

WIRTSCHAFTSKOMMISSION DER
VEREINTEN NATIONEN FÜR EUROPA (UNECE)

TIR HANDBUCH



**ZOLLÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN INTERNATIONALEN
WARENTRANSPORT MIT CARNETS TIR
(TIR ÜBEREINKOMMEN VON 1975)**



VEREINTE NATIONEN
New York und Genf, 2005

ANMERKUNG

Nur der Text, der vom UN-Generalsekretär der Vereinten Nationen in seiner Funktion als Depositär des TIR Übereinkommens aufbewahrt wird, konstituiert den rechtsverbindlichen Text des TIR Übereinkommens. Daher wird den Vertragsparteien zum TIR Übereinkommen geraten, den rechtsverbindlichen Text des TIR Übereinkommens und nicht diese Veröffentlichung als Grundlage für ihre nationale Gesetzgebung zu nutzen.

Die benutzten Bezeichnungen und die Darstellung der Dokumente in dieser Veröffentlichung geben nicht die Meinung des Sekretariats der Vereinten Nationen bezüglich des Rechtsstatus irgendeines Landes, Gebietes oder irgendeiner Stadt oder seiner Regierungen oder bezüglich seiner Grenzen wider. Die vorliegende deutsche Übersetzung des TIR Handbuches wurde auf der Basis des im Bundesgesetzblattes der Bundesrepublik Deutschland enthaltenen Textes des TIR Übereinkommens vom 29. Mai 1979 (Teil II, Z 1998 AX, NR. 23) erstellt und übersetzt von Frau Britta Kynast, Praktikantin in der ECE Verkehrsabteilung..

ECE/TRANS/TIR/6/R

TIR HANDBUCH^{*/}

Die vorliegende Ausgabe des TIR Handbuchs, die die vierte, 1999 veröffentlichte Auflage ersetzt, besteht aus drei Teilen:

Der erste Teil beschreibt detailliert das TIR Transitverfahren, seinen Geltungsbereich, seine Ziele und Funktionen und analysiert mögliche zukünftige Entwicklungen.

Der zweite Teil enthält den vollständigen Wortlaut des TIR Übereinkommens von 1975 (Stand: 19. September 2004). Er folgt im wesentlichen der Struktur des TIR Übereinkommens von 1975. Die in Anlage 6 und Anlage 7, Teil III des Übereinkommens enthaltenen Erläuterungen folgen jedoch unmittelbar den Vorschriften des Übereinkommens auf die sie sich beziehen. Kommentare erscheinen ebenfalls unmittelbar nach den Vorschriften des Übereinkommens, auf die sie beziehen. Diese Kommentare sind jedoch für die Vertragsparteien des TIR Übereinkommens von 1975 rechtlich nicht bindend. Sie sind jedoch von Bedeutung für die Auslegung, Harmonisierung und Anwendung des Übereinkommens, da sie den Standpunkt des Verwaltungsausschusses für das TIR Übereinkommen von 1975 sowie die Meinung der ECE Arbeitsgruppe für Zollfragen wiedergeben, worauf in Verbindung mit jedem Kommentar hingewiesen wird.

Der dritte Teil enthält Informationen zur Anwendung des TIR Übereinkommens von 1975. Er enthält den Wortlaut aller, das TIR Übereinkommen betreffenden angenommenen Resolutionen und Empfehlungen, gibt Beispiele für konkrete Anwendungen und enthält überdies den Wortlaut einer Mustervereinbarung- und -zulassung, die zwischen den zuständigen Behörden und den nationalen Bürgschaftsverbänden in Übereinstimmung mit Anlage 9, Teil I des TIR Übereinkommens von 1975 abgeschlossen werden muss.

^{*/} “TIR” steht für: “Transports Internationaux Routiers”

TIR HANDBUCH INHALTSVERZEICHNIS

1	Das TIR Transitverfahren.....	1
1.1	Einführung.....	1
1.1.1	Hintergrund	1
1.1.2	Geographischer Geltungsbereich.....	2
1.1.3	Entwicklung des TIR Übereinkommens	3
1.1.4	Ziele und Vorteile.....	4
1.2	Grundzüge.....	6
1.2.1	Zulassung von Strassenfahrzeugen und Containern	8
1.2.2	Das internationale Bürgschaftssystem.....	8
1.2.3	Das Carnet TIR.....	10
1.2.4	Gegenseitige Anerkennung von Zollkontrollen.....	11
1.2.5	Zulassung zum TIR Verfahren	11
1.3.	Verwaltung des TIR Übereinkommens.....	13
1.3.1	Der TIR Verwaltungsausschuss.....	15
1.3.2	Die TIR Kontrollkommission (TIRExB)	15
1.3.3	Die UNECE Arbeitsgruppe für Zollfragen (WP.30)	16
1.3.4	Die TIR Kontaktgruppe	16
1.4	Funktionsweise des TIR Verfahrens	17
1.5	Die zukünftige Entwicklung des TIR Verfahrens.....	20
1.5.1	Weltweite Anwendung des TIR Verfahrens	20
1.5.2	Das TIR Verfahren und elektronische Datenverarbeitung	21
1.6	Zusammenfassung	23
1.7	Informationen über das TIR Verfahren.....	25
1.8	Anzahl der Carnets TIR, die von der IRU an verschiedene nationale Verbände von 1999 bis 2004 ausgeliefert wurden.....	26

1.9	Aufgaben und Zuständigkeiten der verschiedenen Parteien, die am TIR Verfahren beteiligt sind	27
1.9.1	Zuständigkeit der Regierung.....	27
1.9.2	Aufgaben und Zuständigkeiten des nationalen bürgenden Verbandes.....	29
1.9.3	Zuständigkeit der Transportunternehmer	30
1.9.4	Aufgaben und Zuständigkeit der internationalen Organisation (derzeit: Internationale Straßentransport Union (IRU)).....	31
1.9.5	Aufgaben und Verantwortlichkeiten der TIR-Kontrollkommission and des TIR-Sekretärs, in Übereinstimmung mit Anlage 8 Artikel 10 des TIR Übereinkommens	33
2	Das TIR Übereinkommen von 1975.....	36
2.1	Gremium des TIR Übereinkommens von 1975 (Einschliesslich Erläuterungen und Kommentare)	37
2.2	Anlagen zu dem TIR Übereinkommen von 1975 (Einschliesslich Erläuterungen und Kommentaren).....	98
Anlage 1	Muster des Carnet TIR	99
Anlage 2	Vorschriften über die technischen Bedingungen für Strassenfahrzeuge, die für den internationalen Warentransport unter Zollverschluss zugelassen werden können	118
Anlage 3	Verfahren für die Zulassung der Strassenfahrzeuge, die den technischen Bedingungen der Anlage 2 entsprechen ...	168
Anlage 4	Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) für ein Strassenfahrzeug	175
Anlage 5	TIR Tafeln.....	181
Anlage 6	Erläuterungen.....	182
Anlage 7	Über die Zulassung von Behältern	190
	Teil I und Zeichnungen.....	190
	Teil II und Zeichnungen	214
	Teil III: Erläuterungen und Zeichnungen.....	225
Anlage 8	Zusammensetzung, Aufgaben und Geschäftsordnungen des Verwaltungsausschusses und der TIR Kontrollkommission	227
Anlage 9	Zulassung zum TIR Verfahren.....	232
	Teil I: Ermächtigung der Verbände zur Ausgabe von Carnets TIR	232
	Teil II: Zulassung natürlicher und juristischer Personen zur Verwendung von Carnets TIR.....	237

3	Vertragsparteien des TIR Übereinkommens von 1975.....	241
4	Resolutions and recommendations related to the TIR Convention, 1975.....	243
4.1	Resolution No. 49	243
4.2	Recommendation adopted by the Administrative Committee for the TIR Convention, 1975 on 20 October 1995	247
4.3	Recommendation adopted by the Administrative Committee for the TIR Convention, 1975 On 20 October 2000	251
5	Examples of best practices.....	256
5.1	Introduction	256
5.2	Procedure for the termination of a TIR operation.....	256
5.3	Procedure for the discharge of a TIR operation.....	257
5.4	Inquiry procedure.....	259
5.5	List of documents to substantiate claims for non-discharge.....	265
5.6	Information and documentation, other than the TIR Carnet, that may be required by Customs offices en route in connection with a TIR transport	266
5.7	Recommendations for improvement of communication between national competent authorities and national guaranteeing associations	266
6	Example authorization of associations to issue TIR Carnets and to act as guarantors and example agreement.....	270
6.1	Example authorization of associations to issue TIR Carnets and to act as guarantors.....	270
6.2	Example agreement.....	272
7	Example of a TIR Carnet duly filled-in.....	277

1 DAS TIR TRANSITVERFAHREN

1.1 EINFÜHRUNG

1.1.1 HINTERGRUND

Eine im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) einberufene Überprüfungskonferenz erarbeitete im November 1975 das TIR Übereinkommen von 1975, welches 1978 in Kraft trat. Seither hat sich gezeigt, dass das TIR Übereinkommen eines der erfolgreichsten internationalen Verkehrsabkommen ist. Außerdem ist es bis heute das einzige weltweit gültige Zolltransitverfahren. Die im TIR Übereinkommen und seinem darauf basierenden Transitverfahren enthaltene Idee ist die Grundlage vieler regionaler Transitverfahren und hat somit direkt und indirekt zur Erleichterung des internationalen Transportwesens, besonders des internationalen Straßengütertransports, nicht nur in Europa und im mittleren Osten, sondern auch in anderen Teilen der Welt, z.B. in Afrika und Lateinamerika, beigetragen.

Jeder, der schon einmal auf europäischen Straßen gereist ist, wird die bekannte blau-weiße TIR-Tafel wieder erkennen, die an tausenden von Lastkraftwagen und Sattelanhängern angebracht ist, die im Rahmen des TIR Transitverfahrens unterwegs sind. Obwohl Lastkraftwagen mit dieser Tafel von Kraftfahrern hin und wieder als ein Hindernis auf ihrer Reise angesehen werden, so sind sie doch für den Fahrer oder den Transportunternehmer ein wichtiges Element für schnelle und leistungsfähige internationale Transporte.

Die Arbeit an einem ersten TIR Transitverfahren begann kurz nach dem Zweiten Weltkrieg im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE). Ein erstes TIR-Abkommen wurde 1949 zwischen einigen wenigen europäischen Ländern geschlossen. Der Erfolg dieses geographisch begrenzten Verfahrens führte dazu, dass Verhandlungen über ein multilaterales TIR Übereinkommen aufgenommen wurden, die zu einem Abkommensentwurf führten, der dann 1959 vom UNECE Binnenverkehrsausschuss angenommen wurde und 1960 in Kraft trat. Dieses erste TIR Übereinkommen wurde im Jahre 1975 überarbeitet. Die bis dahin gewonnenen praktischen Erfahrungen wurden eingearbeitet und technische Neuerungen, veränderte Zollverfahren sowie neu aufgekommene Transporttechniken einbezogen.

Die in den ersten 10 bis 15 Jahren gewonnenen Erfahrungen wurden somit genutzt, um das TIR Verfahren effektiver, einfacher, gleichzeitig aber auch zollsicherer zu machen. Das ursprüngliche TIR Verfahren musste jedoch auch deshalb modifiziert werden, weil in den frühen 60er Jahren eine neue Verkehrstechnik aufkam: der

Überseebehälter. Diesem folgte wenig später der Landbehälter, der überwiegend von den europäischen Eisenbahnen benutzt wurde, gefolgt vom so genannten Wechselbehälter, der die Wirtschaftlichkeit des kombinierten Straße/Schiene-Verkehrs verbessern sollte. Diese neuen, kombinierten oder multimodalen Verkehrstechniken erforderten, dass Behälter, unter bestimmten Bedingungen, als zoll sichere Ladeeinheiten anerkannt werden mussten. Durch deren Einbeziehung erstreckt sich das TIR Verfahren nicht nur auf den Straßenverkehr, sondern auch auf die Eisenbahnen, die Binnenschifffahrt sowie den Seeverkehr, solange ein Teil der Beförderung auf der Straße erfolgt.

Das TIR Übereinkommen von 1975 beendete und ersetzte mit seinem Inkrafttreten das alte Übereinkommen von 1959. Dieses erste Übereinkommen ist jedoch aus verschiedenen Gründen immer noch in Kraft, u.a. deshalb weil eine Vertragspartei des alten Übereinkommens dem neuen TIR Übereinkommen von 1975 noch nicht beigetreten ist.

1.1.2 GEOGRAPHISCHER GELTUNGSBEREICH

Das neue TIR Übereinkommen hat gezeigt, dass es eines der leistungsfähigsten internationalen Instrumente ist, das im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) je erarbeitet wurde. Zum heutigen Zeitpunkt hat es, die Europäische Gemeinschaft eingeschlossen, 65 Vertragsparteien. Es erstreckt sich auf ganz Europa und reicht bis nach Nordafrika sowie den Nahen und Mittleren Osten. Die Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada sind ebenso Vertragsparteien wie Chile und Uruguay in Südamerika (siehe Kapitel 3).

Der Erfolg des TIR Verfahrens kann auch an der Anzahl der jährlich ausgegebenen Carnets TIR gemessen werden. Während im Jahre 1952 nur wenig mehr als 3.000 Carnets ausgegeben wurden, stieg deren Zahl stetig an, erreichte im Jahre 1960 100.000 und im Jahre 1970 bereits 800.000 Carnets TIR. In den siebziger und achtziger Jahren lag der jährliche Bedarf an Carnets TIR ungefähr zwischen 500.000 und 900.000. Dieser teilweise Rückgang hängt mit der Vergrößerung der Europäischen Gemeinschaft zusammen, die ein eigenes Zolltransitverfahren einführt und somit Carnets TIR für den Verkehr zwischen ihren Mitgliedsstaaten unnötig machte.

Als Folge des insbesondere seit 1989 rasch anwachsenden europäischen Ost-West-Handels und des enormen Anstiegs des international Straßengüterverkehrs, stieg die Zahl der ausgegebenen Carnets TIR im Jahre 1992 auf eine Million und erreicht heute fast 3,3 Millionen (2003). Dies bedeutet, dass jeden Tag fast 10.000 TIR Transporte in mehr als 50 Ländern begonnen werden, die zu mehr als 50.000 Grenzabfertigungen führen. Die Zahl der von den nationalen Zollbehörden zum TIR Verfahren zugelassenen Transportunternehmer beläuft sich auf über 34.000 (mehr Informationen dazu befinden sich in Kapitel 1.8 des TIR Handbuchs).

Der in 2004 erfolgte Beitritt mehrerer zentraleuropäischer Länder zur Europäischen Gemeinschaft wird wahrscheinlich zu einer Verminderung von TIR Transporten in diesem Teil Europas führen. Es kann jedoch erwartet werden, dass diese Entwicklung durch einen Anstieg an TIR Transporten innerhalb und in die Länder des Mittleren Ostens und Asiens ausgeglichen wird.

Die starke Zunahme der Verwendung von Carnets TIR kann überwiegend durch die besonderen Merkmale des TIR Verfahrens erklärt werden, das Transportunternehmern und Zollbehörden ein einfaches, kostengünstiges und sicheres Verfahren für den internationalen grenzüberschreitenden Güterverkehr bietet.

1.1.3 ENTWICKLUNG DES TIR ÜBEREINKOMMENS

Seit 1975 wurde das TIR Übereinkommen mehr als 20 Mal ergänzt. Die letzten grundlegenden Ergänzungen des Übereinkommens, die am 17. Februar 1999 und 12. Mai 2002 in Kraft traten, waren das Ergebnis einer ausführlichen Überarbeitung, die der UNECE Binnenverkehrsausschuss im Januar 1995 initiierte.

Im Jahre 1994 beschlossen die Vertragsparteien, das UNECE Sekretariat und die Internationale Strassentransport Union (IRU) eine Reihe kurzfristiger Maßnahmen zur Sicherung des Verfahrens, das infolge von Versuchen international organisierter Kriminalität in erhebliche Schwierigkeiten geraten war. Zu diesen Maßnahmen zählt insbesondere die Einrichtung eines IT-gestützten internationalen Kontrollsystems für TIR-Carnets (sog. SAFETIR), das gemeinsam von den nationalen Zollbehörden, den nationalen Transportverbänden und der IRU betrieben wird. Heute werden in diesem System mehr als 80 Prozent aller TIR Transporte zentral erfasst und überprüft.

Gleichwohl wurden noch weitere wesentliche Verfahrensänderungen des TIR Verfahrens sowie Verbesserungen in der Zusammenarbeit und Kontrolle auf Regierungsebene für erforderlich gehalten, um das TIR Verfahren auch langfristig zu stabilisieren. 1995 begann deshalb die UNECE Arbeitsgruppe für Zollfragen des Verkehrs (WP.30), unterstützt durch mehrere Sachverständigengruppen, mit einer wesentlichen Überarbeitung des TIR Verfahrens. Das Hauptziel dieser bisher wohl umfangreichsten Überarbeitung des TIR Verfahrens ist die Schaffung eines stabilen, transparenten, modernen und globalen Zoll-Transit-Verfahrens, basierend auf der Grundphilosophie des TIR Verfahrens: einer Abfolge von nationalen Zoll-Transitverfahren, die durch das Carnet TIR mit einem einheitlichen Datensatz und einer international gültigen Bürgschaft verbunden sind.

Die Phase I dieser Überarbeitung wurde 1997 erfolgreich abgeschlossen und entsprechend des TIR Übereinkommens trat sie am 17. Februar 1999 in allen Vertragsstaaten in Kraft. Sie umfasste den kontrollierten Zugang zum TIR Verfahren für Transportunternehmen und nationale Verbände, die TIR-Carnets ausgeben und dafür Sicherheit leisten, sowie für die internationale Organisation, die für den zentralen Druck und die Verteilung von TIR-Carnets zuständig ist. Phase I sorgte auch für mehr Transparenz in Bezug auf die Funktionsweise des internationalen Bürgschaftssystems und errichtete ein zwischenstaatliches Aufsichtsorgan: die TIR Kontrollkommission (TIRExB).

Ein zweites Paket von Ergänzungen zum TIR Übereinkommen (Phase II) trat am 12. Mai 2002 in Kraft. Es regelt klar und unmissverständlich die rechtliche und verfahrensmäßige Verantwortlichkeit der Zollbehörden, der Transportunternehmen und der internationalen Organisation, welche, seit diesem Zeitpunkt, auch für die wirksame Gestaltung und Funktionsweise des internationalen Bürgschaftssystems verantwortlich ist.

Im Jahr 2000 begannen die Arbeiten an Phase III der TIR Überarbeitung mit dem Ziel, die Anwendung moderner Datenverarbeitung innerhalb des TIR Systems zu ermöglichen, ohne die Grundphilosophie des TIR Übereinkommens oder die gerade erst modernisierten rechtlichen und verwaltungsmäßigen Strukturen zu ändern.

Mit dem Abschluss der TIR Überarbeitung, mit der im Jahr 2005 zu rechnen ist, sollte das TIR Verfahren in der Lage sein, sowohl den zukünftigen Anforderungen eines leistungsfähigen internationalen Warentransports und -handels als auch eines effizienten Zollverfahrens zu entsprechen. Gleichzeitig wird das überarbeitete TIR Übereinkommen seinen Vertragsstaaten Kontroll-, Sicherheits- und, wenn nötig, Eingriffsmöglichkeiten schaffen, die diese in die Lage versetzen, ein leistungsfähiges zollrechtliches Versandverfahren zu gewährleisten, das zu den Eckpfeilern moderner Warenverkehre gehört.

1.1.4 ZIELE UND VORTEILE

Zollrechtliche Transitverfahren sind darauf ausgerichtet, im größtmöglichen Ausmaß den internationalen Güterverkehr unter Zollverschluss zu erleichtern und die erforderliche Zollsicherheit und Bürgschaften zu bieten. Ein solches Verfahren kann nur dann zufriedenstellend funktionieren, wenn die damit verbundenen Förmlichkeiten für die Zollbehörden weder zu aufwendig, noch für die Transportunternehmer und ihre Vertreter zu kompliziert sind. Deshalb muss ein Gleichgewicht zwischen den Anforderungen der Zollbehörden auf der einen Seite und den Bedürfnissen der Transportunternehmer auf der anderen Seite gefunden werden.

Wenn Waren im Verlauf eines internationalen Straßengütertransports das Gebiet eines oder mehrerer Staaten passieren, benutzen die Zollbehörden traditionell in jedem Land nationale Kontrollen und Verfahren. Diese sind von Land zu Land unterschiedlich, beinhalten aber meist die Beschau der Waren an der Grenze sowie das Erfordernis, nationale Sicherheiten (Bürgschaften, Hinterlegung von Abgaben, usw.) zu stellen, um alle Zölle und andere Abgaben für die Zeit, in der die Waren im Transit durch das jeweilige Land unterwegs sind, abzudecken. All diese Maßnahmen, die in jedem Transitland erneut 50 angewandt werden, führen zu großen Kosten, Verspätungen und Beeinträchtigungen im internationalen Verkehr.

Um diese Schwierigkeiten für die Transportwirtschaft zu verringern und um gleichzeitig den nationalen Zollverwaltungen ein internationales Kontrollsystem zu bieten, das die traditionellen, nationalen Verfahren ersetzt sowie einen wirksamen Schutz für die Einnahmen der Staaten, durch die Waren befördert werden, sicherstellt, wurde das TIR Verfahren geschaffen.

(a) Vorteile für die Zollbehörden

Was Zollkontrollen an den Grenzen betrifft, bringt das TIR Verfahren spürbare Vorteile für die Zollverwaltungen, da es die Anforderungen, welche die üblichen nationalen Transitverfahren mit sich bringen, verringert. Gleichzeitig schafft dieses Verfahren die arbeitsintensive, regelmäßige Beschau der Waren in den Transitländern ab und beschränkt physische Kontrollen auf Zollverschlüsse und den äußeren Zustand des Fahrzeugs oder des Behälters. Darüber hinaus entbindet es von der Notwendigkeit, nationale Bürgschaftssysteme zu schaffen sowie nationale Dokumentationssysteme zu betreiben.

Zusätzlich erwachsen für die Zollbehörden Vorteile aus dem Umstand, dass das gesamte Transitverfahren von einem einzigen Transitedokument, dem Carnet TIR, abgedeckt ist, wodurch das Risiko falscher Eintragungen und Meldungen gegenüber dem Zoll verringert wird.

In Zweifelsfällen haben die Zollbehörden das Recht, Waren, die unter Zollverschluss transportiert werden zu jeder Zeit zu beschauen und, wenn nötig, den TIR Transport zu unterbrechen und/oder im Rahmen nationaler Gesetze andere Massnahmen zu ergreifen. Solche Maßnahmen sollten jedoch nur ausnahmsweise eingesetzt werden müssen, da das TIR Übereinkommen genaue Verfahrensregeln enthält und sowohl Zollbehörden als auch Transportunternehmer ein Interesse daran haben, diese einzuhalten. Zollbehörden können deshalb alle routinemäßigen zolltechnischen Arbeitsabläufe auf ein Minimum reduzieren und werden dadurch in die Lage versetzt, ihre beschränkte Mittel auf spezifische Kontrollen zu konzentrieren, die auf Grundlage von Risikoanalysen und der Auswertung von Informationsmaterial durchgeführt werden.

Die TIR Kontrollkommission (TIRExB) sorgt als zwischenstaatliches Aufsichtsorgan dafür, dass jeder der am TIR Verfahren Beteiligten die Bestimmungen des Übereinkommens in angemessener Form einhält. Sollte es zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung des TIR Übereinkommens auf internationaler Ebene kommen, können die Zollbehörden die TIR Kontrollkommission um Orientierung und Unterstützung ersuchen. Die TIR Kontrollkommission unterstützt ebenfalls alle Vertragsparteien bei der Sammlung, Koordinierung und dem Austausch vertraulicher Informationen und anderer Unterlagen.

(b) Vorteile für die Transportwirtschaft

Die Vorteile des Verfahrens für den Handel und die Transportwirtschaft sind ebenfalls leicht ersichtlich. Waren können Grenzen mit einem Minimum an Beeinträchtigungen durch die Zollbehörden passieren. Dadurch fördert das TIR Verfahren die Entwicklung des internationalen Handels. Da Verzögerungen beim Transit verringert werden, ermöglicht es bedeutende Einsparungen an Transportkosten.

Das durch das TIR Übereinkommen geschaffene internationale Bürgschaftssystem ermöglicht einen relativ einfachen Zugang zu den notwendigen Sicherheitsleistungen. Dies ist eine der Voraussetzungen dafür, dass Handel und Transportwirtschaft die Vorteile zollrechtlicher Versandverfahren nutzen können.

Letztendlich erleichtert die Verringerung von Unterbrechungen im internationalen Straßengüterverkehr als Folge aufwendiger Zollkontrollen den Exporteuren und Importeuren diejenigen Transportmittel auszuwählen, die am ehesten ihren Anforderungen entsprechen.

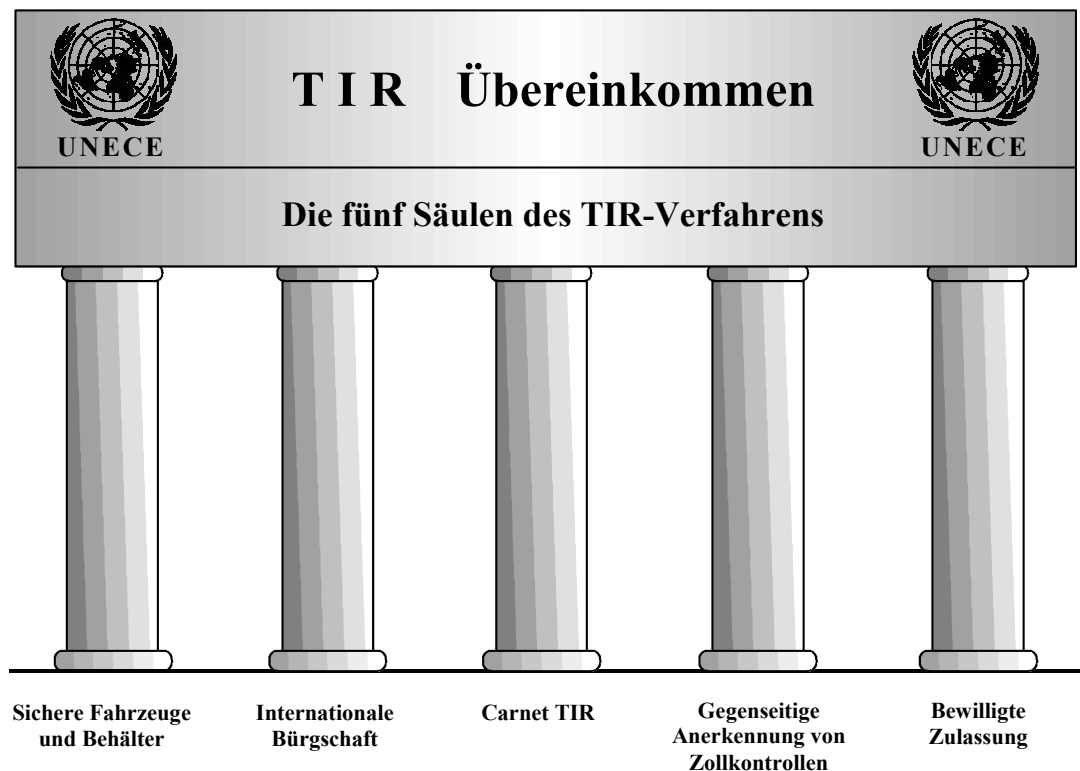
1.2 GRUNDZÜGE

Eine kurze Beschreibung der Grundzüge des TIR Transitverfahrens, wie sie im TIR Übereinkommen von 1975 festgelegt wurden, erfolgt nachstehend. Sie zeigt deutlich, wie vorteilhaft dieses Verfahren sowohl für die Transportwirtschaft als auch für die Zollbehörden aufgrund seiner Einfachheit und seiner Wirksamkeit ist.

