldstedet (gennemkørselstoldstedet) med dertil hørende ladning og TIR-carnet,

- e) "afslutning af en TIR-forsendelse": toldmyndighedernes attestering af, at en TIR-forsendelse er fuldført forskriftsmæssigt i en kontraherende part. Toldmyndighederne konstaterer dette på grundlag af en sammenligning af data eller oplysninger, som bestemmelsestoldstedet eller udpassagetoldstedet (gennemkørselstoldstedet) råder over, med data eller oplysninger, som afgangstoldstedet eller indpassagetoldstedet (gennemkørselstoldstedet) råder over,
- f) "indførsels- eller udførselstold og -afgifter": told og alle andre afgifter, skatter, gebyrer eller lignende, som opkræves ved eller i forbindelse med ind- eller udførsel af varer, men derimod ikke gebyrer og afgifter, som i beløb nogenlunde modsvarer omkostningerne ved ydede tjenester,
- g) "vejkøretøj": ikke alene ethvert vejmotorkøretøj, men tillige enhver påhængsvogn eller sættevogn, der er bestemt til sammenkobling med dette,
- h) "kombination af vejkøretøjer": sammenkoblede vejkøretøjer, som kører på landevejen som en enhed,
- j) "container": en transportenhed (liftvan, aftagelig tank eller lignende):
 - i) som udgør et helt eller delvis lukket rum, der er bestemt til at indeholde gods
 - ii) som er af varig beskaffenhed og således stærk nok til at kunne benyttes gentagne gange
 - iii) som er særligt indrettet til uden omladning at lette godstransport inden for en eller flere transportformer
 - iv) som er indrettet til let håndtering, især ved overførsel fra et transportmiddel til et andet
 - v) som er således indrettet, at den er let at fylde og tømme, og
 - vi) som har et indre rumfang på en kubikmeter eller derover, idet "veksellad" sidestilles med containere,
- k) "afgangstoldsted": ethvert toldsted hos en kontraherende part, hvor TIR-transporten for hele ladningen eller en del deraf begynder,
- l) "bestemmelsestoldsted": ethvert toldsted hos en kontraherende part, hvor TIR-transporten for hele ladningen eller en del deraf fuldføres,
- m) "gennemkørselstoldsted": ethvert toldsted hos en kontraherende part, gennem hvilket et vejkøretøj, en kombination af vejkøretøjer eller en container passerer ind i eller ud af denne kontraherende part under en TIR-transport,
- n) "person": både fysiske og juridiske personer,

- o) "indehaver" af et TIR-carnet: en person, til hvem der er udstedt et TIR-carnet i overensstemmelse med konventionens relevante bestemmelser, og på hvis vegne der er foretaget toldangivelse i form af et TIR-carnet med henblik på henførsel af varerne under TIR-proceduren ved afgangstoldstedet. Indehaveren er ansvarlig for at frembyde vejkkøretøjet, kombinationen af vejkkøretøjer eller containeren med dertil hørende ladning og TIR-carnet for afgangstoldstedet, gennemkørselstoldstedet og bestemmelsestoldstedet under behørig overholdelse af konventionens relevante bestemmelser,
- p) "tungt og omfangsrigt gods": enhver tung og omfangsrig genstand, som på grund af sin vægt, størrelse eller art normalt ikke transporteres hverken i et lukket vejkkøretøj eller en lukket container,
- q) "garanterende organisation": en organisation godkendt af en kontraherende parts toldmyndigheder til at fungere som kautionist for personer, der benytter TIR-proceduren.

b) Anvendelsesområde

Artikel 2

Denne konvention finder anvendelse på godstransporter, der foretages uden omladning i vejkkøretøjer, kombinationer af vejkkøretøjer eller i containere over en eller flere grænser mellem et afgangstoldsted hos en kontraherende part og et bestemmelsestoldsted hos en anden eller den samme kontraherende part på den betingelse, at en del af rejsen mellem TIR-transportens begyndelse og ophør finder sted på landevej.

Artikel 3

Med henblik på anvendelsen af denne konventions bestemmelser:

- a) skal transporterne foregå
 - i) ved hjælp af vejkkøretøjer, kombinationer af vejkkøretøjer eller containere, som i forvejen er godkendt efter de i kapitel III, litra a), anførte betingelser, eller
 - ii) ved hjælp af andre vejkkøretøjer, andre kombinationer af vejkkøretøjer eller andre containere efter de i kapitel III, litra c), anførte betingelser, eller
 - iii) ved hjælp af vejkkøretøjer eller specialkøretøjer, såsom busser, kraner, fejmaskiner, betonblandemaskiner osv., som udføres, og som dermed i sig selv sidestilles med varer, der bevæger sig ved egen hjælp, fra et afgangstoldsted til et bestemmelsestoldsted på de i kapitel III, litra c), anførte betingelser. Hvis disse køretøjer medfører andre varer, finder bestemmelserne i nr. i) og ii) ovenfor anvendelse

- b) skal transporterne være garanteret af en organisation, som er anerkendt efter bestemmelserne i artikel 6, og skal foretages på grundlag af et TIR-carnet, der skal være i overensstemmelse med modellen i bilag 1 til denne konvention.

c) Principper

Artikel 4

Varer, som transporteres i henhold til TIR-proceduren, belægges ikke ved gennemkørselstoldstederne med ind- eller udførselstold eller -afgifter eller depositum herfor.

Artikel 5

- 1 Varer, som transporteres i henhold til TIR-proceduren i forseglede vej køretøjer, kombinationer af vej køretøjer eller containere, underkastes som hovedregel ikke toldeftersyn ved gennemkørselstoldsteder.
- 2 Dog kan toldmyndighederne ved disse toldsteder for at forebygge misbrug, i undtagelsestilfælde, og særlig når der foreligger mistanke om uregelmæssigheder, foretage en undersøgelse af varerne.

Kapitel II

Udstedelse af TIR-carneter

De garanterende organisationers ansvar

Artikel 6

1. Hver kontraherende part kan, så længe de mindstebetingelser og -krav, der er omhandlet i bilag 9, første del, overholdes, autorisere organisationer til enten direkte eller gennem korresponderende organisationer at udstede TIR-carneter og til at optræde som kautionist. Autorisationen tilbagekaldes, hvis de mindstebetingelser og -krav, der er omhandlet i bilag 9, første del, ikke længere overholdes.
2. En organisation må ikke anerkendes i noget land, medmindre dens garanti også omfatter de i vedkommende land opståede forpligtelser i forbindelse med forsendelser på grundlag af TIR-carneter, der er udstedt af udenlandske organisationer, der er tilknyttet den samme internationale sammenslutning, som den selv er tilsluttet.
- 2 a. En international organisation som omhandlet i stk. 2 kan af administrationsudvalget bemyndiges til at påtage sig ansvaret for en effektiv udformning og drift af et internationalt garantisystem, forudsat at den accepterer at påtage sig dette ansvar.

3. En organisation udsteder kun TIR-carneter til personer, som de kompetente myndigheder hos de kontraherende parter, hvor disse personer er etableret eller bosat, ikke har forment adgang til TIR-proceduren.
4. Alene personer, som opfylder de mindstebetingelser og -krav, der er omhandlet i bilag 9, anden del, til denne konvention, vil kunne bemyndiges til at anvende TIR-proceduren. Uden at dette berører bestemmelserne i artikel 38, tilbagekaldes autorisationen, hvis disse kriterier ikke længere overholdes.
5. Der gives adgang til TIR-proceduren efter proceduren i bilag 9, anden del, til denne konvention.

Artikel 7

TIR-carnetformularer, som sendes til garanterende organisationer af korresponderende udenlandske organisationer eller af internationale organisationer, pålægges ikke indførsels- eller udførselstold og -afgifter og er fritaget for indførsels- eller udførselsforbud og -restriktioner.

Artikel 8

1. Den garanterende organisation forpligter sig til at betale skyldige ind- eller udførselstold- og afgiftsbeløb med tillæg af eventuelle morarenter, som skulle have været betalt i henhold til toldlovgivningen og toldbestemmelserne i det land, i hvilket en uregelmæssighed er konstateret i forbindelse med en TIR-forsendelse. Organisationen skal være solidarisk ansvarlig med de personer, der er ovennævnte beløb skyldige, for betalingen af disse beløb.
2. I tilfælde, hvor en kontraherende parts love og bestemmelser ikke giver hjemmel til betaling af skyldige indførsels- eller udførselstold- og afgiftsbeløb som bestemt i stk. 1 ovenfor, skal den garanterende organisation under samme betingelser forpligte sig til at betale et beløb, som svarer til summen af skyldige ind- eller udførselstold- og afgiftsbeløb med tillæg af eventuelle morarenter.
3. Hver kontraherende part fastsætter det maksimale beløb pr. TIR-carnet, som kan fordres hos den garanterende organisation i henhold til bestemmelserne i stk. 1 og 2 ovenfor.
4. Den garanterende organisations ansvar over for myndighederne i det land, hvor afgangstoldstedet er beliggende, indtræder fra det tidspunkt, hvor TIR-carnetet er modtaget af det pågældende toldsted. I de efterfølgende lande, gennem hvilke varerne transporteres i henhold til TIR-proceduren, indtræder dette ansvar fra det tidspunkt, hvor varerne indføres, eller i tilfælde af, at TIR-transporten har været suspenderet i henhold til artikel 26, stk. 1 og 2, fra det tidspunkt, hvor TIR-carnetet er modtaget af det toldsted, hvor TIR-transporten genoptages.
5. Den garanterende organisations ansvar omfatter ikke blot de varer, der er opregnet i TIR-carnetet, men tillige varer, som skønt ikke opregnet i dette måtte befinde sig i den forseglede del af vejekøretøjet eller den forseglede container. Ansaret omfatter ikke andet gods.

6. Ved fastsættelsen af de told- og afgiftsbeløb, som omhandles i denne artikels stk. 1 og 2, antages de i TIR-carnetet anførte angivelser vedrørende varerne at være korrekte, medmindre andet bevises.
7. Når de i denne artikels stk. 1 og 2 anførte beløb er forfaldne til betaling, forlanger de kompetente myndigheder så vidt muligt indfrielse hos den (eller de) direkte ansvarlige person(er), før der rettes krav mod den garanterende organisation.

Artikel 9

1. Den garanterende organisation fastsætter en gyldighedsperiode for TIR-carnetet ved nærmere at angive en udløbsdato, efter hvilken carnetet ikke kan indleveres til modtagelse ved afgangstoldstedet.
2. Forudsat at carnetet er modtaget af afgangstoldstedet på eller før den udløbsdato, som er anført i denne artikels stk. 1, forbliver carnetet gyldigt indtil TIR-forsendelsens ophør ved bestemmelsestoldstedet.

Artikel 10

1. En TIR-forsendelse skal afsluttes snarest muligt.
2. Når toldmyndighederne i et land har afsluttet en TIR-forsendelse, kan de ikke længere hos den garanterende organisation forlange betaling af de i artikel 8, stk. 1 og 2, omhandlede beløb, medmindre attesten for TIR-forsendelsens ophør er opnået på utilbørlig vis eller svingagtig måde, eller forsendelsen slet ikke er ophørt.

Artikel 11

1. Hvis en TIR-forsendelse ikke afsluttes, har de kompetente myndigheder ikke ret til hos den garanterende organisation at forlange betaling af de i artikel 8, stk. 1 og 2, omhandlede beløb, hvis de ikke inden for en frist på et år fra datoen for modtagelsen af TIR-carnetet skriftligt har underrettet organisationen om, at forsendelsen ikke er afsluttet. Denne bestemmelse gælder også, når attesten for TIR-forsendelsens ophør er opnået på utilbørlig vis eller svingagtig måde, i hvilket tilfælde fristen da er på to år.
2. Krav på betaling af de beløb, som omhandles i artikel 8, stk. 1 og 2, fremsættes over for den garanterende organisation tidligst 3 måneder og senest 2 år regnet fra den dato, hvor organisationen modtog meddelelse om, at TIR-forsendelsen ikke var blevet afsluttet, eller at attesten for TIR-forsendelsens ophør var opnået på utilbørlig vis eller svingagtig måde. Hvad angår sager, der indbringes for retten inden for ovennævnte frist på to år, fremsættes der imidlertid krav om betaling inden for en frist på et år regnet fra den dato, hvor domstolsafgørelsen fuldbyrdes.
3. Den garanterende organisation tilstås en frist på 3 måneder regnet fra den dato, hvor kravet om betaling blev fremsat, til betaling af det afkrævede beløb. Betalte beløb refunderes organisationen, såfremt det inden for et tidsrum på 2 år regnet fra den dato, hvor kravet om betaling blev fremsat, på tilfredsstillende måde er godtgjort

over for toldmyndighederne, at der ingen uregelmæssigheder havde fundet sted med hensyn til den pågældende forsendelse.

Kapitel III

Godstransport på grundlag af et TIR-carnet

a) Godkendelse af vej køretøjer og containere

Artikel 12

For at være omfattet af bestemmelserne i dette kapitels afdeling a) og b) skal hvert vej køretøj opfylde de betingelser vedrørende konstruktion og udstyr, der er fastsat i denne konventions bilag 2, og hvert vej køretøj skal være godkendt i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt i denne konventions bilag 3. Godkendelsesbeviset udformes i overensstemmelse med den i bilag 4 angivne formular.

Artikel 13

1. For at være omfattet af bestemmelserne i dette kapitels del a) og b) skal containere være konstrueret i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i bilag 7, første del, og de skal være godkendt ifølge den procedure, der er fastlagt i nævnte bilags anden del.
2. Containere godkendt til varetransport under toldsegl i overensstemmelse med toldkonventionen om containere af 1956, de derfra hidrørende aftaler, som er indgået i De Forenede Nationers regi, toldkonventionen om containere af 1972 eller hvilket som helst andet internationalt instrument, der afløser eller ændrer sidstnævnte konvention, anses for at være i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 1 ovenfor, og de skal accepteres til transport under TIR-proceduren uden yderligere godkendelse.

Artikel 14

1. Hver kontraherende part forbeholder sig ret til at nægte at anerkende gyldigheden af en godkendelse af vej køretøjer eller containere, som ikke opfylder de i artikel 12 og 13 fastsatte betingelser. De kontraherende parter skal ikke desto mindre undgå at forsinke trafikken, når de påviste mangler er af mindre betydning og ikke indebærer risiko for smugleri.
2. Før det igen kan benyttes til varetransport under toldsegl, skal ethvert vej køretøj, der ikke længere opfylder de betingelser, som begrundede dets godkendelse, enten tilbageføres til dets oprindelige stand eller fremvises til fornyet godkendelse.

b) Fremgangsmåden ved transport på grundlag af et TIR-carnet

Artikel 15

1. Der kræves ikke noget særligt tolldokument ved midlertidig indførsel af et vej køretøj, en kombination af vej køretøjer eller en container, som medfører varer på grundlag af TIR-proceduren. Der kræves ingen garanti for vej køretøjet, kombinationen af vej køretøjer eller containeren.
2. Bestemmelserne i denne artikels stk. 1 hindrer ikke en kontraherende part i ved bestemmelsestoldstedet at kræve opfyldelse af sådanne formaliteter, som er fastlagt i dens nationale lovgivning, og som sikrer, at vej køretøjet, kombinationen af vej køretøjer eller containeren bliver genudført, når TIR-forsendelsen først er fuldført.

Artikel 16

Når et vej køretøj eller en kombination af vej køretøjer foretager en TIR-transport, skal en rektangulær plade, som bærer påskriften "TIR", og som er i overensstemmelse med de i bilag 5 til denne konvention omtalte specifikationer, være anbragt foran og en anden bag på vej køretøjet eller kombinationen af køretøjer. Pladerne skal anbringes således, at de er klart synlige. De skal kunne fjernes eller fastgøres eller udformes på en sådan måde, at de kan vendes, tildækkes eller foldes eller på anden måde angive, at der ikke er tale om en TIR-transport.

Artikel 17

1. Der skal udfærdiges et enkelt TIR-carnet for hvert vej køretøj eller container. Der kan imidlertid udfærdiges et enkelt TIR-carnet for en kombination af køretøjer eller for flere containere, som er pålæst et enkelt vej køretøj eller en kombination af køretøjer. I dette tilfælde skal godsmanifestet i TIR-carnetet særskilt angive indholdet af hvert køretøj i kombinationen af køretøjer eller indholdet af hver container.
2. TIR-carnetet gælder kun for én rejse. Det skal indeholde mindst det antal afrivningsblade, som er nødvendigt for den pågældende TIR-transport

Artikel 18

En TIR-transport kan omfatte flere afgang- og bestemmelsestoldsteder, men dog højst fire. TIR-carnetet kan kun frembydes for bestemmelsestoldstedet, hvis alle afgangstoldstederne har modtaget det.

Artikel 19

Varerne og vej køretøjet, kombinationen af køretøjer eller containeren frembydes sammen med TIR-carnetet ved afgangstoldstedet. Toldmyndighederne i afganglandet skal tage

sådanne forholdsregler, som er nødvendige til sikring af godsmanifestets nøjagtighed, enten ved at påsætte toldsegl eller ved at kontrollere toldsegl, der er påsat af behørigt autoriserede personer under nævnte toldmyndigheders ansvar.

Artikel 20

Toldmyndighederne kan for rejser på deres eget lands territorium fastsætte en tidsfrist samt kræve, at vejkøretøjet, kombinationen af køretøjer eller containeren følger en fastsat rute.

Artikel 21

Ved hvert gennemkørseltoldsted såvel som ved bestemmelsestoldstederne skal vejkøretøjet, kombinationen af køretøjer eller containeren med henblik på kontrol forevises toldmyndighederne sammen med ladningen og det TIR-carnet, der vedrører denne.

Artikel 22

1. Hver af de kontraherende parter gennemkørseltoldsteders toldmyndigheder accepterer undtagen i de tilfælde, hvor de undersøger varer i medfør af artikel 5, stk. 2, i almindelighed andre kontraherende parter toldsegl, forudsat at disse er intakte. De pågældende toldmyndigheder kan imidlertid, såfremt kontrolkrav gør det nødvendigt, supplere med egne segl.
2. Toldsegl, der således er accepteret af en kontraherende part, nyder på den pågældende kontraherende parts territorium samme lovmæssige beskyttelse, som tilkommer nationale segl.

Artikel 23

Toldmyndighederne må ikke:

- kræve vejkøretøjer, kombinationer af køretøjer eller containere ledsaget på deres lands territorium på fragtførerens bekostning
- kræve undersøgelse af vejkøretøjer, kombinationer af køretøjer eller containere og deres ladninger undervejs

undtagen i ekstraordinære tilfælde.

Artikel 24

Hvis toldmyndighederne undervejs eller ved et gennemkørseltoldsted foretager undersøgelse af ladningen i et vejkøretøj, en kombination af køretøjer eller en container, skal de på de blade i TIR-carnetet, der benyttes i deres land, på de tilsvarende taloner og på de resterende blade i TIR-carnetet anføre nærmere enkeltheder angående de anbragte nye segl og den foretagne kontrol.

Artikel 25

Hvis toldsegl brydes undervejs i andre tilfælde end de i artikel 24 og 35 omhandlede, eller hvis varerne er gået til grunde eller blevet beskadiget uden brud på seglene, benyttes den i bilag 1 til denne konvention foreskrevne fremgangsmåde, uden at dette berører eventuel anvendelse af bestemmelserne i nationale lovgivninger, og den bekræftede rapport i TIR-carnetet udfyldes.

Artikel 26

1. Når transport på grundlag af et TIR-carnet finder sted på et territorium, der tilhører en stat, som ikke er kontraherende part i denne konvention, stilles TIR-transporten i bero under denne del af rejsen. I dette tilfælde accepterer den kontraherende parts toldmyndigheder, på hvis territorium rejsen fortsætter, TIR-carnetet med henblik på genoptagelse af TIR-transporten, dog under forbehold af, at toldsegl og/eller identifikationsmærker er forblevet intakte. Hvis toldseglene ikke er forblevet intakte, kan toldmyndighederne godkende TIR-carnetet med henblik på genoptagelse af TIR-transporten i henhold til bestemmelserne i artikel 25.
2. Det samme gælder for den del af rejsen på en kontraherende parts territorium, hvor TIR-carnetet ikke benyttes af carnetets indehaver på grund af enklere forsendelsesprocedurer, eller fordi en procedure for forsendelse under toldkontrol ikke er nødvendig.
3. I sådanne tilfælde anses de toldsteder, hvor TIR-transporten stilles i bero eller genoptages, henholdsvis som udgående og indgående gennemkørseltoldsteder.

Artikel 27

Med forbehold af bestemmelserne i denne konvention, særlig artikel 18, kan et andet bestemmelsestoldsted træde i stedet for det oprindeligt anførte bestemmelsestoldsted.

Artikel 28

1. En TIR-forsendelses ophør attesteres af toldmyndighederne så snart som muligt. De kan gøre dette med eller uden forbehold; når der fremsættes forbehold, skal dette være på grundlag af omstændigheder i forbindelse med selve TIR-forsendelsen. Disse omstændigheder skal noteres tydeligt i TIR-carnetet.
2. Hvis varerne henføres under en anden toldprocedure eller en anden ordning for toldtilsyn, må uregelmæssigheder, der måtte blive påvist under denne anden toldprocedure eller denne anden ordning for toldtilsyn, ikke tilskrives indehaveren af TIR-carnetet i dennes egenskab af indehaver eller nogen anden person, som optræder på hans vegne.

c) Bestemmelser vedrørende transport af tungt eller omfangsrigt gods

Artikel 29

1. Anvendelsen af bestemmelserne i denne afdeling omfatter kun transporter af gods, der kan betragtes som tungt eller omfangsrigt i den i denne konventions artikel 1, litra p), anførte betydning.
2. Hvor bestemmelserne i denne afdeling finder anvendelse, kan tungt eller omfangsrigt gods, såfremt afgangstoldstedet træffer bestemmelse herom, transporteres i ikkeforseglede køretøjer eller containere.
3. Bestemmelserne i denne afdeling finder kun anvendelse, såfremt det tunge eller omfangsrige gods, og i påkommende tilfælde det samtidigt hermed transporterede tilbehør, efter afgangstoldstedets opfattelse uden vanskelighed kan identificeres på grundlag af den givne beskrivelse, eller at det kan forsynes med toldsegl og/eller identifikationsmærker på en sådan måde, at godset ikke kan fjernes eller ombyttes med andet gods, uden at det efterlader tydelige spor.

Artikel 30

Alle bestemmelser i denne konvention, bortset fra dem, for hvilke de særlige bestemmelser i denne afdeling gør en undtagelse, finder anvendelse på transport af tungt eller omfangsrigt gods under TIR-proceduren.

Artikel 31

Den garanterende organisations ansvar omfatter ikke blot det gods, der er opregnet i TIR-carnetet, men tillige gods, som, skønt ikke opregnet i carnetet, måtte befinde sig på ladet eller blandt det i TIR-carnetet opregnede gods.

Artikel 32

Det benyttede TIR-carnet skal på omslaget og på alle blade være forsynet med påskriften "tungt eller omfangsrigt gods" med fed skrift på engelsk eller fransk.

Artikel 33

Afgangstoldstedets myndigheder kan forlange, at pakningslister, fotografier, tegninger osv., som er nødvendige til identifikation af det gods, der skal transporteres, vedlægges TIR-carnetet. De pågældende myndigheder anbringer i sådanne tilfælde et stempel på disse dokumenter; et eksemplar af de omhandlede dokumenter hæftes på bagsiden af TIR-carnetets omslag, og alle carnetets manifeste skal indeholde en henvisning til disse dokumenter.

Artikel 34

Hver af de kontraherende parter myndigheder ved gennemkørselstoldstederne accepterer de toldsegl og/eller identifikationsmærker, der er påsat af andre kontraherende parter kompetente myndigheder. De kan dog tilføje andre toldsegl og/eller identifikationsmærker; de anfører på de blade i TIR-carnetet, som benyttes i deres land, på de tilsvarende taloner og på de resterende blade i TIR-carnetet de nye segl og/eller identifikationsmærker.

Artikel 35

Hvis toldmyndighederne undervejs eller ved et gennemkørselstoldsted under en undersøgelse af ladningen er nødsaget til at bryde segl og/eller fjerne identifikationsmærker, skal de på de blade i TIR-carnetet, som benyttes i deres land, på de tilsvarende taloner og på de resterende blade i TIR-carnetet anføre de nye segl og/eller identifikationsmærker.

Kapitel IV

Uregelmæssigheder

Artikel 36

Ethvert brud på denne konventions bestemmelser medfører straf i henhold til lovgivningen i det land, hvor overtrædelsen er begået.

Artikel 37

Når det ikke er muligt at fastslå, på hvilket territorium en uregelmæssighed er indtruffet, skal den anses for at være begået på den kontraherende parts territorium, hvor den er opdaget.

Artikel 38

1. Enhver af de kontraherende parter er berettiget til midlertidigt eller for stedse at udelukke enhver person, der har gjort sig skyldig i en alvorlig overtrædelse af de toldlove og -bestemmelser, der gælder for internationale godstransporter, fra at gøre brug af denne konvention.
2. Underretning om en sådan udelukkelse skal inden for en uge tilstilles de kompetente myndigheder hos den kontraherende part, på hvis territorium den pågældende person er etableret eller har bopæl, samt den eller de garanterende organisation(er) i det land eller på det toldområde, hvor overtrædelsen er begået, tillige med TIR-kontrollkommissionen.

Artikel 39

Når TIR-forsendelser i øvrigt accepteres som værende korrekte:

1. ser de kontraherende parter bort fra mindre afvigelser vedrørende overholdelsen af tidsfrister eller foreskrevne ruter
2. betragtes på lignende vis afvigelser mellem de nærmere enkeltheder i TIR-carnetets godsmanifest og det faktiske indhold i vej køretøjet, kombinationen af køretøjer eller containeren ikke som misligholdelse af denne konvention fra carnetets indehavers side, når der over for de kompetente myndigheder på tilfredsstillende vis er fremlagt dokumentation for, at de pågældende afvigelser ikke skyldes fejl, som bevidst eller uagtsomt er begået på det tidspunkt, da varerne blev påæsset eller afsendt, eller da manifestet blev udfærdiget.

Artikel 40

Toldadministrationerne i afgang- og bestemmelseslandene kan ikke holde TIR-carnetets indehaver ansvarlig for afvigelser, som måtte blive opdaget i de pågældende lande, når afvigelse rent faktisk vedrører toldprocedurer, som enten gik forud for eller efterfulgte en TIR-transport, og som carnetets indehaver ikke var indblandet i.

Artikel 41

Når det på en for toldmyndighederne tilfredsstillende måde er godtgjort, at de på et TIR-carnets manifest anførte varer er blevet ødelagt eller er gået uigenkaldeligt tabt enten ved uheld eller force majeure, eller at de på grund af deres beskaffenhed har været genstand for svind, tilstås der fritagelse for betaling af de sædvanligvis påhvilende told- og afgiftsbeløb.

Artikel 42

På begrundet anmodning fra en kontraherende part indvilliger de kompetente myndigheder hos de kontraherende parter, som en TIR-transport vedrører, i at meddele den pågældende kontraherende part alle de til rådighed værende oplysninger, som måtte være nødvendige til gennemførelsen af bestemmelserne i artikel 39, 40 og 41 ovenfor.

Artikel 42a

De kompetente myndigheder træffer i nært samarbejde med organisationerne alle nødvendige foranstaltninger til at sikre en korrekt anvendelse af TIR-carneterne. De kan i den forbindelse træffe passende nationale og internationale kontrolforanstaltninger. Nationale kontrolforanstaltninger, som træffes i denne forbindelse af de kompetente myndigheder, meddeles straks TIR-kontrolkommissionen, som undersøger, om de er forenelige med konventionens bestemmelser. Internationale kontrolforanstaltninger vedtages af administrationsudvalget.

Artikel 42b

De kontraherende parter kompetente myndigheder skal forsyne autoriserede organisationer med de oplysninger, de har brug for med henblik på at opfylde det tilsagn, de har afgivet i medfør af bilag 9, første del, artikel 1, litra f), nr. iii).

I bilag 10 er angivet, hvilke oplysninger der skal fremlægges i specielle tilfælde.

Kapitel V

Forklarende bemærkninger

Artikel 43

De forklarende bemærkninger anført i bilag 6 og 7, tredje del, fortolker visse bestemmelser i denne konvention og bilagene hertil. De indeholder desuden visse tilrådelige fremgangsmåder.

Kapitel VI

Diverse bestemmelser

Artikel 44

Hver af de kontraherende parter indrømmer de garanterende organisationer lettelser i forbindelse med:

- a) overførsel af den valuta, der er nødvendig for at honorere de beløb, som kræves af de kontraherende parters myndigheder i medfør af bestemmelserne i artikel 8 i denne konvention og
- b) overførsel af valuta til betaling af TIR-carnetformularer, der er sendt til de garanterende organisationer af korresponderende udenlandske organisationer eller af internationale organisationer.

Artikel 45

Hver af de kontraherende parter offentliggør den liste over afgangstoldsteder, gennemkørselstoldsteder og bestemmelsestoldsteder, som er godkendt til gennemførelse af TIR-forsendelser. Kontraherende parter, hvis territorier grænser op til hinanden, rådfører sig med hinanden for ved fælles overenskomst at udpege op til hinanden liggende grænsetoldsteder og fastsætte disses åbningstider.

Artikel 46

1. Der må ikke for toldvæsenets personales medvirken kræves noget gebyr for de i denne konvention omhandlede toldekspeditioner bortset fra tilfælde, hvor denne medvirken finder sted på andre dage, tidspunkter eller steder end dem, der normalt er fastsat for sådanne ekspeditioner.

2. De kontraherende parter drager i videst mulig omfang omsorg for, at toldekspeditioner vedrørende letfordærlige varer lettes ved toldstederne.

Artikel 47

1. Denne konventions bestemmelser udelukker hverken anvendelse af restriktioner og kontrolforanstaltninger, der pålægges i henhold til sådanne nationale bestemmelser, som begrundes i hensynet til offentlig moral, offentlig sikkerhed, hygiejne og folkesundheden eller veterinære og plantepatologiske hensyn, eller opkrævning af afgifter i medfør af sådanne bestemmelser.
2. Denne konventions bestemmelser er ikke til hinder for anvendelse af andre nationale eller internationale bestemmelser, som regulerer transport.

Artikel 48

Ingen bestemmelse i denne konvention forhindrer de kontraherende parter, som danner en toldunion eller økonomisk union, i at fastsætte særlige regler for transport, der påbegyndes, ophører i eller passerer igennem deres territorier, under forudsætning af, at sådanne regler ikke svækker de i denne konvention fastsatte lettelser.

Artikel 49

Denne konvention er ikke til hinder for gennemførelse af større lettelser, som de kontraherende parter indrømmer hinanden eller ønsker at indrømme hinanden enten ved unilaterale bestemmelser eller i medfør af bilaterale eller multilaterale aftaler under forudsætning af, at sådanne lettelser ikke hæmmer anvendelsen af denne bestemmelse, særlig TIR-forsendelser.

Artikel 50

De kontraherende parter meddeler efter anmodning hinanden de til gennemførelsen af denne konventions bestemmelser nødvendige oplysninger, særlig oplysninger, som vedrører godkendelse af vejretøjer eller containere, herunder tekniske kendetegn i deres konstruktion.

Artikel 51

Bilagene til denne konvention udgør en integrerende del af konventionen.

Kapitel VII

Afsluttende bestemmelser

Artikel 52

Undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse og tiltrædelse

1. Alle stater, der er medlem af De Forenede Nationer eller medlem af en af De Forenede Nationers særorganisationer eller af Den Internationale Atomenergiorganisation eller part i Den Internationale Domstols statutter, samt enhver stat indbudt af De Forenede Nationers generalforsamling kan blive kontraherende part i denne konvention:
 - a) ved at undertegne den uden forbehold af ratifikation, accept eller godkendelse
 - b) ved at deponere et ratifikations-, accept- eller godkendelsesinstrument efter at have undertegnet den med forbehold af ratifikation, accept eller godkendelse eller
 - c) ved at deponere et tiltrædelsesinstrument.
2. Denne konvention er åben for undertegnelse fra den 1. januar 1976 til og med den 1. december 1976 ved De Forenede Nationers kontor i Genève for de i denne artikels stk. 1 nævnte stater. Derefter er den åben for deres tiltrædelse.
3. Toldunioner eller økonomiske unioner kan i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikels stk. 1 og 2 også blive kontraherende parter i denne konvention samtidig med deres medlemsstater eller på et hvilket som helst senere tidspunkt, efter at alle deres medlemsstater er blevet kontraherende parter i denne konvention. Disse unioner har imidlertid ikke stemmeret.
4. Ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter deponeres hos De Forenede Nationers generalsekretær.

Artikel 53

Ikrafttræden

1. Denne konvention træder i kraft seks måneder efter den dato, på hvilken fem af de i artikel 52, stk. 1, omhandlede stater har undertegnet den uden forbehold af ratifikation, accept eller godkendelse eller har deponeret deres ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter.
2. Efter at fem af de i artikel 52, stk. 1, omhandlede stater har undertegnet den uden forbehold af ratifikation, accept eller godkendelse eller har deponeret deres ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter, træder denne konvention i kraft for alle nye kontraherende parter seks måneder efter den dato, på

hvilken disse deponerer deres ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter.

3. Ethvert ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument deponeret efter ikrafttrædelsen af en ændring til denne konvention, anses for at gælde for den ændrede tekst i denne konvention.
4. Ethvert sådant instrument, som deponeres, efter at en ændring er blevet accepteret, men før den er trådt i kraft, anses for at gælde for den ændrede konvention på den dato, hvor ændringen træder i kraft.

Artikel 54

Opsigelse

1. Enhver kontraherende part kan opsig denne konvention ved at underrette De Forenede Nationers generalsekretær derom.
2. Opsigelsen får virkning 15 måneder efter, at generalsekretæren har modtaget meddelelse om opsigelsen.
3. Gyldigheden af TIR-carneter, der er accepteret af afgangstoldstedet før den dato, hvor opsigelsen får virkning, berøres ikke deraf, og den garanterende organisations garanti forbliver gældende i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser.