Um sicherzustellen, dass Waren mit einem Minimum an Beeinträchtigungen auf der Straße befördert werden können und um gleichzeitig eine größtmögliche Sicherheit für die Zollverwaltungen zu bieten, enthält das TIR Verfahren fünf Grundanforderungen, die auch die fünf Säulen des TIR Transitverfahrens genannt werden (siehe Bild 1):

- (1) Die Waren müssen in verschlusssicheren Fahrzeugen oder Behältern befördert werden.
- (2) Zölle und andere Abgaben müssen während der gesamten Beförderung durch eine international gültige Bürgschaft gedeckt sein.
- (3) Die Waren müssen von einem international anerkannten Zolldokument (Carnet TIR) begleitet werden. Dieses muss im Abgangsland eröffnet worden sein und dient als Kontrolldokument im Abgangs-, Transit- und Bestimmungsland.
- (4) Zollkontrollen, die im Abgangsland durchgeführt wurden, müssen in allen Transit- und Bestimmungsländern anerkannt werden.
- (5) Die Zulassung zum TIR Verfahren für
 - nationale Verbände zur Ausgabe von Carnets TIR und für
 - natürliche und juristische Personen zur Verwendung von Carnets TIR muss durch die zuständigen nationalen Behörden bewilligt sein.

Bild 1: Grundzüge des TIR Verfahrens



1.2.1 ZULASSUNG VON STRASSENFAHRZEUGEN UND CONTAINERN

In Bezug auf die Zollsicherheit sieht das TIR Übereinkommen vor, dass Waren nur dann in Behältern oder Straßenfahrzeugen transportiert werden können, wenn deren Laderäume so gebaut sind, dass ein Zugriff ins Innere unmöglich ist, nachdem der Zollverschluss angebracht ist, und dass Eingriffe/Manipulationen deutlich sichtbar sind.

Um dieses Ziel zu erreichen, sieht das Übereinkommen detaillierte Konstruktionsstandards und Zulassungsverfahren vor. Waren können nur dann mit Carnets TIR befördert werden, wenn das Straßenfahrzeug oder der Behälter in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen zugelassen ist. Wenn ein Behälter oder ein Laderaum die Anforderungen des Übereinkommens erfüllt, fertigt die zuständige nationale Zulassungs- oder Kontrollbehörde entweder eine Zulassungsbescheinigung (Verschlussanerkennnis), wenn es sich um Laderäume handelt, oder eine Zulassungstafel, wenn es sich um Behälter handelt, aus. Diese Bescheinigungen müssen grundsätzlich von allen Vertragsparteien des TIR Übereinkommens anerkannt werden.

Ist eine nationale Zulassungs- oder Kontrollbehörde nicht sicher, ob von Fahrzeugherstellern neu eingeführte Bauweisen den technischen Vorschriften des TIR Übereinkommens entsprechen, können sich diese über ihre Regierungsvertretung an die TIR Kontrollkommission, das TIR Sekretariat, und den TIR Verwaltungsrat oder an die UNECE Arbeitsgruppe für Zollfragen (WP.30) und/oder an den TIR Verwaltungsrat wenden und eine entsprechende Stellungnahme einholen. Die UNECE Arbeitsgruppe und der TIR Verwaltungsausschuss können einen sogenannten Kommentar veröffentlichen oder, wenn es sich um eine grundsätzlich neue Bauweise handelt, die vom TIR Übereinkommen noch nicht erfasst wird, gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung des Übereinkommens einbringen.

1.2.2 DAS INTERNATIONALE BÜRGSCHAFTSSYSTEM

Ein zweites wichtiges Element des TIR Transitverfahrens ist sein internationales Bürgschaftssystem. Dieses System wurde geschaffen, um jederzeit sicherzustellen, dass Zölle und andere Abgaben während des Transitvorgangs von einem national bürgenden Verband gedeckt sind, sollte der TIR Transportunternehmer selbst nicht haftbar gemacht werden können.

Im Prinzip ist die Funktionsweise des TIR Bürgschaftssystems recht einfach. Jeder Verband, der Transportunternehmer eines Landes vertritt und der von den Zollbehörden seines Landes eine Bewilligung erhalten hat, bürgt für alle Zölle und andere Abgaben, die im Falle von Unregelmäßigkeiten während einer TIR Beförderung in diesem Land auftreten können. Der nationale Verband bürgt sowohl für nationale als auch für ausländische Frachtführer, die ein Carnet TIR benutzen, das von dem bürgenden Verband selbst oder von einem anderen Verband in einem anderen Land herausgegeben worden ist.

Jeder Staat hat damit eine Bürgschaft, die für alle auf seinem Territorium stattfindenden TIR Transporte gilt. Es existiert somit immer ein nationaler Partner, an den sich die Zollbehörden in Fällen von Unregelmäßigkeiten wenden können, unabhängig davon ob eine solche Unregelmäßigkeit von einem nationalen oder ausländischen Frachtführer verursacht worden ist. Dieses Verfahren kann daher als eine Abfolge nationaler Transitbewegungen angesehen werden, die aber nicht auf nationalen, sondern auf international gültigen Bürgschaften beruhen. Die Regelungen die zu solchen Bürgschaftsverpflichtungen führen unterliegen jedoch nationalem Recht und sind meist Teil einer Vereinbarung, die zwischen den nationalen Zollbehörden und den nationalen Verbänden abgeschlossen werden (Kapitel 6 des TIR Handbuchs enthält ein Beispiel für eine solche Vereinbarung).

Alle bürgenden Verbände bilden eine internationale Bürgschaftskette, die alle TIR Länder verbindet. Die bisher einzige Bürgschaftskette wird von der Internationalen Straßentransportunion (IRU) in Genf (Schweiz) organisiert, einer nicht-staatlichen Interessensvertretung von Straßentransportunternehmern weltweit. Die Bürgschaftskette wird von mehreren großen internationalen Versicherungen getragen und wird von der TIR Kontrollkommission (TIRExB) überwacht.

Im Falle von Unregelmäßigkeiten sind die Zollbehörden gehalten, sofern dies möglich ist, Zahlung von der/n unmittelbar haftenden Person(en) zu verlangen, bevor sie sich an den bürgenden Verband wenden. Wenn die Bürgschaft eingefordert werden muss (z.B. weil die unmittelbar haftende Person in Konkurs geraten ist), wenden sich die Zollbehörden immer an den bürgenden Verband des Landes, in dem die Unregelmäßigkeit aufgetreten ist. Bürgschaftsverpflichtungen können daher innerhalb eines Landes und auf Grundlage nationalen Rechts abgewickelt werden. Der bürgende Verband kann jedoch über die internationale Haftungskette Rückgriff nehmen.

Die Höhe der Bürgschaftsbeträge wird für jedes Land einzeln festgelegt. Im Augenblick beträgt der empfohlene Maximalbetrag, der von jedem nationalen Verband eingefordert werden kann, US\$ 50.000 pro Carnet TIR (US\$ 200.000 für „Tabak/Alkohol“ Carnet TIR).

1.2.3 DAS CARNET TIR

Das Carnet TIR, ein international gültiges Zolldokument, bildet das administrative Rückgrat des TIR Verfahrens und ist gleichzeitig Nachweis für die Existenz eines internationalen Bürgschaftssystems für den Transport von Waren im Rahmen des TIR Verfahrens.

Die IRU ist derzeit die einzige internationale Organisation, die, unter Aufsicht der TIR Kontrollkommission (TIRExB), für Druck und Verteilung von Carnets TIR an die nationalen bürgenden Verbände zu vertraglich zwischen der IRU und ihren Verbänden festgelegten Bedingungen berechtigt ist. Jeder nationale Verband seinerseits gibt Carnets TIR an Transportunternehmer seines Landes aus, gemäß den Bedingungen, die in der von Frächter und Verband zu unterzeichnenden Verpflichtungserklärung enthalten sind.

Das Deckblatt des Carnets TIR sowie die Anzahl von jeweils zwei Abschnitten und Kontrollabschnitten sind für die Zollbehörden die entscheidenden Elemente des Carnets TIR, die für Kontrollzwecke als auch für das Funktionieren des Bürgschaftssystems wichtig sind. Jeweils zwei Abschnitte und Stammbblätter werden für jedes Land benötigt in dem ein TIR Verfahren stattfindet.

Die Vorlage eines gültigen Carnets TIR mit dem Namen, Stempel und Unterschriften der internationalen Organisation und des ausgebenden Verbandes, das vom Inhaber vorschriftsgemäß ausgefüllt worden ist, dient als Nachweis für das Bestehen einer gültigen Bürgschaft. Das Carnet TIR behält bis zur Erledigung des TIR Verfahrens an der Bestimmungszollstelle seine Gültigkeit, vorausgesetzt es ist von der Abgangszollstelle innerhalb der vom ausgebenden Verband vorgeschriebenen Zeit eröffnet worden.

1.2.4 GEGENSEITIGE ANERKENNUNG VON ZOLLKONTROLLEN

Das vierte Element des TIR Transitverfahrens ist, dass die im Abgangsland durchgeführten Zollkontrollen in den Transit- und Bestimmungsländern anerkannt werden sollen.

Waren, die im Rahmen des TIR Verfahrens unter Zollverschluss in Straßenfahrzeugen oder Behältern befördert werden, werden im Regelfall von den Zollbehörden unterwegs nicht beschaut. In diesem Grundgedanken liegt einer der wichtigsten Vorteile des TIR Verfahrens für die Transportwirtschaft. Natürlich schließt dieses Prinzip nicht aus, dass Zollbehörden immer dann, wenn sie Missbrauch vermuten, Stichprobenkontrollen durchführen können. Es ist jedoch allgemein anerkannt, sowie im Übereinkommen ausdrücklich festgelegt, dass solche Kontrollen nur in Ausnahmefällen durchgeführt werden sollten.

Dieses für Transportunternehmer so vorteilhafte Verfahren bedeutet, dass die von den Abgangszollstellen durchgeführten Kontrollen von allen anderen Zollstellen während der Beförderung im TIR Verfahren anerkannt werden. Infolgedessen - und um das Vertrauen aller beteiligten Zollbehörden in das TIR Verfahren sicherzustellen und zu fördern - kommt dem Verhalten der Abgangszollstelle eine Schlüsselrolle zu.

Es ist deshalb unerlässlich, dass alle Zollkontrollen bei der Abgangszollstelle rigoros und in vollem Umfang durchgeführt werden, da das Funktionieren des gesamten TIR Verfahrens davon abhängt. Vor dem Anbringen der Zollverschlüsse muss die Abgangszollstelle überdies den Zustand der Straßenfahrzeuge oder Behälter kontrollieren und muss, im Falle von Fahrzeugen oder Behältern mit Schutzdecken, den Zustand der Schutzdecken sowie der Schutzdeckenverschlüsse besonders kontrollieren, da diese nicht Teil des Verschlussanerkennnisses (Zulassungsbescheinigung) sind.

1.2.5 ZULASSUNG ZUM TIR VERFAHREN

Im Jahre 1999 sind mit Phase I der TIR Überarbeitung eine Vielzahl an Änderungen des TIR Übereinkommens in Kraft getreten, die weitere Bedingungen und Verpflichtungen für den Transportsektor hinsichtlich der Verwendung des TIR Verfahrens mit sich brachten. Diese Maßnahmen wurden zur Sicherung des Verfahrens gegen, besonders durch die international organisierte Kriminalität begangenen, betrügerischen Missbrauch, geschaffen.

In einer neu geschaffenen Anlage 9 zum Übereinkommen, in der die Ermächtigung von nationalen Verbänden zur Ausgabe von Carnets TIR durch die nationalen zuständigen Behörden (gewöhnlich Zollbehörden) geregelt werden, sind Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse für eine solche Ermächtigung dargelegt (Einzelheiten einer solchen Zulassung können im Rahmen eines schriftlichen Vertrages oder eines Rechtsaktes geregelt werden.) Zusätzlich zu kommerziellen Erfordernissen, die von der internationalen Organisation (z.B. der IRU) verlangt werden können, setzt das geänderte Übereinkommen fest, dass nationale Verbände nur dann eine Ermächtigung erhalten, wenn diese bereits mindestens ein Jahr existieren, gesunde Finanzen nachweisen können, ihr Personal über entsprechende Kenntnisse verfügt und sie sich keine schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen gegen zoll- oder steuerrechtliche Vorschriften zu Schulden kommen lassen. Darüber hinaus müssen diese Verbände eine schriftliche Vereinbarung mit den zuständigen Behörden des Landes, in dem sie ihren Geschäftssitz haben, abschließen und einen Nachweis der Übernahme aller möglichen Verpflichtungen gegenüber der nationalen Zollbehörde erbringen (ein Beispiel für eine solche Ermächtigungsvereinbarung findet sich im Kapitel 6 des TIR Handbuchs).

Die neue Anlage 9 zum Übereinkommen enthält außerdem das Erfordernis, dass Zollbehörden die Zulassung zum TIR Verfahren für alle Verwender, d.h. Transportunternehmen, kontrollieren. Die Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse, die im Übereinkommen vorgeschrieben sind, beinhalten gesunde Finanzen, keine schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen gegen zoll- oder steuerrechtliche Vorschriften, sowie die Hinterlegung einer schriftlichen Verpflichtungserklärung bei dem nationalen TIR Ausgabeverband, welche die Pflichten des Transportunternehmers auflistet.

Informationen über alle zur Verwendung von Carnets TIR zugelassenen Transportunternehmen werden zentral von der TIR Kontrollkommission (TIRExB) in Genf unter Verwendung einer eindeutigen Identifikationsnummer verwaltet und in der internationalen TIR Datenbank (ITDB) gespeichert. Jeder Entzug der Zulassung durch die Zollbehörden sowie der Ausschluß vom Verfahren gemäß Artikel 38 des TIR Übereinkommens wird ebenfalls aufgezeichnet.

1.3 VERWALTUNG DES TIR ÜBEREINKOMMENS

Das TIR Übereinkommen von 1975 ist eines der modernsten und aktuellsten internationalen Zollabkommen. Es arbeitet sehr effizient und verursacht nur sehr vereinzelt Rechtsstreitigkeiten, die Folge unklarer Rechtsvorschriften und unterschiedlicher Auslegung sind.

Die Gründe für eine solch reibungslose Anwendung des Übereinkommens sind vielfältig. Einer davon ist sicherlich das Interesse aller Betroffenen, seien es Transportunternehmer oder Zollbehörden, das Verfahren aufrechtzuerhalten, spart es doch allen Beteiligten Zeit und Geld.

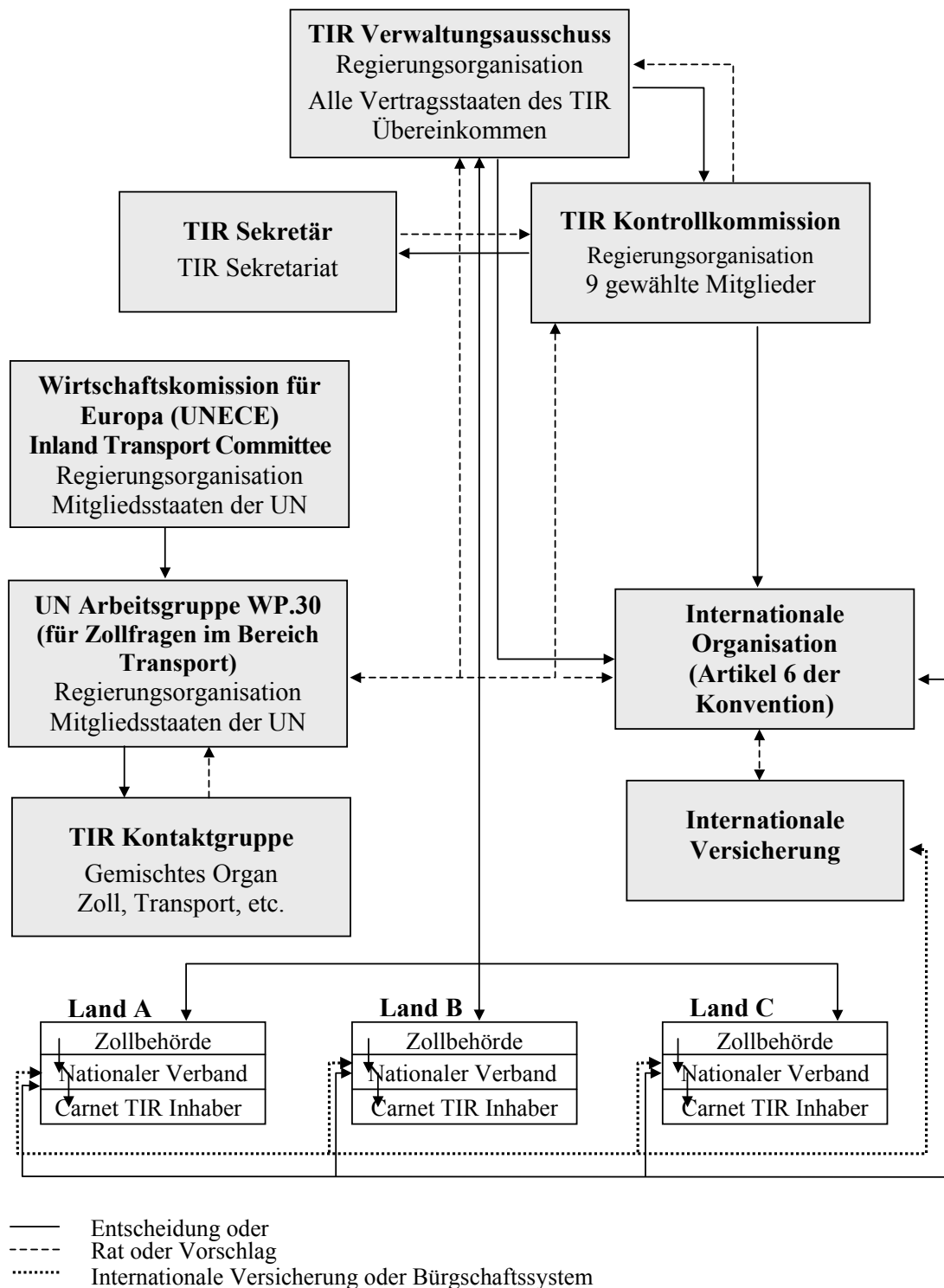
Ein anderer Grund liegt in dem Umstand, dass die Autoren des TIR Übereinkommens bereits für eine Auslegung des Rechtstextes durch Einführung von Erläuterungen gesorgt haben. Diese Erläuterungen, die in Anlage 6 des Übereinkommens stehen, sind fester Bestandteil des Übereinkommens. Sie legen einige Vorschriften des Übereinkommens und seiner Anlagen aus und beschreiben anerkannte Praktiken in der alltäglichen Anwendung des TIR Verfahrens. Diese Erläuterungen ändern nicht die Vorschriften des Übereinkommens, sondern präzisieren lediglich ihren Gehalt, ihre Bedeutung und ihren Geltungsbereich.

Technische Veränderungen treten heutzutage sehr schnell auf und was im Jahre 1975, als das Übereinkommen geschlossen wurde, noch „Stand der Technik“ war, ist heute nicht mehr unbedingt gültig. Dies betrifft nicht nur Zollverfahren sowie Fahrzeug- und Behälterherstellung, sondern auch die Schmuggeltechniken. Dazu kommt, dass die Preise für geschmuggelte Waren, insbesondere Drogen, immer weiter steigen und damit auch die Gewinne der Schmuggler. Dies führt zu immer ausgeklügelteren Schmuggeltechniken. In Anbetracht dieser Entwicklungen, muss das TIR Verfahren und das TIR Übereinkommen als seine rechtliche Grundlage, immer auf dem aktuellsten Stand sein. Diese Aufgabe fällt dem TIR Verwaltungsausschuss, der TIR Kontrollkommission und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) in Genf zu.

Einen Überblick der Verwaltungsorganisation des TIR Übereinkommens zeigt Bild 2.

Die wichtigsten Aufgaben, die von allen Betroffenen des TIR Transitverfahrens - Regierungen, nationalen bürgerlichen Verbänden, Transportwirtschaft und internationalen Organisationen - erfüllt werden müssen, um die Vorschriften des TIR Übereinkommens von 1975 richtig umzusetzen und anzuwenden, sind in Kapitel 1.9 des TIR Handbuchs wiedergegeben.

Bild 2: Verwaltungsorganisation des TIR Übereinkommens



1.3.1 DER TIR VERWALTUNGSAUSSCHUSS

Der TIR Verwaltungsausschuss, der sich aus allen Mitgliedern des Übereinkommens zusammensetzt, ist das höchste Gremium des Übereinkommens. Er trifft sich gewöhnlich zweimal im Jahr unter der Schirmherrschaft der UNECE in Genf, um Änderungs- bzw. Ergänzungsvorschläge zum Übereinkommen zu genehmigen und um allen Staaten und zuständigen Behörden und beteiligten internationalen Organisationen die Möglichkeit zum Gedankenaustausch über die Arbeitsweise des Verfahrens zu geben. Bis heute sind mehr als 20 Ergänzungen zum TIR Übereinkommen von 1975 in Kraft getreten. Darüberhinaus hat der Verwaltungsausschuss zahlreiche Resolutionen, Empfehlungen und Kommentare verabschiedet.

1.3.2 DIE TIR KONTROLLKOMMISSION (TIREXB)

Die TIR Kontrollkommission wurde 1999 von den Vertragsparteien des TIR Übereinkommens eingerichtet. Ihr Ziel ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Zollbehörden in der Anwendung des TIR Übereinkommens auf internationaler Ebene zu unterstützen und die praktische Anwendung des TIR Verfahrens und des internationalen Bürgschaftssystems zu überwachen und zu unterstützen. Die TIR Kontrollkommission besteht aus neun Mitgliedern, die in ihrer Eigenschaft als Privatpersonen (Experten) von den Regierungen, die Vertragsparteien zum Übereinkommen sind, für zwei Jahre bestellt werden.

Die TIR Kontrollkommission ist unter anderem bevollmächtigt, den zentral durchgeführten Druck von Carnets TIR und ihre Verteilung an die Verbände zu überwachen, sowie das internationale Bürgschafts- und Versicherungssystem zu beaufsichtigen. Darüber hinaus ist sie zuständig für die Koordination und Unterstützung des Informationsaustauschs zwischen Zoll und anderen Regierungsbehörden.

Die Beschlüsse der TIR Kontrollkommission werden vom TIR Sekretär, der durch ein kleines Sekretariat unterstützt wird, ausgeführt. Der TIR Sekretär soll Angehöriger des Sekretariats der UNECE sein.

Die Arbeit der TIR Kontrollkommission wird, bis auf weiteres, durch eine Abgabe auf jedes ausgegebene Carnet TIR finanziert.

1.3.3 DIE UNECE ARBEITSGRUPPE FÜR ZOLLFRAGEN (WP.30)

Die Arbeit des TIR Verwaltungsausschusses wird von der UNECE Arbeitsgruppe für Zollfragen (WP.30) vorbereitet, die für gewöhnlich zwei bis dreimal im Jahr in Genf tagt. Die Teilnahme an der Arbeitsgruppe steht allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen sowie allen interessierten internationalen Organisationen offen.

Die Arbeitsgruppe erarbeitet auch regelmäßig Kommentare zu bestimmten Vorschriften des Übereinkommens. Diese Kommentare sind für die Vertragsparteien des Übereinkommens, im Gegensatz zu den Artikeln und den Erläuterungen des Übereinkommens, nicht rechtsverbindlich. Sie sind jedoch für die Auslegung, Harmonisierung und Anwendung des TIR Übereinkommens wichtig, da sie die vorherrschende Meinung in der UNECE Arbeitsgruppe, in der die Mehrheit der Vertragsparteien und die Hauptbenutzer des TIR Verfahrens vertreten sind, widerspiegeln (die Kommentare werden gewöhnlich von der Arbeitsgruppe für Zollfragen erarbeitet und dem TIR Verwaltungsausschuss zur Begutachtung und Bestätigung vorgelegt).

1.3.4 DIE TIR KONTAKTGRUPPE

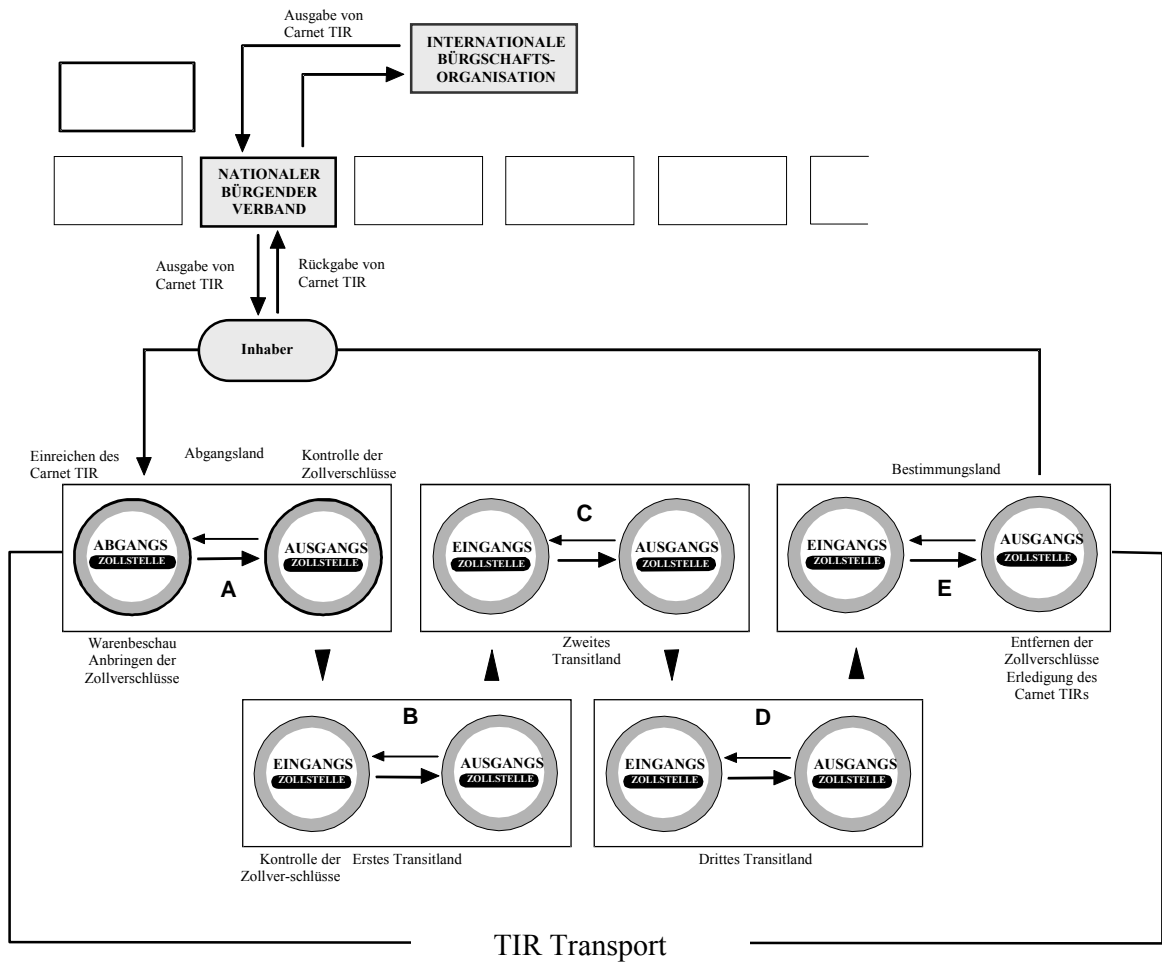
Die TIR Kontaktgruppe wurde von der UNECE Arbeitsgruppe für Zollfragen (WP.30) als beratendes Organ zwischen den betroffenen UNECE Mitgliedsländern, den Vertragsstaaten des TIR Übereinkommens und Nicht-Regierungsorganisationen geschaffen, um bei neu auftretenden Problemen in der Anwendung des TIR Verfahrens rasch reagieren zu können und eine internationale Harmonisierung in der Anwendung des TIR Übereinkommens zu erlangen.

Die TIR Kontaktgruppe berichtet direkt an die UNECE Arbeitsgruppe für Zollfragen (WP.30) und wird vom Sekretariat der UNECE unterstützt.

1.4 FUNKTIONSWEISE DES TIR VERFAHRENS

Das weiter unten beschriebene Verfahren skizziert schematisch die Handhabung des TIR Verfahrens in der Praxis, wobei besonderes Augenmerk auf die vorgesehenen Zollkontrollen gelegt wird (siehe Bild 3).

Bild 3: Funktionsweise des TIR Verfahrens



In der Abgangszollstelle, in der gewöhnlich die Ausfuhrformalitäten durchgeführt werden, kontrolliert der Zoll die Ladung auf Grundlage der im Carnet TIR eingetragenen Informationen (Warenmanifest). Der Zoll verschließt das Fahrzeug, dokumentiert dies im Carnet TIR, entnimmt einen Abschnitt (weiß) und füllt den entsprechenden Kontrollabschnitt aus. Das Carnet TIR wird dem Transportunternehmer zurückgegeben und die Beförderung beginnt. Beim Überqueren der Außengrenze des Landes kontrolliert der Zoll die Zollverschlüsse, entnimmt den zweiten Abschnitt (grün) aus dem Carnet TIR und füllt den entsprechenden Kontrollabschnitt aus. Das Fahrzeug kann nun das Land verlassen, da das Ausfüllen beider Kontrollabschnitte durch den Zoll bescheinigt, dass das TIR Verfahren in diesem Land beendet ist.

Die Zollbehörden nehmen anschliessend die Erledigung des TIR-Versands vor; das heißt die Bestätigung der Zollbehörden, dass der TIR-Versand ordnungsgemäß beendet worden ist. Dazu wird wie folgt vorgegangen (obwohl auch andere Erledigungsverfahren, insbesondere die Nutzung elektronischer Medien oder zentraler Bearbeitungsstellen, möglich sind): die Ausgangszollstelle (z.B. die an der Grenze) schickt den abgetrennten Abschnitt (grün) an die Abgangszollstelle. Letztere vergleicht den erhaltenen Abschnitt mit dem von ihr einbehaltenen Abschnitt. Wenn keine Beanstandungen und Vorbehalte der Ausgangszollstelle bestehen, kann das TIR Verfahren von den Zollbehörden als erledigt betrachtet werden.

Falls die Ausgangszollstelle Vorbehalte auf dem von ihr abgetrennten Abschnitt im Carnet TIR geltend gemacht hat, falls dieser Abschnitt nicht die Abgangszollstelle erreicht oder falls die Zollbehörden die ordnungsgemäße Durchführung des TIR Verfahrens aus irgendeinem anderen Grund in Frage stellen, werden zunächst interne Nachforschungen betrieben. Darüberhinaus wird der betroffene Transportunternehmer sowie der nationale bürgende Verband informiert, dass die Beendigung des TIR Verfahrens lediglich unter Vorbehalt oder überhaupt nicht erfolgt ist, oder dass aus anderen Gründen die ordnungsgemäße Durchführung des TIR Verfahrens in Frage steht. Zusätzlich wird um Erläuterungen dieser Vorkommnisse gebeten. Falls die gegenüber den Zollbehörden abgegebenen Erläuterungen nicht ausreichend sind, ermitteln diese auf der Grundlage des TIR Übereinkommens und nationalen Rechts die dem Zoll geschuldeten Zölle und andere Abgaben. Falls es unmöglich ist, diese von der direkt haftenden Person einzutreiben, setzen die Zollbehörden den bürgenden Verband in Kenntnis, dass dieser den ausstehenden Betrag innerhalb der im TIR Übereinkommen gesetzten Fristen zu entrichten hat.

Das eben beschriebene Verfahren im Abgangsland gleicht im Prinzip dem in allen anderen durchfahrenen Ländern. Die Eingangszollstelle eines Transitlandes kontrolliert die Zollverschlüsse und entnimmt einen Abschnitt des Carnets TIR. Die Ausgangszollstelle dieses Landes verfährt ebenso. Beide Abschnitte werden zur Endkontrolle verglichen und das Verfahren wird erledigt. Falls Unregelmäßigkeiten auftreten wird die oben dargestellte Vorgehensweise angewandt. Im Bestimmungsland füllt die Eingangszollstelle, falls sie gleichzeitig Bestimmungszollstelle ist, das Carnet TIR aus, entnimmt beide Abschnitte und ist dafür verantwortlich, dass die Waren in ein anderes Zollverfahren überführt werden (Lagerung unter Zollverschluss, Einfuhrabfertigung, etc.). Falls die Waren zu einer anderen Zollstelle des Landes befördert werden sollen, leitet die Eingangszollstelle diese an die Bestimmungszollstelle im Land weiter.

Das TIR Verfahren wird normalerweise so wie oben beschrieben durchgeführt. Die Kontrollbefugnisse aller beteiligten Zollbehörden bleiben jedoch unangetastet. Falls Betrug vermutet, Zollverschlüsse verletzt oder befürchtet wird, dass das Carnet TIR gefälscht wurde, beschaut der Zoll selbstverständlich die Waren und setzt, falls nötig, das TIR Verfahren aus.

Um wirksame Kontrollen durchführen zu können, kann der Zoll eine bestimmte Fahrtstrecke anweisen, auf der Kraftfahrzeuge leicht an der vorgeschriebenen TIR-Tafel erkannt werden können. Die Fahrt sollte auch innerhalb einer vernünftigen Frist durchgeführt werden. Fahrer, die aus verschiedenen Gründen (Hochwasser, Schnee, Panne, etc.) diese Fristen oder vorgeschriebenen Strecken nicht einhalten können, müssen dies eventuell nachweisen. In gravierenderen Fällen (aufgebrochene Verschlüsse, Verladung der Waren auf andere Fahrzeuge, völlige oder teilweise Zerstörung der Ladung) muss der Fahrer von einer lokalen Behörde eine offizielle Erklärung erhalten, die in das im Carnet TIR enthaltene Protokoll aufgenommen werden muss. An Hand eines solchen Berichts können die Zollbehörden alle erforderlichen Nachforschungen vornehmen.

Beispiele für empfohlene Vorgehensweisen bei erforderlichen Nachforschungen oder zur Klärung der Beendigung oder Erledigung des TIR Verfahrens finden sich in Kapitel 5 des TIR Handbuchs.

1.5 DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DES TIR VERFAHRENS

1.5.1 WELTWEITE ANWENDUNG DES TIR VERFAHRENS

Das TIR Verfahren wird von den Vereinten Nationen fortwährend gefördert, mit dem Ziel, es allen Staaten, die es benutzen wollen, zugänglich zu machen. Im Jahre 1984 nahm der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen (ECOSOC) eine Resolution an (1984/79), die von der damaligen UNECE Expertengruppe für Zollfragen entworfen wurde und die allen Staaten empfiehlt zu prüfen, ob ein Beitritt zu dem Übereinkommen und die Umsetzung des TIR Verfahrens in nationales Recht möglich und wünschenswert ist. Außerdem wurde vorgeschlagen, dass internationale, zwischenstaatliche und nichtstaatliche Organisationen, insbesondere die Regionalkommissionen der Vereinten Nationen, die Einführung des TIR Verfahrens mit dem Ziel, ein universales zollrechtliches Transitsystem zu erreichen, vorantreiben sollten.

In Übereinstimmung mit dieser ECOSOC Resolution wurden Anstrengungen unternommen mit dem Ziel, den Anwendungsbereich des TIR Übereinkommens über die jetzigen 65 Vertragsparteien hinaus zu erweitern. In Europa, Asien und im Nahen Osten wurden mehrere Seminare und Veranstaltungen auf örtlicher und regionaler Ebene organisiert, um Regierungen, Handel sowie die Transportwirtschaft mit den Vorteilen des Übereinkommens vertraut zu machen.

Im Augenblick wird versucht, den Geltungsbereich des TIR Verfahrens nach Asien und in den Nahen Osten auszuweiten. Diese Aufgabe wird hauptsächlich durch die Sekretariate der UNECE und der Wirtschafts- und Sozialkommissionen für Asien und den Pazifischen Raum (UN/ESCAP) erfüllt, die das TIR Verfahren als eines der Angelpunkte für einen effizienten internationalen Landtransport sowohl in Asien als auch im Nahen Osten bewerben. Diese Bemühungen werden von verschiedenen internationalen Organisationen und Banken unterstützt, wie der Europäischen Kommission und der Entwicklungsbank für Asien (ADB), die das TIR Verfahren als wichtiges Element zur Unterstützung des Straßentransports entlang der historischen Seidenstrasse oder in der Mekong-Region in Fernost-Asien sehen.

1.5.2 DAS TIR VERFAHREN UND ELEKTRONISCHE DATENVERARBEITUNG

Der Ersatz von Papierdokumenten durch die elektronische Datenverarbeitung nimmt immer mehr zu. Dies gilt weltweit auch für die Zollverwaltungen und die Transportwirtschaft und wird deshalb zunehmend auch die Zollabwicklung als auch die dafür benötigten Unterlagen beeinflussen.

Der Zoll sieht sich mit einem enormen Dilemma konfrontiert. Einerseits regeln Rechtsvorschriften die Verfahren, die den Zoll verpflichten, schnell und wirksam Einnahmen zu erzielen und darüber Rechenschaft abzulegen. Gleichzeitig sollen Betrug und der Verkauf von Schmuggelware verhindert werden. Auf der anderen Seite wird der Zoll in zunehmendem Maße von den verschiedenen Akteuren im internationalen Handel (Importeure, Exporteure, Transportunternehmen, Frachtführer) kritisiert, dass er nicht in der Lage sei, für einen schnellen Durchfluss der Fracht zu sorgen.

Betrachtet man die begrenzte Personalausstattung des Zolls und die immer verfeinerten Methoden des Zollbetrugs und des Schmuggels, kommt man zu dem Ergebnis, dass der einzige Ausweg aus diesem Dilemma, eine erhebliche Verbesserung der Produktivität mit Hilfe elektronischer Datenverarbeitung zu sein scheint.

Alle auf Papier basierenden Verfahren, auch das derzeitige Carnet TIR, sind sehr ineffiziente Träger für die Weitergabe von Informationen und deren Beurkundung. Aus diesem Grund entwickelte die UNECE schon im Jahr 1985 neue Ideen zur Einführung einer allgemein zugänglichen „smart card“ (einer Chip-Karte) und eines elektronischen Carnets für den internationalen Straßengütertransport, das alle damals gebräuchlichen, auf Papier basierende Carnets TIR hätte ersetzen können. Damals wäre es zu kompliziert und zu teuer gewesen, um diese Ideen umzusetzen. Heute aber würden das Internet und universell benutzte Datenformate wie XML (Extensible Markup Language), die nicht nur im kommerziellen, sondern auch im öffentlichen Bereich benutzt werden, einen einfachen, sicheren und relativ preiswerten Austausch von Daten im Rahmen des TIR Verfahrens erlauben.

Die Einführung eines elektronischen Kontrollsystems für Carnets TIR, welches bereits im Oktober 1995 vom TIR Verwaltungsrat entwickelt und empfohlen wurde, ist ein erster Schritt in diese Richtung. Während das sogenannte SAFETIR System, auf Basis der Empfehlung des Verwaltungsrates durch die IRU umgesetzt und verwaltet, die notwendigen nationalen zollrechtlichen Versandverfahren nicht ersetzen kann, so ist es doch ein wichtiges Instrument in den Händen der Transportwirtschaft und der internationalen Bürgschaftskette, um Risiken im kommerziellen Bereich des TIR Verfahrens zu minimieren. Der Zugriff auf SAFETIR Informationen erleichtert aber auch den Zollbehörden eventuelle Nachforschungen für beendete TIR Verfahren.

Die Vertragsparteien des TIR Übereinkommens haben beschlossen, die elektronische Abwicklung des TIR Verfahrens als Teil der dritten Phase der TIR Überarbeitung in Angriff zu nehmen. Sie sind der Auffassung, dass die elektronische Abwicklung des TIR Verfahrens unvermeidlich ist, aufgrund:

- der heutzutage extrem schnellen technologischen Entwicklung von Internet und Chipkartensystemen, die einen grossen Einfluss auf die Entwicklung des internationalen Handels und Verkehrs haben;
- der weiter zunehmenden Notwendigkeit Zollverfahren und die Abwicklung von Handelsströmen immer effizienter zu gestalten;
- des Kampfs gegen betrügerische Machenschaften, der mit Hilfe angemessener und wirksamer Mittel geführt werden muss.

In Anbetracht der großen Anzahl und der Unterschiedlichkeit in den Verwaltungsstrukturen der Vertragsstaaten des TIR Übereinkommens, muss es einem solchen elektronischen System möglich sein, dezentralisiert und flexibel, auf Basis einiger weniger international akzeptierter Standards zu funktionieren. Dies ist eine große und schwierige Herausforderung. Es gibt jedoch keinen Zweifel: Das TIR Verfahren muss den jüngsten Entwicklungen in der elektronischen Datenverarbeitung, die alle Aktivitäten hinsichtlich Zoll, Transport und Handel in zunehmenden Maße bereits verändert hat und weiterhin verändern wird, Rechnung tragen. Falls dies nicht gelingt, ist die Gefahr groß, dass das TIR Verfahren und insbesondere das Carnet TIR als Papierdokument nicht nur ein Hindernis auf dem Weg zu effizienten internationalen Handels- und Verkehrsströmen wird, sondern auch der Einführung wirksamer Zollverfahren und -überwachungen im Wege steht.

Dieser Herausforderung haben sich alle Vertragsparteien des TIR Übereinkommens, aber auch nationale und internationale Organisationen sowie die Transportwirtschaft zu stellen.

1.6 ZUSAMMENFASSUNG

Das vor nunmehr über 50 Jahren geschaffene TIR Verfahren und das TIR Übereinkommen haben bestätigt, dass sie ein sehr effektives internationales zollrechtliches Versandverfahren sind und eine Schlüsselrolle bei der Erleichterung des internationalen Handels und Transportes gespielt haben, insbesondere in Europa, aber auch seit kurzem zwischen Europa und den angrenzenden Regionen.

Als Folge des schnellen Anwachsens des Ost-West Verkehrs in Europa und durch die Entstehung vieler neuer unabhängiger Staaten in Mittel- und Osteuropa, sieht sich das TIR Verfahren heute - in diesem Ausmaß - unvorhergesehenen neuen Anforderungen gegenüber. Die Zollbehörden sehen sich massivem Zollbetrug und Schmuggel als Folge der sich verändernden politischen, ökonomischen und sozialen Verhältnisse in vielen Ländern Europas und der oft stark ansteigenden Zölle und Abgaben gegenüber.

Die Zollbehörden, hauptsächlich die in den neuen unabhängigen Staaten, die sich noch die notwendigen Erfahrungen aneignen müssen und denen es häufig an ausreichend und entsprechend geschultem Personal fehlt, sehen sich oft Problemen bei der Gestaltung und der Kontrolle des TIR Verfahrens gegenüber.

Um einigen dieser unerwünschten Entwicklungen entgegenzutreten, könnte es für einige Staaten verlockend sein, einseitige Maßnahmen zu ergreifen, wie z.B. die Bereitstellung zusätzlicher Sicherheiten für TIR Transporte, was jedoch nicht im Einklang mit den Vorschriften und dem Geist des TIR Übereinkommens steht.

Solche Maßnahmen können zwar durchaus eine zeitweilige Besserung schaffen, führen aber auf lange Sicht nicht nur dazu, dass andere Staaten ähnliche Maßnahmen einführen, sondern auch dazu, dass der internationale Handel und Transport teurer wird und dass vielleicht sogar das gesamte TIR Verfahren zum Erliegen kommt - ohne dass eine geeignete Alternative in Sicht wäre.

Das TIR Übereinkommen selbst sieht bereits eine Anzahl von Maßnahmen vor, mit denen die gerechtfertigten Interessen der Zollbehörden gesichert werden können, z.B. das Erfordernis von Begleitpersonal, das Vorschreiben von Fahrtstrecken sowie reduzierten Transitfristen. Andere Maßnahmen können ergriffen werden, wenn es die Vertragsparteien des TIR Übereinkommens für erforderlich halten.

Gleichbleibende und langfristige Lösungen können nur dann gefunden werden, wenn alle beteiligten Vertragsparteien des TIR Übereinkommens gemeinsam tätig werden. Die TIR Kontrollkommission, die UNECE und ihre Arbeitsgruppe für Zollfragen (WP.30) bieten geeignete Foren für eine solche Zusammenarbeit. Es hat sich gezeigt, dass die UNECE Arbeitsgruppe WP.30, die dreimal pro Jahr Experten aus vielen TIR Ländern zusammenbringt, für viele neu aufgetretene Probleme bei der Anwendung des TIR Übereinkommens eine Lösung gefunden hat.

Es ist Ziel der UNECE und ihres Sekretariats, die Arbeit in dieser Richtung fortzusetzen und einen gut funktionierenden internationalen Apparat aufrechtzuerhalten, der die Zusammenarbeit und Koordinierung der verschiedenen Vertragsparteien des TIR Übereinkommens sowie der Transportwirtschaft stetig fördert. Es ist unerlässlich, den rechtlichen Rahmen, in dem das TIR Verfahren steht, stetig zu verbessern und seine Funktionsweise immer so zu gestalten, dass es im Einklang mit den Anforderungen sowohl der Transportwirtschaft als auch der Zollbehörden steht.

Die Vereinten Nationen sind der Verwahrer des TIR Übereinkommens und bieten den Rahmen und die notwendigen Dienstleistungen, um das TIR Übereinkommen zu verwalten und es, wenn notwendig, den geänderten Verhältnissen anzupassen. Die Erfahrung der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass das TIR Übereinkommen bisher, als Teil der von der UNECE wahrgenommenen Arbeit zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs, den Interessen aller Beteiligten, Zollbehörden und Transportunternehmern gleichermaßen, gerecht wurde und es bleibt zu hoffen, dass dies auch in Zukunft der Fall bleibt.

1.7 INFORMATIONEN ÜBER DAS TIR VERFAHREN

Außer dem aktuellen TIR Handbuch, welches in Buchform und elektronischer Version in vielen Sprachen erhältlich ist, existieren viele weitere Informationsquellen über das TIR Übereinkommen und dessen Anwendung in den Vertragsstaaten.

Die vollständigste und aktuellste Informationsquelle ist das TIR Internetportal der UNECE, welche durch das UNECE und TIR Sekretariat betreut wird (<http://tir.unece.org>). Dieses Portal bietet zusätzlich zu den verschiedensprachigen TIR Handbüchern aktuelle Informationen über die Verwaltung und Anwendung des TIR Übereinkommens in allen Vertragsstaaten. Es beinhaltet aktuellste Informationen über die rechtliche Interpretation des TIR Übereinkommens, über Fundstellen und über nationale und internationale Kontrollmaßnahmen durch Behörden der Vertragsstaaten und den TIR Verwaltungsausschuss. Das TIR Internetportal enthält auch alle Dokumente und Berichte, welche im Zusammenhang mit den Sitzungen des TIR Verwaltungsausschusses und der UNECE Arbeitsgruppe für Zollfragen (WP.30) und deren ad hoc Expertengruppen stehen (in Englisch, Französisch und Russisch).

Weiterhin unterhält das UNECE Sekretariat eine Liste nationaler Ansprechpartner (focal points) in allen Vertragsstaaten für Fragen, die die Anwendung des TIR Verfahrens betreffen. Diese Experten aus nationalen Behörden und nationalen Verbänden können kompetent über die Anwendung des Übereinkommens im nationalen Bereich Auskunft geben. Informationen zu diesen Ansprechpartnern stehen im TIR Internetportal zur Verfügung (ein Passwort wird auf Anfrage von UNECE und TIR Sekretariat erteilt).

Das UNECE Sekretariat und das TIR Sekretariat betreuen auch ein internationales Verzeichnis über Zollverschlüsse und Zollstempel, die in den Vertragsparteien für Zwecke des TIR Übereinkommens verwendet werden. Dieses Verzeichnis ist jedoch lediglich den betroffenen Zollbehörden zugänglich.

Das UNECE Sekretariat, die TIR Kontrollkommission (TIRExB) und das TIR Sekretariat können unter folgender Adresse erreicht werden:

Büro 401-3,
Palais des Nations,
CH-1210 Genf (Schweiz);
Tel: +41-22-917-3258;
Fax: +41-22-917-0039 oder +41-22-917-0614;
E-Mail: tirexb@unece.org.

1.8 ANZAHL DER CARNETS TIR, DIE VON DER IRU AN VERSCHIEDENE NATIONALE VERBÄNDE VON 1999 BIS 2004 AUSGELIEFERT WURDEN

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Albanien	0	0	250	500	400	400
Armenien	-	-	200	100	250	200
Aserbaidshen	650	4000	3600	1300	1900	3950
Belgien/Luxemburg	2600	2400	2200	1150	1300	1200
Bulgarien	149000	205000	211000	252000	303000	313000
Dänemark	12900	7350	6350	6550	5100	2600
Deutschland	31250	41400	42950	42950	39950	42050
Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien	26100	17050	22100	29300	27400	27400
Estland	61500	79600	97000	90000	91000	56000
Finnland	20700	17000	20300	19700	20050	16300
Frankreich	19500	18750	14250	13700	13050	12300
Georgien	900	1000	2500	500	2000	1050
Griechenland	18500	20000	22000	29400	23600	40500
Iran (Islamische Republik)	30000	30000	15000	20000	33000	33000
Israel	-	500	0	0	0	0
Italien	33000	40000	41000	44000	45500	37000
Jordanien	700	0	150	100	150	0
Jugoslawien	-	-	700	1400	800	-
Kasachstan	9000	10400	9100	6400	17400	17000
Kirgistan	-	100	550	1250	2700	4900
Kroatien	6650	7700	7900	9800	7650	9700
Kuwait	0	500	0	0	500	50
Lettland	88500	127500	124300	132000	154500	91000
Libanon	150	0	0	50	50	0
Litauen	178000	247000	275900	299500	327200	148700
Mongolei	0	-	-	-	-	150
Marokko	0	0	0	0	0	100
Moldawien(Republik)	18050	18000	21100	24450	46800	46900
Niederlande	28150	46450	31350	30950	22600	22200
Norwegen	500	500	500	500	0	0
Österreich	11150	15100	21000	18100	20900	19850
Polen	29300	244500	167000	213500	244000	273500
Portugal	100	0	0	200	200	700
Rumänien	227400	333000	363800	462600	472900	486300
Russische Föderation	174350	236800	192800	263700	313550	375650
Schweden	5300	4900	5200	2600	3400	1500
Schweiz	2000	2200	3200	2400	2600	1600
Serbien und Montenegro	-	-	-	-	2050	5350
Slowakei	40700	35550	31100	28050	34800	18450
Slowenien	16900	20500	19300	17800	18600	22000
Spanien	1000	1000	2000	2200	2000	3000
Syrische Arabische Republik	500	700	1400	900	1300	900
Tschechische Republik	34750	32550	34700	34850	38950	39700
Tunesien	0	0	0	0	0	0
Türkei	279000	336000	327000	412000	419000	544000
Turkmenistan	-	-	150	0	150	200
Ukraine	128000	184000	200000	190000	222500	251000
Ungarn	180400	150600	123500	95450	67650	44900
Usbekistan	600	900	600	500	900	2400
Vereinigtes Königreich	10500	10900	9800	7650	6000	4400
Weißrussland	201000	230200	232000	284200	237600	187000
Zypern	1050	1000	1150	950	1100	1000
Total	2344000	2782600	2707950	3095200	3298000	3211050

1.9 AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN DER VERSCHIEDENEN PARTEIEN, DIE AM TIR VERFAHREN BETEILIGT SIND

Das TIR Verfahren ist ein ausgeglichener Mechanismus, der auf der Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien und der Transportindustrie beruht. Um das uneingeschränkte Funktionieren des TIR Verfahrens zu gewährleisten, ist es erforderlich, dass alle betroffenen Parteien – Regierungen, TIR Kontrollkommission, nationale bürgende Verbände, Transportunternehmer, internationale Organisationen – ihre Aufgaben in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des TIR Übereinkommens nachkommen. Nachstehend wird einen Überblick der Aufgaben und Zuständigkeiten der wichtigsten Akteure im TIR Verfahren gegeben.

1.9.1 ZUSTÄNDIGKEIT DER REGIERUNG

- Ratifizierung des TIR Übereinkommens im Rahmen nationaler Gesetzgebungsverfahren (z.B. Veröffentlichung in den dafür maßgeblichen Gesetzesblättern);
- Hinterlegung der Beitrittsurkunde beim juristischen Büro der Vereinten Nationen in New York (Depositär) (Artikel 52 des Übereinkommens);
- Zulassung nationaler bürgender Verbände (Artikel 6 und Anlage 9 Teil I des Übereinkommens);
- Zulassung von Personen, die Carnets TIR verwenden wollen (Artikel 6 und Anlage 9 Teil II des Übereinkommens);
- Veröffentlichung der Liste der Zollstellen, die für Abfertigungen im TIR Verfahren zugelassen sind (Artikel 45 des Übereinkommens);
- Ausbildung von Zollbediensteten in der Handhabung des TIR Verfahrens;
- Einrichtung und Anweisung eines Kontrollorgans, das für die Vergabe von Verschlussanerkennissen (Zulassungsbescheinigungen) für Straßenfahrzeuge und Behälter zuständig ist (Artikel 12 des Übereinkommens);
- Hinterlegung der folgenden Unterlagen und Informationen bei der TIR Kontrollkommission (TIRExB):

Internationales Bürgschaftssystem

- Eine beglaubigte Kopie der schriftlichen Vereinbarung oder eines anderen Rechtsaktes zwischen den zuständigen Behörden (Zoll) und den nationalen Verbänden sowie etwaige Änderungen derselben (Frist: so schnell wie möglich);
- Eine beglaubigte Kopie des Versicherungs- oder Finanzbürgschaftsvertrages sowie etwaige Änderungen desselben (Frist: so schnell wie möglich);
- Eine Kopie des (jährlich neu auszustellenden) Versicherungszertifikats (Frist: so schnell wie möglich).