Artikel 55

Ophør

Hvis antallet af stater, der er kontraherende parter, i et tidsrum af 12 på hinanden følgende måneder efter denne konventions ikrafttræden bliver mindre end fem, træder denne konvention ud af kraft ved udløbet af omhandlede tolv månedersperiode.

Artikel 56

Ophævelse af TIR-konventionen af 1959

1. Ved sin ikrafttræden ophæver og erstatter denne konvention TIR-konventionen af 1959, for så vidt angår forbindelserne mellem denne konventions kontraherende parter.
2. Godkendelsesbeviser, der er udstedt for vej køretøjer og containere under betingelserne i TIR-konventionen af 1959, accepteres i deres gyldighedsperiode eller i enhver udvidelse deraf vedrørende godstransport under toldsegl af kontraherende parter i denne konvention under den forudsætning, at sådanne køretøjer og containere fortsat opfylder de betingelser, hvorunder de oprindeligt blev godkendt.

Artikel 57

Tvistbilæggelse

1. Enhver tvist mellem to eller flere kontraherende parter vedrørende denne konventions fortolkning eller anvendelse bilægges så vidt muligt ved forhandling mellem parterne eller på anden vis.
2. Enhver tvist mellem to eller flere kontraherende parter vedrørende denne konventions fortolkning eller anvendelse, der ikke kan bilægges på de i denne artikels stk. 1 anførte måder, indbringes på en parts anmodning for et voldgiftsnævn, der er sammensat som følger: Hver part i tvisten udpeger en voldgiftsmand, og disse voldgiftsmænd udpeger en anden voldgiftsmand, som skal være formand. Hvis en af parterne ikke inden for tre måneder efter at have modtaget en anmodning har udpeget en voldgiftsmand, eller hvis voldgiftsmændene ikke har valgt en formand, kan enhver af parterne anmode De Forenede Nationers generalsekretær om at udpege en voldgiftsmand eller en formand for voldgiftsnævnet.
3. Det ved stk. 2 nedsatte voldgiftsnævns afgørelse er bindende for parterne i tvisten.
4. Voldgiftsnævnet fastsætter sine egne procedureregler.
5. Voldgiftsnævnets afgørelser træffes ved stemmeflerhed.
6. Enhver uenighed, som opstår mellem parterne i tvisten vedrørende fortolkningen og fuldbyrdelsen af voldgiftskendelsen, kan fremlægges af enhver af parterne til bedømmelse hos det voldgiftsnævn, som afsagde omhandlede kendelse.

Artikel 58

Forbehold

1. Enhver stat kan på det tidspunkt, den undertegner, ratificerer eller tiltræder denne konvention, erklære, at den ikke anser sig for bundet af artikel 57, stk. 2 til 6, i denne konvention. De øvrige kontraherende parter er ikke bundet af disse bestemmelser i forhold til nogen kontraherende part, der har formuleret et sådant forbehold.
2. Enhver kontraherende part, der har fremsat et forbehold som omhandlet i denne artikels stk. 1, kan på et hvilket som helst tidspunkt trække et sådant forbehold tilbage ved meddelelse til De Forenede Nationers generalsekretær.
3. Bortset fra de i denne artikels stk. 1 omhandlede forbehold er intet forbehold over for denne konvention tilladt.

Artikel 58a

Administrationsudvalg

Der nedsættes et administrationsudvalg bestående af alle kontraherende parter. Bestemmelserne om dens sammensætning, hverv og forretningsorden findes i bilag 8.

Artikel 58b

TIR-kontrolkommission

Administrationsudvalget nedsætter en TIR-kontrolkommission som et underorgan, der på dets vegne udfører de opgaver, som tillægges den ved konventionen eller af udvalget. Bestemmelserne om dens sammensætning, hverv og forretningsorden findes i bilag 8.

Artikel 59

Fremgangsmåde ved ændring af denne konvention

1. Denne konvention samt bilagene hertil kan ændres på forslag af en kontraherende part efter den i denne artikel foreskrevne fremgangsmåde.
2. Enhver ændring, der foreslås til denne konvention, undersøges i administrationsudvalget, der er sammensat af alle de kontraherende parter i overensstemmelse med den i bilag 8 omhandlede forretningsorden. Enhver ændring, der således er undersøgt og udarbejdet under administrationsudvalgets møder, og som godkendes af dette med to tredjedeles flertal blandt de medlemmer, der er til stede og afgiver stemme, fremsendes af De Forenede Nationers generalsekretær til de kontraherende parter til deres accept.
3. Uden at dette berører artikel 60, træder ethvert ændringsforslag, som fremsendes i overensstemmelse med foregående stykke, i kraft for alle kontraherende parter tre måneder efter udløbet af en periode på 12 måneder, der regnes fra den dato, ændringsforslaget blev bekendtgjort, og i hvilken periode ingen indsigelser til ændringsforslaget er fremsat til De Forenede Nationers generalsekretær af en stat, som er kontraherende part.
4. Hvis en indsigelse mod ændringsforslaget er meddelt i overensstemmelse med denne artikels stk. 3, betragtes ændringen som ikke godkendt og uden virkning.

Artikel 60

Særlig fremgangsmåde ved ændring af bilag 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10

1. Ethvert ændringsforslag til bilag 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10, der er behandlet i overensstemmelse med artikel 59, stk. 1 og 2, træder i kraft på en dato, som fastsættes af administrationsudvalget samtidig med, at dette vedtager ændringsforslaget, medmindre en femtedel af de stater, der er kontraherende parter, eller fem stater, der er kontraherende parter, alt efter hvilket antal er mindst, på en tidligere dato, der fastsættes samtidigt af administrationsudvalget, underretter De Forenede Nationers generalsekretær om deres indsigelse mod ændringen. De i dette stykke anførte datoer bestemmes af administrationsudvalget med to tredjedeles flertal af de medlemmer, som er til stede og afgiver deres stemme.
2. For alle kontraherende parter erstatter enhver ændring, som vedtages i overensstemmelse med den i stk. 1 anførte fremgangsmåde, ved sin ikrafttræden enhver tidligere bestemmelse, som ændringen vedrører.

Artikel 61

Anmodninger, meddelelser og indsigelser

De Forenede Nationers generalsekretær underretter alle kontraherende parter og alle stater, der er omhandlet i artikel 52, stk. 1, i denne konvention, om enhver anmodning, meddelelse eller indsigelse i medfør af artikel 59 og 60 og om den dato, hvorpå en ændring træder i kraft.

Artikel 62

Revisionskonference

1. Enhver stat, som er kontraherende part, kan ved meddelelse til De Forenede Nationers generalsekretær anmode om, at der indkaldes til en konference med det formål at revidere denne konvention.
2. En revisionskonference, hvortil alle de i artikel 52, stk. 1, omhandlede kontraherende parter og stater indbydes, indkaldes af De Forenede Nationers generalsekretær, dersom mindst en fjerdedel af de stater, som er kontraherende parter, inden for et tidsrum af 6 måneder fra datoen for generalsekretærens meddelelse underretter ham om, at de bifalder anmodningen.
3. En revisionskonference, hvortil alle de i artikel 52, stk. 1, omhandlede kontraherende parter og stater indbydes, indkaldes ligeledes af De Forenede Nationers generalsekretær efter meddelelse af en anmodning herom fra administrationsudvalget. Administrationsudvalget fremsætter en sådan anmodning, såfremt flertallet af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer enes herom.
4. Hvis en konference indkaldes i medfør af denne artikels stk. 1 eller 3, underretter De Forenede Nationers generalsekretær alle kontraherende parter herom og opfordrer dem til inden tre måneder at fremlægge de forslag, som de ønsker, at konferencen skal behandle. De Forenede Nationers generalsekretær udsender senest tre måneder før den dato, hvor konferencen skal træde sammen, konferencens foreløbige dagsorden tillige med teksterne til sådanne forslag til alle de kontraherende parter.

Artikel 63

Underretninger

Ud over de underretninger og meddelelser, der er omhandlet i artikel 61 og 62, underretter De Forenede Nationers generalsekretær alle de i artikel 52 anførte stater om følgende:

- a) undertegnelser, ratifikationer, accepter, godkendelser og tiltrædelser i henhold til artikel 52
- b) datoerne for denne konventions ikrafttræden i overensstemmelse med artikel 53
- c) opsigelser i henhold til artikel 54
- d) denne konventions ophør i henhold til artikel 55

- e) forbehold i henhold til artikel 58.

Artikel 64

Autentisk tekst

Efter den 31. december 1976 deponeres denne konventions originaleksemplarer hos De Forenede Nationers generalsekretær, som sender bekræftede kopier til hver af de kontraherende parter og til de i artikel 52, stk. 1, nævnte stater, som ikke er kontraherende parter.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede underskrevet denne konvention.

UDFÆRDIGET i Genève den fjortende november nittenhundredeogfemoghalvfjerds i ét eksemplar på engelsk, fransk og russisk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

2.2 BILAG TIL TIR-KONVENTIONEN AF 1975 (med forklarende noter og tilhørende kommentarer)

Bilag 1

TIR-CARNETFORMULAR

Udgave 1

1. TIR-carnetet trykkes på fransk med undtagelse af omslagets side 1, der også trykkes på engelsk. "Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR" på side 2 i den franske udgave, trykkes på engelsk på omslagets side 3. "Procès-verbal de constat" kan på bagsiden efter behov også trykkes på et andet sprog end fransk.
2. Carneter, der anvendes til TIR-forsendelser inden for rammerne af en regional garantikæde, kan trykkes på et af De Forenede Nationers officielle sprog, undtagen omslagets side 1, hvor rubrikkerne også trykkes på engelsk eller fransk. "Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR" trykkes på omslagets side 2 på det benyttede officielle FN-sprog samt på engelsk eller fransk på omslagets side 3.

Udgave 2

3. Toldmyndighederne skal i forbindelse med transport af tobak og spiritus, for hvilken de kan kræves en større garanti af den garanterende organisation, i overensstemmelse med forklarende bemærkning 0.8.3 i bilag 6, kræve TIR-carneter med en tydelig angivelse på omslaget og alle talonerne af "TABAC/ALCOOL" og "TOBACCO/ALCOHOL". Carneterne skal desuden i det mindste på engelsk og fransk indeholde nærmere oplysninger om de garanterede kategorier af tobak og spiritus på et særskilt blad, der anbringes efter omslagets side 2.

(Nom de l'Organisation Internationale)

(Nom de l'Organisation Internationale)

CARNET TIR*
CARNET TIR***.....volets**

No

volets

No

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i>			inclus
2. Délivré par <i>Issued by</i>	1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i>		inclus
	2. Délivré par <i>Issued by</i>		
3. Titulaire <i>Holder</i>	3. Titulaire <i>Holder</i>		
4. Signature du délégué de l'association <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:</i>	5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale <i>Signature of the secretary of the international organization:</i>		
(A remplir avant utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)			
6. Pays de départ <i>Country/Countries of departure ⁽¹⁾</i>	7. Pays de destination <i>Country/Countries of destination ⁽¹⁾</i>		
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾ <i>Registration No(s). of road vehicle(s) ⁽¹⁾</i>	9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾ <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾</i>		
10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾ <i>Identification No(s). of container(s) ⁽¹⁾</i>	11. Observations diverses <i>Remarks</i>		
12. Signature du titulaire du carnet: <i>Signature of the carnet holder:</i>			

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

RÈGLES RELATIVES À LA FAUSSEMENT DU CARNET TIR		Annexe 1 page 4]
A. Généralités		
1. Emission: Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.	1. Emission: Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.	
2. Langue: Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais. Les inscriptions relatives à la langue officielle du pays de destination doivent être inscrites en anglais ou en français, en plus de la langue officielle du pays de destination. Par ailleurs, des feuilles supplémentaires utilisant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutées.	2. Langue: Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais. Les inscriptions relatives à la langue officielle du pays de destination doivent être inscrites en anglais ou en français, en plus de la langue officielle du pays de destination. Par ailleurs, des feuilles supplémentaires utilisant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutées.	
3. Validité: Le carnet TIR est valable jusqu'à l'achèvement du transport TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association adhérente (rubrique 1 de la couverture).	3. Validité: Le carnet TIR est valable jusqu'à l'achèvement du transport TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association adhérente (rubrique 1 de la couverture).	
4. Nombre de carnets: Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule ou sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10 d) ci-dessous).	4. Nombre de carnets: Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule ou sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10 d) ci-dessous).	
5. Nombre de bureaux de douane de départ et de destination: Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination.	5. Nombre de bureaux de douane de départ et de destination: Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination.	
6. Nombre de feuillets: Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire sera traversé. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront joints.	6. Nombre de feuillets: Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire sera traversé. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront joints.	
7. Présentation aux bureaux de douane: Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane.	7. Présentation aux bureaux de douane: Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane.	
B. Manière de remplir le carnet TIR	B. Manière de remplir le carnet TIR	
8. Gratage, surcharge: Le carnet TIR ne comportera ni gratage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en bifant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.	8. Gratage, surcharge: Le carnet TIR ne comportera ni gratage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en bifant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.	
9. Indication relative à l'immatriculation: Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.	9. Indication relative à l'immatriculation: Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.	
10. Manifeste:	10. Manifeste:	
a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières du pays de destination doivent être avisées, au plus tard, de la langue du manifeste.	a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières du pays de destination doivent être avisées, au plus tard, de la langue du manifeste.	
b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou photocopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets du manifeste.	b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou photocopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets du manifeste.	
c) Des feuilles annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachées aux volets.	c) Des feuilles annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachées aux volets.	
i) nombre de feuillets annexes	i) nombre de feuillets annexes	
ii) nombre et nature des colis ou des objets	ii) nombre et nature des colis ou des objets	
d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste.	d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste.	
e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane de départ ou de destination.	e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane de départ ou de destination.	
11. Listes de colisage, photos, plans, etc.: Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent que des listes de colisage, photos, plans, etc. soient présentés, ces documents doivent être attachés à la page 2 de la couverture.	11. Listes de colisage, photos, plans, etc.: Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent que des listes de colisage, photos, plans, etc. soient présentés, ces documents doivent être attachés à la page 2 de la couverture.	
12. Signature: Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.	12. Signature: Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.	
C. Incidents ou accidents	C. Incidents ou accidents	
13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées:	13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées:	
14. En cas d'accident nécessitant le transport d'un véhicule ou d'un autre conteneur, ce transport ne peut s'effectuer qu'avec un permis de transport d'urgence.	14. En cas d'accident nécessitant le transport d'un véhicule ou d'un autre conteneur, ce transport ne peut s'effectuer qu'avec un permis de transport d'urgence.	
15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef.	15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef.	
16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.	16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.	
17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formulaires de constat rédigés dans la ou les langues des pays à traverser.	17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formulaires de constat rédigés dans la ou les langues des pays à traverser.	

VOLET N° 1		PAGE 1		1. CARNET TIR		No			
2. Bureau(x) de douane de départ 1. _____ 2. _____ 3. _____				3. Nom de l'organisation internationale					
Pour usage officiel				4. Titulaire du carnet (nom, adresse et pays)					
				5. Pays de départ		6. Pays de destination			
7. No(s), d'immatriculation du (des) véhicule(s)				8. Documents joints au manifeste					
MANIFESTE DE MARCHANDISES									
9. (a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) (b) Marques et Nos des colis ou objets				10. Nombre et nature des colis ou objets; designation des marchandises		11. Poids brut en kg		16. Scelllements ou marques d'identification apposées, (nombre, identification)	
12. Total des colis figurant sur le manifeste Destination:				Nombre		13. Je certifie que les indications sous rubrique 1 à 12 ci-dessus sont exactes et complètes		17. Bureau de douane de départ Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
1. Bureau de douane						14. Lieu et date			
2. Bureau de douane						15. Signature du titulaire ou de son représentant			
3. Bureau de douane									
18. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée)									
☐ 19. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts				20. Délai de transit					
21. Enregistré par le bureau de douane de				sous le No.					
22. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)									
23. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane									
SOUCHE N° 1								du CARNET TIR	
PAGE 1								No	
1. Pris en charge par le bureau de douane de								6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
2. Sous le No. _____									
3. Scelllements ou marques d'identification apposés _____									
4. ☐ Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts									
5. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)									

DA

[Annexe 1
page 7
(jaune)]

(voir également les règles 10 à 17 relative à l'utilisation du carnet TIR)

1. Bureau(x) de douane de départ		2. CARNET TIR No	
1. Bureau(x) de douane de départ		3. Nom de l'organisation internationale CARNET TIR No	
4. No(s) d'immatriculation du/des véhicule(s) routier(s) No(s) d'identification du/des conteneur(s)		5. Titulaire du carnet 3. Nom de l'organisation internationale	
4. No(s) d'immatriculation du/des véhicule(s) routier(s) No(s) d'identification du/des conteneur(s)		5. Titulaire du carnet	
6. Le(s) scellement(s) douanier(s) intact(s) non intact(s) est/sont ☐ ☐		8. Observations	
7. Le(s) compartiment(s) de chargement (et/ou) conteneur(s) est/sont intact(s) non intact(s) est/sont ☐ ☐		8. Observations	
9. ☐ Aucune marchandise ne semble manquante. Les marchandises désignées dans les rubriques 10 à 13 manquant (M) ou sont détruites (D) comme indiqué dans la rubrique 12			
9. ☐ Aucune marchandise ne semble manquante. Les marchandises désignées dans les rubriques 10 à 13 manquant (M) ou sont détruites (D) comme indiqué dans la rubrique 12			
10. (a) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) (b) Marques et/ou objets		11. Nombre et nature des colis ou objets: désignation des marchandises	
10. (a) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) (b) Marques et Nos des colis ou objets		11. Nombre et nature des colis ou objets: désignation des marchandises	
14. Date, lieu et circonstances de l'accident			
14. Date, lieu et circonstances de l'accident			
15. Mesures prises pour l'opération TIR puisse se poursuivre ☐ apposition de nouveaux scellements: nombre _____ caractéristiques _____ ☐ transbordement des marchandises (voir rubrique 16 ci-après) ☐ autres			
15. Mesures prises pour l'opération TIR puisse se poursuivre ☐ apposition de nouveaux scellements: nombre _____ caractéristiques _____ ☐ transbordement des marchandises (voir rubrique 16 ci-après) ☐ autres			
16. Si les marchandises ont été transbordées: caractéristiques du/des véhicule(s) routier(s) ou du/des conteneur(s) de substitution No. d'immatriculation Agrée Non Agrée No. du certificat d'agrément Nombre et caractéristiques des scellements apposés			
16. Si les marchandises ont été transbordées: caractéristiques du/des véhicule(s) routier(s) ou du/des conteneur(s) de substitution No. d'immatriculation Agrée Non Agrée No. du certificat d'agrément Nombre et caractéristiques des scellements apposés			
(a) véhicule			
(b) conteneur			
17. Autorité ayant établi le présent procès-verbal		18. Visa du prochain bureau de douane touché par le transport TIR	
17. Autorité ayant établi le présent procès-verbal		18. Visa du prochain bureau de douane touché par le transport TIR	
Lieu/Date/timbre signature		signature	
Lieu/Date/timbre signature		signature	

☐ Marquer d'une croix les cases qui conviennent

[illegible]

(Nom de l'Organisation Internationale)

(Nom de l'Organisation Internationale)

CARNET TIR*

CARNET TIR*

.....volets

No

volets

No

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i>	_____ inclus	
2. Délivré par <i>Issued by</i>	4. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i>	_____ inclus
	2. Délivré par <i>Issued by</i>	_____
3. Titulaire <i>Holder</i>	(nom de l'association émettrice / name of issuing association)	
	3. Titulaire <i>Holder</i>	(nom, adresse, pays / name, address, country)
4. Signature du délégué de l'association émettrice <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:</i>	5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale <i>Signature of the secretary of the international organization:</i>	
(A remplir avant utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)		
6. Pays de départ <i>Country/Countries of departure⁽¹⁾</i>	_____	
7. Pays de destination <i>Country/Countries of destination⁽¹⁾</i>	_____	
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) <i>Registration No(s). of road vehicle(s)⁽¹⁾</i>	_____	
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date)⁽¹⁾</i>	_____	
10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) <i>Identification No(s). of container(s)⁽¹⁾</i>	_____	
11. Observations diverses <i>Remarks</i>	_____	
(1) Biffer la mention inutile <i>Strike out whichever does not apply</i>		
12. Signature du titulaire du carnet: <i>Signature of the carnet holder:</i>		

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

RÈGLES RELATIVES À LA RÉDACTION DU CARNET TIR		[Annexe 1 page 10]	[Annexe 1 page 10]
A. Généralités 1. Emission: Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié. 2. Langue: Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais. Les règles relatives à l'immatriculation des remorques et des semi-remorques sont imprimées en français. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires offrant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés. Les carnets utilisés pour les transports TIR dans le cadre d'une chaîne de garantie régionale peuvent être imprimés dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais. Les autres feuillets de l'immatriculation des remorques et des semi-remorques sont également imprimés dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat. 3. Validité: Le carnet TIR demeure valide jusqu'à l'achèvement du transport TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association agréée (rubrique 1 de la page 1 de la couverture). 4. Nombre de carnets: Il peut être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10 d) ci-dessous). 5. Nombre de bureaux de douane de départ et de destination: Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et des bureaux de douane de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge. (Voir également la règle 10 e) ci-dessous). 6. Nombre de feuillets: Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter 2 feuillets pour le bureau de départ, 2 feuillets pour le bureau de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire sera traversé au moins une fois pour le bureau de départ, 2 feuillets pour le bureau de destination, puis 2 autres feuillets pour les autres pays dont le territoire sera traversé. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires. 7. Présentation aux bureaux de douane: Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets. Pour la suite du transport, l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 17).			
B. Manière de remplir le carnet TIR 8. Grattage, surcharge: Le carnet TIR ne comportera ni grattage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en bifant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières. 9. Indication relative à l'immatriculation: Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication. 10. Manifeste: a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires. b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou photocopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières. c) Des feuillets annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés au carnet TIR. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes: i) nombre de feuillets annexes attachés au carnet TIR ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuillets annexes (cases 9 à 11). d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 9 du manifeste). e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées des unes des autres sur le manifeste. 11. Listes de colisage, photos, plans, etc.: Lorsque l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent qu'il y ait des listes de colisage, des photos, des plans ou d'autres documents, ces documents seront attachés à la page 2 de la couverture. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 8 de tous les volets. 12. Signature: Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.			
C. Incidents ou accidents 13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur devra immédiatement en aviser les autorités douanières du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR. 14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence d'une des autorités douanières du pays où se trouve le véhicule ou le conteneur. Le procès-verbal de constat devra être établi par l'autorité douanière du pays où se trouve le véhicule ou le conteneur. Le transporteur devra également établir un procès-verbal de constat de transbordement. En outre, si le véhicule ou le conteneur est scellé et le disponible, le transbordement devra être effectué dans un lieu où les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR. 15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef pour éviter l'endommagement ou la perte des marchandises. Il aura alors à fournir, dans le plus bref délai, un procès-verbal de constat de déchargement, établi par lui-même, au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser. 16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination. 17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.			

Liste des marchandises devant être impérativement transportées sous le couvert de ce carnet TIR tabac/alcool

- 1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)
- 2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)
- 3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)
- 4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)
- 5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.10)

List of goods which must be transported under cover of this tobacco/alcohol TIR carnet

- (1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)
- (2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)
- (3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)
- (4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)
- (5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code: 24.03.10)

Перечень грузов, которые должны перевозиться с применением настоящей книжки МДП "Табачные изделия/Алкобольные напитки"

- 1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)
- 2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединения на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС: 22.08)
- 3) Сигары, мантильские сигары и сигары типа "сигарильо", содержащие табак (код СС: 24.02.10)
- 4) Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)
- 5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС: 24.03.10)

VOLET N° 1		PAGE 1		1. CARNET TIR		No			
2. Bureau(x) de douane de départ 1. _____ 3. _____				3. Nom de l'organisation internationale					
Pour usage officiel				4. Titulaire du carnet (nom, adresse et pays)					
				5. Pays de départ		6. Pays de destination			
7. No(s), d'immatriculation du (des) véhicule(s)				8. Documents joints au manifeste					
MANIFESTE DE MARCHANDISES									
9. (a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) (b) Marques et Nos des colis ou objets		10. Nombre et nature des colis ou objets, designation des marchandises			11. Poids brut en kg		16. Scelllements ou marques d'identification apposées, (nombre, identification)		
12. Total des colis figurant sur le manifeste Destination:				Nombre		13. Je certifie que les indications sous rubrique 1 à 12 ci-dessus sont exactes et complètes		17. Bureau de douane de départ	
1. Bureau de douane						14. Lieu et date		Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
2. Bureau de douane						15. Signature du titulaire ou de son représentant			
3. Bureau de douane									
18. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée)									
19. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts				20. Délai de transit					
21. Enregistré par le bureau de douane de				sous le No.					
22. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)									
23. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane									

SOUCHE N° 1		PAGE 1		du CARNET TIR		No	
1. Pris en charge par le bureau de douane de						6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
2. Sous le No. _____							
3. Scelllements ou marques d'identification apposés _____							
4. ☐ Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts							
5. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)							

VOLET N° 2		CARNET TIR		CARNET TIR	
PAGE 2		PAGE 2		PAGE 2	
2. Bureau(x) de douane de départ 1. _____ 2. Bureau(x) de douane de départ 3. _____		3. Nom de l'organisation internationale 3. Nom de l'organisation internationale		4. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays) 4. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays)	
Pour usage officiel Pour usage officiel		5. Pays de départ 5. Pays de départ		6. Pays de destination 6. Pays de destination	
7. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) 7. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s)		8. Documents joints au manifeste 8. Documents joints au manifeste			
MANIFESTE DE MARCHANDISES					
9. (a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) (b) Marques et Nos des colis ou objets		10. Nombre et nature des colis ou objets; désignation des marchandises		11. Poids 11. Poids	
12. Total des colis figurant sur le manifeste Destination: _____		13. Je certifie que les données sous rubrique 1 à 10 sont exactes et complètes		14. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
1. Bureau de douane 2. Bureau de douane 3. Bureau de douane		15. Signature du titulaire ou de son représentant		16. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts	
18. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée)		24. Certificat de fin de l'opération TIR (bureau de douane de passage de sortie ou de destination)		25. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts	
19. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts		20. Délai de transit		26. Nombre de colis pour lesquels l'opération TIR a été certifiée	
21. Enregistré par le bureau de douane de _____ Sous le No. _____		27. Réserves		28. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
22. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté etc.)		29. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane		30. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
23. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane		31. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane		32. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
SOUCHE N° 2 du CARNET TIR					
1. Arrivée constatée par le bureau de douane de départ		2. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts		3. Nombre de colis pour lesquels l'opération TIR a été certifiée	
4. Nouveaux scelllements apposés		5. Réserves		6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	
7. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane		8. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane		9. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	

[Annexe 1
page 13
(vert)]

[Annexe 1
page 13
(vert)]

Procès-verbal de constat

Établi en application de l'article 25 de la Convention TIR
(voir également les règles 13 à 17 relative à l'utilisation du carnet TIR)

Procès-verbal de constat

Établi en application de l'article 25 de la Convention TIR
(voir également les règles 13 à 17 relative à l'utilisation du carnet TIR)

[Annexe 1
page 14
(jaune)]

[Annexe 1
page 14
(jaune)]

1. Bureau(x) de douane de départ		2. CARNET TIR No	
1. Bureau(x) de douane de départ		3. Nom de l'organisation internationale CARNET TIR No	
4. No(s) d'immatriculation du/des véhicule(s) routier(s) No(s) d'identification du/des conteneur(s)		5. Titulaire du carnet 3. Nom de l'organisation internationale	
4. No(s) d'immatriculation du/des véhicule(s) routier(s) No(s) d'identification du/des conteneur(s)		5. Titulaire du carnet	
6. Le(s) scellement(s) douanier(s) intact(s) non intact(s)		8. Observations	
7. Le(s) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) est/sont intact(s) non intact(s)		8. Observations	
9. ☐ Aucune marchandise ne semble manquante		12. Observations (indiquer notamment les quantités manquantes ou détruites)	
10. (a) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) (b) Marques et Nos des colis ou objets		11. Nombre et nature des colis ou objets désignation des marchandises	
10. (a) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) (b) Marques et Nos des colis ou objets		11. Nombre et nature des colis ou objets désignation des marchandises	
14. Date, lieu et circonstances de l'accident		14. Date, lieu et circonstances de l'accident	
15. Mesures prises pour l'opération TIR puisse se poursuivre		15. Mesures prises pour l'opération TIR puisse se poursuivre	
16. Si les marchandises ont été transbordées (voir rubrique 16 ci-après)		16. Si les marchandises ont été transbordées (voir rubrique 16 ci-après)	
16. (a) véhicule		16. (a) véhicule	
16. (b) conteneur		16. (b) conteneur	
17. Autorité ayant établi le présent procès-verbal		17. Autorité ayant établi le présent procès-verbal	
17. Autorité ayant établi le présent procès-verbal		18. Visa du prochain bureau de douane touché par le transport TIR	
Lieu/Date/timbre signature		signature	
Lieu/Date/timbre signature		signature	

☐ Marquer d'une croix les cases qui conviennent

☐ Marquer d'une croix les cases qui conviennent

Bilag 2

BESTEMMELSER OM DE TEKNISKE BETINGELSER FOR VEJKØRETØJER, DER SKAL KUNNE GODKENDES TIL INTERNATIONAL TRANSPORT UNDER TOLDSEGL

Artikel 1

Principper

Til international godstransport under toldsegl skal kun kunne godkendes sådanne køretøjer, hvis lastrum er bygget og indrettet således:

- a) at intet gods kan fjernes fra eller anbringes i den forseglede del af køretøjet, uden at der efterlades synlige spor af indbrud, eller uden at toldseglet brydes
- b) at toldsegl kan anbringes på en let og effektiv måde
- c) at de ikke indeholder skjulte rum, hvori gods kan forstikkes
- d) at alle rum, hvori gods kan opbevares, er let tilgængelige for toldeftersyn.

Artikel 2

Lastrummets konstruktion

1. For at opfylde kravene i artikel 1 i disse bestemmelser:
 - a) skal lastrummets forskellige dele (sider, gulv, døre, loft, stolper, rammer, tværstykker osv.) være samlet enten med anordninger, der ikke kan fjernes eller ombyttes udefra, uden at der efterlades synlige spor af indbrud, eller på en sådan måde, at konstruktionen ikke kan ændres, uden at der efterlades synlige spor. Hvis siderne, gulvet, dørene og loftet består af forskellige dele, skal disse opfylde de samme krav og være tilstrækkeligt solide
 - b) skal døre og alle andre lukkeindretninger (heri indbefattet stophaner, mandehulsdæksler, flanger osv.) udstyres med en anordning, hvorpå kan anbringes toldsegl. Denne anordning skal være af en sådan art, at den ikke kan fjernes og ombyttes udefra, uden at dette efterlader synlige spor, eller at dørene eller låsen ikke kan åbnes, uden at toldseglet brydes. Sidstnævnte skal være tilstrækkeligt beskyttede. Lofter, der kan åbnes, er tilladt
 - c) skal ventilationsåbninger og afløb være forsynet med en anordning, der forhindrer adgang til lastrummets indre. Denne anordning skal være af en sådan art, at den ikke kan fjernes eller ombyttes udefra, uden at dette efterlader synlige spor.
2. Uanset reglerne i disse bestemmelsers artikel 1, litra c), skal de forskellige dele af lastrummet, der af praktiske grunde indeholder hulrum (f.eks. mellem adskillelserne i en dobbeltvæg) være tilladt. For at disse rum ikke kan anvendes til at forstikke gods:

- i) skal beklædningen på indersiden af lastrummet, hvor den dækker den fulde højde fra gulv til loft, eller i andre tilfælde, hvor rummet mellem den og den ydre vægt er fuldstændig lukket, være fastgjort således, at den ikke kan fjernes eller ombyttes, uden at der efterlades synlige spor og
 - ii) skal, hvor beklædningen ikke dækker den fulde højde, og rummene mellem beklædningen og ydervæggen ikke er helt lukkede, samt i alle andre tilfælde, hvor der ved konstruktionen af lastrummet fremkommer hulrum, antallet af sådanne hulrum begrænses til et minimum, og disse skal være let tilgængelige for toldeftersyn.
3. Vinduer er tilladt, hvis de er af tilstrækkelig solidt materiale og ikke kan fjernes eller ombyttes udefra, uden at der efterlades synlige spor. Glas skal dog være tilladt, men hvis der anvendes andet glas end sikkerhedsglas, skal vinduet være forsynet med et metalgitter, der ikke kan fjernes udefra; gitterets huller må ikke være større end 10 mm.
4. Åbninger i gulvet, der tjener tekniske formål som f.eks. smøring, vedligeholdelse eller påfyldning af sandbeholderen, er kun tilladt, hvis de er forsynet med dæksler, der kan fastgøres på en sådan måde, at der ikke er adgang til lastrummet udefra.

Artikel 3

Køretøjer, der er dækket med presenning

1. Reglerne i disse bestemmelsers artikler 1 og 2 skal, hvor det er muligt, også gælde for køretøjer, der er dækket med presenning. Sådanne køretøjer skal desuden opfylde denne artikels bestemmelser.
2. Presenningen skal være enten af stærk sejldug eller af plastbelagt eller gummibelagt tekstilstof, som skal være tilstrækkelig stærkt og ikke-strækbart. Den skal være i god stand og udført på en sådan måde, at det, når lukkeindretningen er påsat, er umuligt at få adgang til lastrummet, uden at der efterlades synlige spor.
3. Hvis presenningen består af flere baner, skal disses kanter være foldet ind i hinanden og være sammensyet med to sømme med et mellemrum på mindst 15 mm. Disse sømme skal være udført som vist i skitse 1 til disse bestemmelser; dog skal det, hvor det ved visse dele af presenningen (f.eks. klapper og forstærkede hjørner) er umuligt at samle banerne på denne måde, være tilstrækkeligt at folde kanten af den øverste bane og sy sømmene som vist på skitse 2 eller 2 a) til disse bestemmelser. En af sømmene må kun være synlig fra indersiden, og farven på den tråd, der er brugt til denne søm, skal være af en helt anden farve end presenningen og farven på den tråd, der er brugt til den anden søm. Alle sømme skal være syet på maskine.
4. Hvis presenningen er af plastbelagt tekstilstof og består af flere baner, kan banerne også svejses sammen som vist i skitse 3 til disse bestemmelser. Banernes kanter skal række mindst 15 mm ind over hinanden. Banerne skal smeltes sammen i hele overlappingsens bredde. Kanten på den ydre presenning skal dækkes af et bånd mindst 7 mm bredt af plaststof, fastgjort ved den samme svejseproces. Plastbåndet skal sammen med presenningen i en bredde af mindst 3 mm på hver side af båndet være præget med et tydeligt markeret ensartet relief. Banerne skal svejses på en

sådan måde, at de ikke kan adskilles og dernæst sammenføjes igen, uden at dette efterlader synlige spor.

5. Reparationer skal udføres som vist i skitse 4 til nærværende bestemmelser; kanterne skal foldes ind i hinanden og syes sammen med to synlige sømme med en afstand af mindst 15 mm; farven på den tråd, der er synlig indefra, skal være af en anden farve end den tråd, der er synlig udefra, og presenningens farve; alle sømme skal være syet på maskine. Når en presenning, som er blevet beskadiget nær kanten, skal repareres ved, at den beskadigede del erstattes af en lap, kan sømmen også syes i overensstemmelse med reglerne i stk. 3 ovenfor og skitse 1 til disse bestemmelser. Presenninger af plastbelagt tekstilstof kan eventuelt repareres efter den i stk. 4 ovenfor beskrevne måde, men i så fald skal plastbåndet være anbragt på begge sider af presenningen, og lappen påsat indvendig.
6. Presenningen skal være fastgjort til køretøjet i nøje overensstemmelse med betingelserne i disse bestemmelsers artikel 1, litra a) og b). Der kan anvendes følgende systemer:
 - a) Presenningen kan fastgøres med:
 - i) metaløskener fastgjort til køretøjet
 - ii) snørehuller anbragt i presenningens kant og
 - iii) et fastgørelsesmiddel, der går igennem ringene uden på presenningen, og som er synlig udefra i dets fulde længde.

Presenningen skal dække mindst 250 mm af køretøjets faste dele, målt fra metaløskenernes midte, medmindre køretøjets konstruktion i sig selv forhindrer al adgang til lastrummet.
 - b) Når en kant af presenningen er fastgjort permanent til et køretøj, skal de to flader sammenføjes, og sammenføjningen skal være ubrudt og udført med solide anordninger.
 - c) Hvis der anvendes et låsesystem, skal presenningen i låst position ligge stramt over lastrummet (se som eksempel skitse 6).
7. Presenningen skal hvile på en hensigtsmæssig overbygning (stolper, sider, buer, mellemstykker osv.).
8. Afstanden mellem øskenerne og afstanden mellem snørehullerne må ikke overstige 200 mm. Afstanden kan dog være på op til 300 mm mellem øskenerne og mellem snørehullerne på begge sider af en stolpe, hvis køretøjet og presenningen er konstrueret på en sådan måde, at adgang til lastrummet er umulig. Snørehullerne skal være forstærkede.
9. Følgende fastgørelsesmidler skal benyttes:
 - a) stålwirer, der er mindst 3 mm i diameter, eller

- b) reb af hamp eller sisal, der er mindst 8 mm i diameter og omgivet af et gennemsigtigt, ikke-strækbart plastovertræk, eller
- c) wirer, der består af bundter af lyslederkabler indlagt i en spiralsnoet stålkappe, der er omgivet af et gennemsigtigt, ikke-strækbart plastovertræk, eller
- d) reb, der består af en tekstilkerne omgivet af mindst 4 kordeler, som udelukkende er fremstillet af ståltråd og helt dækker kernen, tilladt på betingelse af, at rebene eller wirerne (uden hensyn til det eventuelle gennemsigtige plastovertræk) er mindst 3 mm i diameter.

Reb og wirer kan i henhold til denne artikels stk. 9, litra a) eller d), have et gennemsigtigt, ikke-strækbart plastovertræk.

Hvis presenningen skal fastgøres til armaturet i en konstruktion, som i øvrigt er i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikels stk. 6, litra a), kan der anvendes en rem til fastgørelsen (skitse 7 til dette bilag giver et eksempel på en konstruktion af denne type). Remmen skal være i overensstemmelse med forskrifterne i stk. 11, litra a), nr. iii), hvad angår materiale, dimensioner og form.

10. Wirer og reb skal være i ét stykke og skal for enderne være forsynet med et beslag af hårdmetal, som toldseglets snor eller bånd kan føres igennem. Hvert af disse beslag skal i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikels stk. 9, litra a), b) og d), være fastgjort ved hjælp af en anordning, der omfatter en hul nitte, der går igennem rebet, og toldseglets snøre eller bånd kan føres igennem. Rebet eller wiren skal være synligt på begge sider af denne hule nitte, således at det kan konstateres, at rebet eller wiren er i ét stykke (se skitse 5 til disse bestemmelser).
11. Ved de til læsning og aflæsning anvendte åbninger i presenningen skal de to flader sammenføjes. Der kan anvendes følgende systemer:
 - a) Presenningens to kanter skal overlappe hinanden i tilstrækkelig bredde. De skal desuden fastgøres med:
 - i) en klap, der er syet eller svejset i overensstemmelse med denne artikels stk. 3 og 4
 - ii) øskener og snørehuller, der opfylder betingelserne i stk. 8 ovenfor, øskenerne skal være af metal, og
 - iii) en rem af egnet materiale, udført i ét stykke, ikke-strækbart og mindst 20 mm bred og 3 mm tyk, der går igennem øskenerne og holder de to kanter på presenningen og klappen sammen; remmen skal være fastgjort på presenningens inderside og forsynet med:
 - et hul til det reb eller den wire, der er omhandlet i denne artikels stk. 9
 - eller et snørehul, der kan anbringes på den i denne artikels stk. 6 nævnte metaløsken og fastgøres med det reb eller den wire, der er omhandlet i denne artikels stk. 9.

En klap er ikke nødvendig, hvis der er fastgjort en særlig anordning, for eksempel en skærmlade, der forhindrer adgang til lastrummet, uden at der efterlades synlige spor. En klap er heller ikke nødvendig for køretøjer med glidende sidepresenning.

- b) Et særligt lukkesystem, der holder presenningens kanter stramt strakte, når lastrummet er lukket og forseglet. Systemet skal forsynes med en åbning, hvorigennem den i denne artikels stk. 6 nævnte metaløsken kan passere og fastgøres med det reb eller den wire, der er omhandlet i denne artikels stk. 9 (se eksemplet i skitse 8 til dette bilag).

Artikel 4

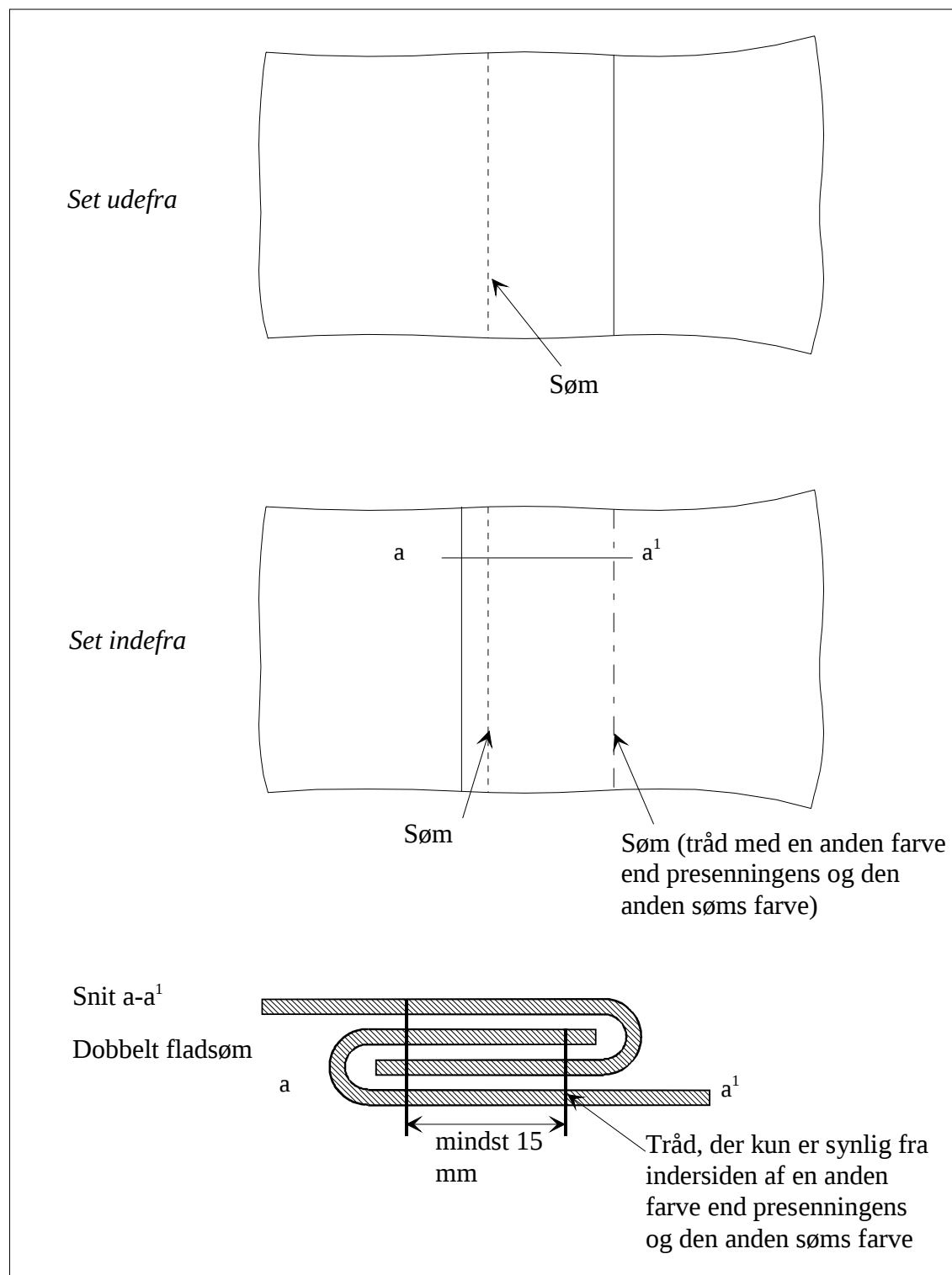
Køretøjer med glidende sidepresenninger

1. Disse bestemmelsers artikel 1, 2 og 3 finder i givet fald anvendelse på køretøjer med glidende sidepresenninger. Sådanne køretøjer skal desuden opfylde denne artikels bestemmelser.
2. Glidende sidepresenninger, gulve, døre og andre af lastrummets forskellige dele skal opfylde kravene i disse bestemmelsers artikel 3, stk. 6, 8, 9 og 11 eller nr. i) til vi) nedenfor.
 - i) Glidende sidepresenninger, gulve, døre og andre af lastrummets forskellige dele skal samles på en sådan måde, at de ikke kan åbnes eller lukkes, uden at der efterlades tydelige spor.
 - ii) Presenningen skal overlappe de faste dele på køretøjets overkant med mindst en fjerdedel af afstanden mellem strammeremmene. Presenningen skal overlappe de faste dele på køretøjets underkant med mindst 50 mm. Den vandrette åbning mellem presenningen og lastrummets faste dele må højst være på 10 mm målt vinkelret med køretøjets længdeakse, når lastrummet er lukket og forseglet til toldformål.
 - iii) Det glidende presenningsstyringssystem og de andre bevægelige dele skal samles på en sådan måde, at de lukkede og til toldformål forseglede døre og andre bevægelige dele ikke kan åbnes eller lukkes udefra, uden at der efterlades synlige spor. Det glidende presenningsstyringssystem og de andre bevægelige dele skal samles på en sådan måde, at adgang til lastrummet umuliggøres, uden at der efterlades synlige spor. Systemet er beskrevet i skitse 9 i tillægget til disse bestemmelser.
 - iv) Den vandrette afstand mellem øskenerne, der anvendes til toldformål, på de faste dele af køretøjet må ikke være over 200 mm. Afstanden kan være større men ikke over 300 mm mellem øskenerne på begge sider af stolpen, hvis køretøjet og presenningen er konstrueret således, at adgang til lastrummet umuliggøres. Betingelserne i nr. ii) ovenfor skal under alle omstændigheder overholdes.
 - v) Afstanden mellem strammeremmene må højst være på 600 mm.

- vi) Bindeanordningerne til at fastgøre presenningerne til køretøjets faste dele skal opfylde kravene i disse bestemmelsers artikel 3, stk. 9.

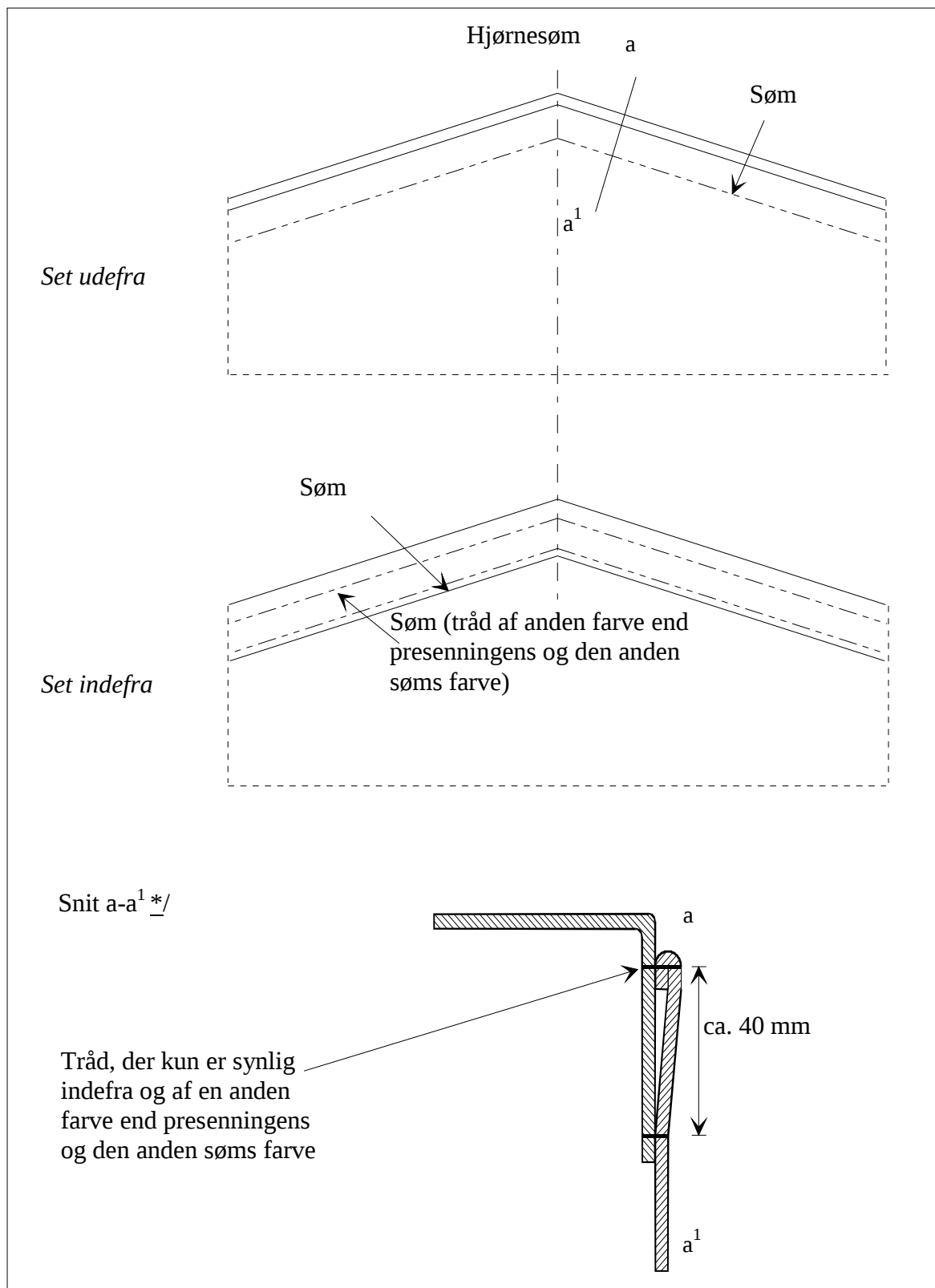
Skitse 1

PRESENNING SYET SAMMEN AF FLERE BANER



Skitse 2

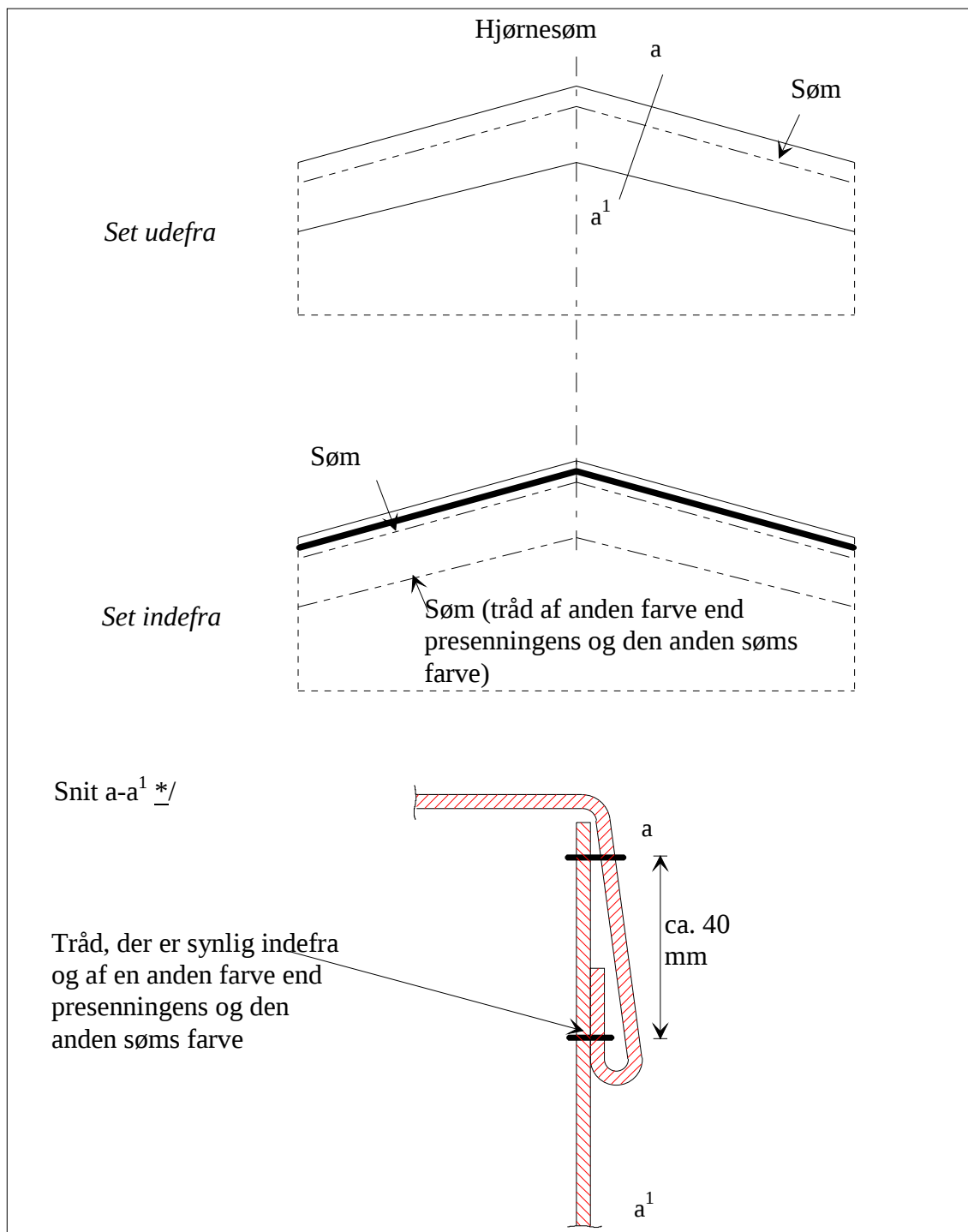
PRESENNING SYET SAMMEN AF FLERE BANER



*/ Skitsen illustrerer den kant, der er foldet for oven af presenningen i overensstemmelse med artikel 3, stk. 3, i bilag 2.

Skitse 2 a)

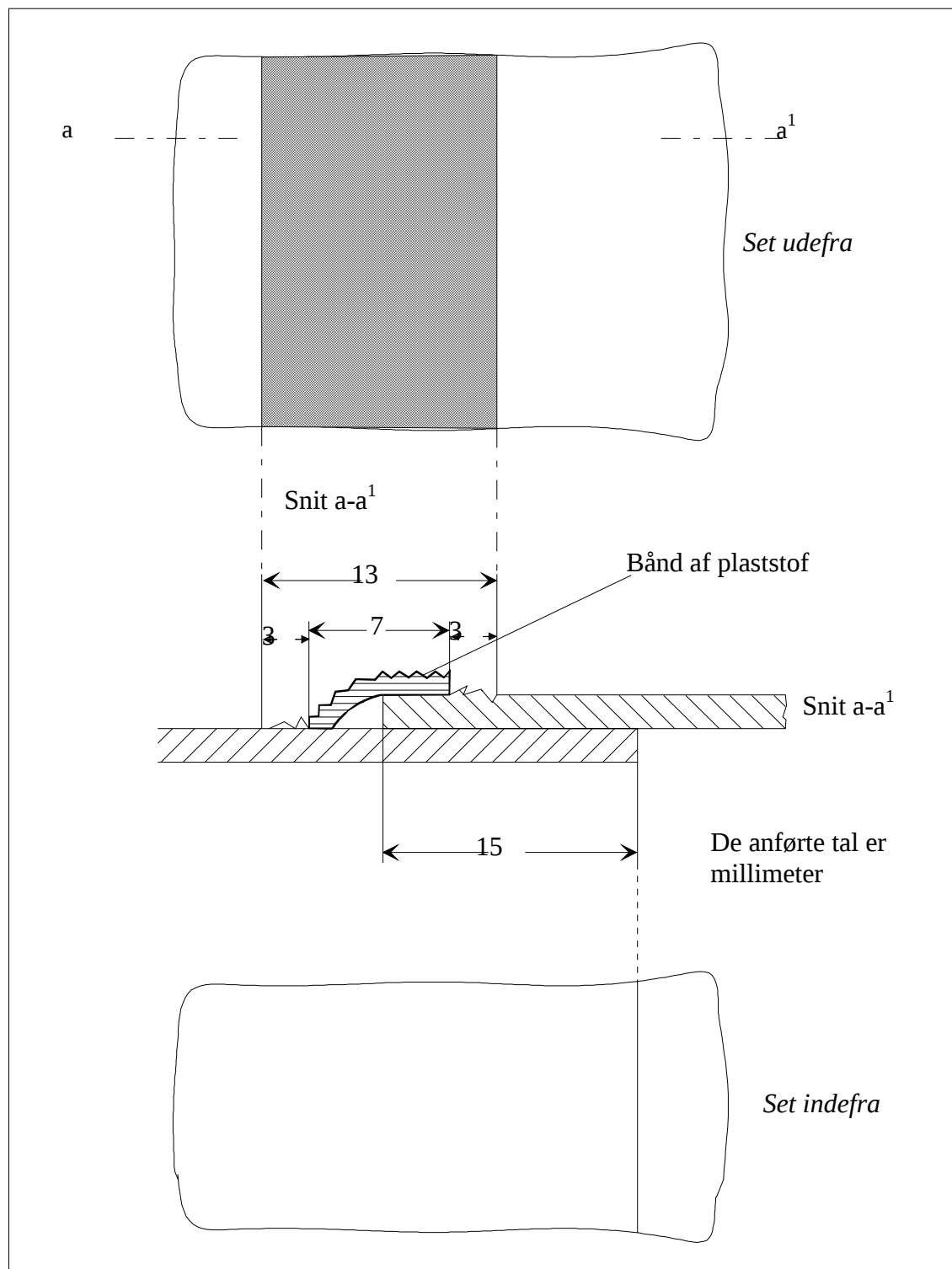
PRESENNING SYET SAMMEN AF FLERE BANER



*/ Skitsen illustrerer den kant, der er foldet for oven af presenningen i overensstemmelse med artikel 3, stk. 3, i bilag 2

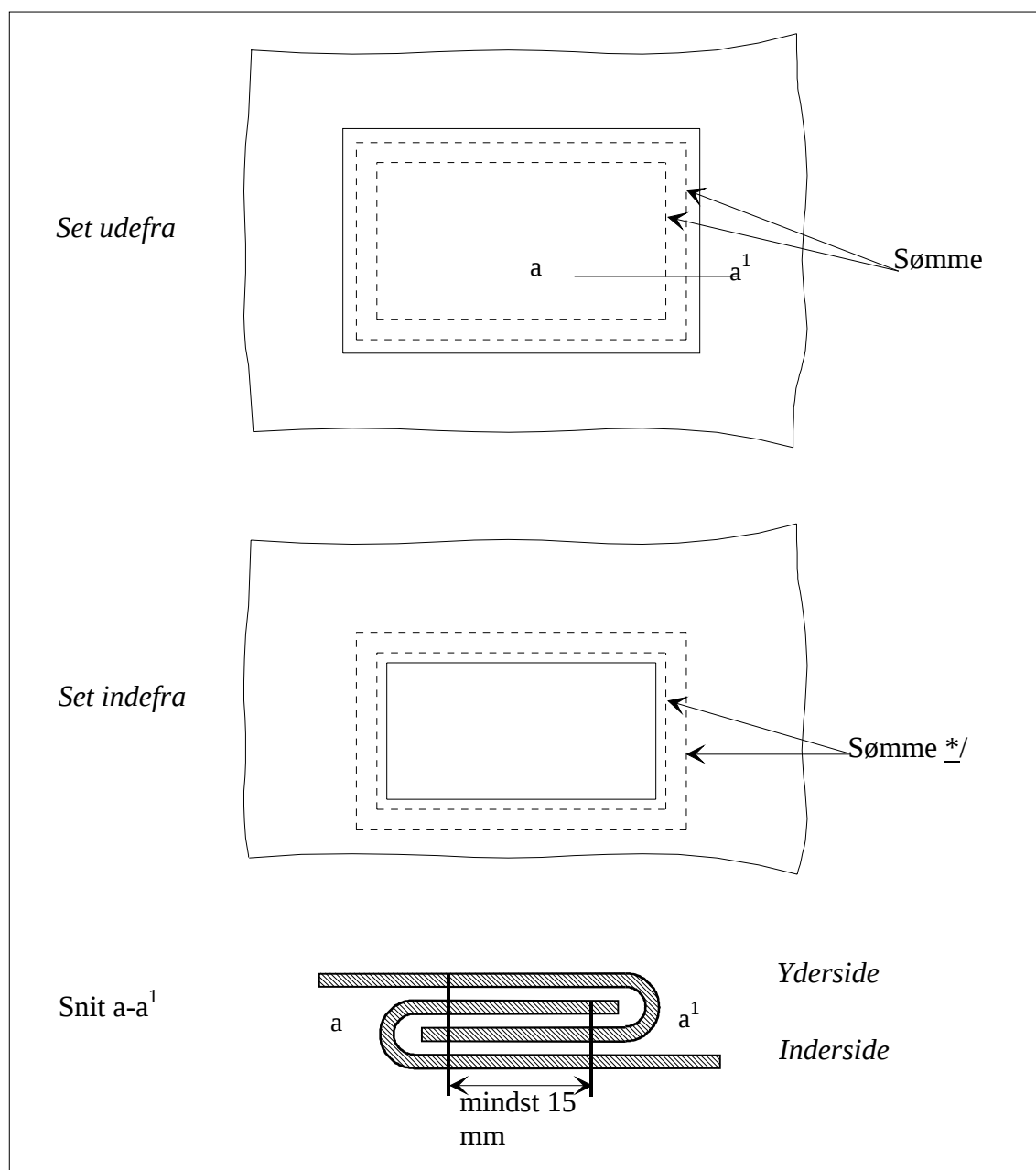
Skitse 3

PRESENNING SVEJSET SAMMEN AF FLERE BANER



Skitse 4

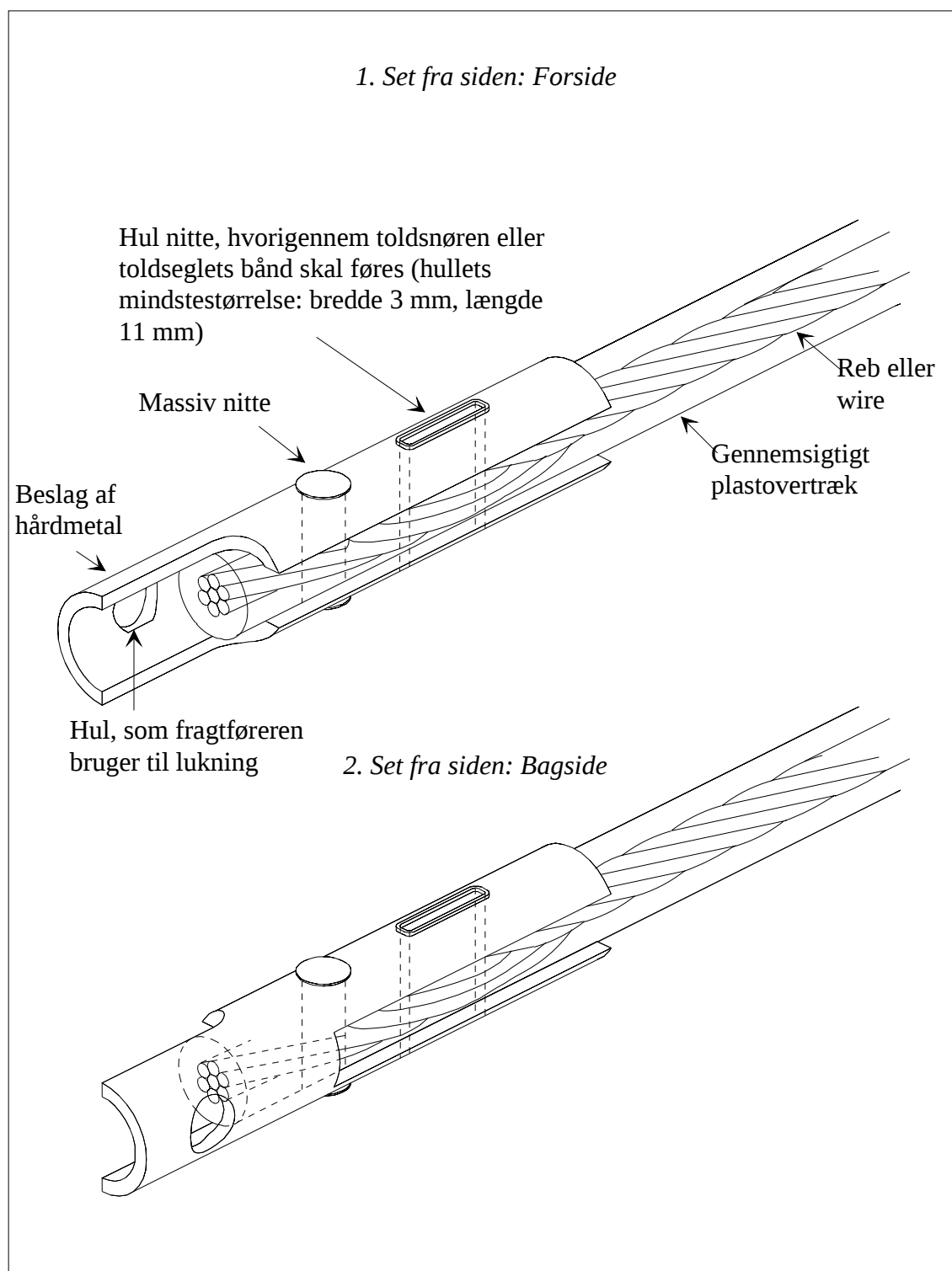
REPARATION AF PRESENNING



*/ Tråde, der kun er synlige indefra, skal være af en anden farve end de tråde, der er synlige udefra, og presenningens farve.