Überwachter Zugang zum TIR Verfahren

- Angaben zu jeder Person, die von den zuständigen Behörden die Bewilligung zur Nutzung von TIR Carnets erhalten hat oder deren Bewilligung widerrufen worden ist (Frist: innerhalb einer Woche);
- Eine aktualisierte Liste aller von den zuständigen Behörden zum TIR Verfahren zugelassenen Personen, sowie aller Personen, deren Bewilligung widerrufen worden ist (Frist: mit Stand vom 31. Dezember jeden Jahres und so schnell wie möglich);
- Angaben zu jeder Person, die aufgrund der Bestimmungen in Artikel 38 von den Erleichterungen des Übereinkommens ausgeschlossen worden ist (Frist: innerhalb einer Woche).

Nationale Kontrollmaßnahmen

- Einzelheiten aller nationalen Kontrollmaßnahmen, die zuständige nationale Behörden in Übereinstimmung mit Artikel 42 bis, treffen wollen (Frist: so schnell wie möglich).

1.9.2 AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN DES NATIONALEN BÜRGENDEN VERBANDES

- Abschluss einer Bürgschaftsvereinbarung mit den nationalen Zollbehörden und die Verpflichtung die fälligen Eingangs- oder Ausgangsabgaben, zuzüglich etwaiger Verzugszinsen zu entrichten, die nach den Zollgesetzen und anderen Zollvorschriften des Landes zu entrichten sind, in dem eine Unregelmäßigkeit im Zusammenhang mit einem TIR-Versand festgestellt worden ist. Der bürgende Verband haftet mit den Personen, die die vorgenannten Beträge schulden, gesamtschuldnerisch für die Entrichtung dieser Beträge (Artikel 8 Absatz 1 des Übereinkommens);
- Abschluss eines Verpflichtungsvertrags mit einer internationalen Organisation (derzeit verwaltet die Internationale Straßentransport Union (IRU) die einzige bestehende internationale Bürgschaftskette) (Erläuterung 0.6.2 bis des Übereinkommens);
- Übernahme der Bürgschaft (Artikel 6 Absatz 1 des Übereinkommens). Diese Bürgschaft muss sich auch auf in diesem Lande entstehende Verbindlichkeiten aus Warentransporten mit Carnets TIR erstrecken, die von ausländischen Verbänden ausgegeben worden sind, die derselben internationalen Organisation wie der bürgende Verband angehören (Artikel 6 Absatz 2 des Übereinkommens);
- Ausgabe von Carnets TIR nur an Personen, die die Mindestvoraussetzungen und –erfordernisse erfüllen (Artikel 6 Absatz 4 und Anlage 9, Teil II des Übereinkommens) und denen die Zulassung zum TIR Verfahren von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien, in deren Hoheitsgebiet sie ihren Wohnsitz oder Geschäftssitz haben, nicht verweigert worden ist (Artikel 6 Absatz 3 des Übereinkommens);
- Abschluss einer Verpflichtungserklärung mit dem Transportunternehmer, der Carnets TIR verwenden will (der bürgende Verband darf Sicherheiten fordern);
- Ausgabe von Carnets TIR auf Grundlage eines auf ein Risikomanagement gestützten Systems;

- Sicherstellung, in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden, der ordnungsgemäßen Verwendung der Carnets TIR (Artikel 42 bis des Übereinkommens);
- Übermittlung folgender Unterlagen und Informationen an die zuständigen Behörden:

Internationales Bürgschaftssystem

- Eine beglaubigte Kopie des Versicherungs- oder Finanzbürgschaftsvertrags sowie etwaige Änderungen desselben (Frist: So schnell wie möglich);
- Eine Kopie des (jährlich neu auszustellenden) Versicherungszertifikats (Frist: so schnell wie möglich).

Überwachter Zugang zum TIR Verfahren

- Angaben zu jeder Person, die von den zuständigen Behörden die Bewilligung zur Nutzung von Carnets TIR erhalten will;
- Eine aktualisierte Liste aller von den zuständigen Behörden zum TIR Verfahren zugelassenen Personen sowie aller Personen deren Bewilligung widerrufen worden ist (Frist: mit Stand vom 31. Dezember jeden Jahres und innerhalb einer Woche nach dem 31. Dezember).

1.9.3 ZUSTÄNDIGKEIT DER TRANSPORTUNTERNEHMER

- Abschluss einer Verpflichtungserklärung mit dem nationalen bürgenden Verband (enthält die Bedingungen für die Nutzung von Carnets TIR);
- Erwerb des Verschlussanerkennnisses (Zulassungsbescheinigung) für Straßenfahrzeuge und Behälter, die von zugelassenen Kontrollorganen ausgegeben werden;
- Befestigung der TIR-Tafel an Straßenfahrzeugen und Behältern (Artikel 16 des Übereinkommens).

1.9.4 AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN DER INTERNATIONALEN ORGANISATION (DERZEIT: INTERNATIONALE STRABENTRANSPORT UNION (IRU))

- Erlangung der Zulassung zur Übernahme der Verantwortlichkeit für die wirksame Gestaltung und Funktionsweise eines durch den TIR-Verwaltungsausschuss gebilligten internationalen Bürgschaftssystems (Artikel 6 Absatz 2**bis** des Übereinkommens);
- Erlangung der Zulassung des nationalen bürgenden Verbands zum internationalen Bürgschaftssystem;
- Übermittlung von beglaubigten Kopien des Pauschalversicherungsvertrags und des Nachweises des Versicherungsschutzes an die zuständigen Behörden;
- Abschluss von Verträgen mit den nationalen bürgenden Verbänden über die Funktionsweise des internationalen Bürgschaftssystems (Erläuterung 0.6.2 **bis** des Übereinkommens);
- Erlangung der Zulassung durch den TIR-Verwaltungsausschuss zum Druck und zur Ausgabe von Carnets TIR (Anlage 8 Artikel 10 (b) des Übereinkommens);
- Mitteilung an alle nationalen bürgenden Verbände und nationalen Zollbehörden über neu zugelassene bürgende Verbände;
- Verwaltung des TIR-Bürgschaftssystems und umfassende Unterrichtung der zuständigen Behörden jeder Vertragspartei über eingegangene, bezahlte und ausstehende Forderungen auf jährlicher Basis;
- Verwaltung des internationalen TIR-Bürgschaftssystems, einschließlich des zentralen Drucks und der Auslieferung von Carnets TIR an die nationalen bürgenden Verbände:
 - Durchführung aller angemessenen Maßnahmen zur Reduzierung von Fälschungsrisiken bei Carnets TIR;
 - Durchführung geeigneter Verbesserungsmaßnahmen in Fällen von Fehlern oder Unzulänglichkeiten, die bei der Benutzung des internationalen Zolldokuments, dem Carnet TIR, aufgedeckt worden sind;

- Übermittlung von Auskünften an die zuständigen Behörden über Vorschriften und Verfahren der nationalen bürgenden Verbände für die Ausgabe von Carnets TIR;
- Übermittlung von statistischen Daten an die zuständigen Behörden über die Anzahl der an jede Vertragspartei ausgelieferten Carnets TIR;
- Übermittlung von Einzelheiten zum Ausgabepreis jeder Version der von der internationalen Organisation ausgegebenen Carnets TIR an die TIR-Kontrollkommission;
- Angebot von Diensten und Erfahrungen zur Unterstützung der Ausbildung interessierter Beteiligter, z.B. der nationalen bürgenden Verbände;
- Verwaltung eines elektronischen Kontrollsystems für Carnets TIR, insbesondere:
 - Unterrichtung der Vertragsparteien und zuständigen Behörden über im System festgestellte Probleme;
 - Übermittlung von Statistiken und Daten über die Arbeit der Vertragsparteien bezüglich des elektronischen Kontrollsystems an die zuständigen Behörden;
 - Fortdauernde Weiterentwicklung des elektronischen Kontrollsystems mit dem Ziel dessen Effizienz als Instrument des Risikomanagements und der Betrugsbekämpfung zu verbessern;
- Teilnahme an Sitzungen des TIR-Verwaltungsausschusses (Anlage 8 Artikel 1 (ii) des Übereinkommens), der TIR Kontrollkommission (Anlage 8 Artikel 11 Absatz 5 des Übereinkommens), der UNECE Arbeitsgruppe für Zollfragen des Verkehrs (WP.30) und der TIR-Kontaktgruppe als Beobachter;
- Teilnahme an den Aktivitäten der TIR Kontrollkommission, insbesondere:
 - uneingeschränkte Beteiligung in Fällen, in denen die TIR-Kontrollkommission aufgefordert wird, die Beilegung von Streitigkeiten zu erleichtern;
 - Übermittlung von vollständigen Auskünften über die Funktionsweise des TIR-Systems auf Aufforderung der TIR Kontrollkommission, vorausgesetzt, diese Aufforderung verstößt nicht gegen die Gesetzgebung in Bezug auf Geheimhaltung, Datenschutz usw.;

- Gewährleistung, dass jedes Problem in Bezug auf betrügerische Aktivitäten oder sonstige Schwierigkeiten in der Anwendung des TIR Übereinkommens unverzüglich der TIR Kontrollkommission zur Kenntnis gebracht wird;
- Bereitschaft zu regelmässigen informellen Besprechungen mit dem TIR-Sekretariat.

1.9.5 AUFGABEN UND VERANTWORTLICHKEITEN DER TIR KONTROLLKOMMISSION AND DES TIR-SEKRETÄRS, IN ÜBEREINSTIMMUNG MIT ANLAGE 8 ARTIKEL 10 DES TIR ÜBEREINKOMMENS

- Überwachung der Anwendung des TIR Übereinkommens. Dazu bereitet die TIR Kontrollkommission, unter anderem, Beispiele vor, gibt Fragebögen aus, nimmt Besuche an Ort und Stelle vor usw. Den folgenden Bereichen wird dabei besonderen Aufmerksamkeit gewidmet:
 - Zulassung von Fahrzeugen;
 - Zulassung von nationalen bürgenden Verbänden;
 - Übereinstimmung der Beendigungs- und Erledigungsverfahren;
 - Identifizierung und Verfolgung von Personen sowie Zahlungsaufforderung an Personen, die wegen Verstößen gegen das TIR Übereinkommen Beträge schulden;
 - Ausschluss vom und Widerruf der Zulassung zum TIR Verfahren, in Übereinstimmung mit Artikel 38 bzw. Anlage 9 Teil II des TI Übereinkommens;
 - Umsetzung von Änderungen des TIR Übereinkommens;
 - Übereinstimmung der drei Sprachfassungen des TIR Übereinkommens und seiner Anlagen;
 - Konformität neuer, durch eine Vertragspartei getroffener Kontrollmaßnahmen (Artikel 42 bis des Übereinkommens);

- Überwachung der Anwendung des Bürgschaftssystems. Dazu kontrolliert und überprüft gegebenenfalls die TIR Kontrollkommission den Pauschalversicherungsvertrag und die nationale Bürgschaftsvereinbarung sowie die jährlich neu auszustellenden Versicherungszertifikate. Zudem fordert die TIR Kontrollkommission die internationale Organisation auf, pro Jahr Pauschaldaten über die Zahl der eingegangenen, bezahlten und ausstehenden Zahlungsaufforderungen zu beschaffen;
- Erfüllung der ihr von dem TIR-Verwaltungsausschuss übertragenen Aufgaben;
- Überwachung des zentralen Drucks der Carnets TIR und ihre Verteilung an die Verbände, die von der internationalen Organisation vorgenommen wird, einschließlich, unter anderem, der Überwachung der Übereinstimmung des Carnet TIR mit den Erfordernissen des TIR Übereinkommens und das Einholen einer vorläufigen Genehmigung jeglicher Änderung seines Layouts;
- Koordinierung und Förderung des Austausches vertraulicher Mitteilungen und sonstiger Informationen zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien. Die TIR Kontrollkommission fordert die zuständigen Behörden auf, Kenntnisse und Erfahrung im Bereich von neuen Trends und Methoden des Betrugs sowie Beispiele bewährter Verfahrensweisen mitzuteilen. Beim Eingang solcher Informationen, fungiert die TIR-Kontrollkommission hierfür als Verwahrungsort und kümmert sich um deren Weiterverteilung;
- Koordinierung und Förderung des Austausches von Informationen zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien, den Verbänden und den internationalen Organisationen. Dies schließt zum Beispiel Angelegenheiten in Bezug den Betrieb eines elektronischen Kontrollsystems, Beispiele bewährter Verfahrensweisen usw. ein;
- Erleichterung der Beilegung von Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien, Verbänden, Versicherungsgesellschaften und internationalen Organisationen. Die TIR Kontrollkommission bietet ihre Dienste zur Vermittlung und falls erforderlich zur Lösung von Streitigkeiten an;
- Unterstützung der Aus- und Fortbildung des Personals der Zollbehörden und anderer interessierter Beteiligter, die vom TIR Verfahren betroffen sind;

- Unterhaltung eines zentralen Registers zur Verteilung der Informationen an die Vertragsparteien über alle durch die Verbände für die Ausgabe von Carnets TIR vorgeschriebenen Regelungen und Verfahren, soweit sie sich auf die in Anlage 9 festgelegten Mindestvoraussetzungen und –erfordernisse beziehen;
- Überwachung des Preises des Carnet TIR, unter Berücksichtigung der Sensitivität dieser Angelegenheit.

Die Entscheidungen der TIR Kontrollkommission werden vom TIR-Sekretär ausgeführt, der Mitglied des Sekretariats der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa ist. Der TIR-Sekretär wird von einem kleinen TIR-Sekretariat unterstützt, dessen Größe vom Verwaltungsausschuss bestimmt wird.

2 DAS TIR ÜBEREINKOMMEN VON 1975

Dieser Abschnitt enthält den vollständigen Wortlaut des TIR Übereinkommens von 1975 in der Fassung vom 19 September 2004. Die Struktur dieses Abschnitts folgt der Struktur des TIR Übereinkommens von 1975.

Erläuterungen, die in Anlagen 6 und 7, Teil III des TIR Übereinkommens von 1975 enthalten sind, folgen unmittelbar den Vorschriften des Übereinkommens, auf die sie sich beziehen. In Übereinstimmung mit Artikel 43 des Übereinkommens interpretieren diese Erläuterungen bestimmte Vorschriften des Übereinkommens und seiner Anlagen. Sie beschreiben auch bestimmte empfohlene Vorgehensweisen.

Die Erläuterungen ändern die Vorschriften des Übereinkommens oder seiner Anlagen nicht, sondern präzisieren ihren Inhalt, Bedeutung und Geltungsbereich. Insbesondere in Bezug auf Artikel 12 des Übereinkommens und Anlage 2 über die technischen Bedingungen für Straßenfahrzeuge, die für den internationalen Warentransport unter Zollverschluss zugelassen werden können, präzisieren die Erläuterungen technische Bauweisen, die von den Vertragsstaaten zugelassen werden müssen, da sie in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften sind. Die Erläuterungen führen auch aus, welche Bauweisen nicht in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften sind.

Die Erläuterungen erleichtern damit die Anwendung der Vorschriften dieses Übereinkommens und seiner Anlagen indem sie den technischen Fortschritt sowie wirtschaftliche Notwendigkeiten berücksichtigen.

Die **Kommentare** folgen unmittelbar den Vorschriften des Übereinkommens auf die sie sich beziehen. Die Kommentare, die ins TIR Handbuch aufgenommen worden sind, sind rechtlich nicht bindend für die Vertragsparteien des TIR Übereinkommens. Sie sind jedoch von Bedeutung für die Auslegung, Harmonisierung und Anwendung des Übereinkommens, da sie die Meinung des Verwaltungsausschusses für das TIR Übereinkommen von 1975, sowie die der ECE-Arbeitsgruppe für Zollfragen wiedergeben, worauf in Verbindung mit jedem Kommentar hingewiesen wird.

{TRANS/GE.30/55, Absatz 40}

**2.1 GREMIUM DES TIR ÜBEREINKOMMENS VON 1975
(EINSCHLIESSLICH ERLÄUTERUNGEN
UND KOMMENTARE)**

**ZOLLÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN INTERNATIONALEN
WARENTRANSPORT MIT CARNETS TIR (TIR ÜBEREINKOMMEN, 1975)**

DIE VERTRAGSPARTEIEN

**IN DEM WUNSCH, den internationalen Warentransport mit
Straßenfahrzeugen zu erleichtern,**

**IN DER ERWÄGUNG, dass die Verbesserung der Transportbedingungen
einen wesentlichen Faktor für die Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen
ihnen darstellt,**

**IN BEFÜRWORTUNG einer Vereinfachung und Harmonisierung der Ver-
waltungsförmlichkeiten im internationalen Transportwesen, insbesondere an den
Grenzen**

SIND wie folgt ÜBEREINGEKOMMEN:

Kapitel I

ALLGEMEINES

(a) BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet der Begriff:

- (a) „TIR-Transport“ die Beförderung von Waren von einer Abgangszollstelle
bis zu einer Bestimmungszollstelle im Rahmen des in diesem
Übereinkommen festgelegten sogenannten „TIR Verfahrens“;
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}**

- (b) **„TIR-Versand“** den Streckenteil eines TIR-Transports, der in einer Vertragspartei von einer Abgangszollstelle oder Eingangszollstelle (Durchgangszollstelle) bis zu einer Bestimmungszollstelle oder Ausgangszollstelle (Durchgangszollstelle) erfolgt;
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}
- (c) **„Beginn eines TIR-Versands“**, dass die Vorführung des Straßenfahrzeugs, des Lastzugs oder des Behälters zusammen mit der Ladung und dem zugehörigen Carnet TIR zur Kontrolle bei der Abgangszollstelle oder Eingangszollstelle (Durchgangszollstelle) erfolgt ist und die Zollstelle das Carnet TIR angenommen hat;
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}
- (d) **„Beendigung eines TIR-Versands“**, dass die Vorführung des Straßenfahrzeugs, des Lastzugs oder des Behälters zusammen mit der Ladung und dem zugehörigen Carnet TIR zur Kontrolle bei der Bestimmungszollstelle oder Ausgangszollstelle (Durchgangszollstelle) erfolgt ist;
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}
- (e) **„Erledigung eines TIR-Versands“** die Bestätigung der ordnungsgemäßen Beendigung eines TIR-Versands in einer Vertragspartei durch die Zollbehörden. Diese stellen die Zollbehörden anhand eines Vergleichs der bei der Bestimmungszollstelle oder Ausgangszollstelle (Durchgangszollstelle) verfügbaren Angaben oder Informationen mit denjenigen, die bei der Abgangszollstelle oder Eingangszollstelle (Durchgangszollstelle) verfügbar sind, fest.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}
- (f) **„Eingangs und Ausgangsabgaben“** die Zölle und alle anderen Abgaben, Steuern, Gebühren und sonstigen Belastungen, die anlässlich oder im Zusammenhang mit der Einfuhr oder Ausfuhr von Waren erhoben werden, ohne die Gebühren und Belastungen, die dem Betrag nach ungefähr auf die Kosten der erbrachten Dienstleistungen beschränkt sind;

Erläuterung zu Artikel 1f

- 0.1 (f) Als ausgenommen im Sinne des Artikels I Buchstabe (f) (Gebühren und Belastungen) gelten alle Beträge, bei denen es sich nicht um Abgaben und Steuern handelt, die anlässlich oder im Zusammenhang mit der Einfuhr oder Ausfuhr von den Vertragsparteien erhoben werden. Diese Beträge bleiben ungefähr auf die Kosten der erbrachten Dienstleistungen beschränkt und dürfen nicht eine indirekte Schutzmaßnahme für inländische Waren oder eine Finanzabgabe auf Einfuhren oder Ausfuhren darstellen. Zu solchen Zahlungen und Belastungen gehören unter anderem Zahlungen für
- Ursprungszeugnisse, soweit sie für den Versand erforderlich sind;
 - Kontrolluntersuchungen durch die zolltechnischen Prüfungsanstalten;
 - Zollkontrollen und andere Amtshandlungen außerhalb der üblichen Öffnungszeiten und des Amtsplatzes der Zollstelle;
 - Kontrollen aus gesundheitlichen, veterinärpolizeilichen oder pflanzenschutzrechtlichen Gründen.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}
- (g) **„Straßenfahrzeuge“ nicht nur Straßenkraftfahrzeuge, sondern auch alle Anhänger und Sattelanhänger, die dazu bestimmt sind, von derartigen Fahrzeugen gezogen zu werden;**
- (h) **„Lastzüge“ miteinander verbundene Fahrzeuge, die als Einheit im Straßenverkehr eingesetzt sind;**
- (j) **„Behälter“ eine Transportausrüstung (Möbeltransportbehälter, abnehmbarer Tank oder anderes ähnliches Gerät), die**
- (i) **einen zur Aufnahme von Waren bestimmten ganz oder teilweise geschlossenen Hohlkörper darstellt;**
 - (ii) **von dauerhafter Beschaffenheit und daher genügend widerstandsfähig ist, um wiederholt verwendet werden zu können;**

- (iii) **besonders dafür gebaut ist, den Transport von Waren durch ein oder mehrere Verkehrsmittel ohne Umladung des Inhalts zu erleichtern;**
- (iv) **so gebaut ist, dass sie leicht gehandhabt werden kann, insbesondere bei der Umladung von einem Verkehrsmittel auf ein anderes;**
- (v) **so gebaut ist, dass sie leicht beladen und entladen werden kann, und**
- (vi) **einen Rauminhalt von mindestens einem Kubikmeter hat;**

„abnehmbare Karosserien“ gelten als Behälter;

Erläuterung zu Artikel 1 (j)

- 0.1 (j) Unter einer „abnehmbaren Karosserie“ ist ein Laderaum ohne Fortbewegungsvorrichtung zu verstehen, der insbesondere für den Transport auf einem Straßenfahrzeug bestimmt ist, wobei das Fahrgestell des Straßenfahrzeugs und der untere Rahmen der Karosserie eigens für diesen Zweck hergerichtet sind. Diese Begriffsbestimmung gilt auch für Wechselbehälter, d.h. für Behälter, die besonders für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene bestimmt sind.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Erläuterung zu Artikel 1 (j) (i)

- 0.1 (j) (i) Unter einem „teilweise geschlossenen“ Behälter im Sinne von Artikel I, Buchstabe (j), Ziffer (i) ist eine Transportausrüstung zu verstehen, die im Allgemeinen aus einem Boden und einem Aufbau besteht, die einen dem geschlossenen Behälter entsprechenden Laderaum abgrenzt. Der Aufbau besteht im Allgemeinen aus Metallteilen, wie sie das Gerüst eines Behälters bilden. Behälter dieser Art können auch eine oder mehrere Seiten- oder Stirnwände haben. Manche Behälter bestehen nur aus Dach und Boden, die durch Pfosten miteinander verbunden sind. Dieser Behältertyp wird insbesondere für die Beförderung sperriger Waren (z. B. Kraftfahrzeuge) benutzt.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

- (k) **„Abgangszollstelle“ diejenige Zollstelle einer Vertragspartei, bei welcher der TIR-Transport einer Gesamtladung oder einer Teilladung beginnt;**
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

- (l) **„Bestimmungszollstelle“** diejenige Zollstelle einer Vertragspartei, bei welcher der TIR-Transport einer Gesamtladung oder einer Teilladung endet;
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}
- (m) **„Durchgangszollstelle“** diejenige Zollstelle einer Vertragspartei, über die ein Straßenfahrzeug, ein Lastzug oder ein Behälter im Rahmen eines TIR-Transports in diese Vertragspartei verbracht wird oder dies verlässt;
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}
- (n) **„Personen“** sowohl natürliche als auch juristische Personen;
- (o) **„Inhaber“** eines Carnet TIR diejenige Person, für die ein Carnet TIR gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens ausgestellt und in deren Namen eine Zollanmeldung in Form eines Carnet TIR vorgenommen worden ist, wodurch die Absicht zum Ausdruck gebracht wurde, Waren an der Abgangszollstelle dem TIR Verfahren zuzuführen. Der Inhaber ist verantwortlich für die Vorführung des Straßenfahrzeugs, des Lastzugs oder des Behälters zusammen mit der Ladung und dem zugehörigen Carnet TIR bei der Abgangszollstelle, der Durchgangszollstelle und der Bestimmungszollstelle sowie für die ordnungsgemäße Einhaltung der anderen einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}
- (p) **„außergewöhnlich schwere oder sperrige Waren“** alle schweren oder sperrigen Gegenstände, die wegen ihres Gewichts, ihrer Ausmaße oder ihrer Beschaffenheit gewöhnlich nicht in einem geschlossenen Straßenfahrzeug oder Behälter befördert werden;
- (q) **„bürgender Verband“** einen Verband, der von den Zollbehörden einer Vertragspartei zugelassen ist, um für die Benutzer des TIR Verfahrens die Bürgschaft zu übernehmen.

(b) GELTUNGSBEREICH**Artikel 2**

Dieses Übereinkommen gilt für Warentransporte, bei denen die Waren ohne Umladung über eine oder mehrere Grenzen von einer Abgangszollstelle einer Vertragspartei bis zu einer Bestimmungszollstelle einer anderen oder derselben Vertragspartei in Straßenfahrzeugen, Lastzügen oder Behältern befördert werden, wenn auf einem Teil der Strecke zwischen Beginn und Ende des TIR-Transports die Beförderung im Straßenverkehr erfolgt.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Erläuterungen zu Artikel 2

- 0.2-1 Nach Artikel 2 kann ein Warentransport mit Carnets TIR in demselben Land beginnen und enden, wenn auf einem Teil der Strecke ausländisches Gebiet berührt wird. In einem solchen Fall steht es den Zollbehörden des Ausgangslandes völlig frei, neben dem Carnet TIR noch ein eigenes Zolldokument für die abgabenfreie Wiedereinfuhr der Waren zu verlangen. Die Zollbehörden sollten jedoch auf ein solches Dokument verzichten und stattdessen einen besonderen Vermerk auf dem Carnet TIR anbringen.
- 0.2-2 Nach diesem Artikel können Waren unter Verwendung eines Carnet TIR befördert werden, wenn der Transport lediglich auf einem Teil der Strecke im Straßenverkehr durchgeführt wird. In dem Artikel wird nicht angegeben, auf welchem Teil der Strecke die Waren im Straßenverkehr befördert werden müssen; es genügt, dass die Beförderung im Straßenverkehr irgendwann zwischen Beginn und Ende des TIR-Transports erfolgt. Es kann jedoch vorkommen, dass trotz der ursprünglichen Absicht des Absenders aus unvorhergesehenen Gründen, die kommerzieller Art oder durch einen Unfall bedingt sein können, der Transport auf keinem Teil der Strecke im Straßenverkehr durchgeführt werden kann. Die Vertragsparteien nehmen in solchen Ausnahmefällen das Carnet TIR an und die Haftung der bürgenden Verbände bleibt bestehen.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Kommentare zu Artikel 2

Gebrauch der Carnets TIR

Carnets TIR sind gelegentlich auch für Strecken innerhalb eines Landes verwendet worden (beispielsweise von einem Binnenzollamt zum Grenzzollamt, ohne bei der Grenzüberschreitung das Carnet vorzuzeigen), mit der Absicht, den auf diese Weise erlangten Zollverschluss zu missbrauchen.

*Die IRU klärt die nationalen Zollbehörden über derartige Fälle auf.
{TRANS/GE.30/AC.2/12, Absatz 34; TRANS/GE.30/35, Absätze 64 und 65}*

Anwendung des TIR Verfahrens wenn ein Teil der Strecke nicht im Straßenverkehr durchgeführt wird.

Gemäß Artikel 2 des Übereinkommens dürfen andere Transportmöglichkeiten (Eisenbahn, Binnenschifffahrt etc.) benutzt werden, solange ein Teil der Strecke zwischen Anfang und Ende eines TIR-Transports im Straßenverkehr durchgeführt wird. Während eine Strecke eines TIR-Transports nicht im Straßenverkehr durchgeführt wird, steht es dem Inhaber eines Carnets TIR frei entweder:

- *bei den Zollbehörden zu beantragen, dass der TIR-Transport gemäß den Vorschriften von Artikel 26, Paragraph 2 des Übereinkommens ausgesetzt wird. Damit der ausgesetzte TIR-Transport wieder aufgenommen werden kann, sollten bei Beendigung der Strecke die nicht im Straßenverkehr durchgeführt wird, zollamtliche Behandlung und Überwachung vorhanden sein. Wenn die ganze Strecke im Abgangsland nicht im Straßenverkehr durchgeführt wird, darf Beginn und unmittelbare ordnungsgemäße Beendigung des TIR-Versands von der Abgangszollstelle durchgeführt werden, indem beide Abschnitte Nr. 1 und Nr. 2 des Carnets TIR abgetrennt werden. Unter diesen Umständen ist für die restliche Strecke in diesem Land keine TIR-Bürgschaft vorhanden. Der TIR-Transport kann jedoch leicht bei der Zollstelle am Ende der Strecke, die nicht im Straßenverkehr durchgeführt wird, gemäß den Vorschriften von Artikel 26 des Übereinkommens, wieder aufgenommen werden, oder*

- *das TIR Verfahren zu benutzen. Der Inhaber des Carnets TIR sollte jedoch darauf achten, dass ein TIR-Versand in einem bestimmten Land nur durchgeführt werden kann, wenn die nationalen Zollbehörden in der Lage sind, die Behandlung gemäß zollamtlichen Bestimmungen an den folgenden Stellen zu gewährleisten (je nachdem): Eingangszollstelle (Durchgangszollstelle), Ausgangszollstelle (Durchgangszollstelle) oder Bestimmungszollstelle.*
{TRANS/WP.30/AC.2/67, Absatz 64 und Anlage 4; TIRExB/REP/13, Rev.1, Absatz 23}

Artikel 3

Voraussetzung für die Anwendung dieses Übereinkommens ist,

- (a) dass der Warentransport durchgeführt wird**
 - (i) mit Straßenfahrzeugen, Lastzügen oder Behältern, die vorher nach den in Kapitel III Abschnitt (a) festgelegten Bedingungen zugelassen worden sind, oder**
 - (ii) mit anderen Straßenfahrzeugen, Lastzügen oder Behältern, sofern die in Kapitel III Abschnitt (c) festgelegten Bedingungen beachtet werden, oder**
 - (iii) mit Straßenfahrzeugen oder Spezialfahrzeugen wie Bussen, Kränen, Kehrmaschinen, Betonmischmaschinen usw., die ausgeführt werden und daher selbst als Waren gelten und die unter den in Kapitel III Abschnitt c festgelegten Bedingungen selbstständig von einer Abgangszollstelle zu einer Bestimmungszollstelle gelangen. Transportieren solche Fahrzeuge andere Waren, so finden die unter Ziffer (i) oder (ii) genannten Bedingungen entsprechend Anwendung;**
- (b) dass für den Warentransport eine Bürgschaft von Verbänden geleistet wird, die nach Artikel 6 zugelassen worden sind, und der Transport unter Verwendung eines Carnets TIR durchgeführt wird, das dem in Anlage 1 wiedergegebenen Muster entspricht.**
{ECE/TRANS/17/Amend.22; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Kommentar zu Artikel 3

Straßenfahrzeuge, die selbst als außergewöhnlich schwere oder sperrige Waren gelten

Wenn Straßenfahrzeuge oder Spezialfahrzeuge selbst als außergewöhnlich schwere oder sperrige Waren angesehen werden und außergewöhnlich schwere und sperrige Waren transportieren, also Fahrzeug und Waren zur selben Zeit die Bedingungen, die in Kapitel III (c) des Übereinkommens formuliert sind, erfüllen, dann ist nur ein Carnet TIR nötig, das auf dem Umschlag und allen Abschnitten einen Vermerk gemäß Artikel 32 des Übereinkommens trägt. Wenn solche Fahrzeuge im Laderaum oder in Behältern normale Waren transportieren, muss das Straßenfahrzeug vorher unter den Bedingungen von Teil III (a) zugelassen worden sein und der Laderaum oder die Behälter müssen zollamtlich versiegelt sein.

Die Bedingungen von Artikel 3 (a) (iii) des Übereinkommens werden angewendet, wenn Straßenfahrzeuge oder Spezialfahrzeuge aus dem Land der Abgangszollstelle ausgeführt und in ein anderes Land, in dem sich die Bestimmungszollstelle befindet, eingeführt werden. In diesem Fall sind die Bestimmungen von Artikel 15 des Übereinkommens bezüglich einer vorübergehenden Einfuhr eines Straßenfahrzeugs nicht anwendbar. Somit sind zollamtliche Dokumente bezüglich einer vorübergehenden Einfuhr solcher Fahrzeuge nicht erforderlich.

*{TRANS/WP.30/AC.2/65, Absätze 39 und 40 und Anlage 2;
TRANS/WP.30/AC.2/59, Absätze 61 und 62 und Anlage 6;
TRANS/WP.30/200, Absatz 72}*

(c) GRUNDSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN**Artikel 4**

Für Waren, die im TIR Verfahren befördert werden, wird eine Entrichtung oder Hinterlegung von Eingangs- oder Ausgangsabgaben bei den Durchgangszollstellen nicht gefordert.

Kommentar zu Artikel 4

Siehe Kommentare zu Erläuterungen 0.8.3 (Möglicherweise zu entrichtende Zollabgaben und Steuern) und zu Artikel 23 (Begleitung von Straßenfahrzeugen).

Artikel 5

- 1. Für Waren, die im TIR Verfahren unter Zollverschluss mit Straßenfahrzeugen, Lastzügen oder Behältern befördert werden, wird eine Beschau bei den Durchgangszollstellen grundsätzlich nicht vorgenommen.**
- 2. Um Missbräuche zu verhindern, können die Zollbehörden jedoch in Ausnahmefällen und insbesondere, wenn der Verdacht einer Unregelmäßigkeit besteht, bei den Durchgangszollstellen eine Beschau der Waren vornehmen.**

Erläuterung zu Artikel 5

- 0.5 Dieser Artikel schließt nicht das Recht aus, die Waren stichprobenweise zu kontrollieren, macht aber deutlich, dass die Zahl dieser Kontrollen sehr beschränkt bleiben muss. In diesem Zusammenhang bietet das internationale Carnet TIR Verfahren verglichen mit den innerstaatlichen Verfahren zusätzliche Sicherheiten; einerseits müssen die Angaben über die Waren im Carnet TIR mit den Angaben übereinstimmen, die in den im Ausgangsland gegebenenfalls ausgestellten Zolldokumenten enthalten sind; andererseits geben auch die Kontrollen, die beim Abgang der Waren durchgeführt werden und die durch den Vermerk der Abgangszollstelle nachgewiesen werden, den Durchfuhr- und Bestimmungsländern Garantien (vgl. die nachstehenden Ausführungen zu Artikel 19).

Kommentar zu Artikel 5, Absatz 2

Kontrollen an Durchgangszollstellen oder Stichproben auf Anfrage der Transportunternehmer

Ausnahmefälle, wie in Artikel 5, Absatz 2 beschrieben, schließen solche ein, in denen die Zollbehörden Kontrollen entweder an den Durchgangszollstellen oder im Verlauf des Transports auf spezielle Bitte von Transportunternehmern, die den Verdacht haben, dass irgendeine Art von Unregelmäßigkeit während des TIR-Transports aufgetreten ist, durchführen. In einer solchen Situation sollten die Zollbehörden nicht zögern, die Kontrolle durchzuführen, auch wenn sie die Bitte nicht für berechtigt halten.

In Fällen, in denen die Zollbehörden eine Kontrolle auf Bitte des Transportunternehmers hin durchführen, werden die damit verbundenen Kosten zusammen mit allen anderen möglicherweise auf Grund der Untersuchung entstehenden Kosten, von letzterem entsprechend den Bestimmungen von Artikel 46, Absatz 1 und seines Kommentars getragen,

*{TRANS/WP.30/196, Absätze 66 und 67 und Anlage 3;
TRANS/WP.30/AC.2/63, Absatz 63 und Anlage 3}*

Kapitel II

AUSGABE DER CARNETS TIR

HAFTUNG DER BÜRGENDEN VERBÄNDE

Artikel 6

**1. Jede Vertragspartei kann Verbänden die Bewilligung erteilen, entweder selbst oder durch die mit ihnen in Verbindung stehenden Verbände Carnets TIR auszugeben und die Bürgschaft zu übernehmen, solange die in Anlage 9 Teil I niedergelegten Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse erfüllt werden. Die Bewilligung wird widerrufen, wenn die in Anlage 9, Teil I aufgeführten Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse nicht mehr erfüllt werden.
{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}**

2. Ein Verband wird in einem Land nur zugelassen, wenn seine Bürgschaft sich auch auf die in diesem Lande entstehenden Verbindlichkeiten aus Warentransporten mit Carnets TIR erstreckt, die von ausländischen Verbänden ausgegeben worden sind, die derselben internationalen Organisation wie der bürgernde Verband angehören.

Erläuterung zu Artikel 6, Absatz 2

0.6.2 Nach diesem Absatz können die Zollbehörden eines Landes mehrere Verbände zulassen, wobei jeder Verband für die Verbindlichkeiten aus durchgeführten Transporten mit Carnets haftet, die er ausgegeben hat oder die die mit ihm in Verbindung stehenden Verbände ausgegeben haben.

2 bis Der Verwaltungsausschuss lässt eine internationale Organisation nach Absatz 2 zur Übernahme der Verantwortlichkeit für die wirksame Gestaltung und Funktionsweise eines internationalen Bürgschaftssystems zu, sofern sie diese Verantwortlichkeit annimmt.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Erläuterung zu Artikel 6, Absatz 2 bis

0.6.2 bis Die Beziehungen zwischen einer internationalen Organisation und ihren Mitgliedsverbänden sind in schriftlichen Vereinbarungen über die Funktionsweise des internationalen Bürgschaftssystems festzulegen.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

3. Ein Verband gibt Carnets TIR nur an Personen aus, denen die Zulassung zum TIR Verfahren von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien, in deren Hoheitsgebiet sie ihren Wohnsitz oder Geschäftssitz haben, nicht verweigert worden ist.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

4. Zum TIR Verfahren können nur Personen zugelassen werden, die die in Anlage 9 Teil II festgelegten Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse erfüllen. Die Zulassung wird unbeschadet des Artikels 38 widerrufen, wenn die Erfüllung dieser Kriterien nicht mehr sichergestellt ist.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

**5. Die Zulassung zum TIR Verfahren erfolgt nach dem in Anlage 9 Teil II festgelegten Verfahren.
{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}**

Artikel 7

Carnet TIR-Vordrucke, die den bürgenden Verbänden von den mit ihnen in Verbindung stehenden ausländischen Verbänden oder von internationalen Organisationen zugesandt werden, sind von Eingangs- und Ausgangsabgaben sowie von Einfuhr- und Ausfuhrverboten und Einfuhr- und Ausfuhrbeschränkungen befreit.

Artikel 8

1. Der bürgende Verband hat sich zu verpflichten, die fälligen Eingangs- oder Ausgangsabgaben zuzüglich etwaiger Verzugszinsen zu entrichten, die nach den Zollgesetzen und anderen Zollvorschriften des Landes zu entrichten sind, in dem eine Unregelmäßigkeit im Zusammenhang mit einem TIR-Versand festgestellt worden ist. Der bürgende Verband haftet mit den Personen, die die vorgenannten Beträge schulden, gesamtschuldnerisch für die Entrichtung dieser Beträge.

Kommentare zu Artikel 8, Absatz 1

Verwaltungsgebühren

Wie in Artikel 8, Absatz 1 vorgesehen, umfasst die Haftung der bürgenden Verbände weder Verwaltungsgebühren noch jegliche weitere finanzielle Sanktionen.

{TRANS/WP.30/137, Absätze 68-70; TRANS/WP.30/AC.2/29, Anlage 3}

Einzug von Zusatzbeträgen

Artikel 8, Absätze 1 und 2 ermächtigt Zollbehörden, Zusatzbeträge wie festgesetzten Schadensersatz oder andere Strafgebühren von den Inhabern des Carnets TIR einzuziehen, falls sie es für notwendig erachten.

{TRANS/WP.30/135, Absätze 52-55; TRANS/WP.30/137, Absatz 69}

2. Sehen die Gesetze und anderen Vorschriften einer Vertragspartei die Entrichtung der Eingangs- oder Ausgangsabgaben in den in Absatz 1 genannten Fällen nicht vor, so hat sich der bürgende Verband zu verpflichten, unter den gleichen Bedingungen eine Zahlung in Höhe der Eingangs- oder Ausgangsabgaben zuzüglich etwaiger Verzugszinsen zu leisten.

Erläuterung zu Artikel 8, Absatz 2

- 0.8.2 Dieser Absatz findet Anwendung, wenn die Gesetze und anderen Vorschriften einer Vertragspartei bei Unregelmäßigkeiten der in Artikel 8 Absatz 1 erwähnten Art, die Entrichtung von anderen Beträgen als Eingangs- oder Ausgangsabgaben, z. B. von Geldbußen oder Geldstrafen, vorsehen. Der zu entrichtende Betrag darf jedoch nicht höher sein als die Eingangs- oder Ausgangsabgaben, die zu zahlen gewesen wären, wenn die Waren im Einklang mit den einschlägigen Zollvorschriften ein- oder ausgeführt worden wären, vermehrt um etwaige Verzugszinsen.
{ECE/TRANS/17/Amend.8; am 1. August 1987 in Kraft getreten}

3. Jede Vertragspartei setzt den Höchstbetrag fest, der nach den Absätzen 1 und 2 vom bürgenden Verband für jedes Carnet TIR gegebenenfalls gefordert werden kann.

Erläuterung zu Artikel 8, Absatz 3

- 0.8.3 Den Zollbehörden wird empfohlen, den Höchstbetrag, der gegebenenfalls vom bürgenden Verband zu entrichten ist, je Carnet TIR auf eine Summe festzusetzen, die dem Wert von US \$ 50 000 entspricht. Bei der Beförderung von nachstehend näher bezeichneten Alkohol- und Tabakerzeugnissen, die die weiter unten angegebenen Grenzmengen überschreiten, wird den Zollbehörden empfohlen, den Höchstbetrag der Sicherheitsleistung durch den bürgenden Verband auf den Gegenwert von US \$ 200 000,- zu erhöhen:

- (1) Ethylalkohol mit einem Alkoholgehalt von 80 % vol oder mehr, unvergällt (HS-Code 22.07.10)
- (2) Ethylalkohol mit einem Alkoholgehalt von weniger als 80 % vol, unvergällt; Branntwein, Likör und andere Spirituosen; zusammengesetzte alkoholhaltige Zubereitungen der zum Herstellen von Getränken verwendeten Art (HS-Code 22.08)
- (3) Zigarren (einschließlich Stumpen) und Zigarillos, Tabak enthaltend (HS-Code 24.02.10)
- (4) Zigaretten (Tabak enthaltend) (HS-Code 24.02.20)
- (5) Rauchtabak, auch teilweise oder ganz aus Tabakersatzstoffen (HS-Code 24.03.10)

Es wird empfohlen, den Höchstbetrag, der von den bürgernden Verbänden eingefordert werden kann, auf einen Betrag von US \$ 50 000 zu begrenzen, unter der Auflage, daß die folgenden Mengen der Tabak- und Alkoholerzeugnisse nicht überschritten werden:

- (1) 300 Liter
- (2) 500 Liter
- (3) 40 000 Stück
- (4) 70 000 Stück
- (5) 100 Kilogramm.

Die genauen Mengen (Liter, Stück, Kilogramm) der oben genannten Tabak- und Alkoholerzeugnisse müssen im Warenmanifest des Carnets TIR beschrieben sein.

{ECE/TRANS/17/Amend.17; am 1. Oktober 1994 in Kraft getreten;
ECE/TRANS/17/ Amend.18; am 1. August 1995 in Kraft getreten}

Kommentar zu Erläuterung 0.8.3*Möglicherweise zu entrichtende Zollabgaben und Steuern*

Gemäß Artikel 4 des Übereinkommens bedürfen Güter, die mit dem TIR Verfahren transportiert werden, nicht der Bezahlung oder Hinterlegung von Ein- oder Ausfuhrabgaben oder ähnliches, selbst dann nicht, wenn die möglicherweise zu entrichtenden Zollabgaben und Steuern die Summe von US \$ 50 000 für Warensendungen, die mit dem normalen Carnet TIR, die Summe von US \$ 200.000 für die, die mit dem „Tabak/ Alkohol“ Carnet TIR, oder sonstige von den nationalen Zollbehörden festgesetzten Summen übersteigen. Trotzdem können Zollbehörden der Transitländer in solchen Fällen, gemäß Artikel 23 der Konvention, eine Eskortierung der Straßenfahrzeuge auf dem Territorium ihres Landes auf Kosten des Spediteurs verlangen.

{TRANS/GE.30/59, Absätze 34 und 35; TRANS/WP.30/137, Absätze 75 und 76; TRANS/WP.30/159, Absatz 25}

4. Die Haftung des bürgenden Verbandes gegenüber den Behörden des Landes, in dem sich die Abgangszollstelle befindet, beginnt, wenn das Carnet TIR von der Zollstelle angenommen worden ist. In den weiteren Ländern, durch die die Waren im TIR Verfahren noch befördert werden, beginnt die Haftung mit dem Verbringen der Waren in diese Länder oder mit der Annahme des Carnet TIR durch die Zollstelle, bei der der TIR-Transport wiederaufgenommen wird, wenn er gemäß Artikel 26, Absätze 1 und 2 ausgesetzt worden ist.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

5. Die Haftung des bürgenden Verbandes erstreckt sich nicht nur auf die im Carnet TIR angeführten Waren, sondern auch auf Waren, die zwar im Carnet TIR nicht angeführt sind, sich aber unter Zollverschluss in einem Teil des Fahrzeugs oder einem Behälter befinden; sie erstreckt sich nicht auf andere Waren.

Erläuterung zu Artikel 8, Absatz 5

- 0.8.5 Wird die Bürgschaft für Waren in Anspruch genommen, die im Carnet TIR nicht angeführt sind, sollte die betroffene Verwaltung angeben, aufgrund welcher Fakten sie der Auffassung ist, dass die Waren sich unter Zollverschluss in einem Teil des Fahrzeugs oder einem Behälter befanden.
{ECE/TRANS/17/Amend.6; am 1. August 1985 im Kraft getreten}

6. Die im Carnet TIR über die Waren enthaltenen Angaben gelten für die Festsetzung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abgaben bis zum Beweise des Gegenteils als richtig.

Erläuterungen zu Artikel 8, Absatz 6

- 0.8.6 1. Sind die im Carnet TIR enthaltenen Angaben für die Festsetzung der auf die Waren entfallenden Abgaben zu ungenau, so können die Beteiligten den Nachweis der genauen Beschaffenheit der Waren erbringen.
2. Wird kein Nachweis erbracht, so werden die Waren nicht pauschal ohne Rücksicht auf ihre Beschaffenheit, sondern zum höchsten Satz verzollt, der für die Kategorie von Waren gilt, die den Angaben des Carnet TIR entspricht.

7. Die zuständigen Behörden haben soweit möglich bei Fälligkeit der in den Absätzen 1 und 2 genannten Beiträge deren Entrichtung zunächst von der Person oder den Personen zu verlangen, die sie unmittelbar schulden, bevor der bürgende Verband zur Entrichtung dieser Beiträge aufgefordert wird.

Erklärung zu Artikel 8, Absatz 7

- 0.8.7 Die Maßnahmen, welche die zuständigen Behörden zu treffen haben, um die Entrichtung von Beträgen von der Person oder den Personen, die sie unmittelbar schulden, zu verlangen, müssen zumindest die Anzeige der Nichterledigung eines TIR-Versands und/oder die Übersendung der Zahlungsaufforderung an den Inhaber des Carnet TIR umfassen.
{ECE/TRANS/Amend.21; am 12 Mai 2002 in Kraft getreten}

Artikel 9

1. Der bürgende Verband setzt die Gültigkeitsdauer des Carnet TIR fest und bestimmt dabei den letzten Gültigkeitstag, nach dem das Carnet der Abgangszollstelle nicht mehr zur Annahme vorgelegt werden kann.
2. Sofern das Carnet gemäß Absatz 1 bis spätestens zum letzten Gültigkeitstag von der Abgangszollstelle angenommen worden ist, bleibt es bis zur Beendigung des TIR-Versands bei der Bestimmungszollstelle gültig.

Artikel 10

1. Die Erledigung eines TIR-Versands hat unverzüglich zu erfolgen.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}
2. Haben die Zollbehörden eines Landes einen TIR-Versand erledigt, so können sie vom bürgenden Verband die Entrichtung der in Artikel 8 Absätze 1 und 2 genannten Beträge nicht mehr verlangen, es sei denn, dass die Bescheinigung über die Beendigung des TIR-Versands missbräuchlich oder betrügerisch erwirkt worden oder keine Beendigung erfolgt ist.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Erläuterung zu Artikel 10

- 0.10 Die Bescheinigung über die Beendigung des TIR-Versands gilt als missbräuchlich oder betrügerisch erwirkt, wenn der TIR-Versand unter Verwendung von Laderäumen oder Behältern durchgeführt worden ist, die auf betrügerische Weise geändert worden sind, oder wenn widerrechtliche Handlungen wie etwa die Verwendung falscher oder unzutreffender Dokumente, die Vertauschung von Waren oder die Manipulation der Zollverschlüsse festgestellt worden sind, oder wenn sonstige illegale Mittel zur Erlangung der Bescheinigung über die Beendigung angewandt worden sind.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Artikel 11

1. Ist ein TIR-Versand nicht erledigt worden, so können die zuständigen Behörden vom bürgenden Verband die Entrichtung der in Artikel 8 Absätze 1 und 2 genannten Beiträge nur verlangen, wenn sie dem bürgenden Verband innerhalb eines Jahres nach der Annahme des Carnet TIR durch die Zollbehörden die Nichterledigung schriftlich mitgeteilt haben. Das gleiche gilt, wenn die Bescheinigung über die Beendigung des TIR-Versands missbräuchlich oder betrügerisch erwirkt worden ist, jedoch beträgt in diesen Fällen die Frist zwei Jahre. {ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Erläuterung zu Artikel 11, Absatz 1

0.11-1 Ist ein TIR-Versand nicht erledigt worden, so sollten die Zollbehörden zusätzlich zur Mitteilung an den bürgenden Verband möglichst bald auch den Inhaber des Carnet TIR unterrichten. Dies könnte gleichzeitig mit der Mitteilung an den bürgenden Verband geschehen.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Kommentare zur Erläuterung zu Artikel 11, Absatz 1

Zahlung von Zollabgaben und Steuern

Die zuständigen Behörden sollten sich bei ihrem Ersatzanspruch auf die Zahlung von hinterzogenen Zollabgaben und Steuern auf die Wareneinheiten beschränken, für die Unregelmäßigkeiten zuschulden gekommen sind.

{TRANS/GE.30/AC.2/12, Absatz 22; TRANS/GE.30/GRCC/11, Absatz 8}

Frist für Anzeigen

Was die Frist für die Anzeige der Nichterledigung von Carnets TIR beim nationalen bürgenden Verband betrifft, so ist nicht das Datum der Absendung, sondern das Datum des Empfangs das entscheidende. Die Beweismethode für die Anzeige ist dennoch den betroffenen Zollbehörden zu überlassen (Einschreiben ist beispielsweise ein Nachweis des Empfangs). Ist die Frist abgelaufen, haftet der nationale bürgende Verband nicht mehr.

{TRANS/GE.30/AC.2/12, Absatz 28; TRANS/GE.30/35, Absätze 47 und 48; TRANS/GE.30/GRCC/11, Absätze 14 und 15}

Mitteilung an einen bürgenden Verband/ die bürgenden Verbände

Zollbehörden sollten den entsprechenden nationalen bürgenden Verband / die entsprechenden bürgenden Verbände so schnell wie möglich die in Artikel 11, Absatz 1 behandelten Fälle mitteilen, in denen ein Carnet TIR nicht erledigt worden ist.

{TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Mitteilung an den Inhaber des Carnet TIR

Die Mitteilungspflicht an den Inhaber des Carnet TIR, die in Erläuterungen 0.8.7 und 0.11-1 erwähnt wird, kann durch das Verschicken eines Briefes per Einschreiben erfüllt werden.

{TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

2. Die Aufforderung zur Entrichtung der in Artikel 8, Absätze 1 und 2 genannten Beiträge ist an den bürgenden Verband frühestens drei Monate und spätestens zwei Jahre nach dem Tag der Mitteilung an den Verband zu richten, dass der TIR-Versand nicht erledigt oder die Bescheinigung über die Beendigung des TIR-Versands missbräuchlich oder betrügerisch erwirkt worden ist. Ist jedoch innerhalb der genannten Frist von zwei Jahren die Sache zum Gegenstand eines gerichtlichen Verfahrens gemacht worden, so muss die Zahlungsaufforderung binnen einem Jahr nach dem Tage ergehen, an dem die gerichtliche Entscheidung rechtskräftig geworden ist.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Erläuterung zu Artikel 11, Absatz 2

0.11-2 Bei der Entscheidung darüber, ob Waren oder das Fahrzeuge freizugeben sind, sollten sich die Zollbehörden nicht von der Erwägung beeinflussen lassen, dass der bürgende Verband für die Zahlung von Zöllen, Steuern und Verzugszinsen haftet, die der Carnet-Inhaber für die Freigabe der Waren oder Fahrzeuge zu entrichten hat, wenn sie auf Grund ihrer Rechtsvorschriften die Möglichkeiten haben, die ihnen anvertrauten Belange auf andere Weise zu sichern.