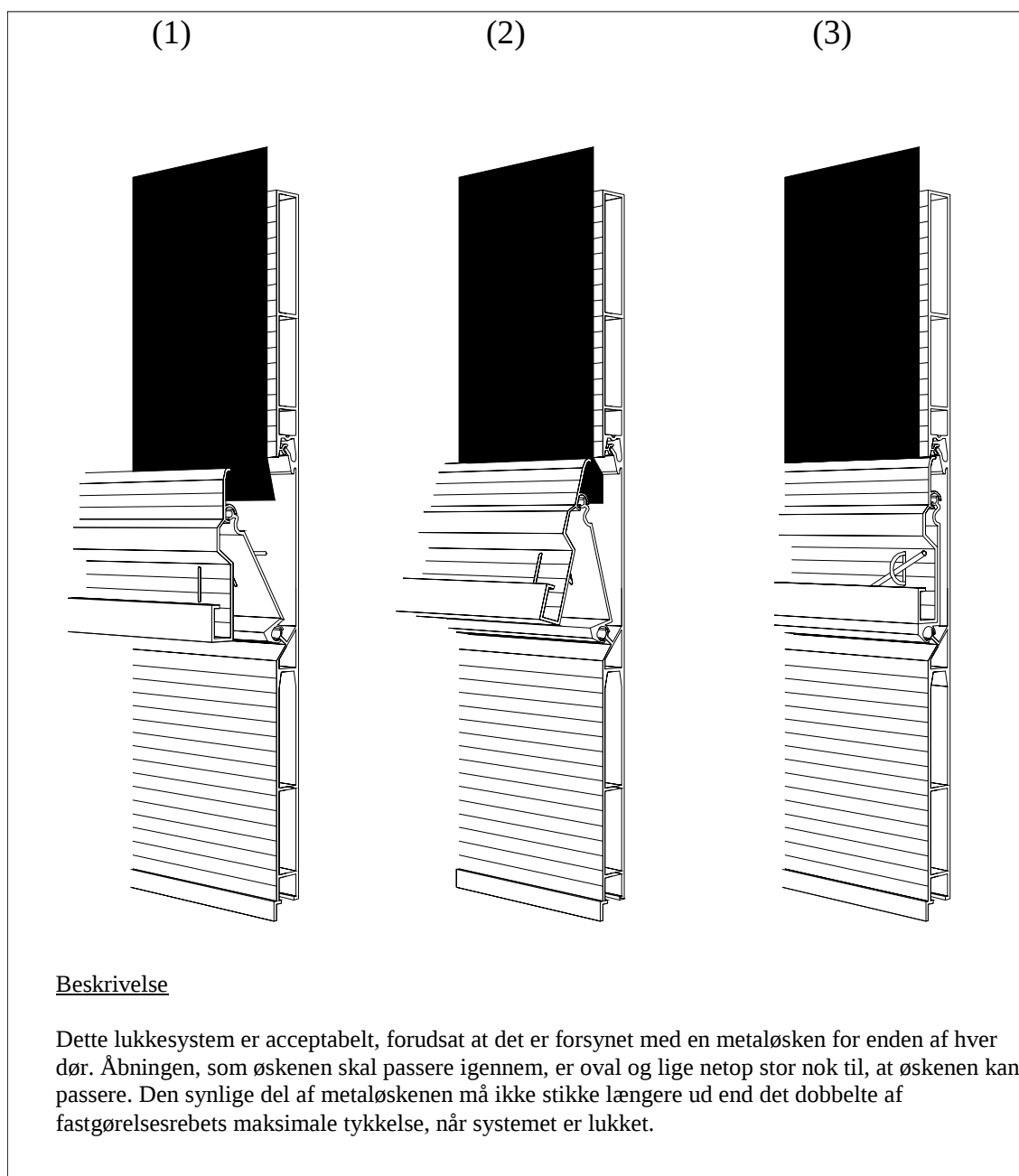
Skitse 5

EKSEMPEL PÅ METALBESLAG



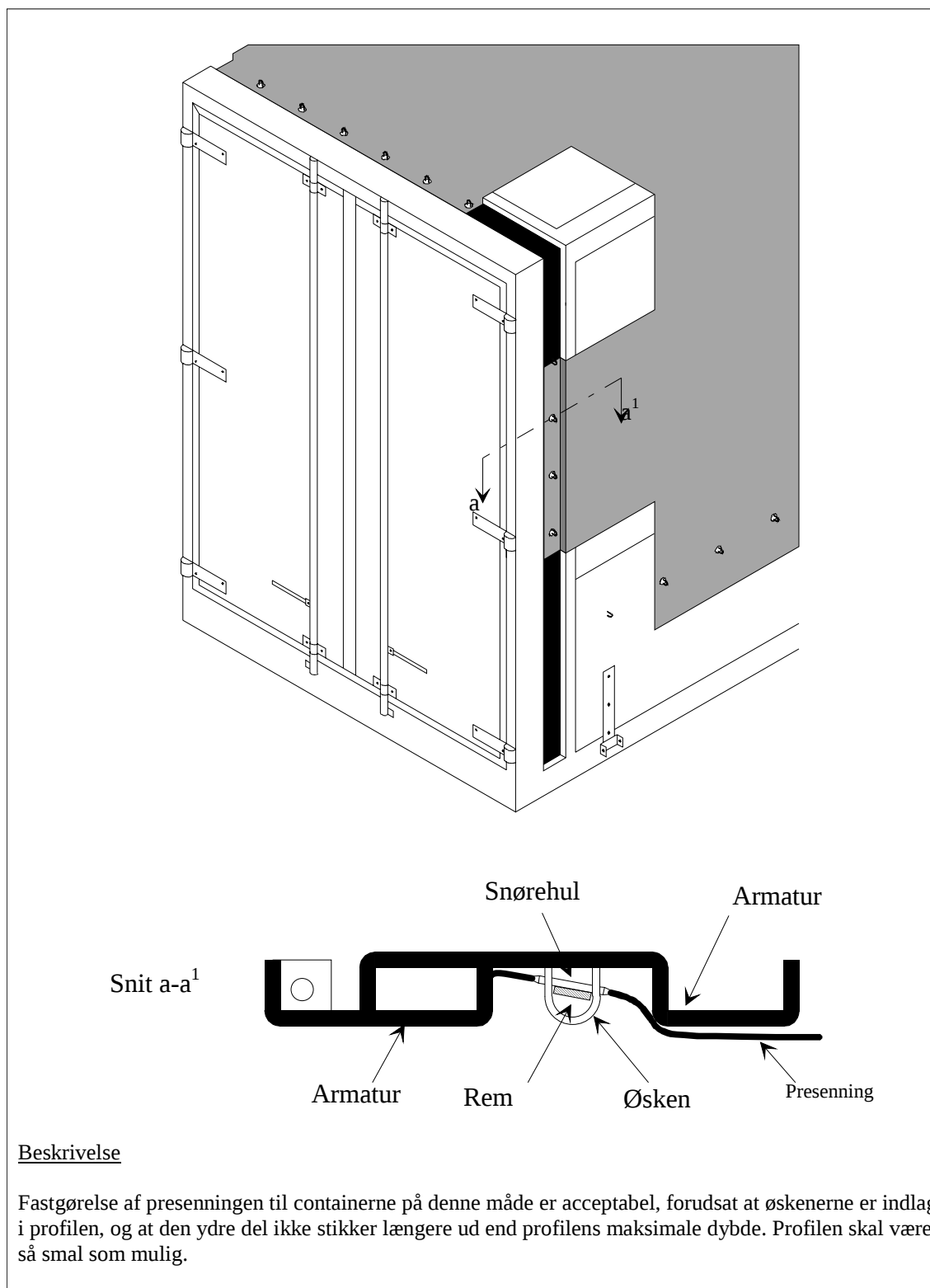
Skitse 6

EKSEMPEL PÅ PRESENNINGSLUKKESYSTEM



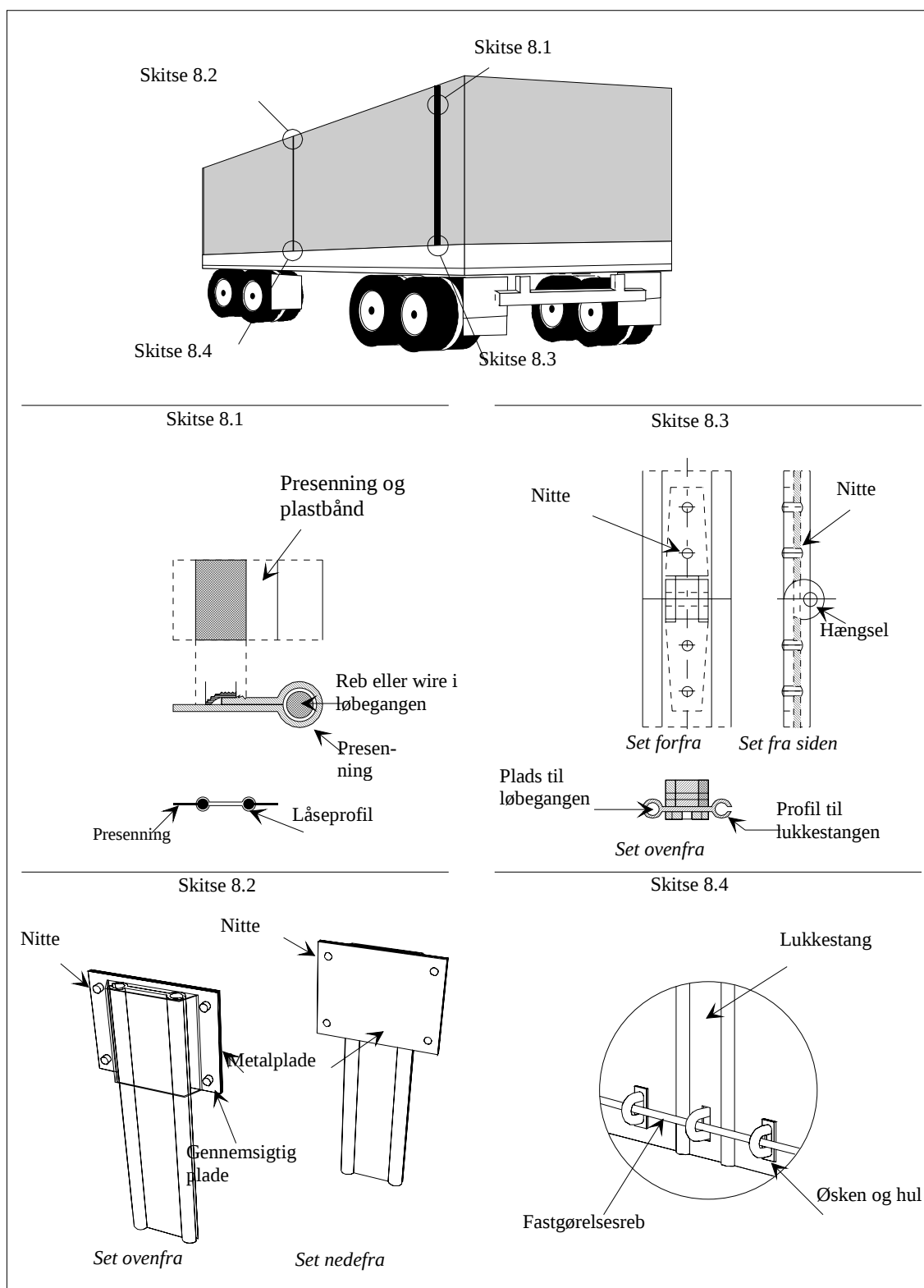
Skitse 7

EKSEMPEL PÅ EN PRESENNING, DER ER FASTGJORT TIL ET SPECIALBYGGET ARMATUR



Skitse 8

LUKKESYSTEM VED ÅBNINGER TIL PÅLÆSNING OG AFLÆSNING



Beskrivelse

I dette lukkesystem er de to kanter af åbningerne i presenningen, der benyttes til på- og aflæsning, samlet med en lukkestang af aluminium. Presenningens åbninger er over hele længden forsynet med et reb eller en wire, der er anbragt i en løbegang (se skitse 8.1), således at det er umuligt at trække presenningen ud af lukkestangens profil. Løbegangen sidder udenpå og er svejset efter forskrifterne i artikel 3, stk. Løbegangen sidder udenpå og er svejset efter forskrifterne i artikel 3, stk. 4, i bilag 2 til konventionen.

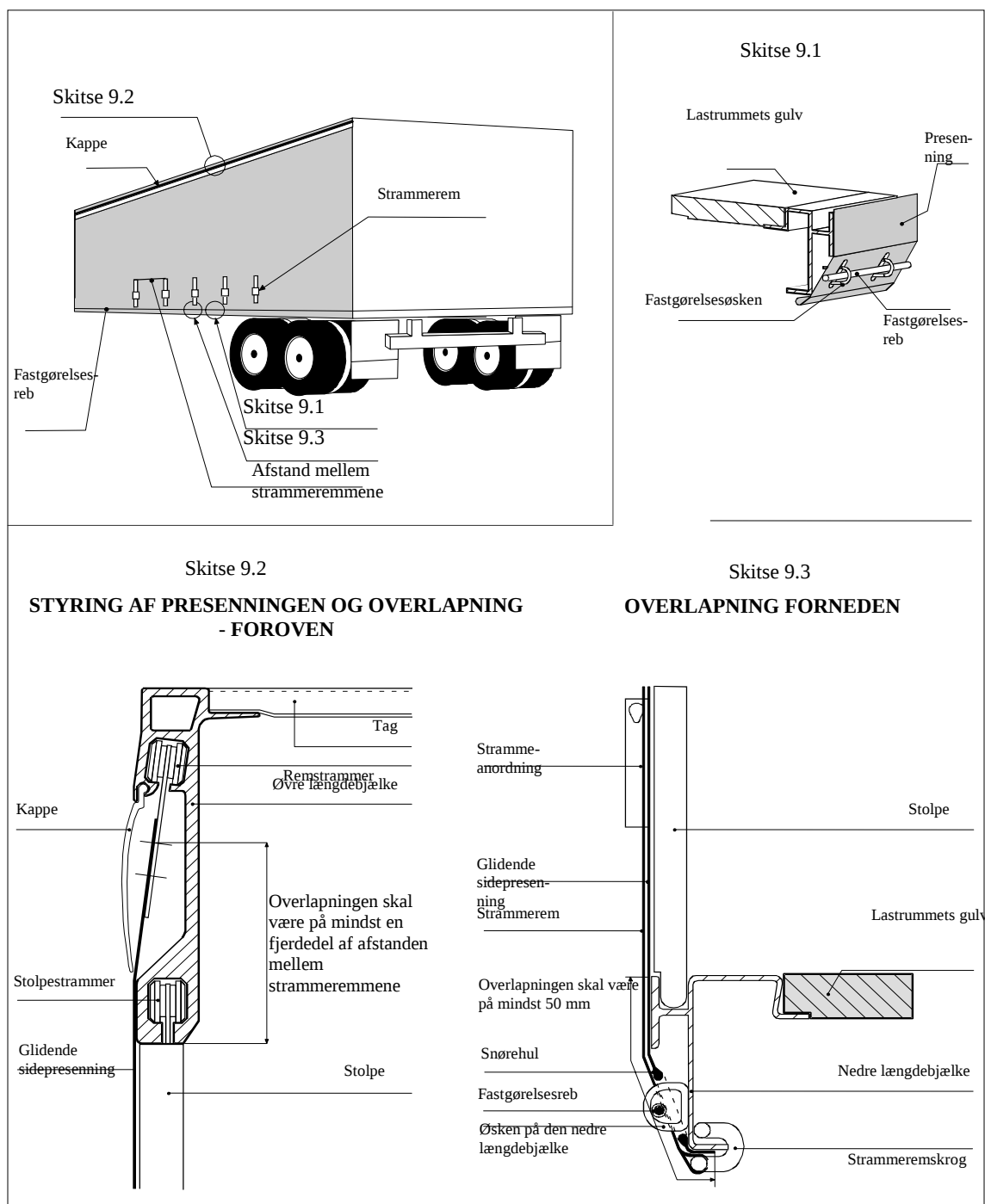
Kanterne anbringes i de åbne profiler på aluminiumslukkestangen og skubbes derefter ind i de to parallelle løbeskiner i længderetningen. Når lukkestangen står lodret, er presenningens kanter samlet.

Ved den øvre ende af åbningen standses lukkestangen af en plade i gennemsigtig plast, som er nittet til presenningen (se skitse 8.2). Lukkestangen består af to dele, som er samlet med et nittet hængsel, således at den kan bøjes, så den er lettere at anbringe og fjerne. Hængslet skal være konstrueret således, at det ikke kan lade sig gøre at fjerne stiftet, når systemet er lukket (se skitse 8.3).

Nederst på lukkestangen er der en åbning, som øskenerne passerer igennem. Åbningen er oval og lige netop stor nok til, at øskenen kan passere (se skitse 8.4). TIR-fastgørelsesrebet trækkes gennem denne øsken for at blokere lukkestangen.

Skitse 9

EKSEMPEL PÅ KONSTRUKTION AF ET KØRETØJ MED GLIDENDE SIDEPRESENNINGER



Bilag 3

FREMGANGSMÅDEN FOR GODKENDELSE AF VEJKØRETØJER, DER OPFYLDER DE TEKNISKE KRAV, DER ER FORESKREVET I BESTEMMELSERNE I BILAG 2

ALMINDELIGE REGLER

1. Vejkøretøjer kan godkendes efter en af følgende fremgangsmåder:
 - a) enkeltvis eller
 - b) ved typegodkendelse (serier af vejkøretøjer).
2. Der udstedes for godkendte køretøjer et godkendelsesbevis i overensstemmelse med den i bilag 4 angivne formular. Dette bevis trykkes på udstedelseslandets sprog samt på fransk eller engelsk. Når den myndighed, der har meddelt godkendelsen, finder det nødvendigt, skal fotografier eller diagrammer, der er attesteret af denne myndighed, vedføjes beviset. Antallet af disse dokumenter skal i så fald af vedkommende myndighed anføres i rubrik 6 på godkendelsesbeviset.
3. Godkendelsesbeviset skal opbevares i vejkøretøjet.
4. Vejkøretøjer skal hvert andet år med henblik på undersøgelse og eventuel fornyelse af godkendelsen fremvises for de kompetente myndigheder i det land, hvor køretøjet er registreret; i tilfælde af ikkeregistrerede køretøjer sker fremvisningen i det land, hvor ejeren eller brugeren er bosiddende.
5. Hvis et vejkøretøj ikke længere opfylder de for dets godkendelse foreskrevne tekniske krav, skal det, før det på ny kan anvendes til godstransport på grundlag af TIR-carneter, tilbageføres til den stand, som begrundede dets godkendelse, så det igen opfylder de nævnte tekniske krav.
6. Når vejkøretøjet forandres væsentligt, bortfalder godkendelsen, og de kompetente myndigheder skal meddele fornyet godkendelse, før det kan anvendes til godstransport på grundlag af TIR-carneter.
7. De kompetente myndigheder i køretøjets registreringsland eller, dersom registrering af køretøjet ikke er foreskrevet, de kompetente myndigheder i det land, hvor ejeren eller brugeren af køretøjet er bosiddende, kan i påkommende fald tilbagekalde eller forny godkendelsesbeviset eller udstede et nyt godkendelsesbevis under de i denne konventions artikel 14 og dette bilags stk. 4, 5 og 6, anførte tilfælde.

FREMGANGSMÅDEN FOR ENKELTVIS GODKENDELSE

8. Ejeren, brugeren eller en repræsentant for disse, skal ansøge de kompetente myndigheder om enkeltvis godkendelse. Den kompetente myndighed skal undersøge vejkøretøjet, der fremvises i overensstemmelse med de almindelige regler fastsat for i stk. 1 til 7 ovenfor, og sikre sig, at køretøjet opfylder de tekniske krav som er foreskrevet i bilag 2, og skal efter godkendelse udstede et bevis, der er i overensstemmelse med formularen i bilag 4.

FREMGANGSMÅDEN VED TYPEGODKENDELSE (SERIER AF VEJKØRETØJER)

9. Når vejkøretøjer fremstilles i serier af en bestemt type, kan producenten anmode de kompetente myndigheder i fremstillingslandet om typegodkendelse.
10. Producenten skal i sin ansøgning anføre identifikationsnumrene eller -bogstaverne for den type vejkøretøjer, som ønskes godkendt.
11. Ansøgningen skal vedføjes tegninger og en detaljeret specifikation for konstruktionen af det vejkøretøj, der skal godkendes.
12. Producenten skal skriftligt give tilsagn om at:
 - a) fremvise sådanne køretøjer af den pågældende type for den kompetente myndighed, som denne måtte ønske at undersøge
 - b) tillade de kompetente myndigheder på ethvert tidspunkt under fremstillingen af de pågældende typer at undersøge andre eksemplarer
 - c) underrette de kompetente myndigheder om enhver ændring, hvor lille den end måtte være, i konstruktionen eller specifikationen, før en sådan ændring iværksættes
 - d) anføre typens identifikationsnummer eller -bogstav og køretøjets serienummer, (fabrikationsnummer) på et synligt sted på vejkøretøjet
 - e) føre fortegnelse over køretøjer fremstillet af den godkendte type.
13. De kompetente myndigheder anfører, hvilke ændringer i den foreslåede typeserie der eventuelt er nødvendige, for at den kan godkendes.
14. Ingen typegodkendelse må finde sted, uden at de kompetente myndigheder ved undersøgelse af et eller flere køretøjer af den pågældende types konstruktion har sikret sig, at køretøjer af denne type opfylder de i bilag 2 foreskrevne tekniske krav.
15. Den kompetente myndighed skal skriftligt meddele producenten sin beslutning om typegodkendelse. Denne beslutning dateres og nummereres, og myndigheden, der har truffet afgørelsen, skal være tydeligt angivet.
16. De kompetente myndigheder foretager det fornødne med henblik på udstedelse af behørigt af dem underskrevet godkendelsesbevis for hvert køretøj bygget i overensstemmelse med den godkendte type.
17. Indehaveren af godkendelsesbeviset skal, før køretøjet anvendes til godstransport på grundlag af et TIR-carnet, hvis det kræves, anføre følgende på godkendelsesbeviset:
 - køretøjets registreringsnummer (rubrik 1) eller
 - hvis køretøjet ikke er registreringspligtigt, sit navn og sin forretningsadresse (rubrik 8).
18. Når et køretøj, som er blevet typegodkendt, udføres til et andet land, der er kontraherende part i denne konvention, kræves der ikke i indførselslandet en ny godkendelse på grund af køretøjets indførsel.

FREMGANGSMÅDEN VED PÅTEGNING AF GODKENDELSESBEVISET

19. Når der på et godkendt køretøj, der transporterer gods på grundlag af et TIR-carnet, opdages større mangler, kan en kontraherende parts kompetente myndigheder enten nægte køretøjet tilladelse til at fortsætte kørslen, der sker på grundlag af et TIR-carnet på dens territorium, eller tillade køretøjet at fortsætte kørslen, der sker på grundlag af et TIR-carnet på dens territorium, idet der træffes de fornødne kontrolforanstaltninger. Det godkendte køretøj skal tilbageføres til sin oprindelige stand så hurtigt som muligt, og inden det på ny anvendes til godstransport på grundlag af et TIR-carnet.
20. I hvert af disse to tilfælde skal toldvæsenet indføre en bemærkning i rubrik 10 på køretøjets godkendelsesbevis. Når køretøjet er blevet tilbageført til en stand, der berettiger det til godkendelse, skal det fremvises for en kontraherende parts kompetente myndigheder, som skal forny beviset ved at indføre en bemærkning i rubrik 11, der annullerer tidligere påtegninger. Intet køretøj, hvis godkendelsesbevis indeholder en bemærkning i rubrik 10 i henhold til de foranstående bestemmelser, må på ny anvendes til godstransport på grundlag af et TIR-carnet, før køretøjet er tilbageført til en tilfredsstillende stand, og før påtegningerne i rubrik 10 er blevet annulleret som anført ovenfor.
21. Alle bemærkninger på beviset skal dateres og attesteres af de kompetente myndigheder.
22. Når der på et køretøj opdages mangler, som toldvæsenet finder af mindre betydning, og som ikke medfører risiko for smugleri, kan det tillades, at dette køretøj fortsat bruges til godstransport på grundlag af et TIR-carnet. Indehaveren af beviset skal underrettes om denne mangel og skal bringe sit køretøj tilbage til en tilfredsstillende stand inden for en rimelig frist.

Bilag 4

EKSEMPEL PÅ GODKENDELSESBEVIS FOR ET VEJKØRETØJ

Eksempel på godkendelsesbevis for et vej køretøj

APPROVAL CERTIFICATE	
of a road vehicle for the transport of goods under customs seal	
Certificate No.	
TIR Convention of 14 November 1975	
Issued by: (Competent authority)	
[page 1]	

IDENTIFICATION	Certificate No	
1. Registration No: 2. Type of vehicle 3. Chassis No: 4. Trade mark (or name of manufacturer) 5. Autres caractéristiques 6. Nombre d'annexes		
7. APPROVAL	Valid until Stamp	
☐ individual approval¹ ☐ approval by design type¹ Authorisation No (if applicable) Place Date		
8. HOLDER, (manufacturer, owner or operator) (for unregistered vehicles only) Name and address		
9. RENEWALS		
Valid until		
Place		
Date		
Signature		
Stamp		

¹ mark applicable alternative with an "X".

Please see the "Important Notice" on page 4.

Eksempel på godkendelsesbevis for et vej køretøj (fortsættelse)

REMARKS (reserved for the use of Competent Authorities)		Certificate No	
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			
Please see "Important Notice" on page 4.			
[page 3]			

Eksempel på godkendelsesbevis for et vej køretøj (fortsættelse)

IMPORTANT NOTICE

1. When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by the 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.
2. The certificate shall be kept on the road vehicle. This must be the original of the certificate, not, however, a photocopy.
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 re-approved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR Carnets.

[page 4]

Bilag 5

TIR-PLADER

1. Pladerne måler 250 mm X 400 mm.
2. Bogstaverne TIR skal være 200 mm høje og udføres i latinske bogstaver med streger af mindst 20 mm's tykkelse. Bogstaverne skal være hvide på blå bund.

Bilag 6

FORKLARENDE BEMÆRKNINGER

Indledning til de forklarende bemærkninger

- i) I overensstemmelse med denne konventions artikel 43 fortolkes i de forklarende bemærkninger visse bestemmelser i konventionen og bilagene hertil. De indeholder desuden visse anbefalede fremgangsmåder.
- ii) De forklarende bemærkninger ændrer ikke bestemmelserne i denne konvention eller i bilagene hertil, men tjener kun til tydeliggørelse af disses indhold, betydning og rækkevidde.
- iii) Især hvad angår bestemmelserne i denne konventions artikel 12 og i bilag 2 om de tekniske betingelser for godkendelse af vej køretøjer til transport under toldsegl, angiver de forklarende bemærkninger i givet fald, hvilke konstruktionsmetoder der af de kontraherende parter bør accepteres som værende i overensstemmelse med disse regler. De forklarende bemærkninger angiver også i givet fald, hvilke konstruktionsmetoder der ikke er i overensstemmelse med disse regler.
- iv) De forklarende bemærkninger er et middel til at anvende konventionen og bilagene hertil under hensyntagen til udviklingen i teknologi og til økonomiske krav.

0 Konventionens korpus

0.1 Artikel 1

- 0.1 b) Artikel 1, litra b), indebærer, at der i tilfælde, hvor der ligger flere afgang- eller bestemmelsestoldsteder i et eller flere lande, kan foregå mere end én TIR-forsendelse i en kontraherende part. Under disse omstændigheder kan den nationale strækning af en TIR-transport, der udføres mellem to på hinanden følgende toldsteder, uanset om de er afgang-, bestemmelses- eller gennemkørselstoldsteder, anses for i sig selv at udgøre en TIR-forsendelse.

- 0.1 f) Ved de i artikel 1, litra f), nævnte undtagelser (gebyrer og afgifter) forstås alle andre beløb end told og afgifter, som opkræves ved de kontraherende parter ind- eller udførsel eller i forbindelse med ind- eller udførsel. Størrelsen af disse beløb begrænses til de omtrentlige omkostninger, som de ydede tjenester medfører, og udgør ikke et middel til indirekte beskyttelse af landets egne produkter eller en afgift af fiskal karakter, som opkræves på ind- eller udførsler. Disse gebyrer og afgifter omfatter bl.a. betalinger vedrørende:

- oprindelsescertifikater, hvis disse er nødvendige for transit
- analyser foretaget af toldmyndighedernes laboratorier med henblik på kontrol
- toldeftersyn og andet arbejde i forbindelse med fortoldning, som foretages uden for normal arbejdstid eller uden for de officielle toldkontorer
- sanitær, veterinær og plantepatologisk kontrol.

0.1 j) Ved "veksellad" forstås et lastrum, der ikke er udstyret med nogen form for fremdriftsmiddel, og som specielt er fremstillet til transport på et vej køretøj, hvis chassis og karosseriunderstel er specielt konstrueret med henblik herpå. Dette udtryk omfatter også aftagelige kasser, der udgør lastrum, som er specielt fremstillet til kombineret vej- og jernbanetransport.

0.1 j) i) Ved udtrykket "delvis lukket", som anvendes på det i stk. 1, litra j), nr. i), nævnte udstyr, forstås indretninger, som sædvanligvis består af en bund og en overdel, som afgrænser et lastrum svarende til en lukket container. Overdelen består i almindelighed af metaldele, som udgør stellet i en container. Denne containertype kan også indeholde en eller flere side- eller fremadvendte skillevægge. Visse containere består blot af et tag, som er forbundet med bunden ved hjælp af lodrette stivere. Denne type containere anvendes især til transport af omfangsrige varer (f.eks. biler).

0.2 Artikel 2

0.2-1 I artikel 2 bestemmes det, at en TIR-transport kan begynde og slutte i samme land, såfremt ruten går over et andet lands område. Der er i sådanne tilfælde intet til hinder for, at toldmyndighederne i udgangslandet ud over TIR-carnetet kræver et nationalt dokument til sikring af fri genindførsel af varerne. Det anbefales dog, at myndighederne undlader at kræve et sådant dokument og går med til at erstatte det med en særlig anmærkning på TIR-carnetet.

0.2-2 Ifølge bestemmelserne i denne artikel er transport af gods på grundlag af TIR-carneter tilladt, når blot en del af rejsen finder sted ad landevej. Det fastsættes ikke nærmere, hvilken del af rejsen der skal finde sted ad landevej, og det er tilstrækkeligt, at denne del ligger mellem begyndelsen og ophøret af TIR-transporten. Det kan imidlertid trods afsenderens hensigter ved afsendelsen af uforudsete, kommercielle eller tilfældige årsager ske, at en del af rejsen ikke kan finde sted ad landevej. I disse særlige tilfælde skal de kontraherende parter godkende TIR-carnetet, og de garanterende organisationers ansvar består.

0.5 Artikel 5

Denne artikel udelukker ikke retten til at foretage stikprøveundersøgelser af varerne, men det bør fremhæves, at denne kontrol skal være af et begrænset omfang. Den internationale ordning med TIR-carneter giver faktisk yderligere sikkerhed ud over den, som de nationale fremgangsmåder yder. For det første skal oplysningerne i TIR-carnetet om varerne nemlig svare til oplysningerne på de tolldokumenter, som eventuelt er udfærdiget i afganglandet, og dernæst får transitlandene og bestemmelseslandet allerede sikkerhed gennem den kontrol, som sker ved afrejsen, og som attesteres ved afgangstoldstedets påtegning (se også bemærkningen til artikel 19).

0.6 Artikel 6

0.6.2 Stk. 2

Ifølge bestemmelserne i dette stykke kan toldmyndighederne i et land anerkende flere organisationer, som hver for sig er ansvarlig for de forpligtelser, som følger af

transporter, som sker på grundlag af carneter, som den selv eller dens korrespondentorganisationer har udfærdiget.

0.6.2a-1

Forholdet mellem en international organisation og dens medlemmer fastlægges i skriftlige aftaler om det internationale garantisystems drift.

0.6.2a-2

Den tilladelse, der gives i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, litra a), skal omtales i en skriftlig aftale mellem UN/ECE og den internationale organisation. Ifølge aftalen skal den internationale organisation opfylde de relevante bestemmelser i Konventionen, respektere de kontraherende parter kompetencer og overholde administrationsudvalgets beslutninger og TIR-kontrolkommissionens anmodninger. Ved at underskrive aftalen bekræfter den internationale organisation, at den påtager sig det ansvar, som tilladelsen indebærer. Aftalen finder også anvendelse på det ansvar, som den internationale organisation har i henhold til bilag 8, artikel 10, litra b), såfremt den centrale trykning og udstedelse af TIR-carneter udføres af førnævnte internationale organisation. Aftalen vedtages af administrationsudvalget.

0.8 Artikel 8

0.8.2 Stk. 2

Dette stykkes bestemmelser finder anvendelse, hvis der ifølge en kontraherende parts lovgivning i forbindelse med uregelmæssigheder af den art, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, skal betales andre beløb end indførsels- eller udførselstold og -afgifter, f.eks. administrative bøder eller andre bøder. De beløb, der skal erlægges, må dog højst udgøre beløbet af de indførsels- eller udførselstold og -afgifter, som ville skulle betales, hvis varerne var blevet indført eller udført i overensstemmelse med de relevante toldbestemmelser, forhøjet med eventuelle morarenter.

0.8.3 Stk. 3

Det anbefales toldmyndighederne at begrænse det maksimale beløb, som eventuelt kan kræves af den garanterende organisation for hvert TIR-carnet, til modværdien af 50 000 USD. I forbindelse med transport af spiritus og tobak som nærmere beskrevet nedenfor, og som overskrider nedennævnte tærskler, anbefales det toldmyndighederne at forhøje det maksimale beløb, som eventuelt kan kræves af den garanterende organisation, til 200 000 USD:

- 1) Ikkedenatureret ætylalkohol med et alkoholindhold på 80 % vol. eller derover (HS-kode: 22.07.10)
- 2) Ikkedenatureret ætylalkohol med et alkoholindhold på under 80 % vol.; spiritus, likør og andre spiritusholdige drikkevarer; sammensatte alkoholholdige tilberedninger af den art, der anvendes til fremstilling af drikkevarer (HS-kode: 22.08)
- 3) Cigarer, cerutter og cigarillos af tobak (HS-kode: 24.02.10)

- 4) Cigaretter med indhold af tobak (HS-kode: 24.02.20)
- 5) Røgtobak, også med indhold af tobakserstatninger, uanset mængdeforholdet (HS-kode: 24.03.10).

Det anbefales at begrænse det maksimale beløb, som eventuelt kan kræves af den garanterende organisation, til 50 000 USD, hvis de nedenfor anførte mængder ikke overskrides for de ovenfor angivne kategorier af spiritus og tobak:

- 1) 300 liter
- 2) 500 liter
- 3) 40 000 stk.
- 4) 70 000 stk.
- 5) 100 kg.

De nøjagtige mængder i liter, stk. og kg af ovennævnte kategorier af spiritus og tobak skal anføres i TIR-carnetets manifest.

0.8.5 Stk. 5

Hvis der gøres krav på garantien for varer, der ikke er anført i TIR-carnetet, skal administrationen oplyse, på hvilket grundlag den har konkluderet, at disse varer befandt sig i den forseglede del af køretøjet eller den forseglede container.

0.8.6 Stk. 6

1. Såfremt der ikke i TIR-carnetet findes tilstrækkeligt nøjagtige angivelser til fastsættelse af afgiften for varerne, kan de pågældende føre bevis for varernes nøjagtige beskaffenhed.
2. Såfremt der ikke føres et sådant bevis, anvendes der ikke en enhedstold- og afgiftssats uden hensyn til varernes beskaffenhed, men den højeste sats, som kan anvendes på den slags varer, som er omfattet af oplysningerne i TIR-carnetet.