3. Der bürgende Verband hat die geforderten Beiträge binnen drei Monaten nach dem Tage der Zahlungsaufforderung zu entrichten. Die entrichteten Beiträge werden dem bürgenden Verband erstattet, wenn innerhalb von zwei Jahren nach dem Tage der Zahlungsaufforderungen ein die Zollbehörden zufriedenstellender Nachweis erbracht worden ist, dass bei dem betreffenden Transport eine Unregelmäßigkeit nicht begangen wurde.

Erläuterung zu Artikel 11, Absatz 3

- 0.11-3 Wird der bürgende Verband nach Artikel 11 aufgefordert, die in Artikel 8 Absätze 1 und 2 genannten Beiträge zu entrichten, und kommt er innerhalb der im Übereinkommen festgelegten Frist von drei Monaten dieser Aufforderung nicht nach, so können die zuständigen Behörden auf Grund ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Entrichtung dieser Beträge verlangen; da es sich in einem solchen Fall um die Nichterfüllung eines vom bürgenden Verband nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften abgeschlossenen Bürgschaftsvertrages handelt.

Kapitel III

WARENTRANSPORT MIT CARNETS TIR

(a) ZULASSUNG VON FAHRZEUGEN UND BEHÄLTERN

Artikel 12

Die Abschnitte (a) und (b) gelten nur dann, wenn jedes Straßenfahrzeug hinsichtlich seiner Bauart und Ausrüstung den in Anlage 2 festgelegten Bedingungen entspricht und nach dem in Anlage 3 festgelegten Verfahren zugelassen worden ist. Das Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) hat dem Muster der Anlage 4 zu entsprechen.

Kommentar zu Artikel 12

Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung)

In Übereinstimmung mit dem Modell in Anlage 4 sollte das Ansichtszertifikat DIN A 3 besitzen und in der Mitte gefaltet sein.

*{TRANS/GE.30/10, Absatz 33; TRANS/WP.30/157, Absätze 27-30;
TRANS/WP.30/AC.2/35, Anlage 6}*

*Bereitstellung eines Verschlussanerkennnisses
(Zulassungsbescheinigung) und einer Zulassungstafel*

*Ein Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) muss, in Übereinstimmung mit Anlage 4 des Übereinkommens, im Fahrzeug mitgeführt werden. Es ist aber nur für den Laderaum des Straßenfahrzeuges, wie in Anlage 2, Artikel 1 des Übereinkommens beschrieben, notwendig. Bei der Beförderung abnehmbarer Karosserien, die in Anlage 6, Erläuterung 0.1 (e) definiert sind oder, der eines Behälters, muss eine Zulassungstafel, wie in Anlage 7, Teil II des Übereinkommens vorgeschrieben, an der zugelassenen abnehmbaren Karosserie oder dem zugelassenen Behälter angebracht werden.
{TRANS/WP.30/168, Absatz 38; TRANS/WP.30/AC.2/39, Absatz 17}*

Artikel 13

- 1. Die Abschnitte (a) und (b) dieses Kapitels gelten nur dann, wenn die Behälter nach den in Anlage 7, Teil I festgelegten Bedingungen gebaut und nach dem in Teil II der genannten Anlage festgelegten Verfahren zugelassen worden sind.**
- 2. Bei Behältern, die zum Warentransport unter Zollverschluss in Übereinstimmung mit dem Zollabkommen über Behälter von 1956, den im Zusammenhang damit im Rahmen der Vereinten Nationen getroffenen Übereinkünften, dem Zollübereinkommen über Behälter von 1972 oder den gegebenenfalls dieses Übereinkommen ersetzenden oder ändernden internationalen Übereinkünften, zugelassen worden sind, ist davon auszugehen, dass sie den Vorschriften des Absatzes 1 entsprechen; sie sind ohne erneute Zulassung für den Transport im TIR Verfahren anzuerkennen.**

Artikel 14

- 1. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Zulassung von Straßenfahrzeugen oder Behältern, die den Vorschriften der Artikel 12 und 13 nicht entsprechen, nicht als gültig anzuerkennen. Die Vertragsparteien werden jedoch eine Verzögerung der Beförderung vermeiden, wenn die festgestellten Mängel von geringer Bedeutung sind und keine Schmuggelgefahr besteht.**

2. Straßenfahrzeuge oder Behälter, die den für ihre Zulassung maßgebenden Bedingungen nicht mehr entsprechen, dürfen erst dann wieder zum Warentransport unter Zollverschluss verwendet werden, wenn ihr ursprünglicher Zustand wiederhergestellt oder das Fahrzeug bzw. der Behälter erneut zugelassen worden ist.

(b) DURCHFÜHRUNG DES TRANSPORTS MIT CARNETS TIR

Artikel 15

1. Für die vorübergehende Einfuhr von Straßenfahrzeugen, Lastzügen oder Behältern, die für den Warentransport im TIR Verfahren benutzt werden, ist kein besonderes Zolldokument erforderlich. Eine Sicherheitsleistung wird für die Straßenfahrzeuge, Lastzüge oder Behälter nicht gefordert.

2. Absatz 1 hindert eine Vertragspartei nicht zu verlangen, dass die Bestimmungszollstelle die nach innerstaatlichem Recht vorgesehenen Förmlichkeiten vornimmt, um sicherzustellen, dass nach Abschluss des TIR-Versands das Straßenfahrzeug, der Lastzug oder der Behälter wiederausgeführt wird.

Erläuterung zu Artikel 15

0.15 Der Verzicht auf ein Zolldokument für die vorübergehende Einfuhr kann bei nicht zulassungspflichtigen Fahrzeugen wie z. B. Anhängern oder Sattelanhängern in bestimmten Ländern zu gewissen Schwierigkeiten führen. In solchen Fällen kann Artikel 15 bei ausreichender Sicherheit für die Zollbehörden eingehalten werden, wenn auf den in dem betreffenden Land benutzten Abschnitten 1 und 2 des Carnet TIR und auf den entsprechenden Stammbllättern die Merkmale (Zeichen und Nummern) dieser Fahrzeuge vermerkt werden.

Kommentare zu Artikel 15*Zolldokumente*

Solange kein Dokument oder eine Garantie für das Fahrzeug verlangt wird, werden die am Eingangs- und Abfahrtsort abgetrennten Abschnitte für die Kontrolle benutzt. Der Fall einer Zerstörung des Fahrzeuges stellt angesichts des Artikels 41 des Übereinkommens kein Problem dar. Sollte das Fahrzeug einfach spurlos verschwinden, besteht Schadensersatzanspruch gemäß nationalem Recht gegen den Spediteur, dessen Adresse auf dem Carnet TIR steht.
{TRANS/GE.30/10, Absätze 26 und 27}

Zollverfahren

Die Verordnung der Europäischen Gemeinschaft Nr. 4151/88 vom 21. November 1988 (O.J. L 367, 31.12.1988, Seite 1) über die Durchführung von Zollverfahren für Importgüter auf dem Territorium der Union und die EG Verordnung Nr. 1855/89 vom 14. Juni 1989 (O.J. L 186, 30.06.1989, Seite 8) über die vorübergehende Einfuhr von Transportmitteln ändern nichts an den Zollverfahren, wie sie im TIR Übereinkommen von 1975 vorgeschrieben sind, und stehen nicht im Widerspruch zu Artikel 15 des TIR Übereinkommens von 1975.
{TRANS/WP.30/131, Absätze 37 und 38}

Artikel 16

Straßenfahrzeuge oder Lastzüge, die einen TIR-Transport durchführen, müssen vorne und hinten eine rechteckige, den Merkmalen der Anlage 5 entsprechende Tafel mit der Aufschrift „TIR“ tragen. Diese Tafeln müssen so angebracht sein, dass sie gut sichtbar sind; sie müssen abnehmbar sein oder so angebracht oder gestaltet sein, dass sie umgedreht, abgedeckt oder zusammengeklappt werden können oder auf andere Weise erkennen lassen, dass kein TIR-Transport durchgeführt wird.

**{ECE/TRANS/17/Amend.16; am 24. Juni 1994 in Kraft getreten;
ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}**

Kommentar zu Artikel 16

Technische Merkmale der TIR-Tafeln

TIR Tafeln müssen entsprechend den Anforderungen des Artikels 15 und der Anlage 5 des Übereinkommens stabile Tafeln sein. Aufkleber werden als TIR-Tafel nicht anerkannt.

{TRANS/WP.30/157, Absatz 61}

Artikel 17

1. Für jedes Straßenfahrzeug oder jeden Behälter ist ein gesondertes Carnet TIR auszufertigen. Ein einzelnes Carnet kann aber für einen Lastzug oder für mehrere Behälter ausgefertigt werden, die auf einem einzigen Straßenfahrzeug oder einem Lastzug verladen sind. In einem solchen Falle muss im Warenmanifest des Carnets TIR der Inhalt jedes zu einem Lastzug gehörenden Fahrzeugs oder jedes Behälters gesondert aufgeführt sein.

Erläuterung zu Artikel 17, Absatz 1

0.17-1 Mit der Bestimmung, wonach im Warenmanifest des Carnets TIR der Inhalt jedes zu einem Lastzug gehörenden Fahrzeugs oder jedes Behälters gesondert aufzuführen ist, soll lediglich eine Erleichterung der zollamtlichen Prüfung des Inhalts des einzelnen Fahrzeugs oder Behälters erreicht werden. Diese Bestimmung ist daher nicht so streng auszulegen, dass jede Abweichung zwischen dem tatsächlichen Inhalt eines Fahrzeugs oder eines Behälters und dem im Warenmanifest beschriebenen Inhalt dieses Fahrzeugs oder dieses Behälters als Verletzung des Übereinkommens betrachtet wird.

Wenn der Warenführer den die zuständigen Behörden zufriedenstellenden Nachweis erbringen kann, dass trotz der festgestellten Abweichungen sämtliche im Warenmanifest angegebenen Waren mit der Gesamtmenge der Waren übereinstimmen, die sich im Lastzug oder in den Behältern befinden, für die das Carnet TIR ausgegeben wurde, so darf hier nicht grundsätzlich eine Verletzung der Zollvorschriften unterstellt werden.

- 2. Das Carnet TIR gilt nur für eine Fahrt. Es muss mindestens so viele abtrennbare Annahme- und Erledigungsabschnitte enthalten, wie für den betreffenden Transport erforderlich sind.**
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Erläuterung zu Artikel 17, Absatz 2

- 0.17-2 Bei Umzügen kann das in Nr. 10 Buchstabe (c) der Anleitung für die Verwendung des Carnets TIR vorgesehene Verfahren angewandt und die Aufzählung der beförderten Waren angemessen einfach gehalten werden.

Kommentare zu Artikel 17

Die Ausgabe von Carnets TIR für Lastzüge und Lastwagen mit Sattelanhängern

Beim Abgangszollamt bleibt es dem Ermessen der Zollbehörden überlassen, ob sie ein einziges oder mehrere Carnets TIR für eine Fahrzeugkombination oder für verschiedene auf einem Straßenfahrzeug oder einer Fahrzeugkombination verladene Behälter wie in Artikel 1 (c) und (d) der Konvention definiert, ausstellt. Ist das/sind die Carnet(s) TIR einmal ausgestellt worden, ist es jedoch gemäß Artikel 4 der Konvention nicht erlaubt, zusätzliche Carnets TIR an den Zollämtern unterwegs zu verlangen.

{TRANS/WP.30/157, Absatz 26}

Ausgabe von Carnets TIR für Mischwaren, zusammengesetzt aus normalen Waren und außergewöhnlich schweren oder sperrigen Waren

Die Abgangszollstelle muss, wenn sie in Bezug auf die Anzahl für den Transport von Mischwaren, zusammengesetzt aus normalen Waren und außergewöhnlich schweren oder sperrigen Waren, erforderlichen Carnets TIR eine Entscheidung trifft, auf die Sonderbestimmungen des Artikels 32 Rücksicht nehmen, wonach beim Transport von außergewöhnlich schweren oder sperrigen Waren das Umschlagblatt und alle Abschnitte den Vermerk „außergewöhnlich schwere oder sperrige Waren“ tragen müssen. Weil dieser Vermerk nicht für normale, unter TIR-Verschluss transportierte Waren zutrifft, muss ein separates Carnet TIR/müssen separate Carnets TIR für den Transport der normalen Waren ausgestellt werden.

{TRANS/WP.30/AC.2/71, Anlage 3; TRANS/WP.30/206, Absatz 57}

Gleichzeitige Benutzung von mehreren Carnets TIR

Wenn die Abgangszollstelle mehrere Carnets TIR für einen einzigen TIR-Transport akzeptiert hat, muss sie alle Referenzen dieser Carnets TIR im Feld „For official use“ aller Blätter jedes einzelnen akzeptierten Carnets TIR eintragen.

{TRANS/WP.30/AC.2/71, Anlage 3; TRANS/WP.30/208, Absatz 52}

Artikel 18

Ein TIR Transport darf über mehrere Abgangs- und Bestimmungszollstellen durchgeführt werden; die Gesamtzahl der Abgangs- und Bestimmungszollstellen darf jedoch vier nicht überschreiten. Das Carnet TIR darf bei den Bestimmungszollstellen erst vorgelegt werden, wenn es von allen Abgangszollstellen angenommen worden ist.

**{ECE/TRANS/17/Amend.10; am 23. Mai 1989 in Kraft getreten;
ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}**

Erläuterungen zu Artikel 18

- 0.18-1 Im Interesse der reibungslosen Durchführung des TIR Verfahrens lassen die Zollbehörden eines Landes nicht zu, dass bei einem Warentransport, der in das Nachbarland weiterführt, das gleichfalls Vertragspartei dieses Übereinkommens ist, eine Ausgangszollstelle des ersten Landes als Bestimmungszollstelle benannt wird, es sei denn, dass besondere Gründe dafür sprechen.
- 0.18-2
1. Die Waren sind so zu verladen, dass die Waren, die am ersten Entladungsort entladen werden sollen, aus dem Fahrzeug oder dem Behälter entnommen werden können, ohne dass die übrigen Waren, die weiterbefördert werden sollen, entladen zu werden brauchen.
 2. Im Falle von Transporten, bei denen Waren bei mehreren Zollstellen zu entladen sind, ist es erforderlich, jedes Entladen einer Teilmenge auf allen übrigen Warenmanifesten des Carnet TIR in Feld 12 zu vermerken und gleichzeitig auf den verbliebenen Abschnitten und den entsprechenden Stammblätern anzugeben, dass neue Zollverschlüsse angelegt worden sind.

Kommentare zu Artikel 18*Mehrere Abgangs- und/oder Bestimmungszollstellen*

An einem TIR-Transport können mehr als eine Abgangs- und/oder Bestimmungszollstelle in einem oder mehreren Ländern beteiligt sein, vorausgesetzt, dass die Gesamtzahl der Abgangs- und Bestimmungszollstellen nicht vier übersteigt. In Übereinstimmung mit Regel Nr. 6 der Anleitung für die Verwendung des Carnet TIR (Anlage 1 zum Übereinkommen, Muster des Carnet TIR: Version 1 und Version 2, Seite 3 des Umschlags) sind für jede zusätzliche Abgangs- oder Bestimmungszollstelle zwei neue Blätter erforderlich. Wenn mehrere Abgangs- oder Bestimmungszollstellen beteiligt sind, sollten die Blätter des Carnet TIR so ausgefüllt werden, dass Waren die nacheinander an verschiedenen Zollstellen be- oder entladen werden, im Warenmanifest eingetragen oder durchgestrichen werden (Felder 9, 10 und 11). Diese zusätzlich be- oder entladenen Güter sollten außerdem von den Abgangs- oder Bestimmungszollstellen in Feld 16 mit einem Stempel gutgeheißen werden.

*{TRANS/GE.30/55, Absatz 22; TRANS/WP.30/141, Absätze 39-41;
TRANS/WP.30/AC.2/31, Anlage 3; TRANS/WP.30/192, Absatz 26;
TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}*

Möglichkeiten um in Ausnahmefällen die Gesamtzahl von vier Abgangs- und Bestimmungszollstellen zu überschreiten

Gemäß Artikel 18 und Regel 5 der Anleitung für die Verwendung des Carnets TIR (Anlage I) darf ein TIR-Transport die Gesamtzahl von vier Abgangs- und Bestimmungszollstellen nicht überschreiten. Um die Gesamtzahl der Abgangs- und Bestimmungszollstellen im Lauf eines einzelnen Beförderungsvorgangs zu erhöhen, kann ein Straßenfahrzeug oder können Lastzüge oder Behälter verschiedene TIR-Transporte hintereinander oder zur gleichen Zeit ausführen, jeder unter Deckung eines separaten Carnets TIR. Um dies zu erzielen, können nachfolgende Möglichkeiten benutzt werden:

- (i) *Aufeinanderfolgende Benutzung von zwei Carnets TIR für einen einzelnen Transport, gemäß dem Kommentar zu Artikel 28 „Möglicher Gebrauch von zwei Carnets TIR für einen einzigen TIR-Transport“. Das erste Carnet TIR kann für bis zu vier Abgangs- und Bestimmungszollstellen benutzt werden. Nachdem es an der vierten Zollstelle komplett ausgefüllt und beendet worden ist, kann ein neues Carnet TIR eröffnet werden und für den Rest des Transports benutzt werden. Eine eindeutige Anmerkung muss in beiden Carnets TIR gemacht werden, um auf diesen Umstand hinzuweisen. Daher wird die letzte Bestimmungszollstelle, die vom ersten Carnet TIR abgedeckt wird, die Abgangszollstelle für das zweite Carnet TIR, das bis zu drei Bestimmungszollstellen beinhalten kann. Im ersten Carnet TIR sollten alle Waren, die für die Bestimmungszollstellen des zweiten Carnet TIR vorgesehen sind, als für die letzte Bestimmungszollstelle bestimmt eingetragen werden. Ein solches Verfahren kann bis zu sieben Abgangs- und Bestimmungszollstellen abdecken. Um die Bedingungen, die in Artikel 2 des Übereinkommens niedergelegt worden sind, zu erfüllen, ist es notwendig, dass beide TIR-Transporte zumindest über eine Grenze durchgeführt werden. Da zwei Carnets TIR hintereinander benutzt werden, existiert zur selben Zeit nur eine TIR-Bürgschaft.*
- (ii) *Gleichzeitige Benutzung von mehreren Straßenfahrzeugen (z.B. eine Kombination von Fahrzeugen) oder mehreren Behältern. Im Sinne des Artikels 17, Absatz 1 des TIR Übereinkommens kann für jedes Straßenfahrzeug und jeden Behälter ein separates Carnet TIR ausgestellt werden. Jedes Carnet TIR kann bis zu vier Beladungs- und Entladungsorte abdecken. Die Abgangszollstelle(n) sollte(n) alle Referenznummern dieser Carnets TIR im Feld „For official use“ auf allen Abschnitten jedes akzeptierten Carnets TIR eintragen.*

Welche Alternative auch benutzt wird, Waren, die an verschiedenen Entladungsorten entladen werden, sollten voneinander getrennt werden wie es in Erläuterung 0.18-2, Absatz 1 vorgeschrieben wird .
{TRANS/WP.30/208, Absatz 28 und Anlage; TRANS/WP.30/AC.2/71, Absatz 71 und Anlage 3}

Kommentar zu Erläuterung 0.18.2*Entladung der Waren*

Der Ausdruck „Entladung“, der im Besonderen in Erläuterung 0.18-2 genannt wird, unterstellt nicht zwingend eine physische Entfernung der Waren aus dem Fahrzeug oder Behälter, zum Beispiel wenn ein Transport mit demselben Fahrzeug oder Behälter weitergeführt wird, nachdem der TIR-Transport beendet wurde. Dennoch, wenn ein TIR-Transport für eine Teilladung der Waren beendet ist und für den anderen Teil weitergeführt wird, soll der erstgenannte Teil physisch vom zollamtlich versiegelten Laderaum oder Behälter entfernt werden oder, im Fall von außergewöhnlich schweren oder sperrigen Waren, soll dieser von den verbleibenden außergewöhnlich schweren oder sperrigen Waren, für die der TIR-Transport weitergeführt wird, getrennt werden. {TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5; TRANS/WP.30/192, Absatz 26}

Artikel 19

Die Waren und das Straßenfahrzeug, der Lastzug oder der Behälter sind der Abgangszollstelle mit dem Carnet TIR vorzuführen. Die Zollbehörden des Ausgangslandes treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sich von der Richtigkeit des Warenmanifests zu überzeugen und um die Zollverschlüsse anzulegen oder die unter ihrer Verantwortung von hierzu ermächtigten Personen angelegten Zollverschlüsse zu prüfen.

Erläuterung zu Artikel 19

- 0.19 Die Verpflichtung für die Abgangszollstelle, sich von der Richtigkeit des Warenmanifests zu überzeugen, macht zumindest die Prüfung erforderlich, ob die im Warenmanifest über die Waren enthaltenen Angaben mit den Angaben in den Ausfuhrpapieren, Beförderungsdokumenten und sonstigen Handelspapieren für diese Waren übereinstimmen; die Abgangszollstelle kann auch, soweit erforderlich, eine Beschau der Waren vornehmen. Vor Anbringung der Zollverschlüsse hat sie auch den Zustand des Straßenfahrzeuges oder des Behälters und bei Fahrzeugen oder Behältern mit Schutzdecken den Zustand der Schutzdecken und der Befestigungsmittel zu prüfen, da diese im Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) nicht erfasst sind.

Kommentar zu Artikel 19

Überprüfung beim Abgangszollamt

Für das reibungslose Funktionieren des TIR-Systems ist es notwendig, dass die Überprüfung beim Abgangszollamt streng und umfassend ist, da davon das Funktionieren des TIR Verfahrens abhängig ist. Folgendes sollte vor allem vermieden werden:

- *Falsche Warendeklaration, welche den Austausch gegen andere Güter während des Transports ermöglicht (z.B. Zigaretten geladen aber Tapete deklariert, die Zigaretten anschließend entladen und die Tapete geladen); und*
 - *Befördern von Waren, die das Carnet TIR nicht enthält (z.B. Zigaretten, Alkohol, Drogen, Waffen).*
- {TRANS/GE.30/AC.2/12, Absatz 31; TRANS/GE.30/GRCC/11, Absätze 19-21}*

Artikel 20

Die Zollbehörden können für die Fahrt durch ihr Land eine Frist festsetzen und verlangen, dass das Straßenfahrzeug, der Lastzug oder der Behälter eine vorgeschriebene Fahrtstrecke einhält.

Erläuterung zu Artikel 20

- 0.20 Wenn die Zollbehörden für den Transport von Waren auf ihrem Gebiet eine Frist festsetzen, haben sie unter anderem auch die besonderen Regelungen für Transportunternehmer, insbesondere die Regelungen über die Arbeitsstunden und die für Fahrer von Straßenfahrzeugen vorgeschriebenen Ruhepausen zu berücksichtigen. Es wird empfohlen, dass die Zollbehörden von ihrem Recht, die Fahrtstrecke vorzuschreiben, nur dann Gebrauch machen, wenn sie dies für unbedingt erforderlich halten.

Kommentar zu Artikel 20*Geldstrafen*

Wenn gegen die in den Artikel 20 und 39 enthaltenen Vorschriften verstoßen wird und Geldstrafen erhoben werden, dürfen diese nicht von dem Garantieverband, sondern nur vom Carnet TIR Inhaber oder von der für den Verstoß verantwortlichen Person gefordert werden.

{TRANS/GE.30/AC.2/14, Absatz 29; TRANS/GE.30/39, Absatz 30}

Artikel 21

Das Straßenfahrzeug, der Lastzug oder der Behälter sind mit der Warenladung und dem zugehörigen Carnet TIR jeder Durchgangszollstelle und den Bestimmungszollstellen zur Kontrolle vorzuführen.

Erläuterungen zu Artikel 21

- 0.21-1 Dieser Artikel schränkt in keiner Weise die Befugnis der Zollbehörden zur Überprüfung aller Teile des Fahrzeugs sowie der verschlossenen Laderäume ein.
{UNECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}
- 0.21-2 Die Eingangszollstelle kann den Warenführer an die Ausgangszollstelle des Nachbarlandes zurückweisen, wenn festgestellt wird, dass die Ausgangsbescheinigung in diesem Land nicht oder vorschriftswidrig erteilt worden ist. In diesem Fall bringt die Eingangszollstelle einen Vermerk für die entsprechende Ausgangszollstelle im Carnet TIR an.
- 0.21-3 Werden von den Zollbehörden bei der Beschau Proben entnommen, so haben sie im Warenmanifest des Carnet TIR einen Vermerk mit allen erforderlichen Angaben über die entnommenen Waren anzubringen.

Kommentare zu Artikel 21

*Beendigung eines TIR-Versands an der Ausgangszollstelle
(Durchgangszollstelle) und an der Bestimmungszollstelle*

Beendigung an einer Durchgangszollstelle

Das Straßenfahrzeug, die Kombination von Fahrzeugen oder der Behälter wurden für zollamtliche Kontrollen an der Ausgangszollstelle (Durchgangszollstelle) zusammen mit der Ladung und dem zugehörigen Carnet TIR vorgeführt.

Teilweise Beendigung

Das Straßenfahrzeug, die Kombination von Fahrzeugen oder der Behälter wurden für zollamtliche Kontrollen an der Bestimmungszollstelle zusammen mit der Ladung und dem zugehörigen Carnet TIR vorgeführt und anschließend teilweise entladen.

Letztendliche Beendigung

Das Straßenfahrzeug, die Kombination von Fahrzeugen oder der Behälter wurden für zollamtliche Kontrollen bei der letzten Bestimmungszollstelle zusammen mit der Ladung oder der im Falle einer vorherigen teilweisen Beendigung/ mehreren vorherigen teilweisen Beendigungen verbleibenden Ladung und dem zugehörigen Carnet TIR vorgeführt.

{TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Artikel 22

1. Die Durchgangszollstellen jeder Vertragspartei erkennen in der Regel die von den Zollbehörden der anderen Vertragsparteien angelegten unverletzten Zollverschlüsse an, es sei denn, dass eine Beschau der Waren nach Artikel 5, Absatz 2 vorgenommen wird. Die Zollbehörden können jedoch, wenn dies für die Kontrolle erforderlich ist, zusätzlich ihre eigenen Zollverschlüsse anlegen.

2. Die von einer Vertragspartei so anerkannten Zollverschlüsse genießen in ihrem Gebiet den gleichen Rechtsschutz wie die nationalen Zollverschlüsse.

Artikel 23

Die Zollbehörden dürfen nur in Ausnahmefällen:

- **die Straßenfahrzeuge, Lastzüge oder Behälter in ihrem Land auf Kosten des Transportunternehmers begleiten lassen,**
- **unterwegs eine Kontrolle und eine Beschau der Warenladung der Straßenfahrzeuge, Lastzüge oder Behälter vornehmen.**

Kommentar zu Artikel 23

Begleitung von Straßenfahrzeugen

Gemäß Artikel 4 des Übereinkommens bedürfen Waren, die im TIR Verfahren befördert werden, nicht der Bezahlung oder Hinterlegung von Eingangs- oder Ausgangsabgaben - in welcher Art auch immer, selbst dann nicht, wenn die möglicherweise zu entrichtenden Zollabgaben die Summe von US \$ 50 000 für Warensendungen, die mit dem normalen Carnet TIR befördert werden, die Summe von US \$ 200 000 für die, die mit dem „Tabak/Alkohol“-Carnet TIR befördert werden, oder sonstige von den nationalen Zollbehörden festgesetzten Summen übersteigen. Trotzdem können die Zollbehörden der Transitländer in solchen Fällen gemäß Artikel 23 des Übereinkommens, eine Begleitung der Straßenfahrzeuge auf Kosten des Transportunternehmers in ihrem Land verlangen. In solchen Fällen und im speziellen, wenn kein anderer schriftlicher Beleg dem Transportunternehmer ausgehändigt wird, sind die Zollbehörden dazu aufgefordert, in Kontrollabschnitt Nr.1 des Carnet TIR unter 5-„Miscellaneous“ das Wort „Escort“ gefolgt von einer kurzen Darlegung der Gründe, die zum Fordern einer solchen Begleitung geführt haben, einzutragen.

{TRANS/GE.30/59, Absätze 34 und 35; TRANS/WP.30/137, Absätze 75 und 76; TRANS/WP.30/159, Absatz 25; TRANS/WP.30/194, Absatz 63; TRANS/WP.30/AC.2/63, Absatz 63 und Anlage 3}

Artikel 24

Nehmen die Zollbehörden eine Beschau der Warenladung eines Straßenfahrzeugs, eines Lastzugs oder eines Behälters bei einer Durchgangszollstelle oder unterwegs vor, so müssen sie auf den Carnet-TIR-Abschnitten, die in ihrem Land benutzt werden, auf den entsprechenden Stammblätttern und auf den im Carnet TIR verbleibenden Abschnitten die neu angelegten Zollverschlüsse und die Art der durchgeführten Kontrollen vermerken.

Artikel 25

Werden Zollverschlüsse in anderen als den in den Artikeln 24 und 35 genannten Fällen unterwegs verletzt oder werden Waren ohne Verletzung der Zollverschlüsse vernichtet oder beschädigt, so wird nach der in Anlage 1 enthaltenen Anleitung für die Verwendung des Carnet-TIR Verfahrens und das im Carnet TIR enthaltene Protokoll aufgenommen; die innerstaatlichen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

Artikel 26

1. Berührt ein Transport mit Carnet TIR auf einer Teilstrecke das Gebiet eines Staates, der nicht Vertragspartei dieses Übereinkommens ist, so wird der TIR-Transport während der Durchfahrt durch dieses Gebiet ausgesetzt. In einem solchen Fall erkennen die Zollbehörden der Vertragspartei, durch deren Gebiet die Waren anschließend befördert werden, für die Fortsetzung des TIR-Transports das Carnet TIR an, sofern die Zollverschlüsse und/oder die Nämlichkeitszeichen unversehrt geblieben sind. Sind die Zollverschlüsse nicht unversehrt geblieben, so können die Zollbehörden das Carnet TIR für die Fortsetzung des TIR-Transports nach Artikel 25 anerkennen.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten;

ECE/TRANS/17/Amend.24; am 19. September 2004 in Kraft getreten}

2. Das gleiche gilt für den Teil der Strecke, auf dem der Inhaber des Carnet TIR im Gebiet einer Vertragspartei das Carnet nicht verwendet, weil sich einfachere Verfahren für den Zollgutversand anbieten oder die Inanspruchnahme eines solchen Verfahrens nicht erforderlich ist.

**3. In solchen Fällen gelten die Zollstellen, bei denen der TIR-Transport ausgesetzt oder wiederaufgenommen wird, als Durchgangszollstelle beim Ausgang bzw. Durchgangszollstelle beim Eingang.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}**

Kommentare zu Artikel 26

Aussetzung eines TIR-Transports in einer Vertragspartei, in der kein zugelassener bürgender Verband existiert

Artikel 26 gilt auch für Vertragsparteien, in denen kein zugelassener bürgender Verband existiert und wo daher die Bestimmungen des Übereinkommens gemäß Artikel 3, Absatz (b) nicht erfüllt sind. Eine Liste dieser Vertragsparteien wird vom TIR Verwaltungsrat und der TIR Kontrollkommission (TIRExB) auf Basis der bei der TIRExB hinterlegten Unterlagen, gemäß den Bestimmungen der Anlage 9, Teil I des Übereinkommens, erstellt.

{TRANS/WP.30/AC.2/63, Anlage 3}

Anwendung des TIR Verfahrens wenn ein Teil der Strecke nicht im Straßenverkehr durchgeführt wird.

Gemäß Artikel 2 des Übereinkommens dürfen andere Transportmöglichkeiten (Eisenbahnen, Binnenschifffahrt etc.) benutzt werden, solange ein Teil der Strecke zwischen Anfang und Ende eines TIR-Transports im Straßenverkehr durchgeführt wird. Während eine Strecke eines TIR-Transports nicht im Straßenverkehr durchgeführt wird, steht es dem Inhaber eines Carnets TIR frei entweder:

- *bei den Zollbehörden zu beantragen, dass der TIR-Transport gemäß den Vorschriften von Artikel 26, Paragraph 2 des Übereinkommens ausgesetzt wird. Damit der ausgesetzte TIR-Transport wieder aufgenommen werden kann, sollten bei Beendigung der Strecke die nicht im Straßenverkehr durchgeführt wird, zollamtliche Behandlung und Überwachung vorhanden sein. Wenn die ganze Strecke im Abgangsland nicht im Straßenverkehr durchgeführt wird, darf Beginn und unmittelbare ordnungsgemäße Beendigung des TIR-Versands von der Abgangszollstelle durchgeführt werden, indem beide Abschnitte Nr. 1 und Nr. 2 des Carnets TIR abgetrennt werden. Unter diesen Umständen ist für die restliche Strecke in diesem Land keine TIR-Bürgschaft vorhanden. Der TIR-Transport kann jedoch leicht bei der Zollstelle am Ende der Strecke, die nicht im Straßenverkehr durchgeführt wird, gemäß den Vorschriften von Artikel 26 des Übereinkommens, wieder aufgenommen werden, oder*
- *das TIR Verfahren zu benutzen. Der Inhaber des Carnets TIR sollte jedoch darauf achten, dass ein TIR-Versand in einem bestimmten Land nur durchgeführt werden kann, wenn die nationalen Zollbehörden in der Lage sind, die Behandlung gemäß zollamtlichen Bestimmungen an den folgenden Stellen zu gewährleisten (je nachdem): Eingangszollstelle (Durchgangszollstelle), Ausgangszollstelle (Durchgangszollstelle) oder Bestimmungszollstelle.*
{TRANS/WP.30/AC.2/67, Absatz 64 und Anlage 4; TIRExB/REP/13, Rev.1, Absatz 23}

Artikel 27

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Übereinkommens, insbesondere des Artikels 18 kann die ursprünglich angegebene Bestimmungszollstelle durch eine andere Bestimmungszollstelle ersetzt werden.

Artikel 28

1. Die Beendigung eines TIR-Versands ist unverzüglich durch die Zollbehörden zu bescheinigen. Die Beendigung eines TIR-Versands kann unter Vorbehalt oder ohne Vorbehalt bescheinigt werden; wird die Beendigung unter Vorbehalt bescheinigt, so muss der Vorbehalt sich auf Tatsachen beziehen, die den TIR-Versand selbst betreffen. Diese Tatsachen sind auf dem Carnet TIR deutlich zu vermerken.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; in Kraft getreten am 12. Mai 2002}

2. Werden Waren einem anderen Zollverfahren oder einem anderen zollamtlichen Überwachungsverfahren zugeführt, so dürfen Zuwiderhandlungen im Rahmen dieses anderen Zollverfahrens oder dieses anderen zollamtlichen Überwachungsverfahrens dem Inhaber des Carnet TIR als solchem oder einer in seinem Namen handelnden Person nicht zugerechnet werden.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Erläuterung zu Artikel 28

0.28 Das Carnet TIR darf nur im Zusammenhang mit seiner Zweckbestimmung, d. h. dem Warenversand, benutzt werden. Es darf z. B. nicht für die Aufbewahrung des Zollguts im Bestimmungsort verwendet werden.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Kommentare zu Artikel 28

Rückgabe des Carnet TIR an den Inhaber oder an eine andere Person, die in seinem Auftrag handelt

Es muss betont werden, dass die sofortige Rückgabe des Carnets TIR an den Inhaber oder eine andere Person, die in seinem Auftrag handelt, egal ob es mit oder ohne Vorbehalte als beendet bescheinigt wurde, eine grundsätzliche Aufgabe der Bestimmungszollstelle ist. Dies vereinfacht nicht nur die Kontrolle des ausgehenden Verbands und der internationalen Organisation, die in Artikel 6 erwähnt wird, sondern ermöglicht diesen, über die Rückgabe des Carnets, dem Inhaber ein neues Carnet auszustellen, da die Anzahl der Carnets in Gebrauch (im Besitz des Inhabers) zu jedem Zeitpunkt limitiert sein könnte.

{TRANS/GE.30/AC.2/12, Absatz 33; TRANS/GE.30/GRCC/11, Absätze 24 und 25; TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Möglicher Gebrauch von zwei Carnets TIR für einen einzigen TIR-Transport

Die Abschnitte des Carnet TIR reichen gelegentlich nicht aus, um einen gesamten TIR-Transport durchzuführen. In diesen Fällen muss der erste Teil des TIR-Transports gemäß der Artikel 27 und 28 des Übereinkommens beendet werden und ein neues Carnet muss von der selben Zollstelle akzeptiert werden, das die Beendigung des letzten TIR-Versands bescheinigt hat, und für den Rest des TIR-Transport benutzt werden. Um diesen Vorgang anzuzeigen, sollten eindeutige Vermerke in beide Carnets TIR gemacht werden.

{TRANS/WP.30/AC.2/23, Absatz 21; TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Anwendbare Verfahren nach Beendigung eines TIR-Versands

Artikel 28 besagt, dass die Beendigung eines TIR-Versands von den Zollbehörden ohne Verzögerung bescheinigt werden muss. Die Beendigung kann nur stattfinden, wenn die Waren einem anderen Zollverfahren oder einem anderen zollamtlichen Überwachungsverfahren unterstellt worden sind. Dazu gehören Abfertigung für den Inlandsgebrauch, Überführung über die Grenze in ein Drittland oder eine Freizone oder Lagerung an einem dafür von den Zollbehörden zugelassenen Ort in Abwartung der Überführung in ein anderes Zollverfahren sein.

{TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Beendigung eines TIR-Versands

1. In Fällen, in denen ein TIR-Versand ohne Vorbehalte als beendet bescheinigt worden ist, sollten die Zollbehörden, welche erklären, dass die Beendigung missbräuchlich oder betrügerisch erwirkt worden ist, in ihrer Mitteilung der Nicht-Erledigung und/oder der Zahlungsaufforderung die Gründe für die Erklärung der Beendigung als missbräuchlich oder betrügerisch erörtern.

2. Die Zollbehörden sollten nicht systematisch Carnets TIR unter nicht näher begründetem Vorbehalt als beendet bescheinigen, nur um die Anforderungen des Artikels 10, Absatz 2 und des Artikels 11, Absatz 1 zu umgehen.

{TRANS/GE.30/GRCC/11, Absatz 12; TRANS/GE.30/AC.2/12, Absatz 25; TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Anzeige von Vorbehalten

Zollbehörden sollten Vorbehalte in Bezug auf die Beendigung eines TIR-Versands besonders deutlich machen durch das Ausfüllen von Feld 27 auf Abschnitt Nr. 2 des Carnet TIR und durch Eintragen eines „R“ unter Punkt Nr. 5 des Kontrollabschnitts Nr. 2, genauso wie durch Ausfüllen des Protokolls des Carnet TIR, soweit angemessen.

{TRANS/GE.30/8, Absatz 12; TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Alternative Beweismittel als Nachweis für die Erledigung eines TIR-Versands

Den Zollbehörden wird empfohlen, als alternative Beweismittel für die ordnungsgemäße Beendigung eines TIR-Versands ausnahmsweise zum Beispiel die folgenden Informationen zu nutzen, sofern sie zu ihrer Zufriedenheit vorgelegt wurden:

- irgendeine Art von offizieller Bescheinigung oder Bestätigung der Beendigung eines TIR-Versands unter dem selben TIR-Transport, ausgestellt von einer anderen Vertragspartei dem betreffenden TIR-Versand nachfolgend oder eine Bestätigung über eine Überführung der Waren in ein anderes Zollverfahren oder ein anderes Zollkontrollsystem, z. B. Einfuhrabfertigung
- die ordnungsgemäß von einer Vertragspartei abgestempelten Kontrollabschnitte Nr.1 oder Nr.2 im Carnet TIR oder eine Kopie dieser, vorgelegt von der in Artikel 6 des Übereinkommens erwähnten internationalen Organisation, die bestätigen muss, dass es sich um eine echte Kopie des Originals handelt.

{TRANS/WP.30/159, Absatz 38; TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Verbesserte Verfahren für die Benutzung von Carnet TIR durch Transportunternehmer

In einigen Vertragsparteien hat der Transportunternehmer keine direkten Kontakte zu den zuständigen Zollbehörden an der Bestimmungszollstelle bevor der Empfänger oder seine Vertreter die nötigen Formalitäten für die Einfuhrabfertigung der Waren oder für ein anderes Zollverfahren, das auf das TIR-Transitverfahren folgt erledigt hat. Um dem Transportunternehmer oder seinem Fahrer zu erlauben, zu überprüfen, dass das TIR Verfahren ordnungsgemäß von den zuständigen Zollbehörden erledigt worden ist, sind der Transportunternehmer oder sein Fahrer berechtigt, wenn sie es wünschen, das Carnet TIR zu behalten und dem Empfänger oder seinen Vertretern nur eine Kopie des gelben Kontrollabschnitts Nr.1/Nr.2 (nicht für zollamtliche Zwecke) im Carnet TIR zu überlassen, zusammen mit jeder anderen geforderten Information. Folgend der Abfertigung der Waren für den Inlandsgebrauch oder der Überführung in ein anderes Zollverfahren, sollten der Transportunternehmer oder sein Fahrer sich dann persönlich an die Zollbehörden wenden um das Carnet TIR bescheinigt zu bekommen.

{TRANS/WP.30/188, Absatz 54; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absätze 61 und 62 und Anlage 6}

**(c) BESTIMMUNGEN ÜBER DEN TRANSPORT
AUßERGEWÖHNLICHE SCHWERER UND SPERRIGER WAREN**

Artikel 29

1. Dieser Abschnitt gilt nur für den Transport von außergewöhnlich schweren oder sperrigen Waren im Sinne des Artikels 1, Buchstabe (p).

{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

2. Bei Anwendung dieses Abschnitts können außergewöhnlich schwere oder sperrige Waren je nach der Entscheidung der Abgangszollstelle mit Fahrzeugen oder Behältern ohne Zollverschluss befördert werden.

3. Dieser Abschnitt wird nur angewandt, wenn nach Ansicht der Abgangszollstelle die Nämlichkeit der außergewöhnlich schweren oder sperrigen Waren sowie des gegebenenfalls mitbeförderten Zubehörs sich an Hand einer vorhandenen Beschreibung ohne weiteres festhalten läßt oder sich diese Waren mit Zollplomben oder Nämlichkeitszeichen versehen lassen, so daß sie weder ersetzt noch entfernt werden können, ohne eindeutige Spuren zu hinterlassen.

Erläuterung zu Artikel 29

0.29 Für Straßenfahrzeuge oder Behälter, mit denen außergewöhnlich schwere oder sperrige Waren befördert werden, ist kein Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) erforderlich. Es ist jedoch Aufgabe der Abgangszollstelle nachzuprüfen, ob die anderen in diesem Artikel festgelegten Bedingungen bei Warentransporten dieser Art erfüllt sind. Die Zollstellen der anderen Vertragsparteien erkennen die Entscheidung der Abgangszollstelle an, sofern sie ihnen nicht in krassem Widerspruch zu Artikel 29 zu stehen scheint.

Kommentare zu Artikel 29

Straßenfahrzeuge, die selbst als außergewöhnlich schwere oder sperrige Waren gelten

Wenn Straßenfahrzeuge oder Spezialfahrzeuge selbst als außergewöhnlich schwere oder sperrige Waren angesehen werden und außergewöhnlich schwere und sperrige Waren transportieren, also Fahrzeug und Waren zur selben Zeit die Bedingungen, die in Kapitel III (c) des Übereinkommens formuliert sind, erfüllen, dann ist nur ein Carnet TIR nötig, das auf dem Umschlag und allen Abschnitten einen Vermerk gemäß Artikel 32 des Übereinkommens trägt. Wenn solche Fahrzeuge im Laderaum oder in Behältern normale Waren transportieren, muss das Straßenfahrzeug vorher unter den Bedingungen von Teil III (a) zugelassen worden sein und der Laderaum oder die Behälter müssen zollamtlich versiegelt sein.

Die Bedingungen von Artikel 3 (a) (iii) des Übereinkommens werden angewendet, wenn Straßenfahrzeuge oder Spezialfahrzeuge aus dem Land der Abgangszollstelle ausgeführt und in ein anderes Land, in dem sich die Bestimmungszollstelle befindet, eingeführt werden. In diesem Fall sind die Bestimmungen von Artikel 15 des Übereinkommens bezüglich einer vorübergehenden Einfuhr eines Straßenfahrzeugs nicht anwendbar. Somit sind zollamtliche Dokumente bezüglich einer vorübergehenden Einfuhr solcher Fahrzeuge nicht erforderlich.

*{TRANS/WP.30/AC.2/59, Absätze 61 und 62 und Anlage 6;
TRANS/WP.30/AC.2/65, Absätze 39 und 40 und Anlage 2;
TRANS/WP.30/200, Absatz 72}*

Viehtransport

Für den Viehtransport sollten auch die Bestimmungen über den Transport außergewöhnlich schwerer und sperriger Waren des Artikels 29 des Übereinkommens anwendbar sein.

{TRANS/GE.30/AC.2/21, Absatz 30}

Artikel 30

Alle Bestimmungen dieses Übereinkommens, von denen die besonderen Vorschriften dieses Abschnitts nicht abweichen, gelten auch für den Transport außergewöhnlich schwerer oder sperriger Waren im TIR-Verfahren.

Artikel 31

Die Haftung des bürgenden Verbandes erstreckt sich nicht nur auf die im Carnet TIR angeführten Waren, sondern auch auf Waren, die zwar im Carnet TIR nicht angeführt sind, sich aber auf der Ladefläche oder zwischen den im Carnet TIR angeführten Waren befinden.

Artikel 32

Das verwendete Carnet TIR muss auf dem Umschlag und auf allen Abschnitten in englischer oder französischer Sprache in hervorgehobenen Buchstaben den Vermerk „außergewöhnlich schwere oder sperrige Waren“ tragen.

Kommentar zu Artikel 32

Ausgabe von Carnets TIR für Mischwaren, zusammengesetzt aus normalen Waren und außergewöhnlich schweren oder sperrigen Waren

Die Abgangszollstelle muss, wenn sie in Bezug auf die Anzahl für den Transport von Mischwaren, zusammengesetzt aus normalen Waren und außergewöhnlich schweren oder sperrigen Waren, erforderlichen Carnets TIR eine Entscheidung trifft, auf die Sonderbestimmungen des Artikels 32 Rücksicht nehmen, wonach beim Transport von außergewöhnlich schweren oder sperrigen Waren das Umschlagblatt und alle Abschnitte den Vermerk „außergewöhnlich schwere oder sperrige Waren“ tragen müssen. Weil dieser Vermerk nicht für normale, unter TIR-Verschluss transportierte Waren zutrifft, muss ein separates Carnet TIR/müssen separate Carnets TIR für den Transport der normalen Waren ausgestellt werden.

{TRANS/WP.30/AC.2/71, Anlage 3; TRANS/WP.30/206, Absatz 57}

Artikel 33

Die Abgangszollstelle kann verlangen, dass Ladelisten, Fotografien, Pläne usw., die für die Nämlichkeitssicherung der beförderten Waren erforderlich sind, dem Carnet TIR beigelegt werden. In diesem Falle versieht sie diese Papiere mit ihrem Stempel, heftet je eine Ausfertigung auf der Rückseite des Carnet-TIR-Umschlagblatts an und vermerkt dies in allen Warenmanifesten.

Artikel 34

Die Durchgangszollstellen jeder Vertragspartei erkennen die von den zuständigen Behörden der anderen Vertragsparteien angebrachten Zollverschlüsse und/oder Nämlichkeitszeichen an. Sie können jedoch zusätzlich Zollverschlüsse und/oder Nämlichkeitszeichen anbringen, müssen aber auf den in ihrem Land benutzten Carnet-TIR-Abschnitten, auf den entsprechenden Stammbölgern und auf den im Carnet TIR verbleibenden Abschnitten die neu angebrachten Zollverschlüsse und/oder Nämlichkeitszeichen vermerken.

Artikel 35

Müssen die Zollbehörden bei einer Durchgangszollstelle oder unterwegs wegen einer Beschau der Warenladung Zollverschlüsse abnehmen oder Nämlichkeitszeichen entfernen, so vermerken sie auf den in ihrem Land benutzten Carnet-TIR-Abschnitten, auf den entsprechenden Stammblätttern und auf den im Carnet TIR verbleibenden Abschnitten die neu angebrachten Zollverschlüsse und/oder Nämlichkeitszeichen.

Kapitel IV

UNREGELMÄSSIGKEITEN

Artikel 36

Wer gegen die Bestimmungen dieses Übereinkommens verstößt, macht sich nach den Rechtsvorschriften des Landes strafbar, in dem die Zuwiderhandlung begangen wurde.

Artikel 37

Kann nicht ermittelt werden, wo die Unregelmäßigkeit begangen worden ist, so gilt sie als im Gebiet der Vertragspartei begangen, in dem sie festgestellt worden ist.

Artikel 38

1. Jede Vertragspartei ist berechtigt, eine Person, die sich einer schweren Zuwiderhandlung gegen die für den internationalen Warentransport geltenden Zollgesetze oder sonstigen Zollvorschriften schuldig gemacht hat, vorübergehend oder dauernd von den Erleichterungen dieses Übereinkommens auszuschließen.

Erläuterung zu Artikel 38, Absatz 1

0.38.1 Erläuterung wurde gestrichen.
{ECE/TRANS/17/Amend.23; am 7. November 2003 in Kraft getreten}

2. Dieser Ausschluss ist innerhalb einer Woche den zuständigen Behörden der Vertragspartei mitzuteilen, in deren Hoheitsgebiet die betreffende Person ihren Wohnsitz oder Geschäftssitz hat, dem (den) Verband (Verbänden) des Landes oder des Zollgebietes, in dem die Zuwiderhandlung begangen worden ist, und der TIR Kontrollkommission mitzuteilen.
{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

Erläuterung zu Artikel 38, Absatz 2

0.38.2 Erläuterung wurde gestrichen.
{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

Kommentare zu Artikel 38

Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden

In Bezug auf die Zulassung einer Person, Carnets TIR gemäß Anlage 9, Teil II des Übereinkommens benutzen zu dürfen, sollten die zuständigen Behörden der Vertragspartei, wo diese Person wohnhaft oder niedergelassen ist, gebührend jede Information in Betracht ziehen, die von jeder anderen Vertragspartei gemäß Artikel 38, Absatz 2 über schwere oder wiederholte Zuwiderhandlungen gegen die Zollgesetzgebung durch diese Person mitgeteilt worden ist. Daher sollten solche Mitteilungen so viele Details wie möglich enthalten, um eine gründliche Abwägung des Falles von der Vertragspartei, wo die Person wohnhaft oder niedergelassen ist, zu gewährleisten.

{TRANS/WP.30/196, Absatz 76; TRANS/WP.30/200, Absatz 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, Absatz 63 und Anlage 3}

Ausschluss eines inländischen Transportunternehmers vom TIR Verfahren

Um einen wegen schwerer Verstöße gegen die Zollgesetze schuldigen nationalen Transportunternehmer, der die Verstöße in dem Land verübt hat, wo er wohnhaft oder niedergelassen ist, vom TIR Verfahren auszuschließen, werden die Zollbehörden aufgefordert, den Bestimmungen von Artikel 6, Absatz 4 und Anlage 9, Teil II, Absatz 1 (d) eher zu folgen als den Bestimmungen von Artikel 38, Absatz 1.

{TRANS/WP.30/196, Absatz 77; TRANS/WP.30/200, Absatz 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, Absatz 63 und Anlage 3}

Artikel 39

Wird die Durchführung eines TIR-Versands im Übrigen als vorschriftsmäßig anerkannt, so gilt folgendes:

1. Die Vertragsparteien lassen geringfügige Abweichungen bei der Erfüllung der mit der Frist und der Fahrtstrecke zusammenhängenden Verpflichtungen unberücksichtigt.

2. Auch Abweichungen zwischen den im Warenmanifest des Carnet TIR enthaltenen Angaben und dem Inhalt des Straßenfahrzeugs, des Lastzugs oder des Behälters werden nicht als Zuwiderhandlungen des Carnet-TIR-Inhabers im Sinne dieses Übereinkommens betrachtet, wenn ein die zuständigen Behörden zufriedenstellender Nachweis erbracht wird, dass diese Abweichungen nicht auf Fehlern beruhen, die beim Verladen oder Versand der Waren oder beim Ausfüllen des Warenmanifests wissentlich oder fahrlässig begangen worden sind.

Erläuterung zu Artikel 39

0.39 Unter dem Ausdruck „Fehler ..., die ... fahrlässig begangen worden sind“, sind Handlungen zu verstehen, die nicht vorsätzlich und in voller Kenntnis der Dinge begangen werden, sondern daraus erwachsen, dass es unterlassen wurde, sich im Einzelfall in angemessenem Umfang und in der erforderlichen Weise von der Richtigkeit der Angaben zu überzeugen.

Artikel 40

Die Zollverwaltungen des Abgangs- und Bestimmungslandes lasten gegebenenfalls dort festgestellte Abweichungen dem Carnet-TIR-Inhaber nicht an, wenn diese Abweichungen Zollverfahren betreffen, die vor oder nach einem TIR-Transport stattgefunden haben und an denen der Inhaber des Carnet TIR nicht beteiligt war.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Artikel 41

Ist ein die Zollbehörden zufriedenstellender Nachweis erbracht worden, dass die im Warenmanifest eines Carnet TIR aufgeführten Waren durch Unfall oder höhere Gewalt untergegangen oder unwiederbringlich verlorengegangen sind oder dass sie auf Grund ihrer Beschaffenheit durch natürlichen Schwund fehlen, so wird Befreiung von den üblicherweise zu erhebenden Zöllen und Abgaben gewährt.