0.8.7 Stk. 7

De foranstaltninger, som de kompetente myndigheder skal træffe til at kræve betaling hos den eller de direkte ansvarlige personer, skal i det mindste omfatte underretning om ikke-afslutning af en TIR-forsendelse og/eller fremsendelse af et betalingskrav til indehaveren af TIR-carnetet.

0.10 Artikel 10

Attest for TIR-forsendelsens ophør anses for at være opnået på utilbørlig vis eller ved svig, når TIR-forsendelsen er sket ved hjælp af et lastrum eller en container, der er svigagtigt ændret, eller når det konstateres, at falske eller unøjagtige dokumenter er

anvendt, at varer er ombyttet, at toldseglene har lidt overlast, eller når attesten er opnået ved hjælp af andre ulovlige midler.

0.11 Artikel 11

0.11-1 Stk. 1

Foruden meddelelsen til den garanterende organisation skal toldmyndighederne så snart som muligt meddele indehaveren af TIR-carnetet, at en TIR-forsendelse ikke er afsluttet. Det kan ske samtidig med underretningen af den garanterende organisation.

0.11-2 Stk. 2

Når toldmyndighederne skal træffe beslutning om eventuel frigivelse af varer eller køretøjet, må de ikke lade sig påvirke af, at den garanterende organisation er ansvarlig for betaling af told, afgifter eller morarenter, som carnetets indehaver skylder, såfremt der i deres lovgivning findes andre midler til at sikre beskyttelsen af de interesser, de varetager.

0.11-3 Stk. 3

Såfremt den garanterende organisation i overensstemmelse med fremgangsmåden i artikel 11 bliver anmodet om at betale de i artikel 8, stk. 1 og 2, nævnte beløb og ikke gør dette inden for den i konventionen fastsatte frist på tre måneder, kan de kompetente myndigheder kræve det pågældende beløb betalt på grundlag af deres egen lovgivning, for der er i så fald tale om misligholdelse af en aftale om sikkerhedsstillelse, som den garanterende organisation har indgået i henhold til den nationale lovgivning.

0.15 Artikel 15

Dispensation fra pligten til at medføre tolldokumenter ved midlertidig indførsel kan skabe visse vanskeligheder, når det drejer sig om køretøjer, der ikke skal registreres, som det i nogle lande er tilfældet for påhængsvogne eller sættevogne. I disse tilfælde kan bestemmelserne i artikel 15 overholdes med tilstrækkelig sikkerhed for toldmyndighederne ved angivelse af disse køretøjers kendetegn (mærke og nummer) i blad 1 og 2 i det TIR-carnet, som anvendes af det pågældende land, og på de tilsvarende taloner.

0.17 Artikel 17

0.17-1 Stk. 1

Bestemmelsen om, at godsmanifestet i TIR-carnetet særskilt skal angive indholdet af hvert køretøj i vogntog eller indholdet af hver container, har udelukkende til formål at lette toldkontrollen af indholdet af et enkelt køretøj eller en enkelt container. Denne bestemmelse skal således ikke fortolkes så strengt, at enhver uoverensstemmelse mellem det faktiske indhold af et køretøj eller en container og det indhold af dette køretøj eller denne container, der er anført i manifestet, betragtes som en overtrædelse af konventionen.

Såfremt fragtføreren på tilfredsstillende vis over for de kompetente myndigheder kan godtgøre, at alt det gods, der er anført i manifestet, på trods af denne uoverensstemmelse svarer til det gods, der blev indladet i det vogntog eller i de containere, der er omfattet af TIR-carnetet, bør en uoverensstemmelse i princippet ikke betragtes som en overtrædelse af toldbestemmelserne.

0.17-2 Stk. 2

For så vidt angår flyttegods, kan den procedure, der er fastsat i stk. 10, litra c), i "Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR" (reglerne for anvendelse af TIR-carnetet) følges, og opregningen af de transporterede genstande forenkles i rimeligt omfang.

0.18 Artikel 18

0.18-1 I henhold til TIR-ordningen skal toldmyndighederne i et land afvise, at et udgangstoldsted i dette land udpeges som bestemmelsestoldsted for en transport, der fortsætter til nabolandet, som ligeledes er kontraherende part i denne konvention, medmindre særlige omstændigheder gør anmodningen berettiget.

- 0.18-2
1. Varerne skal være stuvet på en sådan måde, at det parti varer, der skal aflæsses på første aflæsningssted, kan fjernes fra køretøjet eller containeren, uden at det er nødvendigt at udtage det eller de andre varepartier, der skal aflæsses på de øvrige aflæsningssteder.
 2. I tilfælde af en transport, der omfatter aflæsning flere steder, skal der, så snart en delvis aflæsning har fundet sted, anføres en bemærkning herom på samtlige resterende manifester i TIR-carnetet i rubrik 12; samtidig skal der på de resterende blade og de tilsvarende taloner anføres, at der er anbragt nye segl.

0.19 Artikel 19

Da afgangstoldstedet har pligt til at sikre sig, at godsmanifestet er nøjagtigt, skal det i det mindste kontrollere, at angivelserne på manifestet vedrørende godset svarer til angivelserne i eksportdokumenterne, transportdokumenterne eller andre handelsdokumenter vedrørende disse varer; afgangstoldstedet kan også om fornødent undersøge varerne. Inden forseglingen skal afgangstoldstedet ligeledes kontrollere vejkøretøjets eller containerens stand, og for så vidt angår køretøjer eller containere, der er overdækket med presenning, skal de ligeledes kontrollere, at presenningerne og disses bindeanordninger er i forsvarlig stand, da dette tilbehør ikke er omfattet af godkendelsesbeviset.

0.20 Artikel 20

Når toldmyndighederne fastlægger tidsfrister for godstransport på deres eget lands territorium, skal de blandt andet tage hensyn til de særlige forskrifter, som fragtførerne skal overholde, navnlig forskrifter vedrørende arbejdstid og obligatoriske hvileperioder for førere af vejkøretøjer. Det henstilles, at toldmyndighederne kun gør brug af deres ret til at fastsætte ruten, når de finder det absolut påkrævet.

0.21 Artikel 21

0.21-1 Bestemmelserne i denne artikel begrænser på ingen måde toldmyndighedernes ret til at inspicere og kontrollere samtlige andre dele af køretøjet ud over de forseglede lastrum.

0.21-2 Indpassagetoldstedet kan sende fragtføreren tilbage til nabolandets udpassagetoldsted, såfremt det konstaterer, at attestationen for udkørsel ikke er blevet påført korrekt eller overhovedet ikke er blevet påført i nævnte land. I så tilfælde vedlægger indpassagetoldstedet i TIR-carnetet en notits til det tilsvarende udpassagetoldsted.

0.21-3 Såfremt toldmyndighederne under kontrollen udtager prøver af varerne, skal de på godsmanifestet i TIR-carnetet anføre en bemærkning med passende oplysninger vedrørende de varer, der er udtaget som prøver.

0.28 Artikel 28

TIR-carnetet må kun anvendes til det formål, hvortil det er bestemt, nemlig til transit. TIR-carnetet må for eksempel ikke anvendes ved opbevaring af ufortoldede varer på bestemmelsesstedet.

0.29 Artikel 29

Der kræves ikke godkendelsesbevis for vej køretøjer eller containere, der transporterer tungt eller omfangsrigt gods. Det påhviler imidlertid afgangstoldstedet at kontrollere, at de øvrige forskrifter, der er fastsat i denne artikel for denne transportform, er opfyldt. De øvrige kontraherende parter toldsteder accepterer den af afgangstoldstedet truffene beslutning, såfremt den ikke forekommer dem at være i åbenlys modstrid med bestemmelserne i artikel 29.

0.39 Artikel 39

Udtrykket "fejl, der uagtsomt er begået" tager sigte på handlinger, som ikke er begået med overlæg og med fuldt kendskab til tingenes tilstand, men som skyldes, at der ikke i rimeligt omfang er blevet truffet de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at oplysningerne er nøjagtige i et givet tilfælde.

0.45 Artikel 45

Det henstilles til de kontraherende parter at åbne det størst mulige antal toldsteder for TIR-ekspeditioner, såvel toldsteder inde i landet som grænsetoldsteder.

1 BILAG 1

1.10 c) "Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR" (regler for anvendelse af TIR-carnetet)

Ladelister, der er bilagt godsmanifestet

Ifølge nr. 10 c) i reglerne vedrørende anvendelsen af TIR-carnetet kan der i form af bilag til carnetet benyttes ladelister, selvom der er plads nok i manifestet til at angive alle de transporterede varer. Det tillades dog kun, hvis listerne på en læselig og genkendelig måde

gengiver de oplysninger, der skal figurere i godsmanifestet, og hvis alle de andre bestemmelser i regel 10 c) er overholdt.

2 BILAG 2

2.2 Artikel 2

2.2.1 a) Stk. 1, litra a) Sammenføjning af hovedbestanddele

- a) Når der anvendes sammenføjningsanordninger, skal et tilstrækkeligt antal af disse isættes udefra, gå igennem de sammenføjede hoveddele, komme frem på indersiden og være sikkert fastgjort dér (f.eks. nittet, svejset, indsat i bøsning eller boltet og rænket eller svejset på møtrikken). Dog kan sædvanlige nitter (dvs. nitter, hvis anbringelse kræver bearbejdning fra begge sider af sammenføjnningen af de faste dele) også isættes indefra.

Uanset ovenstående kan lastrummets gulve fastgøres med selvskærende skruer eller selvborende nitter eller sprængnitter, når de isættes indefra og går i en ret vinkel gennem gulvet ned i de underliggende metaltværstykker, på betingelse af, at nogle af deres hoveder flugter med ydersiden af tværstykket eller svejses på det, undtagen i de tilfælde hvor der anvendes selvskærende skruer.

- b) De kompetente myndigheder bestemmer, hvilke sammenføjningsanordninger og hvor mange heraf der skal opfylde kravene i litra a) ovenfor; ovennævnte myndigheder skal herved sikre sig, at hoveddelene, der er samlet på denne måde, ikke kan fjernes eller ombyttes, uden at der efterlades synlige spor. Valget og placering af andre sammenføjningsanordninger er ikke underkastet nogen restriktioner.
- c) Sammenføjningsanordninger, som kan fjernes og ombyttes på en side, uden at der efterlades synlige spor, f.eks. uden at der kræves bearbejdning fra begge sider af hoveddelene, der skal sammenføjes, er ikke tilladt i henhold til denne bemærkning litra a). Sådanne midler kan eksempelvis være ekspansionsnitter, rørnitter og lignende.
- d) Sammenføjningsanordninger, der er beskrevet ovenfor, skal anvendes i specialkøretøjer, f.eks. isoterme køretøjer, køle- og tankvogne, for så vidt disse anordninger er forenelige med de tekniske krav, sådanne køretøjer skal opfylde med henblik på deres anvendelse. Når det af tekniske grunde ikke er muligt at fastgøre delene, som beskrevet i litra a), ovenfor, skal hoveddelene være sammenføjet med de i litra c) ovenfor nævnte anordninger, forudsat at de sammenføjningsanordninger, der anvendes på væggen inderside, ikke er tilgængelige udefra.

2.2.1 b) Stk. 1, litra b) Døre og andre lukkeindretninger

- a) Den anordning, på hvilken toldsegl kan anbringes, skal:
 - i) sikres ved svejsning eller med mindst to sammenføjningsanordninger, der opfylder kravene i litra a) i forklarende bemærkning 2.2.1 a), eller

- ii) være udført således, at anordningen, når lastrummet er lukket og forseglet, ikke kan fjernes, uden at der efterlades synlige spor.

Den skal desuden:

- iii) omfatte huller på mindst 11 mm i diameter eller sprækker mindst 11 mm lange og 3 mm brede, og
 - iv) yde lige stor sikkerhed, uanset hvilken type segl der anvendes.
- b) Bladhængsler, båndhængsler, hængseltappe og andre anordninger til ophængning af døre og lignende skal sikres i overensstemmelse med kravene i denne bemærknings litra a), nr. i) og ii). Desuden skal de enkelte dele i sådanne anordninger (hængselplader, tappe eller omdrejningstappe), for så vidt at de er nødvendige til at toldsikre lastrummet, være indrettet således, at de ikke kan fjernes eller afmonteres, når lastrummet er lukket og forseglet, uden at der efterlades synlige spor⁵.

Når anordningen ikke er tilgængelig udefra, er det imidlertid tilstrækkeligt, at døren, når den en gang er lukket og forseglet, ikke kan skilles fra hængslet, uden at der efterlades synlige spor. Hvor en dør eller en lukkeanordning har mere end to hængsler, skal kun de to hængsler, der er nærmest dørens yderkanter, fastgøres i overensstemmelse med kravene i litra a), nr. i) og ii), ovenfor.

- c) Som en undtagelse, når det drejer sig om køretøjer med isolerede lastrum, kan anordningen til fastgørelse af toldsegl, hængsler og alle slags beslag, hvis fjernelse ville give adgang til lastrummets indre eller til rum, hvor gods kan forstikkes, fastgøres på sådanne lastrums døre ved hjælp af følgende:

- i) sætskruer eller -bolte, som er isat udefra, men som ikke i øvrigt opfylder kravene i forklarende bemærkning 2.2.1 a) ovenfor, på betingelse af:
 - at enden af sætskruerne eller sætboltene fastgøres i en plade med iskåret gevind eller lignende anordning, der er fastgjort bag det eller de yderste lag i døren, og
 - at hovederne på et passende antal fastgørelsessætbolte eller -sætskruer er påsvejset toldforseglingens anordningen, hængsler osv., således at de er fuldstændig deforme, og
 - at sætboltene eller sætskruerne ikke kan fjernes, uden at der efterlades synlige spor⁶.
- ii) en fastgørelsesanordning, der er isat på indersiden af den isolerede dør, forudsat at:

⁵ Se skitse 1a til dette bilag.

⁶ Se skitse 1 til dette bilag.

- anordningens fastgørelsestap og sikringskrave samles ved hjælp af tryklufstudsstyr eller hydraulisk udstyr og fastgøres bag en plade eller en lignende anordning, der er isat dørens og isolationens yderbeklædning, og
- at fastgørelsestappens hoved ikke er tilgængeligt fra indersiden af lastrummet, og
- at et tilstrækkeligt antal sikringskraver og fastgørelsestappe er svejset sammen, og at det ikke er muligt at fjerne anordningerne, uden at der efterlades synlige spor⁷.

Udtrykket "isolerede lastrum" omfatter også kølelastrum og isoterme lastrum.

- d) Køretøjer, der har et stort antal lukkeanordninger, såsom ventiler, stophaner, mandehulsdækker, påfyldningsdæksler og lign., skal være konstrueret således, at antallet af toldsegl begrænses mest muligt. Med henblik herpå skal lukkeanordninger ved siden af hinanden forbindes med en fælles anordning, der kun kræver et toldsegl, eller forsynes med et dække, der opfylder samme formål.
- e) Køretøjer, på hvilke taget kan åbnes, skal bygges således, at antallet af toldsegl begrænses mest muligt.
- f) Hvis det af sikkerhedsgrunde er nødvendigt med flere toldsegl, anføres antallet af toldsegl i rubrik 5 i godkendelsesbeviset (bilag 4 til TIR-konventionen af 1975). Godkendelsesbeviset vedlægges en skitse over køretøjet, som viser nøjagtigt, hvor toldsegene er anbragt.

2.2.1.c) Stk. 1, litra c)-1 Ventilationsåbninger

- a) Disses største mål må i princippet ikke overstige 400 mm.
- b) Åbninger, der kunne tillade direkte adgang til lastrummet, skal være spærret med

metaltrådvæv eller en perforeret metalplade (størrelsen af hullerne heri må i begge tilfælde ikke overstige 3 mm) og skal være beskyttet af et svejset gitterværk (i hvilket størrelsen af hullerne ikke må overstige 10 mm), eller

en enkelt perforeret metalplade af passende tykkelse (størrelsen af hullerne heri må ikke overstige 3 mm, og pladen skal være mindst 1 mm tyk).

- c) Åbninger, der ikke tillader direkte adgang til lastrummet (f.eks. på grund af bøjninger eller skærmlader), skal være forsynet med de i litra b) omhandlede anordninger, hvori størrelsen af hullerne dog kan være indtil henholdsvis 10 mm for metaltrådvævet eller metalpladen) og 20 mm (for gitterværket).

⁷

Se skitse 5 til dette bilag.

- d) Når der er åbninger i presenninger, kræves de i denne bemærknings litra b) foreskrevne anordninger i princippet anvendt. Spærreanordninger i form af perforerede metalplader, der er fastgjort udefra, og metaltrådvæv eller andet væv, der er fastgjort på indersiden, er dog tilladt.
- e) Tilsvarende anordninger, der ikke er udført i metal, kan tillades, hvis hullerne er af den fornødne størrelse, og det anvendte materiale er stærkt nok til, at hullerne ikke kan udvides væsentligt, uden at der efterlades synlige spor. Desuden skal det være umuligt at ombytte ventilationsanordningen ved bearbejdning fra kun én side af presenningen.
- f) Ventilationsåbningen kan udstyres med en beskyttelsesanordning. Denne fastgøres til presenningen på en sådan måde, at der kan foretages toldkontrol af denne åbning. Den fastgøres til presenningen mindst 5 cm fra ventilationsåbningens skærm.

2.2.1 c)-2 Åbninger til afløb

- a) Disses største mål må i princippet ikke overstige 35 mm.
- b) Åbninger, der tillader direkte adgang til lastrummet, skal være forsynet med de anordninger for ventilationsåbninger, der er beskrevet i litra b) i forklarende bemærkning 2.2.1. c)-1.
- c) Når afløbsåbningerne ikke tillader direkte adgang til lastrummet, er de i denne bemærknings litra b) omhandlede anordninger ikke påkrævet på betingelse af, at åbningerne er forsynede med et sikkert skærmladesystem, der er let tilgængeligt fra lastrummets inderside.

2.2.3 Stk. 3 - Sikkerhedsglas

Glas betragtes som sikkerhedsglas, når der ikke består risiko for, at det ødelægges under indflydelse af nogen af de faktorer, som sædvanligvis forekommer ved normal anvendelse af køretøjet. Glasset skal være forsynet med et mærke, der angiver det som værende sikkerhedsglas.

2.3 Artikel 3

2.3.3 Stk. 3 - Presenninger fremstillet af flere baner

- a) De enkelte baner, der udgør en presenning, kan være af forskelligt materiale, der opfylder bestemmelserne i bilag 2, artikel 3, stk. 2.
- b) Enhver sammensætning af banerne, der giver tilstrækkelig sikkerhed, er tilladt ved fremstilling af presenningen, forudsat banerne samles i overensstemmelse med kravene i bilag 2, artikel 3.

2.3.6 a) Stk. 6, litra a)

2.3.6 a)-1 Køretøjer forsynet med skyderinge

Metaløskener, der glider på metalstænger fastgjort til køretøjet, kan antages i henhold til dette stykke⁸, forudsat at:

- a) stængerne er fastgjort til køretøjet med højst 60 cm mellem fastgørelsespunkterne og på en sådan måde, at de ikke kan fjernes og genanbringes, uden at der efterlades synlige spor
- b) øskenerne er lavet med to ringe eller med et adskillelæsesstykke og udført i ét uden brug af svejsning, og
- c) presenningen er fastgjort til køretøjet i nøje overensstemmelse med betingelserne artikel 1, litra a), i bilag 2 til denne konvention.

2.3.6 a)-2 Køretøjer forsynet med styreringe

Metalstyreringe, der hver især drejer i en bøjle fastgjort til køretøjet, kan antages i henhold til dette stykke⁹, forudsat at:

- a) hver bøjle er fastgjort til køretøjet på en sådan måde, at de ikke kan fjernes og genanbringes, uden at der efterlades synlige spor, og
- b) hver bøjles fjeder er helt indesluttet i et klokkeformet metallåg.

2.3.6. b) Stk. 6, litra b) - Permanent fastgjorte presenninger

Når en eller flere af presenningernes kanter er permanent fastgjort til selve køretøjet, skal presenningen holdes på plads af en eller flere lister af metal eller andet egnet materiale, der er fastgjort til køretøjet med fastgørelsesanordninger, der opfylder kravene i litra a) i forklarende bemærkning 2.2.1 a) til bilag 6.

2.3.8 Stk. 8 - Afstand mellem øskenerne og snørehullerne

Der kan godtages en afstand på over 200 mm, men højst 300 mm på begge sider af en stolpe, hvis øskenerne er monteret forsænket i sidepanelerne, og hvis snørehullerne er ovale og netop så store, at de kan trækkes over øskenerne.

2.3.11 a)Stk. 11, litra a)

2.3.11 a)-1 Flige, der kan anvendes til stramning af presenningen

Mange køretøjers presenninger har på ydersiden vandrette flige, der er gennemhullet med snørehuller langs med køretøjets side. Sådanne flige, der også kaldes opstrammingsflige, anvendes til at opstramme presenningen ved hjælp af snore eller lignende. Der har været tilfælde, hvor sådanne flige er blevet anvendt til at skjule vandrette sprækker i presenningerne, der gav uretmæssig adgang til de varer, som transporterades i køretøjet. Det anbefales derfor, at der ikke gives tilladelse til at anvende denne type flige. I stedet kan følgende anordninger anvendes:

⁸ Se skitse 2 til dette bilag.

⁹ Se skitse 2a til dette bilag.

- a) flige til stramning af lignende udførelse, der er fastgjort til presenningens inderside eller
- b) små særskilte flige, hver gennemhullet af et snørehul, fastgjort til presenningens overflade og med en sådan indbyrdes afstand, at presenningen kan strammes på passende måde.

En anden mulig løsning kan i visse tilfælde være at undgå anvendelse af flige på presenningen til stramning.

2.3.11 a)-2 Remme på presenningen

Til fremstilling af remme kan følgende materialer antages:

- a) læder
- b) ikke-strækbare tekstilmaterialer, heri indbefattet plast- eller gummibelagt tekstilstof, forudsat at disse materialer efter brud ikke kan svejses eller sammenføjes, uden at dette efterlader synlige spor. Desuden skal plastmateriale, der anvendes til at belægge remme, være gennemsigtigt og have glat overflade.

2.3.11 a)-3 Den i skitse 3¹⁰ beskrevne anordning opfylder kravene i bilag 2, artikel 3, stk. 11, litra a). Den opfylder også kravene i bilag 2, artikel 3, stk. 6, litra a) og b).

3 BILAG 3

3.0.17 Stk. 17 - Fremgangsmåden ved godkendelse

1. Bilag 3 foreskriver, at en kontraherende parts kompetente myndigheder kan udstede et godkendelsesbevis for et køretøj, der er produceret på dens territorium, og at ingen yderligere godkendelse er påkrævet for et sådant køretøj i det land, hvor det registreres, eller i påkommende fald, hvor ejeren er bosiddende.
2. Disse bestemmelser tilsigter ikke at indskrænke retten for en kontraherende parts kompetente myndigheder i det land, hvor køretøjet er registreret eller ejeren bosiddende, til at kræve fremlæggelse af et sådant godkendelsesbevis enten ved indførslen eller senere ved registreringen eller ved kontrollen med køretøjet eller lignende formaliteter.

3.0.20 Fremgangsmåden ved påtegning af godkendelsesbeviset

Når en påtegning vedrørende fejl skal annulleres, efter at køretøjet er bragt i tilfredsstillende stand igen, er det tilstrækkeligt at anføre i den hertil foreskrevne rubrik 11: "Mangler rettet", efterfulgt af navn, underskrift og den pågældende kompetente myndigheds stempel.

8 BILAG 8

¹⁰ Se skitse 3 til dette bilag.

8.10 Artikel 10

8.10 (b) Aftalen, der er nævnt i de forklarende bemærkninger til artikel 6, stk. 2, litra a), finder også anvendelse på det ansvar, som den internationale organisation har i henhold til denne artikels litra b), såfremt den centrale trykning og udstedelse af TIR-carneter udføres af førnævnte internationale organisation.

8.13. Artikel 13

8.13.1-1 Stk. 1 - Finansielle bestemmelser

Efter en indledende periode på to år overvejer de kontraherende parter i konventionen at finansiere TIR-kontrolkommissionen og TIR-sekretariatet via De Forenede Nationers ordinære budget. Dette udelukker ikke en forlængelse af de indledende finansielle bestemmelser, hvis finansiering fra De Forenede Nationer eller andre kilder ikke sikres.

8.13.1-2 Stk. 1 - TIR-kontrolkommissionens funktion

Det arbejde, som medlemmerne af TIR-kontrolkommissionen yder, finansieres af deres respektive regeringer.

8.13.1-3 Stk. 1 – Beløb

Det beløb, der henvises til i stk. 1, skal beregnes ud fra a) TIR-kontrolkommissionens og TIR-sekretariatets budget og udgiftsoversigt, som er godkendt af administrationsudvalget, og b) prognosen for antallet af TIR-carneter, der skal uddeles ifølge den internationale organisations opgørelser.

8.13.2. Stk. 2

Efter høring af den internationale organisation som omhandlet i artikel 6 skal den i stk. 2 nævnte procedure afspejles i aftalen mellem UN/ECE, der har autorisation til at handle på de kontraherende parters vegne, og den internationale organisation som omhandlet i artikel 6. Aftalen skal godkendes af administrationsudvalget.

9 BILAG 9

9.I Første del

9.I.1 a) Stk. 1, litra a) - Organisation

Bestemmelserne i bilag 9, første del, stk. 1, litra a), om organisationer, der deltager i den internationale varehandel, herunder handelskamre.

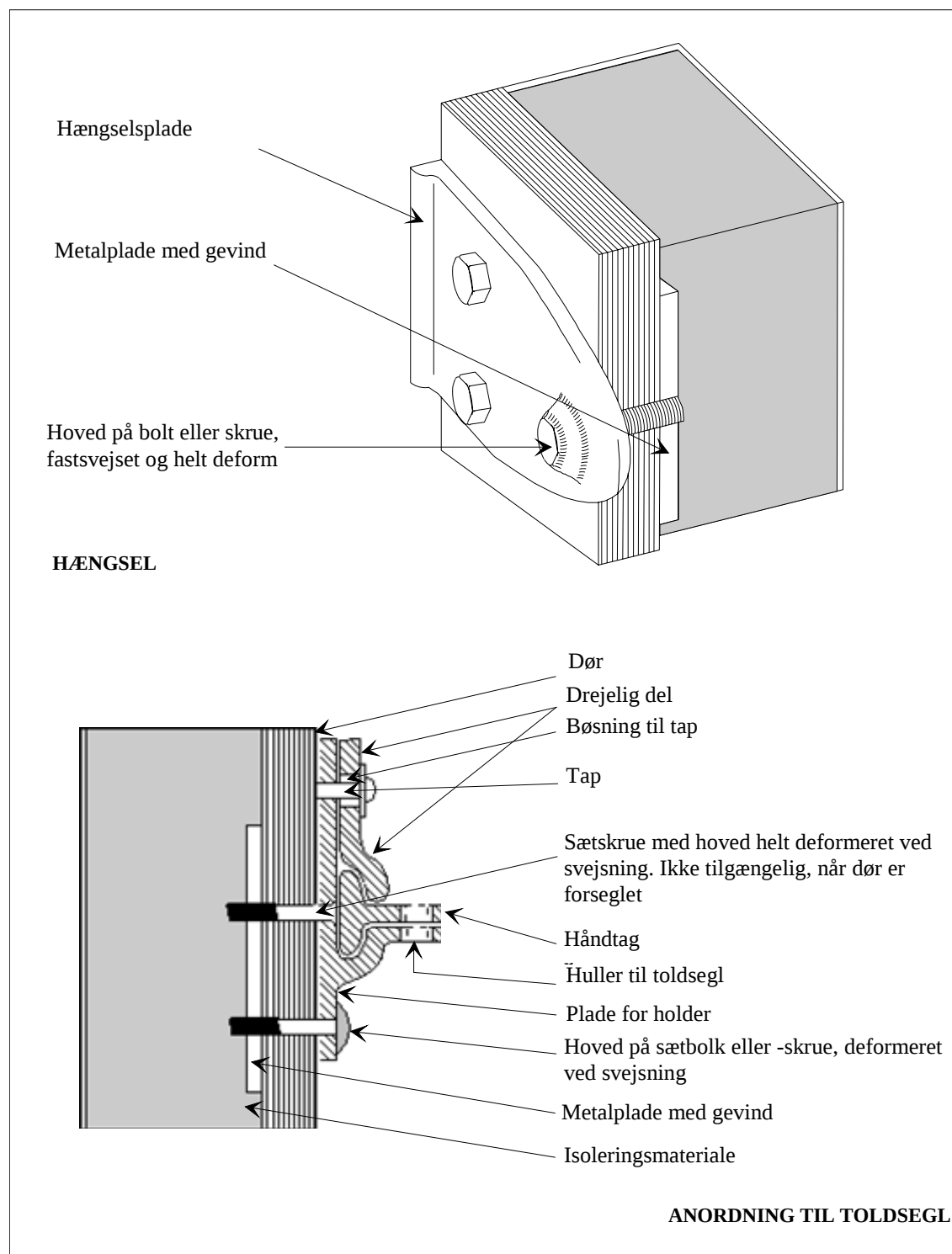
9.II Anden del

9.II.3 Stk. 3 - Autorisationsudvalg

Det anbefales at nedsætte nationale autorisationsudvalg bestående af repræsentanter for de kompetente myndigheder, nationale organisationer og andre berørte organisationer.

Skitse 1

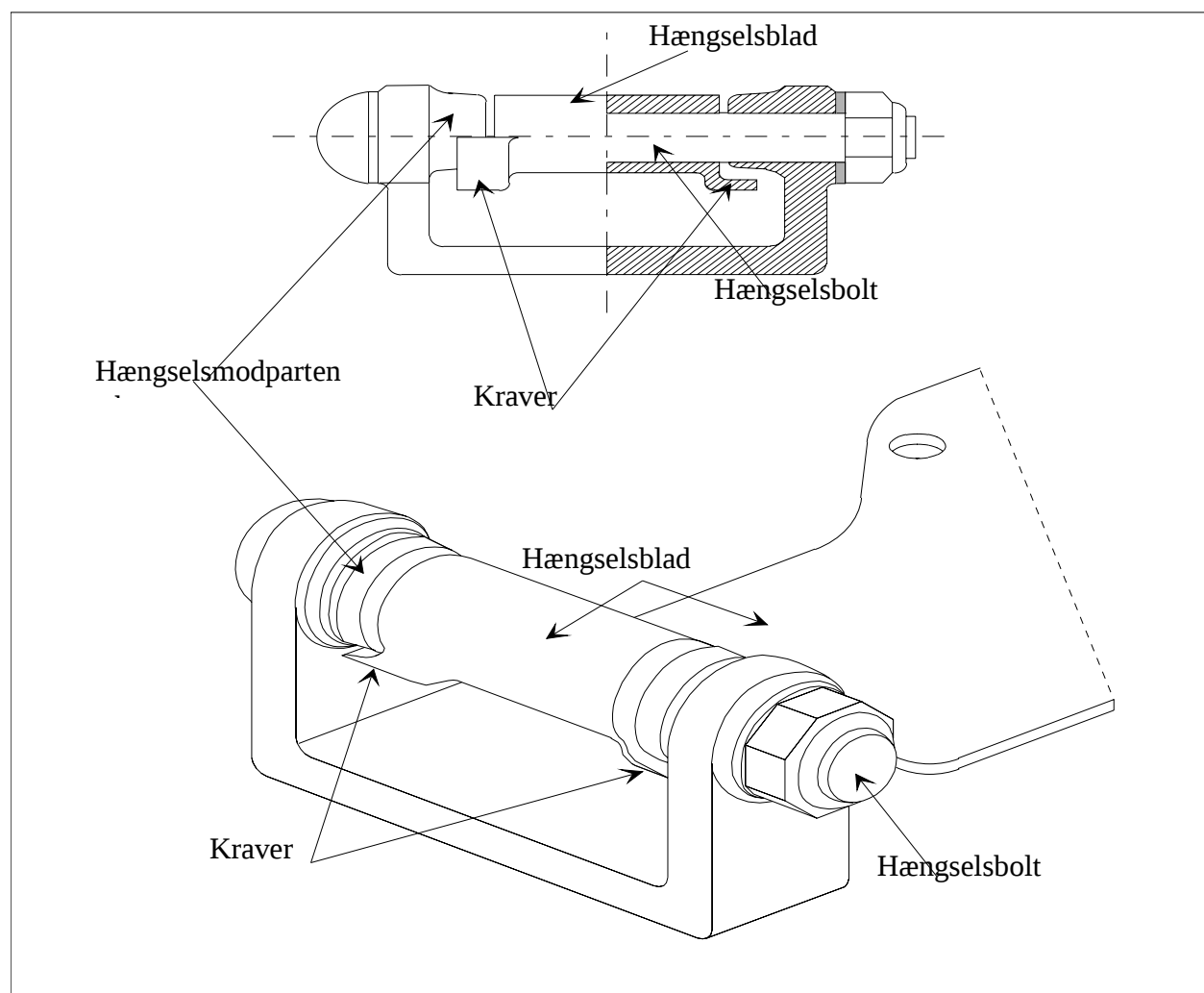
EKSEMPEL PÅ HÆNGSEL OG ANORDNING TIL TOLDSEGL PÅ DØRENE PÅ KØRETØJER, DER HAR ISOLEREDE LASTRUM



Skitse 1a

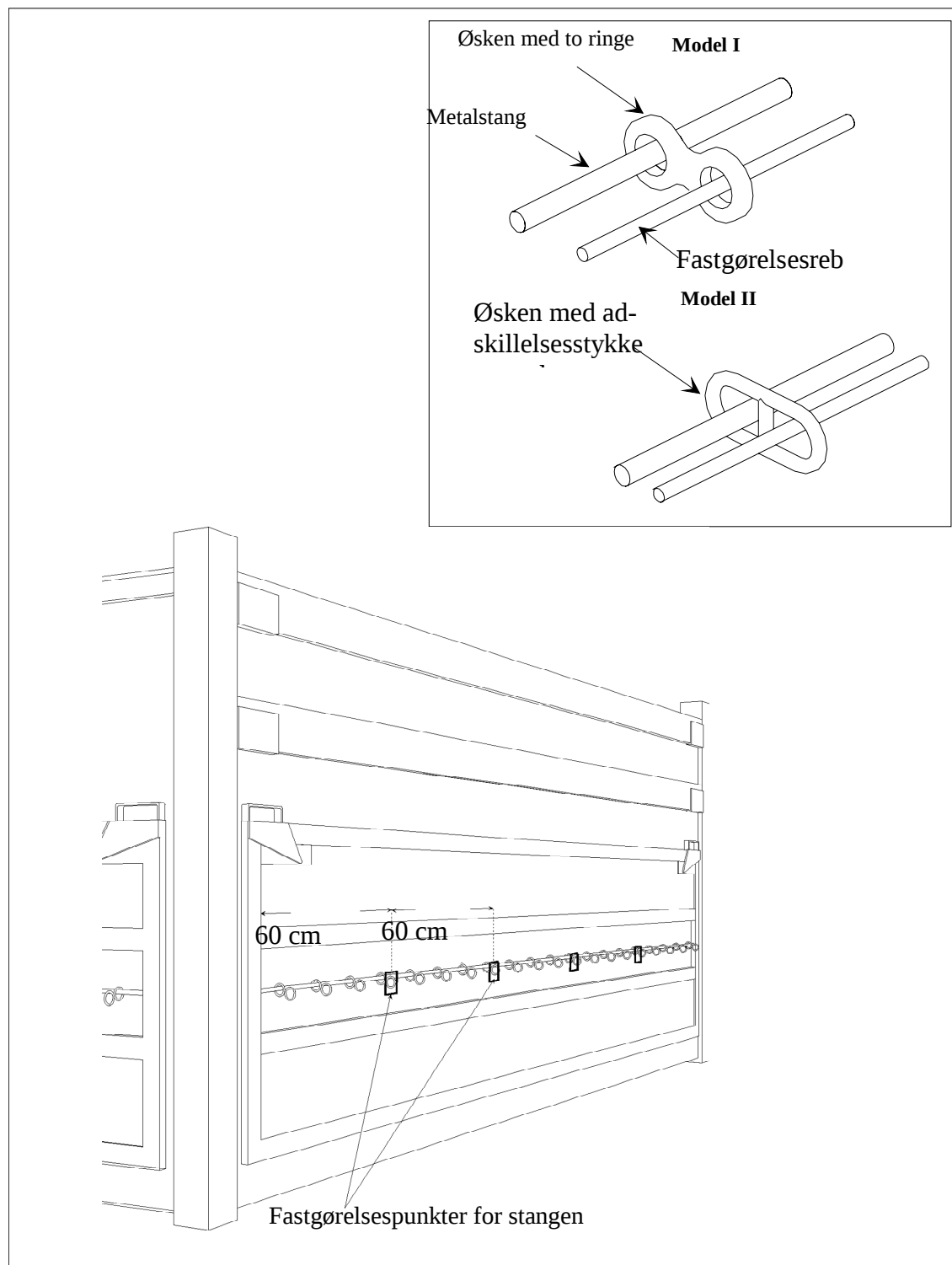
EKSEMPEL PÅ HÆNGSEL, HVOR OMDREJNINGSTAPPEN IKKE KRÆVER NOGEN SÆRLIG BESKYTTELSE

Det nedenfor viste hængsel opfylder kravene i forklarende bemærkning 2.2.1.b), andet punktum. Hængselsbladet og hængselsmodparten er udformet således, at enhver særlig beskyttelse af hængselsbolten er overflødig, idet hængselsbladets kraver strækker til bag hængselsmodpartens yderkant. Disse kraver forhindrer således, at den af toldvæsenet forseglede dør kan åbnes ved lukkeanordningen, uden at der efterlades synlige spor, selvom den ikke beskyttede hængselsbolt er blevet fjernet.



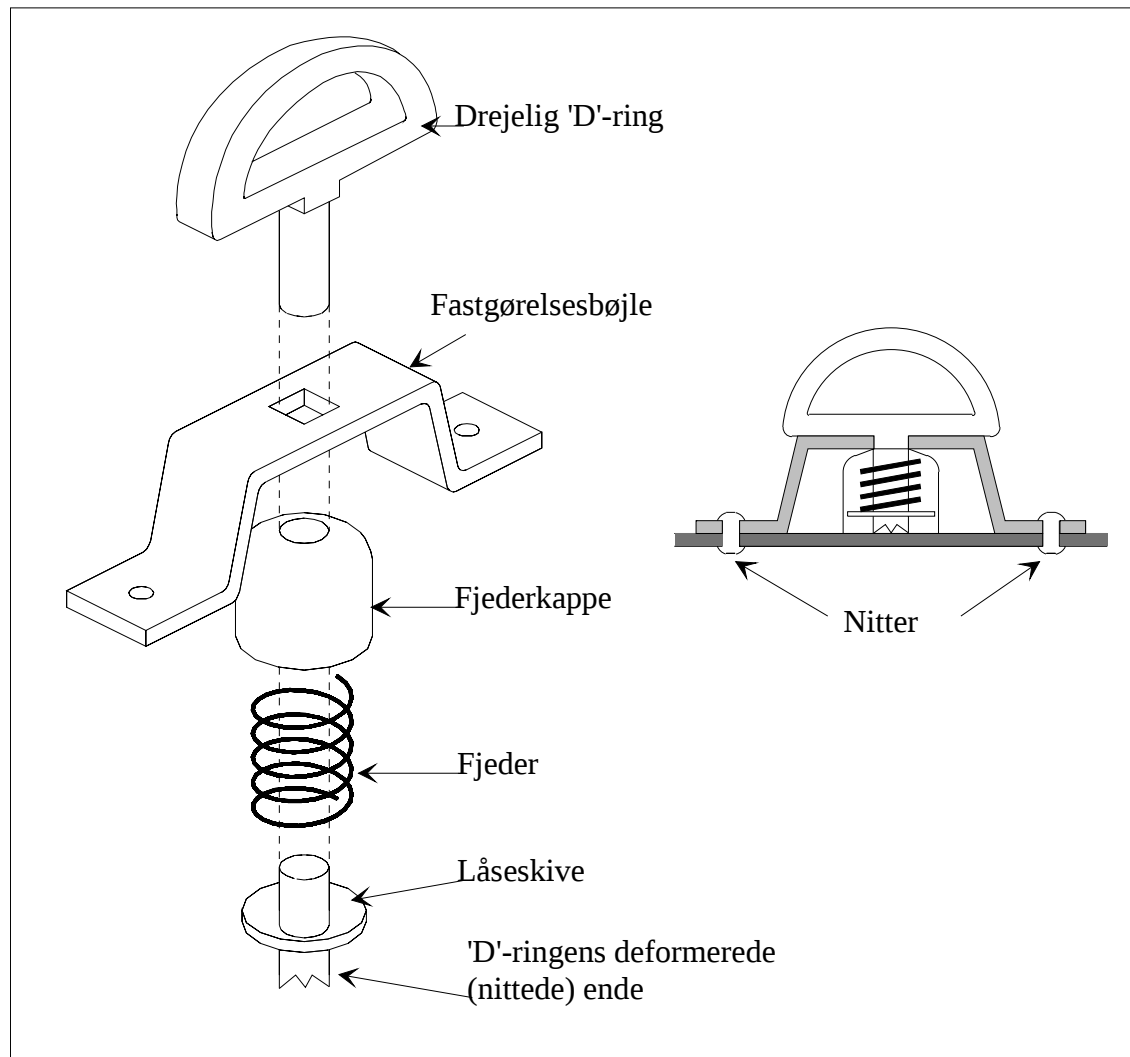
Skitse 2

KØRETØJER MED PRESENNING MED SKYDERINGE



Skitse 2a

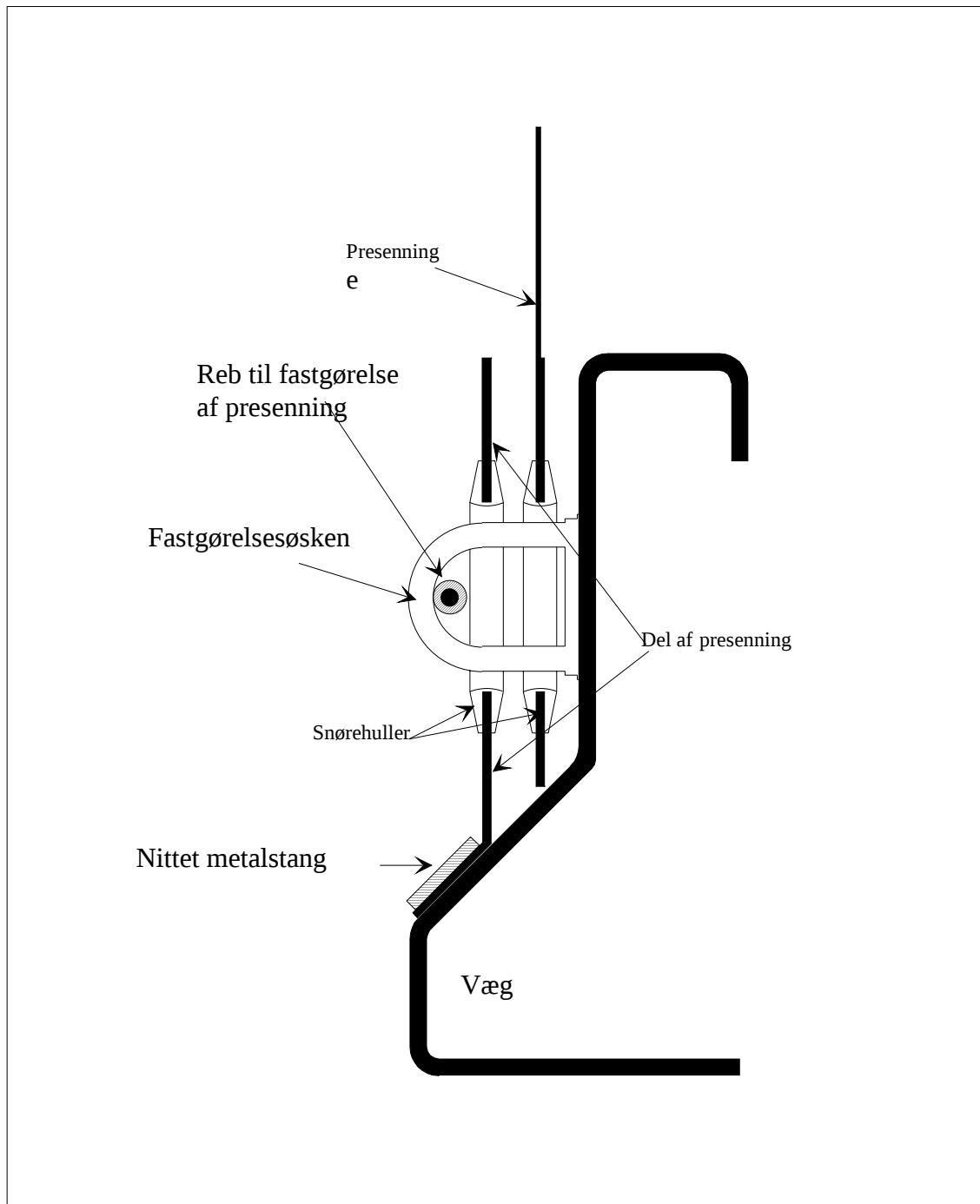
EKSEMPEL PÅ DREJELIG 'D'-RING



Skitse 3

EKSEMPEL PÅ ANORDNING TIL FASTGØRELSE AF PRESENNING

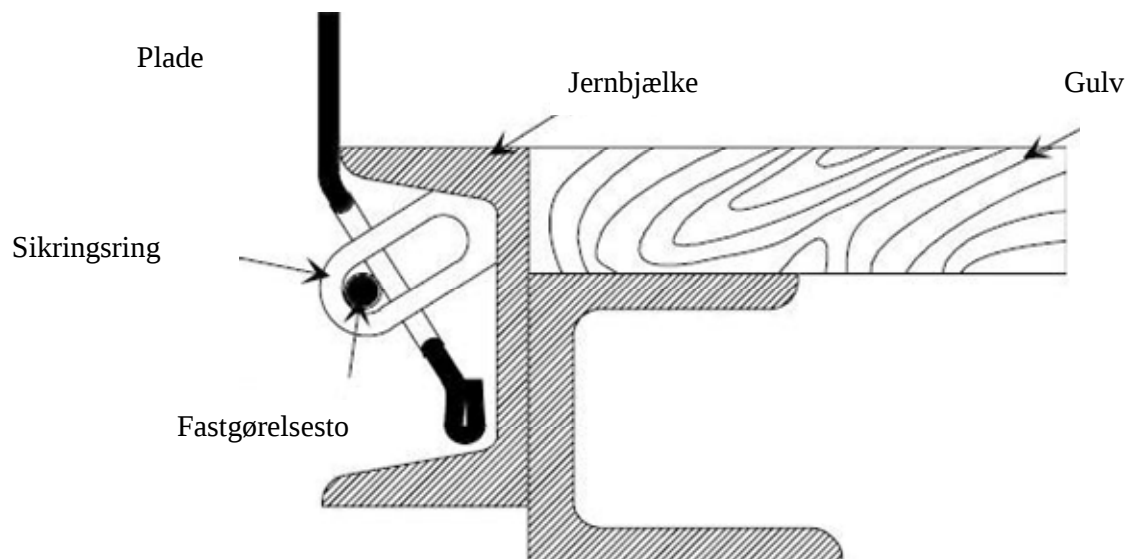
Den nedenfor beskrevne anordning opfylder kravene i bilag 2, artikel 3, stk. 11, litra a), sidste afsnit. Den opfylder også kravene i bilag 2, artikel 3, stk. 6, litra a) og b).



Skitse 4

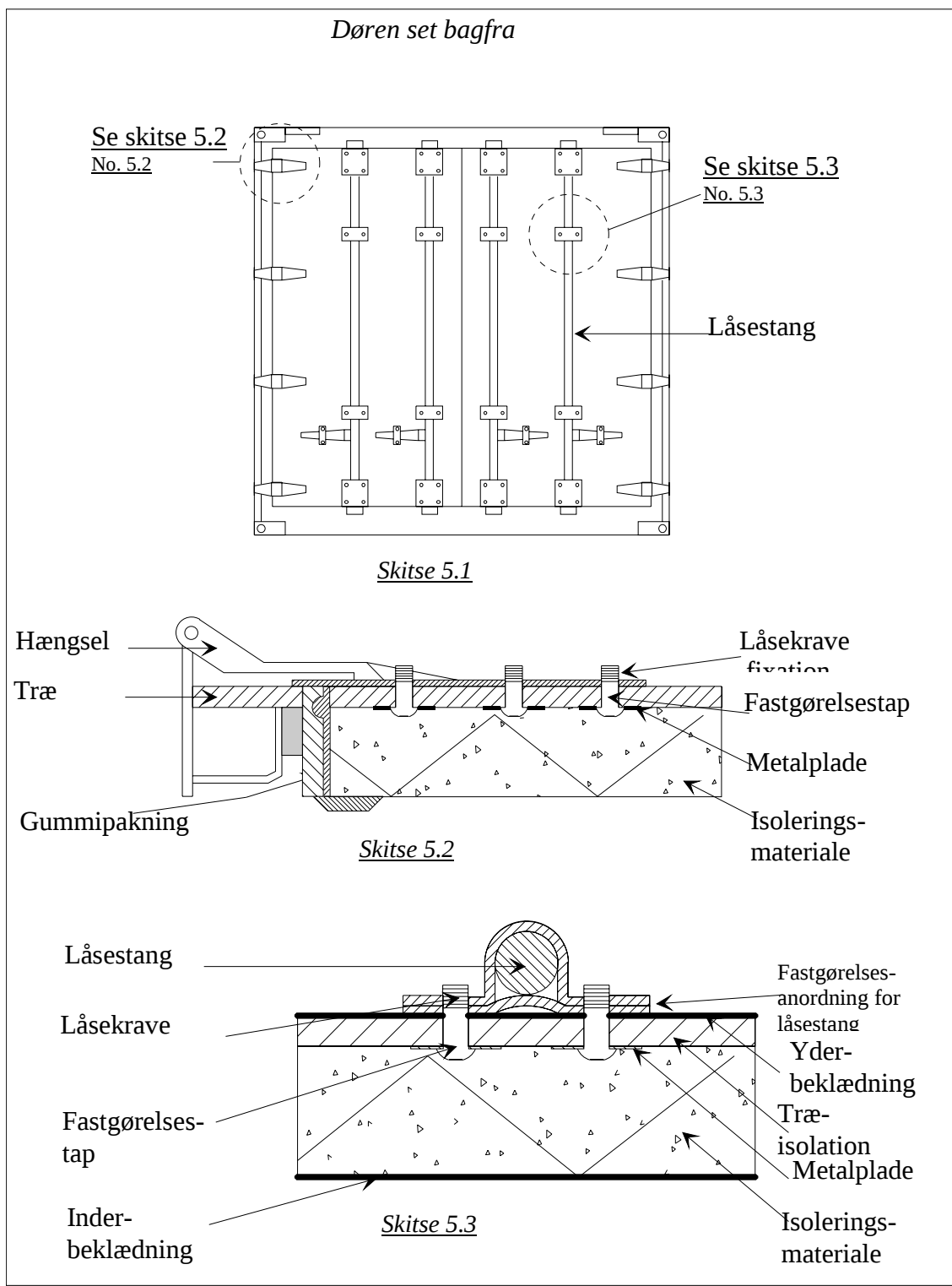
ANORDNING TIL FASTGØRELSE AF PRESENNINGER

Den anordning, der er illustreret nedenfor, opfylder betingelserne i artikel 3, stk. 6, litra a) og b), i bilag II.



Skitse 5

EKSEMPEL PÅ EN FASTGØRELSESANORDNING, DER ER ISAT FRA INDERSIDEN AF EN ISOLERET DØRKONSTRUKTION



Bilag 7

BILAG VEDRØRENDE GODKENDELSE AF CONTAINERE

Første del

BESTEMMELSER OM DE TEKNISKE BETINGELSER FOR CONTAINERE, DER SKAL KUNNE GODKENDES TIL INTERNATIONAL TRANSPORT UNDER TOLDSEGL

Artikel 1

Principper

Til international godstransport under toldsegl godkendes kun sådanne køretøjer, hvis lastrum er bygget og indrettet således:

- a) at intet gods kan fjernes fra eller anbringes i den forseglede del af containeren, uden at der efterlades synlige spor af indbrud, eller uden at toldseglet brydes
- b) at toldsegl kan anbringes på en let og effektiv måde
- c) at de ikke indeholder skjulte rum, hvori gods kan forstikkes
- d) at alle rum, hvori gods kan opbevares, er let tilgængelige for toldeftersyn.

Artikel 2

Containeres konstruktion

1. For at opfylde kravene i artikel 1 i disse bestemmelser:

- a) skal containerens forskellige dele (sider, gulv, døre, loft, stolper, rammer, tværstykker osv.) være samlet enten med anordninger, der ikke kan fjernes eller ombyttes udefra, uden at der efterlades synlige spor af indbrud, eller på en sådan måde, at konstruktionen ikke kan ændres, uden at der efterlades synlige spor. Hvis siderne, gulvet, dørene og loftet består af forskellige dele, skal disse opfylde de samme krav og være tilstrækkeligt solide
- b) skal døre og alle andre lukkeindretninger (heri indbefattet stophaner, mandehulsdæksler, flanger osv.) udstyres med en anordning, hvorpå kan anbringes toldsegl. Denne anordning skal være af en sådan art, at den ikke kan fjernes og ombyttes udefra, uden at dette efterlader synlige spor, eller at dørene eller låsen ikke kan åbnes, uden at toldseglet brydes. Sidstnævnte skal være tilstrækkeligt beskyttede. Lofter, der kan åbnes, er tilladt
- c) skal ventilationsåbninger eller afløb være forsynet med en anordning, der forhindrer adgang til containerens indre. Denne anordning skal være af en sådan art, at den ikke kan fjernes eller ombyttes udefra, uden at dette efterlader synlige spor.

2. Uanset reglerne i disse bestemmelsers artikel 1, litra c), er de forskellige dele af containeren, der af praktiske grunde indeholder hulrum (f.eks. mellem adskillelserne i en dobbeltvæg) tilladt. For at disse rum ikke kan anvendes til at forstikke gods:
 - i) skal beklædningen på indersiden af containeren, hvor den dækker den fulde højde fra gulv til loft, eller i andre tilfælde, hvor rummet mellem den og den ydre vægt er fuldstændig lukket, være fastgjort således, at den ikke kan fjernes eller ombyttes, uden at der efterlades synlige spor, og
 - ii) skal, hvor beklædningen ikke dækker den fulde højde, og rummene mellem beklædningen og ydervæggen ikke er helt lukkede, samt i alle andre tilfælde, hvor der ved konstruktionen af containeren fremkommer hulrum, antallet af sådanne hulrum begrænses til et minimum, og disse skal være let tilgængelige for toldeftersyn.
3. Vinduer er tilladt på veksellad som defineret i konventionens bilag 6, forklarende bemærkning 0.1 j), hvis de er af tilstrækkelig solidt materiale og ikke kan fjernes eller ombyttes udefra, uden at der efterlades synlige spor. Glas skal dog være tilladt, men hvis der anvendes andet glas end sikkerhedsglas, skal vinduet være forsynet med et metalgitter, der ikke kan fjernes udefra; gitterets huller må ikke være større end 10 mm. Vinduer er ikke tilladt i containere som defineret i konventionens artikel 1, litra j), undtagen på veksellad som defineret i konventionens bilag 6, forklarende bemærkning 0.1 j).

Artikel 3

Sammenfoldelige eller aftagelige containere

Sammenfoldelige eller aftagelige containere skal være underkastet reglerne i disse bestemmelsers artikel 1 og 2; desuden skal de være forsynet med et lukkesystem, der fastlåser de forskellige dele, når containeren er blevet opstillet. Dette lukkesystem skal kunne toldforsegles, når det er anbragt på ydersiden af containeren, når denne er opstillet.

Artikel 4

Containere, der er overdækket med presenning

1. Reglerne i disse bestemmelsers artikel 1, stk. 1, og artikel 2 og 3 finder, hvor det er muligt, også anvendelse på containere med presenning. Sådanne containere skal desuden opfylde denne artikels bestemmelser.
2. Presenningen skal være enten af stærk sejldug eller af plastbelagt eller gummibelagt tekstilstof, som skal være tilstrækkelig stærkt og ikke-strækbart. Den skal være i god stand og udført på en sådan måde, at det, når lukkeanordningen først er anbragt, er umuligt at få adgang til ladningen, uden at der efterlades synlige spor.
3. Hvis presenningen består af flere baner, skal disses kanter være foldet ind i hinanden og være sammensyet med to sømme med et mellemrum på mindst 15 mm. Disse sømme skal være udført som vist i skitse 1 til disse bestemmelser; dog skal det, hvor det ved visse dele af presenningen (f.eks. klapper og forstærkede hjørner) er umuligt

at samle banerne på denne måde, være tilstrækkeligt at folde kanten af den øverste bane og sy sømmene som vist på skitse 2 til disse bestemmelser. En af sømmene må kun være synlig fra indersiden, og farven på den tråd, der er brugt til denne søm, skal være af en helt anden farve end presenningen og farven på den tråd, der er brugt til den anden søm. Alle sømme skal være syet på maskine.

4. Hvis presenningen er af plastbelagt tekstilstof og består af flere baner, kan banerne også svejses sammen som vist i skitse 3 til disse bestemmelser. Banernes kanter skal række mindst 15 mm ind over hinanden. Banerne skal smeltes sammen i hele overlapningens bredde. Kanten på den ydre presenning skal dækkes af et bånd mindst 7 mm bredt af plaststof, fastgjort ved den samme svejseproces. Plastbåndet skal sammen med presenningen i en bredde af mindst 3 mm på hver side af båndet være præget med et tydeligt markeret ensartet relief. Banerne skal svejses på en sådan måde, at de ikke kan adskilles og dernæst sammenføjes igen, uden at dette efterlader synlige spor.
5. Reparationer skal udføres som vist i skitse 4 til nærværende bestemmelser; kanterne skal foldes ind i hinanden og syes sammen med to synlige sømme med en afstand af mindst 15 mm; farven på den tråd, der er synlig indefra, skal være af en anden farve end den tråd, der er synlig udefra, og presenningens farve; alle sømme skal være syet på maskine. Når en presenning, som er blevet beskadiget nær kanten, skal repareres ved, at den beskadigede del erstattes af en lap, kan sømmen også syes i overensstemmelse med reglerne i stk. 3 ovenfor og skitse 1 til disse bestemmelser. Presenninger af plastbelagt tekstilstof kan eventuelt repareres efter den i stk. 4 ovenfor beskrevne måde, men i så fald skal plastbåndet være anbragt på begge sider af presenningen, og lappen påsat indvendig.
6. Presenningen skal være fastgjort til containeren i nøje overensstemmelse med betingelserne i disse bestemmelsers artikel 1, litra a) og b). Der kan anvendes følgende systemer:
 - a) Presenningen kan fastgøres med:
 - i) metaløskener fastgjort til containerne
 - ii) snørehuller anbragt i presenningens kant og
 - iii) et fastgørelsesmiddel, der går igennem ringene uden på presenningen, og som er synlig udefra i dets fulde længde.

Presenningen skal dække mindst 250 mm af containerens faste dele, målt fra snøreøskenernes midte, undtagen i de tilfælde, hvor containerens konstruktion i sig selv forhindrer enhver adgang til godset.
 - b) Når en kant af presenningen er fastgjort permanent til containeren, skal de to flader sammenføjes, og sammenføjnngen skal være ubrudt og udført med solide anordninger.
 - c) Hvis der anvendes et låsesystem, skal presenningen i låst position ligge stramt over containeren (se som eksempel skitse 6 til disse bestemmelser).

7. Presenningen skal hvile på en hensigtsmæssig overbygning (stolper, sider, buer, mellemstykker osv.).
8. Afstanden mellem øskenerne og afstanden mellem snørehullerne må ikke overstige 200 mm. Afstanden kan dog være på op til 300 mm mellem øskenerne og mellem snørehullerne på begge sider af en stolpe, hvis containeren og presenningen er konstrueret på en sådan måde, at adgang til containerens indre er umulig. Snørehullerne skal være forstærkede.
9. Følgende fastgørelsesmidler skal benyttes:

- a) stålwirer, der er mindst 3 mm i diameter eller
- b) reb af hamp eller sisal, der er mindst 8 mm i diameter og omgivet af et gennemsigtigt, ikke-strækbart plastovertræk, eller
- c) wirer, der består af bundter af lyslederkabler indlagt i en spiralsnoet stålkappe, der er omgivet af et gennemsigtigt, ikke-strækbart plastovertræk, eller
- d) reb, der består af en tekstilkerne omgivet af mindst 4 kordeler, som udelukkende er fremstillet af ståltråd og helt dækker kernen, tilladt på betingelse af, at rebene (uden hensyn til det eventuelle gennemsigtige plastovertræk) er mindst 3 mm i diameter.

Reb og wirer kan i henhold til denne artikels stk. 9, litra a) eller d), have et gennemsigtigt, ikke-strækbart plastovertræk.

Hvis presenningen skal fastgøres til armaturet i en konstruktion, som i øvrigt er i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikels stk. 6, litra a), kan der anvendes en rem til fastgørelsen (skitse 7 til dette bilag giver et eksempel på en konstruktion af denne type). Remmen skal være i overensstemmelse med forskrifterne i stk. 11, litra a), nr. iii), hvad angår materiale, dimensioner og form.

10. Wirer og reb skal være i ét stykke og skal for enderne være forsynet med et beslag af hårdmetal, som toldseglets snor eller bånd kan føres igennem. Hvert af disse beslag skal i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikels stk. 9, litra a), b) og d), være fastgjort ved hjælp af en anordning, der omfatter en hul nitte, der går igennem rebet eller wiren, og toldseglets snøre eller bånd kan føres igennem. Rebet eller wiren skal være synligt på begge sider af denne hule nitte, således at det kan konstateres, at rebet eller wiren er i ét stykke (se skitse 5 til disse bestemmelser).
11. Ved de til læsning og aflæsning anvendte åbninger i presenningen skal de to flader sammenføjes. Der kan anvendes følgende systemer:
- a) Presenningens to kanter skal overlappe hinanden i tilstrækkelig bredde. De skal desuden fastgøres med:
 - i) en klap, der er syet eller svejset i overensstemmelse med denne artikels stk. 3 og 4

- ii) øskener og snørehuller, der opfylder betingelserne i stk. 8 ovenfor, øskenerne skal være af metal, og
- iii) en rem af egnet materiale, udført i ét stykke, ikke-strækbart og mindst 20 mm bred og 3 mm tyk, der går igennem øskenerne og holder de to kanter på presenningen og klappen sammen; remmen skal være fastgjort på presenningens inderside og forsynet med:
 - et hul til det reb eller den wire, der er omhandlet i denne artikels stk. 9
 - eller et snørehul, der kan anbringes på den i denne artikels stk. 6 nævnte metaløsken og fastgøres med det reb eller den wire, der er omhandlet i denne artikels stk. 9.

En klap er ikke nødvendig, hvis der er fastgjort en særlig anordning, for eksempel en skærmlade, der forhindrer adgang til containeren, uden at der efterlades synlige spor. En klap er heller ikke nødvendig for containere med glidende sidepresenning.

- b) Et særligt lukkesystem, der holder presenningens kanter stramt strakte, når containeren er lukket og forseglet. Systemet skal forsynes med en åbning, hvorigennem den i denne artikels stk. 6 nævnte metaløsken kan passere og fastgøres med det reb eller den wire, der er omhandlet i denne artikels stk. 9 (se eksemplet i skitse 8 til dette bilag).
12. De identifikationsmærker, der skal være på containeren og den i dette bilags afsnit II omhandlede godkendelsesplade, må under ingen omstændigheder være dækket af presenningen.

Artikel 5

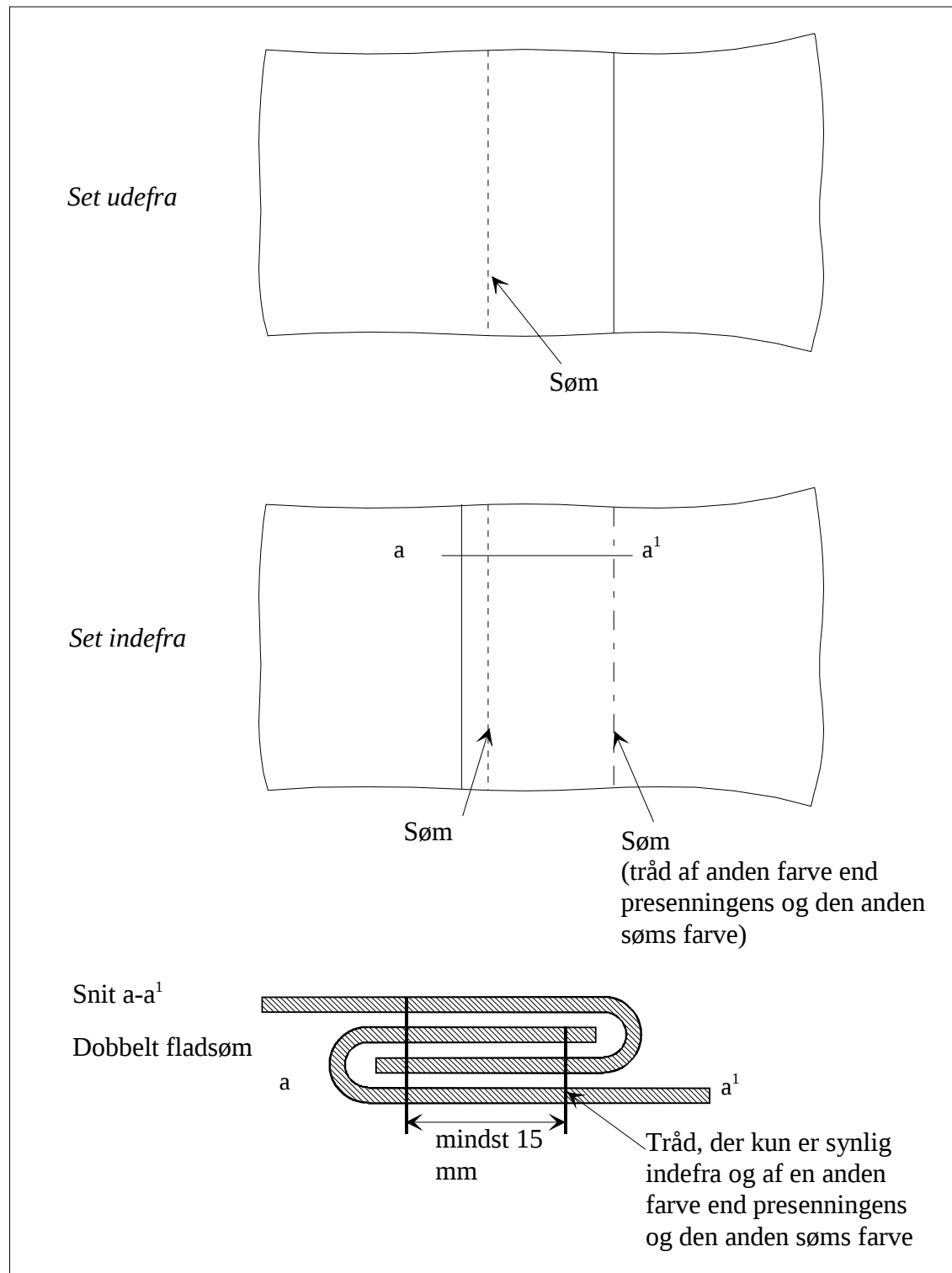
Containere med glidende sidepresenninger

1. Disse bestemmelsers artikel 1, 2, 3 og 4 finder i givet fald anvendelse på containere med glidende sidepresenninger. Sådanne containere skal desuden opfylde denne artikels bestemmelser.
2. Glidende sidepresenninger, gulve, døre og andre af containerens forskellige dele skal opfylde kravene i disse bestemmelsers artikel 4, stk. 6, 8, 9 og 11 eller nr. i) til vi) nedenfor.
 - i) Glidende sidepresenninger, gulve, døre og andre af containerens forskellige dele skal samles på en sådan måde, at de ikke kan åbnes eller lukkes, uden at der efterlades tydelige spor.
 - ii) Presenningen skal overlappe de faste dele på containerens overkant med mindst en fjerdedel af afstanden mellem strammerremmene. Presenningen skal overlappe de faste dele på containerens underkant med mindst 50 mm. Den vandrette åbning mellem presenningen og containerens faste dele må højst være på 10 mm målt vinkelret med containerens længdeakse, når denne er lukket og forseglet til toldformål.

- iii) Det glidende presenningsstyringssystem og de andre bevægelige dele skal samles på en sådan måde, at de lukkede og til toldformål forseglede døre og andre bevægelige dele ikke kan åbnes eller lukkes udefra, uden at der efterlades synlige spor. Det glidende presenningsstyringssystem og de andre bevægelige dele skal samles på en sådan måde, at adgang til containeren umuliggøres, uden at der efterlades synlige spor. Systemet er beskrevet i skitse 9 i tillægget til disse bestemmelser.
- iv) Den vandrette afstand mellem strammeremmene, der anvendes til toldformål, på de faste dele af containeren må ikke være over 200 mm. Afstanden kan være større, men ikke over 300 mm mellem øskenerne på begge sider af stolpen, hvis køretøjet og presenningen er konstrueret således, at adgang til containeren umuliggøres. Betingelserne i nr. ii) ovenfor skal under alle omstændigheder overholdes.
- v) Afstanden mellem strammeremmene må højst være på 600 mm.
- vi) Bindeanordningerne til at fastgøre presenningerne til containerens faste dele skal opfylde kravene i disse bestemmelsers artikel 4, stk. 9.

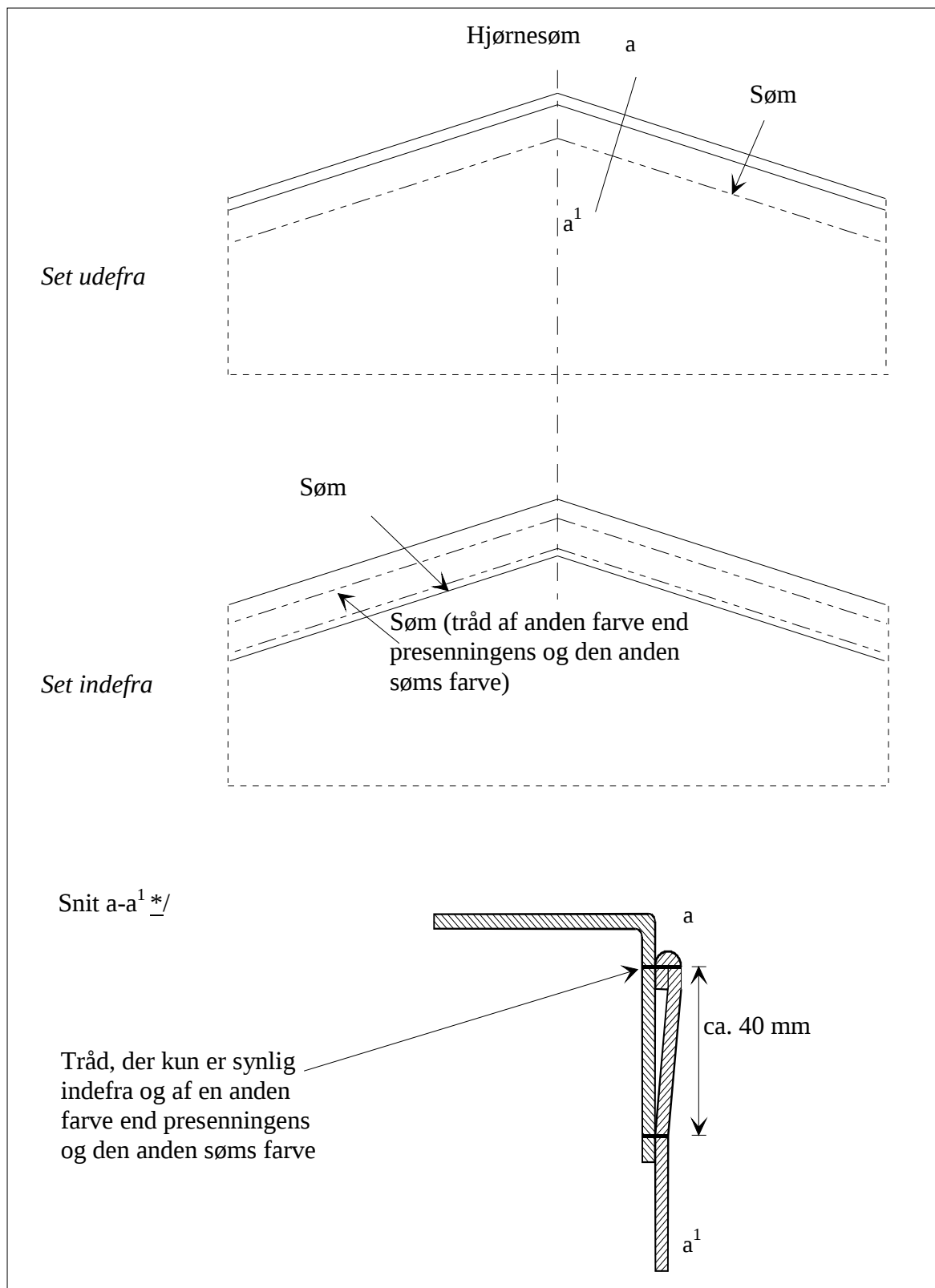
Skitse 1

PRESENNING SYET SAMMEN AF FLERE BANER



Skitse 2

PRESENNING SYET SAMMEN AF FLERE BANER

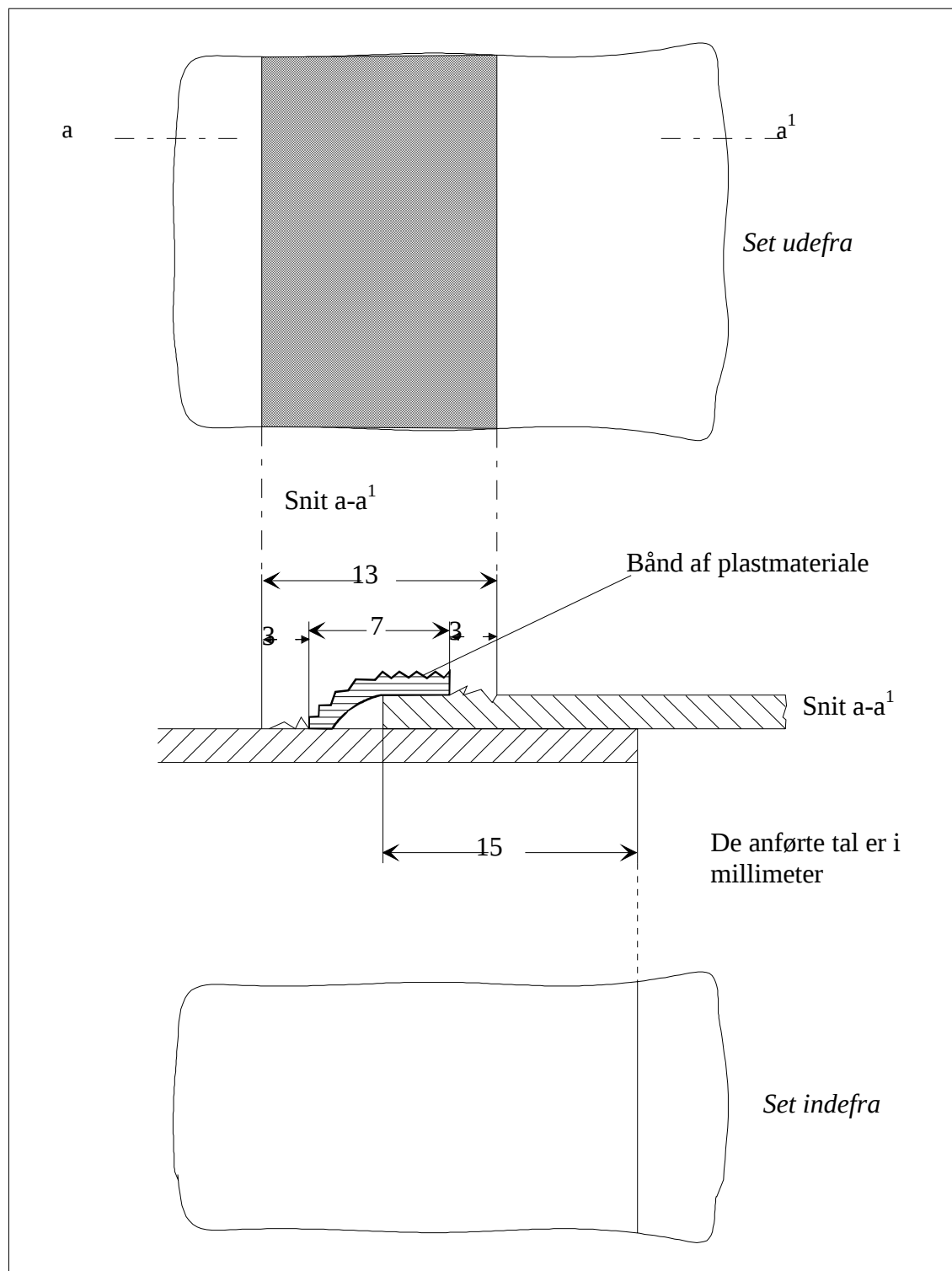


*/ Skitsen illustrerer den kant, der er foldet for oven af presenningen i overensstemmelse med artikel 3, stk. 3, i bilag 2.

Note : Hjørnesømme, der er syet som illustreret ved skitse 2a i bilag 2 til denne konvention, er også tilladt.

Skitse 3

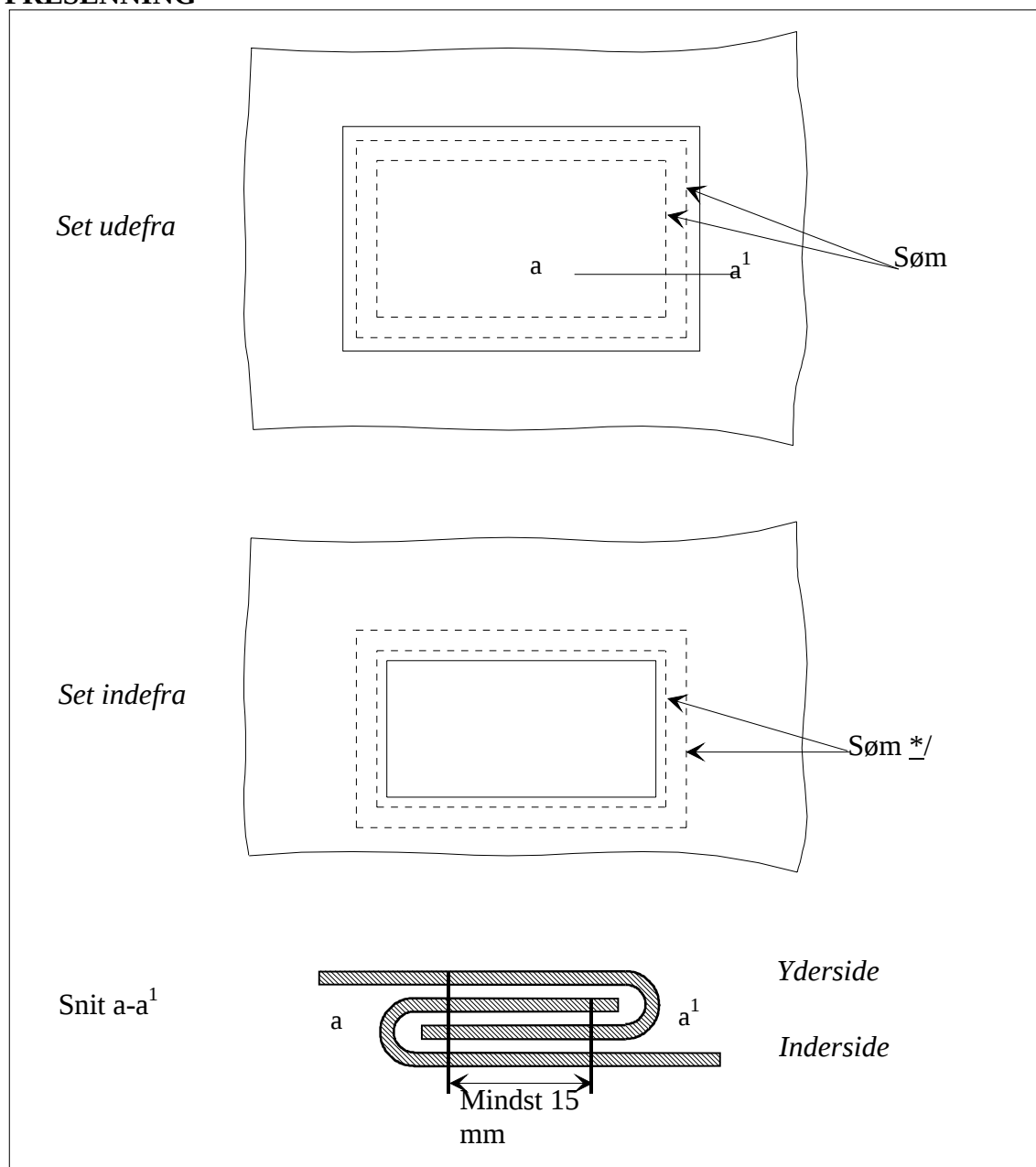
PRESENNING SVEJSET SAMMEN AF FLERE BANER



Skitse 4

REPARATION PRESENNING

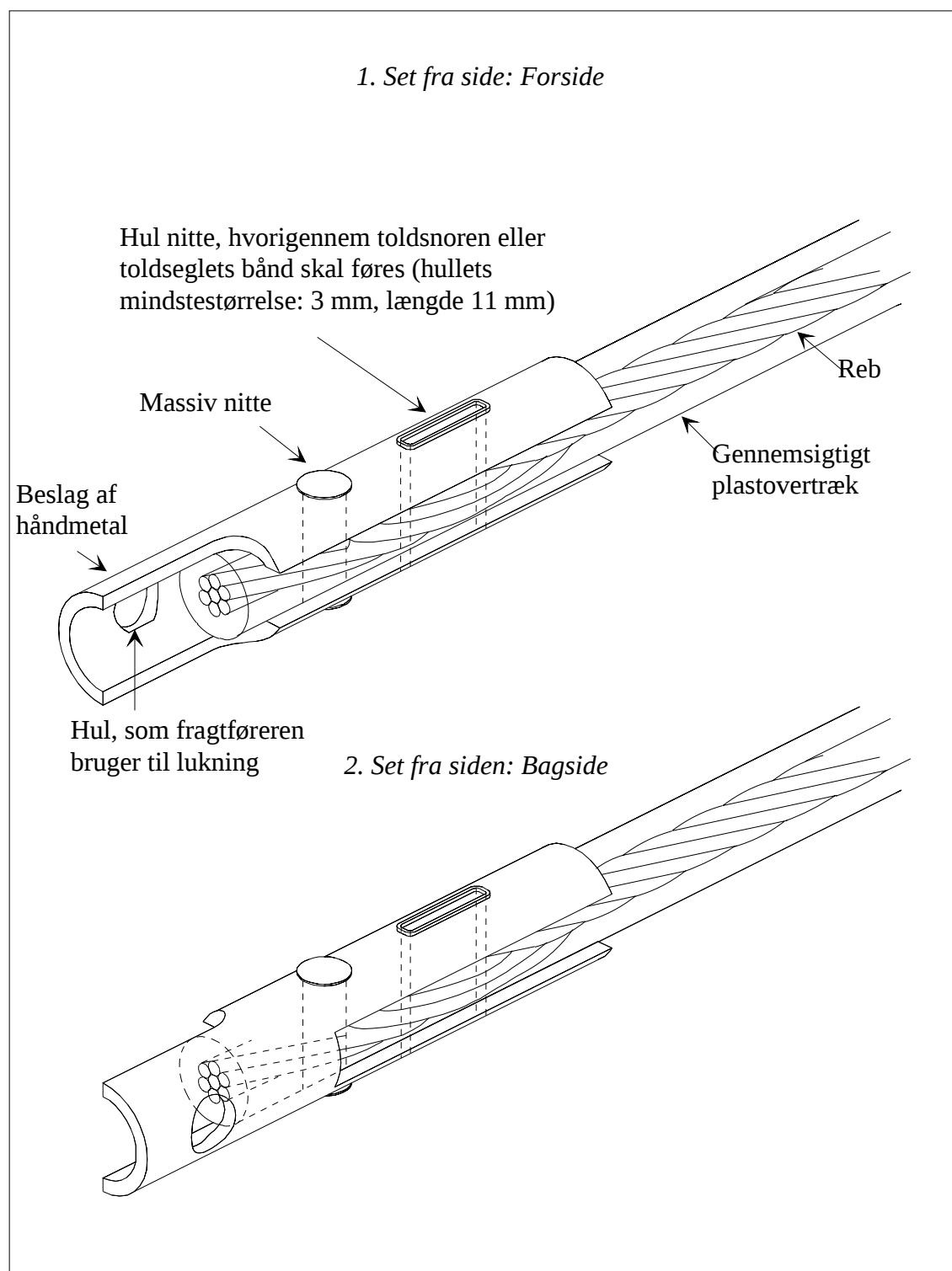
AF



*/ Tråde, der er synlige indefra, skal være af en anden farve end tråde, der er synlige udefra, og af en anden farve end presenningens.

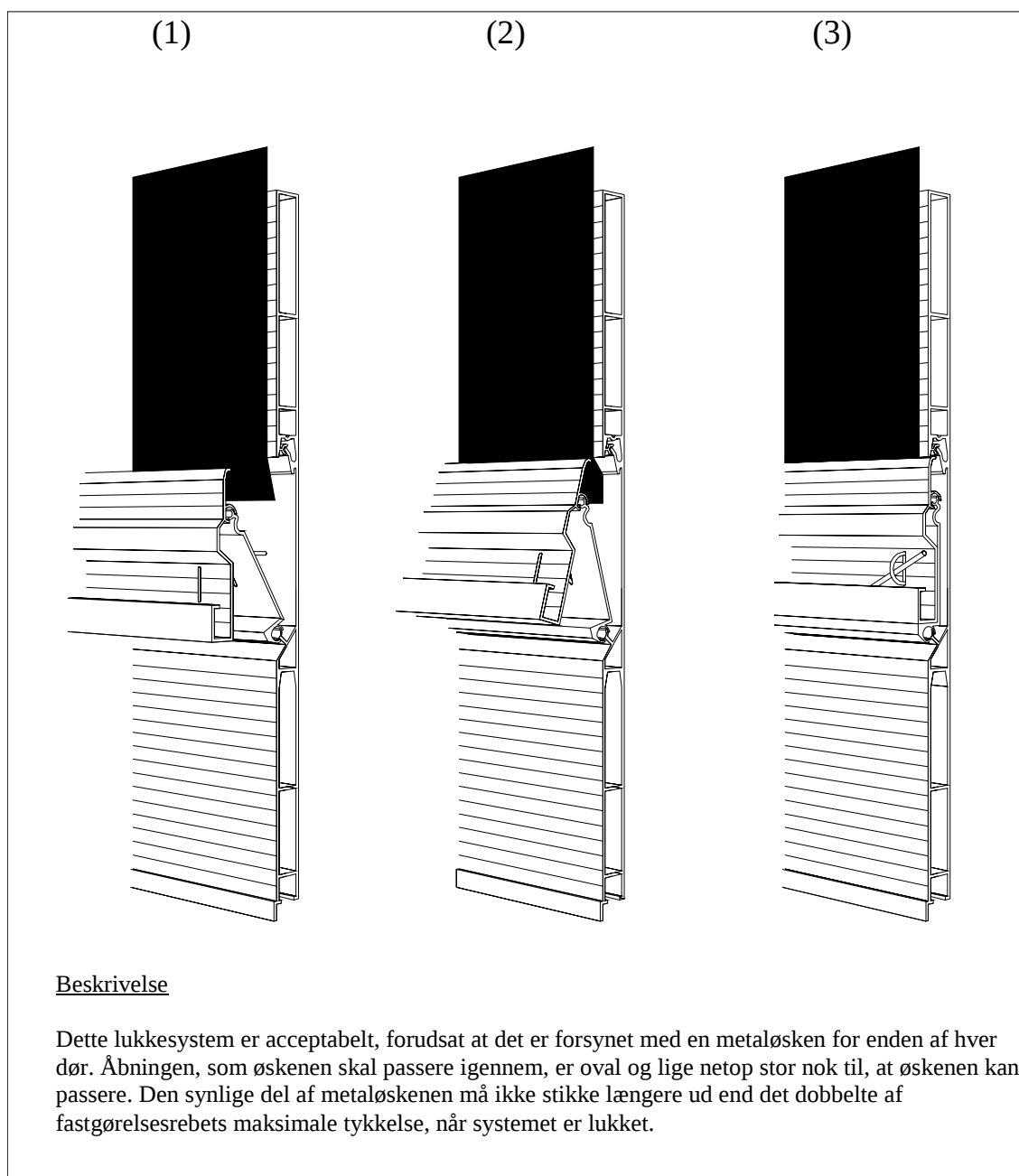
Skitse 5

EKSEMPEL PÅ METALBESLAG



Skitse 6

EKSEMPEL PÅ PRESENNINGSLUKKESYSTEM



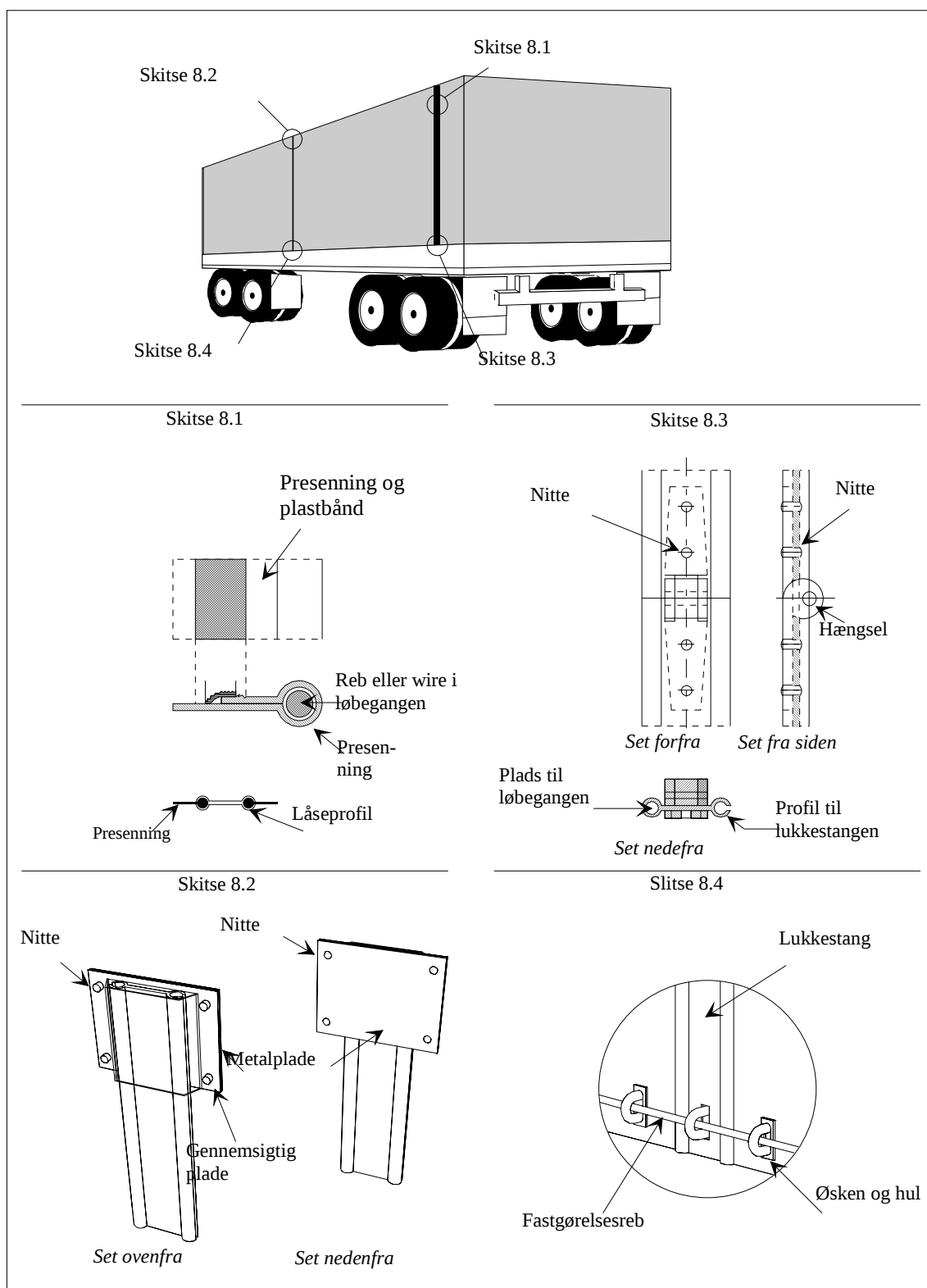
EKSEMPEL PÅ EN PRESENNING, DER ER FASTGJORT TIL ET SPECIALBYGGET ARMATUR



Fastgørelse af presenningen til containerne på denne måde er acceptabel, forudsat at øskenerne er indlagt i profilen, og at den ydre del ikke stikker længere ud end profilens maksimale dybde. Profilen skal være så smal som mulig.

Skitse 8

LUKKESYSTEM VED ÅBNINGER TIL PÅLÆSNING OG AFLÆSNING



Beskrivelse

I dette lukkesystem er de to kanter af åbningerne i presenningen, der benyttes til på- og aflæsning, samlet med en lukkestang af aluminium. Presenningens åbninger er over hele længden forsynet med et reb eller en wire, der er anbragt i en løbegang (se skitse 8.1), således at det er umuligt at trække presenningen ud af lukkestangens profil. Løbegangen sidder udenpå og er svejset efter forskrifterne i artikel 3, stk. 4, i bilag 2 til konventionen.

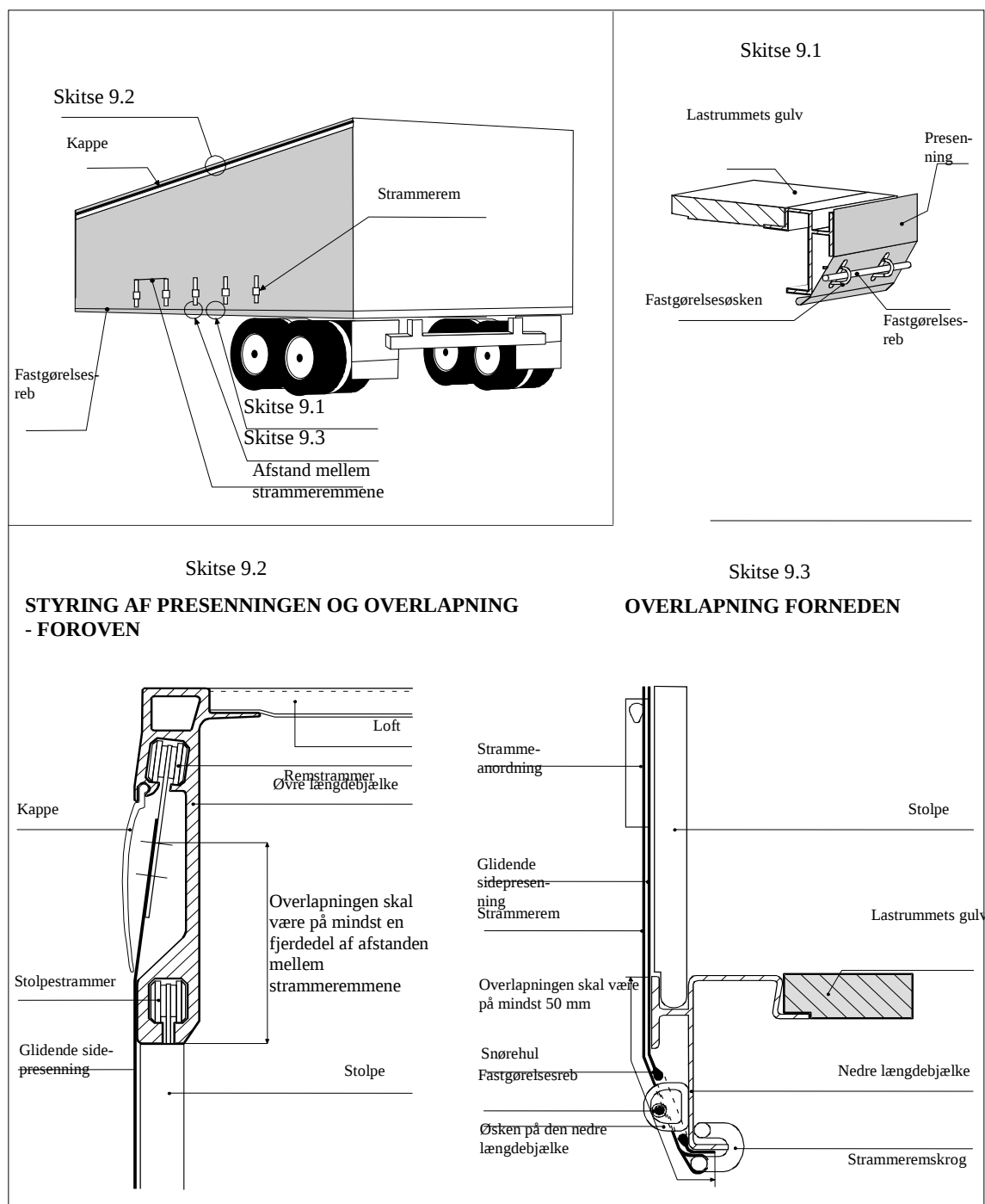
Kanterne anbringes i de åbne profiler på aluminiumslukkestangen og skubbes derefter ind i de to parallelle løbeskiner i længderetningen. Når lukkestangen står lodret, er presenningens kanter samlet.

Ved den øvre ende af åbningen standses lukkestangen af en plade i gennemsigtig plast, som er nittet til presenningen (se skitse 8.2). Lukkestangen består af to dele, som er samlet med et nittet hængsel, således at den kan bøjes, så den er lettere at anbringe og fjerne. Hængslet skal være konstrueret således, at det ikke kan lade sig gøre at fjerne stiftene, når systemet er lukket (se skitse 8.3).

Nederst på lukkestangen er der en åbning, som øskenerne passerer igennem. Åbningen er oval og lige netop stor nok til, at øskenen kan passere (se skitse 8.4). TIR-fastgørelsesrebet trækkes gennem denne øske for at blokere lukkestangen.

Skitse 9

EKSEMPEL PÅ KONSTRUKTION AF ET KØRETØJ MED GLIDENDE SIDEPRESENNINGER



Bilag 7

Anden del

FREMGANGSMÅDEN FOR GODKENDELSE AF CONTAINERE, DER OPFYLDER DE TEKNISKE KRAV, DER ER FORESKREVET I FØRSTE DEL

Generelt

1. Containere kan godkendes til godstransport under toldsegl:
 - a) enten på fremstillingstidspunktet ved typegodkendelse (fremgangsmåde for godkendelse på fabrikationsstadiet) eller
 - b) på et senere tidspunkt end fabrikationsstadiet, enten enkeltvis eller for et nærmere angivet antal containere af samme type (fremgangsmåde for godkendelse på et senere stadium).

Fællesbestemmelser for begge fremgangsmåder

2. De til godkendelse kompetente myndigheder udsteder efter godkendelse et godkendelsesbevis til ansøgeren. Dette bevis er efter omstændighederne gyldigt enten for en ubegrænset serie af containere af den godkendte type eller for et nærmere angivet antal containere.
3. Den person, der opnår en godkendelse, skal påsætte en godkendelsesplade på den eller de godkendte containere, før de anvendes til godstransport under toldsegl.
4. Godkendelsespladen skal være fastgjort permanent på et klart og synligt sted ved siden af andre plader, der er udstedt i officielt øjemed.
5. Godkendelsespladen, der skal svare til model I i tillæg 1 til denne del, skal være af metal og måle mindst 20 cm X 10 cm. Følgende oplysninger skal præges eller påføres pladen med ophøjede bogstaver eller angives på dens overflade på tydelig og uforgængelig måde og på i hvert fald engelsk eller fransk:
 - a) ordene "Approved for transport under Customs seal"/"Agréé pour le transport sous scellement douanier"
 - b) angivelse af godkendelseslandet enten ved dets navn eller ved det kendemærke, der anvendes i den internationale vejtransport til angivelse af et køretøjs registreringsland, og godkendelsesbevisets nummer og år (f.eks. betyder »NL/26/73« Nederlandene, godkendelsesbevis nr. 26, udstedt i 1973)
 - c) det serienummer, som producenten har givet containeren (fabrikationsnummeret)
 - d) hvis containeren er typegodkendt, containertypens identifikationsnumre eller -bogstaver.
6. Hvis en container ikke længere opfylder de for dens godkendelse foreskrevne tekniske krav, skal den, før den kan anvendes til transport af gods under toldsegl,

føres tilbage til den stand, der begrundede dens godkendelse, så den igen opfylder disse tekniske krav.

7. Når en container forandres væsentligt, bortfalder godkendelsen, og den skal godkendes af de kompetente myndigheder, før den kan anvendes til transport af gods under toldsegl.

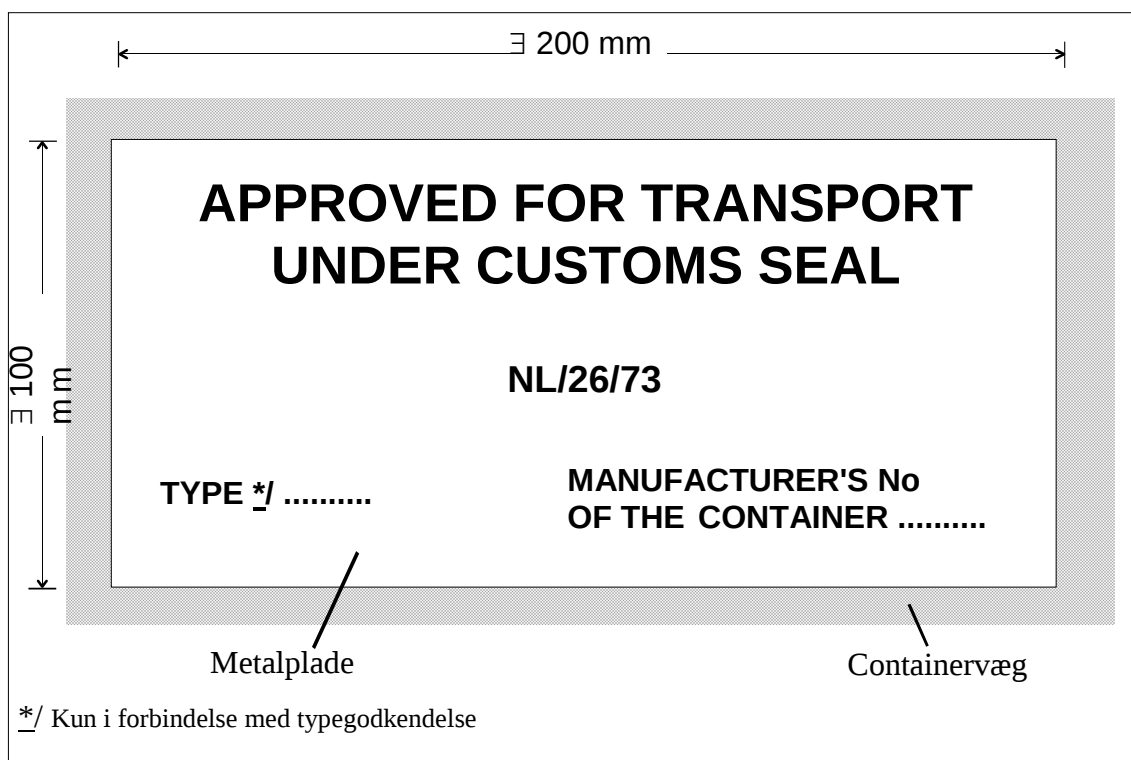
Særregler for godkendelse på fremstillingstidspunktet

8. Når containere fremstilles i serier af en bestemt type, kan producenten ansøge de kompetente myndigheder i fremstillingslandet om typegodkendelse.
9. Producenten skal i sin ansøgning anføre identifikationsnumre eller -bogstaver for den type container, som ansøgningen vedrører.
10. Ansøgningen skal bilægges tegninger og en detaljeret specifikation af konstruktionen af den containertype, som ønskes godkendt.
11. Producenten skal skriftligt afgive tilsagn om at:
 - a) fremvise sådanne containere af den pågældende type for den kompetente myndighed, som denne måtte ønske at undersøge
 - b) tillade de kompetente myndigheder på ethvert tidspunkt under fremstillingen af de pågældende typer at undersøge andre eksemplarer
 - c) underrette de kompetente myndigheder om enhver ændring, uanset dens størrelse, i konstruktionen eller specifikationen, før sådanne ændringer iværksættes
 - d) anføre identifikationsnumre eller -bogstaver på typen og containerens serienummer (fabrikationsnummer) på et synligt sted på containerne, foruden de angivelser, der er krævet på godkendelsespladen
 - e) føre fortegnelse over containere fremstillet af den godkendte type.
12. De kompetente myndigheder anfører, hvilke ændringer i den foreslåede typeserie der eventuelt er nødvendige, for at den kan godkendes.
13. Ingen typegodkendelse må finde sted, før de kompetente myndigheder ved undersøgelse af en eller flere containere, der er fremstillet af den pågældende type, har sikret sig, at containerne af denne type opfylder de i første del foreskrevne tekniske krav.
14. Når en containertype er godkendt, udstedes der til ansøgeren et godkendelsesbevis, der svarer til model II i tillæg 2 til denne del, og som er gyldigt for alle containere, der er fremstillet af den således godkendte type. Et sådant bevis berettiger producenten til på hver enkelt container af typen at anbringe en godkendelsesplade, som omhandlet i denne dels stk. 5.

Særregler for godkendelse på et senere tidspunkt end fabrikationsstadiet

15. Når der ikke er sket godkendelse på fabrikationsstadiet, kan ejeren, brugeren eller deres repræsentant ansøge de kompetente myndigheder om godkendelse af den eller de fremviste containere.
16. Enhver ansøgning om godkendelse i henhold til stk. 15 i denne del skal indeholde det serienummer (fabrikationsnummer), der af producenten er anført på hver container.
17. Når den kompetente myndighed ved undersøgelse af så mange containere, som den finder nødvendigt, har sikret sig, at containeren eller containerne opfylder de tekniske krav i første del, udsteder den et godkendelsesbevis i overensstemmelse med model III i tillæg 3 til denne del, og som kun gælder det godkendte antal containere. Dette bevis, der skal være forsynet med producentens serienummer eller numre for de pågældende containere, berettiger ansøgeren til på hver af de således godkendte containere at anbringe den i denne dels stk. 5 omhandlede godkendelsesplade.

Tillæg 1
Model I
Godkendelsesplade
(engelsk udgave)



Tillæg 1
Model I
Godkendelsesplade
(fransk udgave)

The diagram shows a rectangular approval plate with a white center and a grey border. The overall width is 200 mm and the height is 100 mm. The text on the plate is as follows:

**AGREE POUR LE TRANSPORT
SOUS SCCELLEMENT DOUANIER**

NL/26/73

TYPE */

**N° DE FABRICATION
DU CONTENEUR**

Labels with leader lines point to the 'Metalplade' (the grey border) and the 'Containervæg' (the white center area).

*/ Kun i forbindelse med typegodkendelse

Tillæg 2
Model II

Toldkonvention om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (1975)

Typegodkendelsesbevis

1. Bevis nr. ^{*/}
 2. Det attesteres herved, at den nedenfor beskrevne containertype er blevet godkendt, og at containere af denne type kan antages til godstransport under toldsegl.
 3. Containerens art
 4. Typens identifikationsnummer eller -bogstav
 5. Arbejdstegningers identifikationsnumre
 6. Identifikationsnumre på typens specifikationer
 7. Tara
 8. Udvendige mål i centimeter
 9. Vigtige oplysninger om konstruktionen (materialernes art, konstruktionens art osv.)
.....
 10. Nærværende bevis er gyldigt for alle containere, der er fremstillet i overensstemmelse med de tegninger og specifikationer, der er henvist til ovenfor.
 11. Udstedt til
(producentens navn og adresse)
- der er berettiget til at påsætte en godkendelsesplade på hver container af den godkendte type, der er fremstillet af ham.
- Udfærdiget i, den.....20.....
(sted og dato)
- Af
(underskrift og den udstedende organisations eller myndigheds stempel)

*_/_ Anfør de bogstaver og de tal, der skal stå på godkendelsespladen (se anden del, stk. 5, litra b), i bilag 7 til toldkonventionen om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (1975).

VIGTIG BEMÆRKNING

(Anden del, stk. 6 og 7, i bilag 7 til toldkonventionen om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (1975))

6. Hvis en container ikke længere opfylder de for dens godkendelse foreskrevne tekniske krav, skal den, før den kan anvendes til transport af gods under toldsegl, føres tilbage til den stand, der begrundede dens godkendelse, så den igen opfylder disse tekniske krav.

7. Når en container forandres væsentligt, bortfalder godkendelsen, og den skal godkendes af de kompetente myndigheder, før den kan anvendes til transport af gods under toldsegl.

Model III

Toldkonvention om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (1975)
Godkendelsesbevis givet efter fremstillingen

1. Bevis nr. ^{*/}.....
2. Det attesteres herved, at containeren/containerne, der er beskrevet nedenfor, er blevet godkendt til godstransport under toldsegl.
3. Containerens/containerernes art
4. Producentens serienummer for containeren/containerne
5. Tara
6. Udvendige mål i centimeter
7. Vigtige oplysninger om konstruktionen (materialernes art, konstruktionens art osv.)
.....
8. Udstedt til
(ansøgerens navn og adresse)

der er berettiget til at påsætte en godkendelsesplade på ovennævnte container/containerne.

Udfærdiget i, den.....20.....
(sted og dato)

Af
(underskrift og den udstedende organisations eller myndigheds stempel)

^{*/} Anfør de bogstaver og de tal, der skal stå på godkendelsespladen (se anden del, stk. 5, litra b), i bilag 7 til toldkonventionen om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (1975).

VIGTIG BEMÆRKNING

(Anden del, stk. 6 og 7, i bilag 7 til toldkonventionen om international godstransport på grundlag af TIR-carneter (1975))

6. Hvis en container ikke længere opfylder de for dens godkendelse foreskrevne tekniske krav, skal den, før den kan anvendes til transport af gods under toldsegl, føres tilbage til den stand, der begrundede dens godkendelse, så den igen opfylder disse tekniske krav.
7. Når en container forandres væsentligt, bortfalder godkendelsen, og den skal godkendes af de kompetente myndigheder, før den kan anvendes til transport af gods under toldsegl.

Bilag 7

Tredje del

FORKLARENDE BEMÆRKNINGER

De forklarende bemærkninger til bilag 2, der er angivet i bilag 6 til denne konvention, finder tilsvarende anvendelse på containere, der er godkendt til transport under toldsegl i overensstemmelse med denne konvention.

7.I.4.6a) Første del, artikel 4, stk. 6, litra a)

I skitsen til bilag 7, tredje del, vises et eksempel på et system til fastgøring af presenninger omkring containeres hjørner, som toldvæsenet kan godtage.

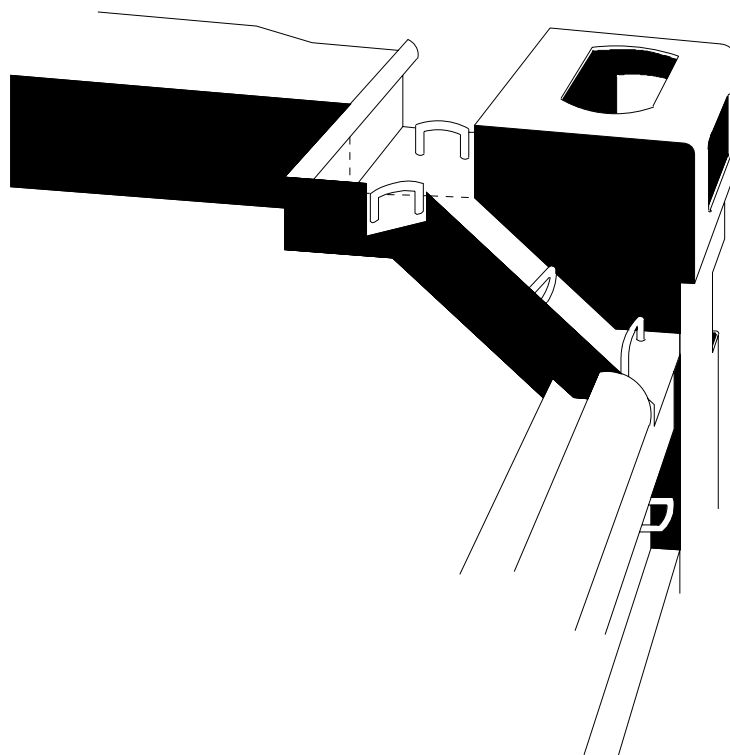
7.II.5d) Andel del – stk. 5, litra d)

Hvis to containere med presenning, der er godkendt til transport under toldsegl, er blevet sammenføjet, så de danner én container, der er dækket af en enkelt presenning, og som opfylder betingelserne for transport under toldsegl, kræves der ikke et separat godkendelsesbevis eller en separat godkendelsesplade for denne konstellation.

ANORDNING TIL AT FASTGØRE EN PRESENNING OMKRING CONTAINERES HJØRNER

Den nedenfor beskrevne anordning opfylder kravene i første del, artikel 4, stk. 6, litra a)

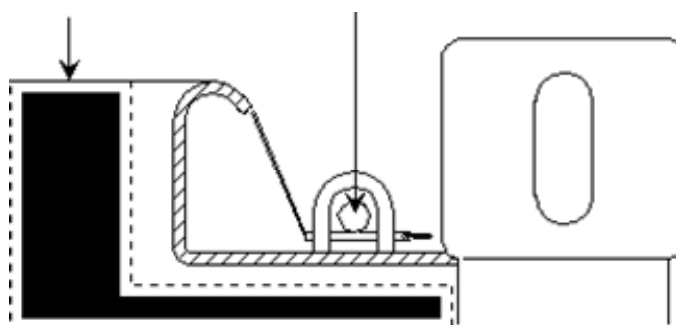
Fastgørelse ved hjørnestolper



Presenningens tag

Presenningens fastgørelsesreb

Set i snit



Bilag 8

ADMINISTRATIONSUDVALGETS OG TIR-KONTROLKOMMISSIONENS SAMMENSÆTNING, HVERV OG FORRETNINGSORDEN

ADMINISTRATIONSUDVALGETS SAMMENSÆTNING, HVERV OG FORRETNINGSORDEN

Artikel 1

- i) De kontraherende parter er medlemmer af administrationsudvalget.
- ii) Udvalget kan fastsætte, at kompetente administrationer fra de stater, der er omhandlet i denne konventions artikel 52, stk. 1, og som ikke er kontraherende parter eller repræsentanter for internationale organisationer, vil kunne overvære udvalgets møder som observatører under spørgsmål, der har deres interesse.

Artikel 1a

- 1. Udvalget behandler alle forslag til ændring af konventionen i overensstemmelse med artikel 59, stk. 1 og 2.
- 2. Udvalget fører tilsyn med konventionens anvendelse og undersøger alle foranstaltninger, som træffes af de kontraherende parter, internationale sammenslutninger og organisationer i medfør af konventionen, samt deres forenelighed med konventionen.
- 3. Udvalget fører gennem TIR-kontrolkommissionen tilsyn med anvendelsen af konventionen på nationalt og internationalt plan og yder sin støtte hertil.

Artikel 2

De Forenede Nationers generalsekretær stiller sekretariatsbistand til rådighed for udvalget.

Artikel 3

Udvalget vælger på sit første møde hvert år en formand og en næstformand.

Artikel 4

De Forenede Nationers generalsekretær indkalder årligt Udvalget i regi af Den Økonomiske Kommission for Europa samt efter anmodning fra administrationerne i mindst 5 stater, der er kontraherende parter.

Artikel 5

Forslag sættes under afstemning. Hver stat, der er kontraherende part, og som er repræsenteret ved mødet, har én stemme. Andre forslag end ændringsforslag til selve konventionen skal vedtages af udvalget ved almindeligt flertal blandt de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer. Ændringer til selve konventionen og de beslutninger, der er omhandlet i artiklerne 59 og 60 i denne konvention, vedtages ved to tredjedels flertal blandt de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer.

Artikel 6

En forsamling af ikke mindre end en tredjedel af de stater, der er kontraherende parter, kræves, for at der kan træffes afgørelser.

Artikel 7

Før et mødes afslutning godkender udvalget sin rapport.

Artikel 8

I mangel af relevante bestemmelser i dette bilag anvendes forretningsordenen for Den økonomiske Kommission for Europa, medmindre udvalget bestemmer noget andet.

TIR-KONTROLKOMMISSIONENS SAMMENSÆTNING, HVERV OG FORRETNINGSORDEN

Artikel 9

1. TIR-kontrolkommissionen, der nedsættes af Administrationsudvalget i overensstemmelse med artikel 58b, består af ni medlemmer, hvert af dem fra forskellige kontraherende parter i konventionen. TIR-konventionens sekretær deltager i kontrolkommissionens møder.
2. Medlemmerne af TIR-kontrolkommissionen vælges af Administrationsudvalget med flertal blandt de medlemmer, der er tilstedeværende og stemmeafgivende. Hvert medlem af TIR-kontrolkommissionen vælges for en periode på 2 år. Medlemmerne af TIR-kontrolkommissionen kan genvælges. Administrationsudvalget fastsætter TIR-kontrolkommissionens opdrag.

Artikel 10

TIR-kontrolkommissionen:

- a) fører tilsyn med anvendelsen af konventionen, herunder garantisystemets funktionsmåde, og udøver de hverv, som administrationsudvalget tillægger den

- b) fører tilsyn med den centrale trykning og udstedelse af TIR-carneter til organisationer, hvilket hverv kan udføres af en godkendt international organisation som omhandlet i artikel 6
- c) koordinerer og tilskynder til udveksling af fortrolige oplysninger og andre oplysninger mellem de kontraherende parter kompetente myndigheder
- d) koordinerer og tilskynder til udveksling af fortrolige oplysninger mellem de kontraherende parter kompetente myndigheder, de garanterende organisationer og internationale organisationer
- e) letter tvistbilæggelse mellem de kontraherende parter, garanterende organisationer, forsikringsselskaber og internationale organisationer, uden at dette berører artikel 57 om tvistbilæggelse
- f) støtter personaleuddannelse hos toldmyndighederne og andre interesserede parter, der berøres af TIR-proceduren
- g) fører et centralt register med henblik på udbredelse til de kontraherende parter af oplysninger, som modtages fra de internationale organisationer, der er omhandlet i artikel 6, om alle de foreskrevne bestemmelser og procedurer for udstedelse af TIR-carneter, i det omfang de vedrører de mindstebetingelser og -krav, der er fastlagt i bilag 9
- h) fører tilsyn med prisen på TIR-carneter.

Artikel 11

1. Sekretæren for TIR-konventionen indkalder til møde i kontrolkommissionen på anmodning af administrationsudvalget eller af mindst tre medlemmer af kontrolkommissionen.
2. Kontrolkommissionen tilstræber at træffe beslutninger ved konsensus. I mangel af sådan foretages der afstemning, og beslutninger vedtages ved almindeligt flertal blandt de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer. Kontrolkommissionen er beslutningsdygtig, når fem medlemmer er til stede. Sekretæren for TIR-konventionen deltager ikke i afstemningen.
3. Kontrolkommissionen vælger en formand og vedtager alle andre bestemmelser med relation til forretningsordenen.
4. Kontrolkommissionen aflægger mindst en gang om året eller på anmodning af administrationsudvalget rapport om sin virksomhed til administrationsudvalget, som den tillige forelægger kontrollerede regnskaber. Kontrolkommissionen repræsenteres i administrationsudvalget ved sin formand.
5. Kontrolkommissionen behandler alle oplysninger og alle spørgsmål, som indbringes for den af administrationsudvalget, sekretæren for TIR-konventionen, de nationale organisationer og de internationale organisationer, der er omhandlet i artikel 6 i konventionen. Disse internationale organisationer har ret til at deltage som observatører i TIR-kontrolkommissionens møder, medmindre formanden bestemmer

noget andet. Om nødvendigt kan alle andre organisationer på indbydelse fra formanden deltage som observatører i kontrolkommissionens møder.

Artikel 12

Sekretæren for TIR-konventionen er medlem af sekretariatet for De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa. Han gennemfører TIR-kontrolkommissionens beslutninger inden for rammerne af kontrolkommissionens opdrag. Sekretæren for TIR-konventionen bistås af et TIR-sekretariat, hvis besætning bestemmes af administrationsudvalget.

Artikel 13

1. Indtil der er fundet andre finansieringskilder, finansieres TIR-kontrolkommissionens og TIR-sekretariatets drift med et beløb, som opkræves på hvert TIR-carnet, der distribueres af den internationale organisation, der er omhandlet i artikel 6. Beløbet skal godkendes af administrationsudvalget.
2. Proceduren for gennemførelse af finansieringen af TIR-kontrolkommissionens og TIR-sekretariatets drift skal godkendes af administrationsudvalget.

Bilag 9

ADGANG TIL TIR-PROCEDUREN

Første del

AUTORISATION TIL GARANTERENDE ORGANISATIONER TIL AT UDSTEDE TIR-CARNETER

Mindstebetingelser og -krav

1. En garanterende organisation skal opfylde følgende mindstebetingelser og -krav for at opnå autorisation fra de kontraherende parter til at udstede TIR-carneter og optræde som kautionist, jf. artikel 6 i konventionen:
 - a) dokumentere, at den officielt har fungeret som repræsentativ organisation for transportsektorens interesser i mindst et år
 - b) dokumentere en forsvarlig økonomisk stilling og rådighed over logistiske midler til at indfri de forpligtelser, der påhviler den i henhold til konventionen
 - c) dokumentere, at dens personale har den fornødne viden til at anvende konventionen korrekt
 - d) ingen alvorlige eller gentagne overtrædelser af told- og afgiftslovgivningen
 - e) have indgået en skriftlig aftale eller ethvert andet retligt instrument med de kompetente myndigheder hos den kontraherende part, på hvis territorium den er etableret. En bekræftet kopi af den skriftlige aftale eller det retlige instrument deponeres hos TIR-kontrolkommissionen, i givet fald sammen med en bekræftet oversættelse til engelsk, fransk eller russisk. TIR-kontrolkommissionen skal straks underrettes om alle ændringer af aftalen eller det retlige instrument
 - f) give et tilsagn i den skriftlige aftale eller det retlige instrument, der er omhandlet i litra e) ovenfor, om, at organisationen:
 - i) vil overholde forpligtelserne i konventionens artikel 8
 - ii) godkender det maksimale beløb pr. TIR-carnet, som fastsættes af den kontraherende part, og som kan fordres hos den i overensstemmelse med konventionens artikel 8, stk. 3
 - iii) løbende og særlig inden den ansøger om, at personer autoriseres til at benytte TIR-proceduren, efterprøver, at disse personer overholder de mindstebetingelser og -krav, der er omhandlet i anden del af dette bilag
 - iv) vil stille garanti for alle opståede forpligtelser i det land, på hvis territorium den er etableret, i forbindelse med forsendelser på grundlag af TIR-carneter, som den selv har udstedt, eller som er udstedt af udenlandske organisationer, der er tilsluttet den samme internationale organisation, som den selv er tilsluttet

- v) vil dække sit ansvar på en tilfredsstillende måde for de kontraherende parter, på hvis territorium den er etableret, hos et forsikringsselskab, en forsikringssammenslutning eller en finansiell institution. Forsikrings- eller garantikontrakte(r)n(e) skal dække alle forpligtelser i forbindelse med forsendelser på grundlag af TIR-carneter, som den selv har udstedt, eller som er udstedt af udenlandske organisationer, der er tilsluttet den samme internationale organisation, som den selv er tilsluttet.

Fristen for opsigelse af forsikrings- eller garantikontrakter må ikke være kortere end fristen for opsigelse af den skriftlige aftale eller et andet retligt instrument som omhandlet i litra e). Der deponeres en bekræftet kopi af forsikrings- eller garantikontrakte(r)n(e) samt alle senere tillægskontrakter hos TIR-kontrolkommissionen samt i givet fald en bekræftet oversættelse til engelsk, fransk eller russisk

- vi) vil lade de kompetente myndigheder kontrollere alle sagsakter og regnskaber vedrørende forvaltningen af TIR-proceduren
- vii) vil acceptere en procedure for en effektiv bilæggelse af tvister i forbindelse med utilbørlig eller svigagtig anvendelse af TIR-carneter
- viii) vil acceptere, at en alvorlig eller gentagen overtrædelse af disse mindstebetingelser og -krav medfører tilbagekaldelse af autorisationen til at udstede TIR-carneter
- ix) vil nøje efterleve beslutninger fra de kompetente myndigheder hos de kontraherende parter, på hvis territorium den er etableret, om udelukkelse af personer i overensstemmelse med konventionens artikel 38 og dette bilags anden del
- x) vil acceptere nøje at efterleve administrationsudvalgets og TIR-kontrolkommissionens beslutninger, i det omfang de kompetente myndigheder hos de kontraherende parter, på hvis område den er etableret, har accepteret dem.

2. De kontraherende parter, på hvis territorium organisationen er etableret, tilbagekalder autorisationen til at udstede TIR-carneter i tilfælde af en alvorlig eller gentagen overtrædelse af disse mindstebetingelser og -krav.
3. Autorisationen af en organisation på de ovenfor anførte betingelser berører på ingen måde det ansvar og de forpligtelser, der påhviler organisationen i medfør af konventionen.
4. De ovenfor anførte mindstebetingelser og -krav berører ikke eventuelle yderligere betingelser og -krav, som de kontraherende parter måtte udstikke.

Anden del

AUTORISATION AF FYSISKE OG JURIDISKE PERSONER TIL AT BENYTTE TIR-CARNETER

Mindstebetingelser og -krav

1. Personer, som ønsker at få adgang til TIR-proceduren, skal opfylde følgende mindstebetingelser og -krav:
 - a) dokumenteret erfaring med eller i det mindste evne til regelmæssigt at foretage international transport (indehave en international transporttilladelse osv.)
 - b) en forsvarlig økonomisk stilling
 - c) dokumenteret viden om anvendelsen af TIR-konventionen
 - d) ingen alvorlige eller gentagne overtrædelser af told- og afgiftslovgivningen
 - e) skriftligt tilsagn til den garanterende organisation om, at den pågældende:
 - i) vil overholde alle toldformaliteter, der skal opfyldes i henhold til konventionen, ved afgang-, gennemkørsels- og bestemmelsestoldstedet
 - ii) vil betale de beløb, der er omhandlet i konventionens artikel 8, stk. 1 og 2, hvis de kompetente myndigheder kræver det i medfør af konventionens artikel 8, stk. 7
 - iii) for så vidt den nationale lovgivning tillader det, vil tillade de garanterende organisationer at kontrollere oplysninger vedrørende ovennævnte mindstebetingelser og -krav.
2. De kontraherende parters kompetente myndigheder og de garanterende organisationer selv kan indføre yderligere og mere restriktive betingelser og -krav for adgang til TIR-proceduren, medmindre de kompetente myndigheder bestemmer noget andet.

Procedure

3. De kontraherende parter fastlægger efter national lovgivning, hvilke procedurer der skal følges for at opnå adgang til TIR-proceduren på grundlag af de i stk. 1 og 2 omhandlede mindstebetingelser og -krav.
4. De kompetente myndigheder meddeler ved hjælp af vedlagte standardformular til autorisation senest en uge efter datoen for autorisationen eller tilbagekaldelsen af autorisationen til at benytte TIR-carneter TIR-kontrolkommissionen de ønskede oplysninger om hver person.
5. Den garanterende organisation fremsender hvert år en pr. december ajourført liste over alle personer, som har modtaget autorisation, eller hvis autorisation er blevet tilbagekaldt. Listen fremsendes til de kompetente myndigheder en uge efter den 31.

december. De kompetente myndigheder sender en kopi heraf til TIR-kontrolkommissionen.

6. Authorisation til at benytte TIR-proceduren giver i sig selv ikke ret til at opnå TIR-carneter hos garanterende organisationer.
7. Authorisation til en person til at benytte TIR-carneter i overensstemmelse med de ovenfor anførte mindstebetingelser og -krav berører ikke den pågældendes ansvar og forpligtelser i henhold til konventionen.

STANDARDFORMULAR TIL AUTORISATION

Land:

Den garanterende organisations navn:

Den kompetente myndigheds navn:

Udfyldes af den nationale organisation og/eller den kompetente myndighed								
Identifikationsnummer	Personens eller virksomhedens navn	Forretningsadresse	Kontaktsted og opkaldsnummer (telefon, fax og e-mail)	CVR/SE-nr. eller tilladelsesnr. osv. */	Tilbagekaldelse af tidligere autorisation**/	Dato for autorisationen */	Dato for tilbagekaldelse af autorisationen **/	Stempel/underskrift
...								
...								
...								

*/ Hvis det findes

**/ I givet fald

For alle personer, der er genstand for en ansøgning om autorisation fra en godkendt organisation, skal der for de kompetente myndigheder forelægges følgende oplysninger:

- personligt identifikationsnummer, som tildeles af den garanterende organisation (i samarbejde med den internationale organisation, som den er tilsluttet) i et harmoniseret format. Et identifikationsnummers format bestemmes af administrationsudvalget.
- personens eller virksomhedens navn og adresse (for virksomhedssammenslutningers vedkommende også navn på den ansvarlige ledelse)
- kontaktsted (person, som er autoriseret til at forsyne toldmyndighederne og organisationerne med oplysninger om TIR-proceduren) med fuldstændigt telefon- og fax-nummer og e-mail-adresse)
- CVR/SE-nummer eller nummer på international transporttilladelse eller eventuel andet

- (i givet fald) tilbagekaldelse af tidligere autorisation, oplysninger om dato, varighed og art.

Bilag 10

OPLYSNINGER, DER SKAL FREMLÆGGES AF DE KONTRAHERENDE PARTER FOR AUTORISEREDE ORGANISATIONER I MEDFØR AF ARTIKEL 42b OG EN INTERNATIONAL ORGANISATION I MEDFØR AF ARTIKEL 6, STK. 2, LITRA A)

I henhold til artikel 6, stk. 1, og bilag 9, første del, stk. 1, litra f), nr. iii), i konventionen er autoriserede organisationer forpligtede til at afgive tilsagn om, at de løbende kontrollerer, at personer med adgang til TIR-proceduren opfylder mindstebetingelser og -krav som anført i bilag 9, anden del, til konventionen.

En international organisation skal på sine medlemsorganisationers vegne og for at leve op til sit ansvar som international autoriseret organisation i medfør af artikel 6, stk. 2a, etablere et kontrolsystem for TIR-carneter, der indeholder de data om TIR-forsendelsers ophør på bestemmelsestoldstederne, som udleveres af toldmyndighederne, og som organisationer og toldmyndigheder har adgang til. For at organisationerne skal kunne opfylde deres tilsagn effektivt skal de kontraherende parter fremsende oplysninger til kontrolsystemet i overensstemmelse med nedenstående retningslinjer:

- (1) Toldmyndighederne skal, om muligt via centrale eller regionale kontorer, ved hjælp af det hurtigst tilgængelige kommunikationsmiddel (fax, elektronisk post osv.) og helst dagligt som minimum fremsende nedenstående oplysninger i standardformat i forbindelse med alle TIR-carneter, der fremvises på bestemmelsestoldsteder, som beskrevet i artikel 1, stk. 1, i konventionen, til en international organisation eller nationale garanterende organisationer:
 - (a) TIR-carnetets referencenummer
 - (b) dato og indskrivningsnummer i toldregistret
 - (c) navn eller nummer på bestemmelsestoldstedet
 - (d) dato og referencenummer som angivet i attesten for en TIR-forsendelses ophør (rubrik 24-28 i eksemplar 2) på bestemmelsestoldstedet (hvis forskellig fra (b))
 - (e) delvist eller fuldstændigt ophør
 - (f) TIR-forsendelsens ophør, attesteret med eller uden forbehold på bestemmelsestoldstedet (jf. artikel 8 og 11 i konventionen)
 - (g) andre oplysninger eller dokumenter (frivilligt)
 - (h) sidenummer.
- (2) Den vedlagte standardoverensstemmelsesformular kan fremsendes til toldmyndighederne af nationale organisationer eller af en international organisation
 - (i) (a) hvis der er uoverensstemmelse mellem de fremsendte oplysninger og dem, der figurerer på talonen i TIR-carnetet, eller
 - (j) (b) hvis der ikke er fremsendt nogen oplysninger, og det anvendte TIR-carnet er blevet returneret til den nationale organisation.

- (k) Toldmyndighederne skal svare på overensstemmelsesansøgningen om muligt ved at returnere den udfyldte standardoverensstemmelsesformular hurtigst muligt.
- (3) Toldmyndighederne og de nationale garanterende organisationer skal indgå en aftale i overensstemmelse med den nationale lovgivning vedrørende ovennævnte dataudveksling.
- (4) En national organisation skal give toldmyndighederne adgang til databasen over afsluttede TIR-carneter og til databasen over ugyldige TIR-carneter.

Bilag

Standardoverensstemmelsesformular							
<i>Udfyldes af den instans, der har anmodet om overensstemmelsesprocedurens anvendelse</i>							
Bestemmelsessted:							
Regionalt toldsted (frivilligt):				Bestemmelsestoldsted:			
Navn:				Navn:			
Modtaget den:				Modtaget den:			
Dato:				Dato:			
Stempel				Stempel			
Data til bekræftelse							
Datakilde: ☐ TIR-carnet ☐ Data i kontrolsystemet							
TIR-carnets reference- nummer	Navn eller nummer på bestemmelses- toldstedet*	Det referencenummer, der er angivet i certifikatet for afslutning af TIR-forsendelsen (rubrik 24-28 i eksemplar 2) på bestemmelsestoldstedet*	Den dato, der er angivet i certifikatet for afslutning af TIR-forsendelsen på bestemmelses- toldstedet*	Side- nummer	Devis/fuld- stændig afslutning	Afslutning af TIR-forsendelsen certificeret med eller uden forbehold på bestemmelses- toldstedet	Antal koller (frivilligt)
Bilag: ☐ Kopier af TIR-carnettalloner Andet: _____							
<i>Bestemmelsestoldstedets svar</i>							
☐ Bekræftelse ☐ Rettelse ☐ Ingen referencer fundet (indsæt nedenstående rettelser) om afslutningen af TIR-forsendelsen							
TIR-carnets reference- nummer	Navn eller nummer på bestemmelses- toldstedet*	Det referencenummer, der er angivet i certifikatet for afslutning af TIR-forsendelsen (rubrik 24-28 i eksemplar 2) på bestemmelsestoldstedet*	Den dato, der er angivet i certifikatet for afslutning af TIR-forsendelsen på bestemmelses- toldstedet*	Side- nummer	Devis/fuld- stændig afslutning	Afslutning af TIR-forsendelsen certificeret med eller uden forbehold på bestemmelses- toldstedet	Antal koller (frivilligt)
Bemærkninger:							
Dato:				Bestemmelsestoldstedets stempel og underskrift			
<i>Det centrale toldkontor (frivilligt)</i>							
Bemærkninger:							
Dato:				Stempel og/eller underskrift			