Artikel 42

Auf begründeten Antrag einer Vertragspartei hin müssen ihr die zuständigen Behörden der Vertragsparteien, die durch einen TIR-Transport berührt sind, alle verfügbaren, für die Anwendung der Artikel 39, 40 und 41 erforderlichen Auskünfte erteilen.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten}

Kommentar zu Artikel 42

Zusammenarbeit der Zollbehörden

Oft ist es schwierig für die Zollbehörden, in Fällen einer Nichterledigung der Carnets TIR die zu erhebenden Eingangs- oder Ausgangsabgaben und Steuern festzusetzen, da die Beschreibung der Waren im Carnet oft ungenau und ihr Wert nicht aufgeführt ist. Deshalb muss oft bei der Abgangszollstelle nach zusätzlicher Information über die geladenen Waren gefragt werden. In solchen Fällen ist die enge Zusammenarbeit und der Austausch von Information zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien von großer Bedeutung, da nur das strenge Einhalten der Bestimmungen der Artikel 42 und 50 des Übereinkommens ein effektives Funktionieren des TIR Transitsystems gewährleisten kann.

{TRANS/WP.30/131, Absätze 39 und 40}

Artikel 42 bis

Die zuständigen Behörden treffen in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden alle erforderlichen Maßnahmen, um die ordnungsgemäße Verwendung der Carnets TIR sicherzustellen. Zu diesem Zweck können sie geeignete nationale und internationale Kontrollmaßnahmen treffen. Die von den zuständigen Behörden in diesem Zusammenhang getroffenen nationalen Kontrollmaßnahmen sind umgehend der TIR Kontrollkommission mitzuteilen, die ihre Übereinstimmung mit dem Übereinkommen prüft. Internationale Kontrollmaßnahmen werden vom Verwaltungsausschuss beschlossen.
{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

Kapitel V

ERLÄUTERUNGEN

Artikel 43

Die Erläuterungen in Anlage 6 und Anlage 7 Teil III enthalten Auslegungen einiger Bestimmungen dieses Übereinkommens und seiner Anlagen. Sie geben auch einige empfohlene Praktiken wieder.

Kapitel VI

VERSCHIEDENES

Artikel 44

Jede Vertragspartei gewährt den beteiligten bürgenden Verbänden Erleichterungen für die Überweisung der erforderlichen Zahlungsmittel

- (a) zur Entrichtung der Beträge, die von Behörden der Vertragsparteien aufgrund des Artikels 8 gefordert werden, und**
- (b) zur Bezahlung der Carnet-TIR-Vordrucke, die den bürgenden Verbänden von den mit ihnen in Verbindung stehenden ausländischen Verbänden oder von internationalen Organisationen zugesandt werden.**

Artikel 45

Jede Vertragspartei veröffentlicht ein Verzeichnis der zur Durchführung eines TIR-Versands zugelassenen Abgangszollstellen, Durchgangszollstellen und Bestimmungszollstellen. Benachbarte Vertragsparteien verständigen sich im gegenseitigen Einvernehmen über die entsprechenden Grenzzollstellen und deren Öffnungszeiten.

Erläuterung zu Artikel 45

- 0.45 Den Vertragsparteien wird empfohlen, möglichst viele Zollstellen im Landes-inneren und an der Grenze zur Abfertigung von TIR-Versänden zuzulassen.

Artikel 46

- 1. Für die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Amtshandlungen der Zollbehörden werden keine Gebühren erhoben, es sei denn, dass die Amtshandlungen außerhalb der normalerweise hierfür vorgesehenen Tage, Stunden oder Plätze stattfinden.**

- 2. Die Vertragsparteien werden soweit wie möglich die Zollabfertigung von leicht verderblichen Waren bei den Zollstellen erleichtern.**

Kommentar zu Artikel 46

Kosten für zollamtliche Kontrollen auf Bitte des Transportunternehmers

Jegliche Kosten, die in Verbindung mit der Anwesenheit des Zolls auf Wunsch des Transportunternehmers anfallen, werden wie im Kommentar zu Artikel 5 des Übereinkommens festgelegt, von diesem getragen.

*{TRANS/WP.30/196, Absätze 66 und 67 und Anlage 3;
TRANS/WP.30/AC.2/63, Absatz 63 und Anlage 3}*

Artikel 47

- 1. Dieses Übereinkommen schließt weder die nach innerstaatlichen Vorschriften vorgesehenen Beschränkungen oder Kontrollen aus Gründen der öffentlichen Moral, öffentlichen Sicherheit, Hygiene oder öffentlichen Gesundheit sowie veterinärpolizeilichen oder pflanzenschutzrechtlichen Maßnahmen noch die Erhebung von Gebühren aus, die nach diesen Vorschriften zu erheben sind.**
- 2. Dieses Übereinkommen steht der Anwendung anderer innerstaatlicher Vorschriften über den Transport nicht entgegen.**

Kommentar zu Artikel 47

Handelserleichterungen und zollamtliche Kontrollen

Das TIR Übereinkommen ist ein Zollübereinkommen, das auf das Zolltransitsystem zielt. Das Ziel von Artikel 47 ist es, die Anwendung von zusätzlichen Regelungen und Kontrollen, die sich auf andere nationale Regelungen als die bezüglich des Zolls stützen, zu erlauben. Daher sollte er nicht benutzt werden, um zusätzliche Zollanforderungen zu rechtfertigen.

Wo Artikel 47, Absatz 1 angewandt wird, führen solche Einschränkungen und Kontrollen gewöhnlich zu Verzögerungen und zusätzlichen Kosten für den Transportunternehmer. In Anbetracht dessen, sollten solche Einschränkungen und Kontrollen auf ein Minimum reduziert werden und auf alle Fälle eingeschränkt werden, in denen die Umstände oder die tatsächlichen Risiken dies rechtfertigen.

{TRANS/WP.30/204, Absatz 58; TRANS/WP.30/AC.2/69, Anlage 3}

Artikel 48

Dieses Übereinkommen schließt nicht aus, dass Vertragsparteien, die eine Zoll- oder Wirtschaftsunion bilden, besondere Vorschriften für Warentransporte erlassen, die in ihren Gebieten beginnen, enden oder durch diese hindurchführen, vorausgesetzt, daß diese Vorschriften die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Erleichterungen nicht einschränken.

Artikel 49

Dieses Übereinkommen steht der Anwendung weitergehender Erleichterungen, die die Vertragsparteien entweder durch einseitige Vorschriften oder im Rahmen zwei- oder mehrseitiger Übereinkommen gegenwärtig oder künftig gewähren, nicht entgegen, vorausgesetzt, dass die auf diese Weise gewährten Erleichterungen die Anwendung dieses Übereinkommens und insbesondere die Durchführung eines TIR-Versands nicht behindern.

Artikel 50

Auf Antrag erteilen sich die Vertragsparteien gegenseitig die für die Anwendung dieses Übereinkommens erforderlichen Auskünfte, insbesondere über die Zulassung der Straßenfahrzeuge und Behälter und deren Konstruktionsmerkmale.

Artikel 51

Die Anlagen dieses Übereinkommens sind Bestandteil des Übereinkommens.

Kapitel VII

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 52

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

1. Alle Staaten, die Mitglieder der Vereinten Nationen oder einer ihrer Sonderorganisationen oder der Internationalen Atomenergie-Organisation oder Vertragsparteien des Statuts des Internationalen Gerichtshofes sind, sowie alle anderen von der Generalversammlung der Vereinten Nationen eingeladenen Staaten können Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden,

- (a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen;
- (b) indem sie eine Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegen, nachdem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet haben oder
- (c) indem sie eine Beitrittsurkunde hinterlegen.

2. Dieses Übereinkommen liegt für die in Absatz 1 genannten Staaten beim Büro der Vereinten Nationen in Genf vom 1. Januar 1976 bis einschließlich 31. Dezember 1976 zur Unterzeichnung auf. Danach liegt es für sie zum Beitritt auf.

3. Nach den Absätzen 1 und 2 können Zoll- und Wirtschaftsunionen zur gleichen Zeit wie alle ihre Mitgliedstaaten oder zu jedem beliebigen Zeitpunkt, nachdem alle ihre Mitgliedstaaten Vertragsparteien dieses Übereinkommens geworden sind, ebenfalls Vertragsparteien werden. Diese Unionen haben jedoch kein Stimmrecht.

4. Die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 53

Inkrafttreten

1. **Dieses Übereinkommen tritt sechs Monate nach dem Tag in Kraft, an dem fünf der in Artikel 52, Absatz 1 genannten Staaten es ohne Vorbehalt der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung unterzeichnet oder ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.**
2. **Nachdem fünf der in Artikel 52, Absatz 1 genannten Staaten das Übereinkommen ohne Vorbehalt der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung unterzeichnet oder ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, tritt es für alle neuen Vertragsparteien sechs Monate nach dem Tage in Kraft, an dem sie ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.**
3. **Jede Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde, die nach dem Inkrafttreten einer Änderung dieses Übereinkommens hinterlegt wird, gilt als für dieses Übereinkommen in der geänderten Fassung hinterlegt.**
4. **Jede Urkunde dieser Art, die nach der Annahme einer Änderung, aber vor deren Inkrafttreten hinterlegt wird, gilt als am Tage des Inkrafttretens der Änderung für dieses Übereinkommen in der geänderten Fassung hinterlegt.**

Artikel 54

Kündigung

1. **Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen kündigen.**
2. **Die Kündigung wird fünfzehn Monate nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär der Vereinten Nationen wirksam.**
3. **Die Gültigkeit der Carnets TIR, die vor dem Tage, an dem die Kündigung wirksam wird, von einer Abgangszollstelle angenommen worden sind, wird durch die Kündigung nicht berührt; ebenso bleibt die Haftung der bürgenden Verbände nach den Bedingungen dieses Übereinkommens bestehen.**

Artikel 55

Außerkräfttreten

Beträgt die Zahl der Staaten, die Vertragsparteien sind, nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens während zwölf aufeinander folgender Monate weniger als fünf, so tritt dieses Übereinkommen am Ende dieses Zeitraums von zwölf Monaten außer Kraft.

Artikel 56

Außerkraftsetzung des TIR Übereinkommens von 1959

1. Dieses Übereinkommen setzt mit seinem Inkrafttreten das TIR Übereinkommen von 1959 in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien außer Kraft und tritt an dessen Stelle.
2. Die nach den Bedingungen des TIR Übereinkommens von 1959 für Straßenfahrzeuge und Behälter ausgestellten Verschlussanerkennnisse (Zulassungsbescheinigungen) werden von den Vertragsparteien dieses Übereinkommens für den Warentransport unter Zollverschluss innerhalb ihrer Gültigkeitsdauer oder unter Vorbehalt der Erneuerung anerkannt, sofern die Fahrzeuge und Behälter nach wie vor den Bedingungen entsprechen, unter denen sie ursprünglich zugelassen worden sind.

Artikel 57

Beilegung von Streitigkeiten

1. Streitigkeiten zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens werden möglichst durch Verhandlungen zwischen ihnen oder auf andere Weise beigelegt.

2. **Streitigkeiten zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die nicht auf die in Absatz I vorgesehene Weise beigelegt werden können, werden auf Antrag einer von ihnen einem wie folgt zusammengesetzten Schiedsgericht vorgelegt: Jede der am Streitfall beteiligten Parteien ernannt einen Schiedsrichter; die beiden Schiedsrichter ernennen einen weiteren Schiedsrichter als Schiedsgerichtsvorsitzenden. Hat eine der Parteien drei Monate nach Erhalt des Antrags noch keinen Schiedsrichter ernannt oder haben die Schiedsrichter noch keinen Vorsitzenden gewählt, so kann jede der Parteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen Schiedsrichter oder den Schiedsgerichtsvorsitzenden zu ernennen.**
3. **Die Entscheidung des nach Absatz 2 gebildeten Schiedsgerichts ist für die am Streitfall beteiligten Parteien bindend.**
4. **Das Schiedsgericht beschließt seine eigene Geschäftsordnung.**
5. **Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit.**
6. **Jede Streitfrage, die sich zwischen den am Streitfall beteiligten Parteien wegen der Auslegung und Durchführung des Schiedsspruches ergeben sollte, kann von einer der Parteien dem Schiedsgericht, das den Spruch gefällt hat, zur Entscheidung vorgelegt werden.**

Artikel 58

Vorbehalte

1. **Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung oder Ratifikation dieses Übereinkommens oder beim Beitritt erklären, dass er sich durch Artikel 57 Absätze 2 bis 6 nicht gebunden fühlt. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber jeder Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt macht, durch diese Absätze nicht gebunden.**
2. **Jede Vertragspartei, die einen Vorbehalt nach Absatz 1 macht, kann ihn durch Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen jederzeit zurücknehmen.**
3. **Von den in Absatz 1 vorgesehenen Vorbehalten abgesehen ist gegenüber diesem Übereinkommen kein Vorbehalt zulässig.**

Artikel 58 bis

Verwaltungsausschuss

Es wird ein aus allen Vertragsparteien bestehender Verwaltungsausschuss eingerichtet. Seine Zusammensetzung, seine Aufgaben und seine Geschäftsordnung sind in Anlage 8 aufgeführt.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

Artikel 58 ter

TIR Kontrollkommission

Der Verwaltungsausschuss richtet als nachgeordnetes Organ eine TIR Kontrollkommission ein, die in seinem Namen die ihr durch das Übereinkommen und den Ausschuss übertragenen Aufgaben erfüllt. Ihre Zusammensetzung, ihre Aufgaben und ihre Geschäftsordnung sind in Anlage 8 aufgeführt.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

Artikel 59

Verfahren zur Änderung dieses Übereinkommens

1. Dieses Übereinkommen kann mit seinen Anlagen auf Vorschlag einer Vertragspartei nach dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.

2. Jeder Vorschlag einer Änderung dieses Übereinkommens wird vom Verwaltungsausschuss geprüft, der sich gemäß der Geschäftsordnung in Anlage 8 aus allen Vertragsparteien zusammensetzt. Jeder derartige auf der Sitzung des Verwaltungsausschusses geprüfte oder ausgearbeitete und vom Ausschuss mit einer Zweidrittelmehrheit seiner anwesenden und abstimmenden Mitglieder angenommene Änderungsvorschlag wird den Vertragsparteien durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen zur Annahme mitgeteilt.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

3. Jeder nach Absatz 2 mitgeteilte Änderungsvorschlag tritt vorbehaltlich des Artikels 60 für alle Vertragsparteien drei Monate nach Ablauf einer Frist von zwölf Monaten nach dem Datum der Mitteilung in Kraft, wenn während dieser Frist kein Staat, der Vertragspartei ist, beim Generalsekretär der Vereinten Nationen einen Einwand gegen den Änderungsvorschlag notifiziert hat.

4. Ist nach Absatz 3 ein Einwand gegen einen Änderungsvorschlag notifiziert worden, so gilt die Änderung als nicht angenommen und bleibt ohne jede Wirkung.

Artikel 60

Sonderverfahren zur Änderung der Anlagen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 9

1. Jeder nach Artikel 59, Absätze 1 und 2 geprüfte Vorschlag einer Änderung der Anlagen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 9 tritt an dem Tag in Kraft, den der Verwaltungsausschuss bei Annahme des Vorschlags festsetzt, es sei denn, daß zu einem früheren Zeitpunkt, den der Verwaltungsausschuss bei gleicher Gelegenheit festsetzt, ein Fünftel der Staaten, die Vertragsparteien sind, oder fünf dieser Staaten - je nachdem, welche Zahl geringer ist - dem Generalsekretär der Vereinten Nationen notifizieren, dass sie Einwendungen gegen die Änderung erheben. Die in diesem Absatz erwähnten Daten setzt der Verwaltungsausschuss mit einer Zweidrittelmehrheit seiner anwesenden und abstimmenden Mitglieder fest.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

2. Die nach Absatz 1 angenommene Änderung tritt bei ihrem Inkrafttreten für alle Vertragsparteien an die Stelle aller bisherigen Bestimmungen, auf die sie sich bezieht.

Artikel 61

Ersuchen, Mitteilungen und Einwendungen

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen unterrichtet alle Vertragsparteien und alle in Artikel 52, Absatz 1 bezeichneten Staaten von allen Ersuchen, Mitteilungen und Einwänden auf Grund der Artikel 59 und 60 und vom Datum des Inkrafttretens einer Änderung.

Artikel 62

Revisionskonferenz

- 1. Ein Staat, der Vertragspartei ist, kann durch Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen die Einberufung einer Konferenz zur Revision dieses Übereinkommens verlangen.**
- 2. Eine Revisionskonferenz, zu der alle Vertragsparteien und alle in Artikel 52 Absatz 1 bezeichneten Staaten eingeladen werden, wird vom Generalsekretär der Vereinten Nationen einberufen, wenn innerhalb von sechs Monaten nach dem Datum, an dem der Generalsekretär der Vereinten Nationen die Notifikation vorgenommen hat, mindestens ein Viertel der Staaten, die Vertragsparteien sind, ihm ihr Einverständnis mit dem Ersuchen mitteilen.**
- 3. Eine Revisionskonferenz, zu der alle Vertragsparteien und alle in Artikel 52 Absatz 1 bezeichneten Staaten eingeladen werden, wird vom Generalsekretär der Vereinten Nationen auch dann einberufen, wenn der Verwaltungsausschuss ein diesbezügliches Ersuchen notifiziert hat. Der Verwaltungsausschuss entscheidet mit der Mehrheit seiner anwesenden und abstimmenden Mitglieder, ob ein solches Ersuchen an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtet werden soll.**

4. Wird eine Konferenz nach Absatz 1 oder 3 einberufen, so unterrichtet der Generalsekretär der Vereinten Nationen alle Vertragsparteien entsprechend und lädt sie ein, innerhalb von drei Monaten die Vorschläge vorzulegen, die auf der Konferenz geprüft werden sollen. Der Generalsekretär der Vereinten Nationen übermittelt allen Vertragsparteien mindestens drei Monate vor Beginn der Konferenz die vorläufige Tagesordnung und den Wortlaut dieser Vorschläge.

Artikel 63

Notifikationen

Außer den Notifikationen und Mitteilungen nach den Artikeln 61 und 62 notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen allen in Artikel 52 bezeichneten Staaten

- (a) die Unterzeichnungen, Ratifikationen, Annahmen, Genehmigungen und Beitritte nach Artikel 52;**
- (b) die Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Übereinkommens nach Artikel 53;**
- (c) die Kündigungen nach Artikel 54;**
- (d) das Außerkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 55;**
- (e) die Vorbehalte nach Artikel 58.**

Artikel 64

Verbindliche Wortlaute

Nach dem 31. Dezember 1976 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der allen Vertragsparteien und allen in Artikel 52, Absatz 1 bezeichneten Staaten, die keine Vertragsparteien sind, beglaubigte Abschriften übersendet.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Genf am vierzehnten November neunzehnhundertfünfundsiebzig in einer Urschrift in englischer, französischer und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

2.2 ANLAGEN ZU DEM TIR ÜBEREINKOMMEN VON 1975

**(EINSCHLIESSLICH ERLÄUTERUNGEN
UND KOMMENTAREN)**

Anlage 1

MUSTER DES CARNET TIR

MUSTER 1

1. Das Carnet TIR ist in französischer Sprache gedruckt, abgesehen von Seite 1 des Umschlags, deren Angaben auch in englischer Sprache wiedergegeben sind; die „Anleitung für die Verwendung des Carnet TIR“ erscheint in englischer Sprache auf Seite 3 des Umschlags. Je nach Bedarf kann das „Protokoll“ auf seiner Rückseite auch in einer anderen Sprache als französisch abgefasst sein. {ECE/TRANS/17/Amend.18; am 1. August 1995 in Kraft getreten}

2. Die für einen TIR-Versand im Rahmen einer regionalen Bürgschaftskette verwendeten Carnets können in einer Amtssprache der Organisation der Vereinten Nationen gedruckt werden, abgesehen von Seite 1 des Umschlags, deren Angaben auch in englischer oder französischer Sprache wiedergegeben sind. Die „Anleitung für die Verwendung des Carnet TIR“ erscheint in der verwendeten Amtssprache der Vereinten Nationen auf Seite 2 und in englischer oder französischer Sprache auf Seite 3 des Umschlags.

MUSTER 2

3. Für die Beförderung von Tabakwaren und Alkohol, für die vom bürgende Verband nach Anlage 6 Erläuterung 0.8.3 eine erhöhte Sicherheitsleistung verlangt werden kann, fordern die Zollbehörden Carnets TIR mit gut lesbarem Aufdruck „TOBACCO/ ALCOHOL“ und „TABAC/ALCOOL“ auf dem Umschlagblatt und allen weiteren Blättern. Zusätzlich sind auf einem gesonderten Blatt, das nach Seite 2 des Carnet-TIR-Umschlagblatts einzufügen ist, zu den Tabak- und Branntweinerzeugnissen, für die die Sicherheit geleistet wurde, nähere Angaben - zumindest in englischer und in französischer Sprache - zu machen. {ECE/TRANS/17/Amend.17; am 1. Oktober 1994 in Kraft getreten}

Erläuterung zum Muster des Carnet TIR

1.10 (c) Anleitung für die Verwendung des Carnet TIR

Ladelisten als Anhang zum Warenmanifest

Regel Nr. 10 Buchstabe (c) der Anleitung für die Verwendung des Carnet TIR gestattet die Verwendung von Ladelisten als Anlage zum Carnet TIR, auch wenn an sich genügend Raum im Warenmanifest vorhanden wäre, um alle beförderten Waren aufzuführen. Voraussetzung ist jedoch, dass die Ladelisten alle im Warenmanifest geforderten Angaben in lesbarer und verständlicher Form enthalten und die übrigen Bedingungen der Regel 10, Buchstabe (c) erfüllt sind.

{ECE/TRANS/17/Amend.2; am 1. Oktober 1980 in Kraft getreten}

Kommentare zum Muster des Carnet TIR*Methode zur Anbringung zusätzlicher Dokumente*

Wenn, in Übereinstimmung mit Regel Nr.10, Buchstabe (c) oder Regel 11, bezüglich der Verwendung des Carnet TIR, zusätzliche Dokumente den Abschnitten und dem Umschlagblatt des Carnet TIR beigelegt werden müssen, sollten die Zollbehörden diese dem Carnet TIR mit Heftklammern oder anderen Vorrichtungen beiheften und diese so stempeln, dass ihr Entfernen sichtbare Spuren auf dem Carnet TIR hinterlassen würde.

{TRANS/WP.30/139, Absatz 43; TRANS/WP.30/AC.2/29, Annex 3; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Warenbeschreibung im Warenmanifest (Felder 9 bis 11)

Zollverwaltungen und Carnet TIR Inhaber sollten die Regeln für die Verwendung von Carnet TIR streng beachten. Falls notwendig, sollten die Waren in den beigehefteten Dokumenten beschrieben werden, die vom Zoll gestempelt und welche in Feld 8 der Abschnitte vermerkt werden müssen. Wenigstens die gewöhnliche kommerzielle Beschreibung der Waren ist notwendig unter Berücksichtigung ihrer eindeutigen Identifizierung ohne Mehrdeutigkeit für Zollzwecke.

{TRANS/GE.30/45, Absätze 12-15; TRANS/WP.30/AC.2/59; Absatz 46 und Anlage 5}

Deklaration des Warenwertes

Die Tatsache, dass eine Deklaration des Warenwertes auf dem Carnet TIR nicht vorgesehen ist, stellt keinen Grund für eine Beschlagnahme der Waren durch die Zollverwaltungen dar.

{TRANS/GE.30/17, Absatz 44}

Beendigung eines TIR-Versands

In den Feldern 24 bis 28 des Abschnitts Nr.2 sind zusätzlich zu den erforderlichen Eintragungen nur ein Zollstempel und eine Unterschrift nötig und ausreichend, um die Beendigung eines TIR-Versands zu bescheinigen. Andere Behörden als der Zoll sind nicht berechtigt, die Abschnitte, die Kontrollabschnitte und das Deckblatt zu stempeln und zu unterschreiben. Das Ausfüllen des Kontrollabschnittes zu Abschnitt Nr.2 mit einem Zollstempel, dem Datum, und der Unterschrift zeigt dem Inhaber des Carnet TIR und dem bürgenden Verband an, dass die Beendigung des TIR-Versands mit oder ohne Vorbehalt bescheinigt wurde.

{TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Zollstempel auf dem Kontrollabschnitt

Manchmal stempeln die Zollbehörden in Transitländern die Kontrollabschnitte nicht so ab, wie es das Übereinkommen verlangt. Solche Vorkommnisse gefährden, obwohl nicht erlaubt, die Gültigkeit des TIR Transports nicht, solange die nächste Durchgangszollstelle das Carnet TIR akzeptiert

{TRANS/WP.30/135, Absatz 57, TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Zollstempel auf dem gelben Blatt

In einigen Ländern haben die Zollbehörden die Bereitstellung von Zollstempeln auf dem gelben Blatt im Carnet TIR erbeten, welches nicht für den Zollgebrauch vorgesehen ist, jedoch dem Carnet TIR als Beispiel für das Ausfüllen der Blätter, in der Sprache des Abgangslandes, beigelegt wurde. Es wird daher empfohlen, Kreuze im Carnet TIR sowohl in die Felder 13-15, 17, 23 und 28 als auch in Feld 6 auf dem Kontrollabschnitt des gelben Blattes zu machen, um eindeutig zu zeigen, dass Zollstempel und Unterschriften auf diesem gelben Blatt im Carnet TIR nicht notwendig sind.

{TRANS/WP.30/139, Absätze 48 und 49}

Sprachversionen der Anleitung, betreffend die Verwendung des Carnet TIR

Es wird empfohlen, dass die „Anleitung für die Verwendung des Carnet TIR“ auch auf der Rückseite des im Carnet TIR enthaltenen Warenmanifestes (nicht für Zollgebrauch) in einer Sprache, die geeignet sein könnte, das richtige Ausfüllen und die richtige Verwendung des Carnet TIR zu erleichtern, erscheinen sollte.

{TRANS/WP.30/159, Absatz 45}

Alternative Beweismittel als Nachweis für die Erledigung eines TIR-Versands

Den Zollbehörden wird empfohlen, als alternative Beweismittel für die ordnungsgemäße Beendigung eines TIR-Versands ausnahmsweise zum Beispiel die folgenden Informationen zu nutzen, sofern sie zu ihrer Zufriedenheit vorgelegt wurden:

- irgendeine Art von offizieller Bescheinigung oder Bestätigung der Beendigung eines TIR-Versands unter dem selben TIR-Transport, ausgestellt von einer anderen Vertragspartei dem betreffenden TIR-Versand nachfolgend oder eine Bestätigung über eine Überführung der Waren in ein anderes Zollverfahren oder ein anderes Zollkontrollsystem, z. B. Einfuhrabfertigung*
- die ordnungsgemäß von einer Vertragspartei abgestempelten Kontrollabschnitte Nr.1 oder Nr.2 im Carnet TIR oder eine Kopie dieser, vorgelegt von der in Artikel 6 des Übereinkommens erwähnten internationalen Organisation, die bestätigen muss, dass es sich um eine echte Kopie des Originals handelt.*

*{TRANS/WP.30/159, Absatz 38; TRANS/WP.30/192, Absatz 26;
TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}*

Anzeige von Vorbehalten

Zollbehörden sollten Vorbehalte in Bezug auf die Beendigung eines TIR-Versands besonders deutlich machen durch das Ausfüllen von Feld 27 auf Abschnitt Nr. 2 des Carnet TIR und durch Eintragen eines „R“ unter Punkt Nr. 5 des Kontrollabschnitts Nr. 2, genauso wie durch Ausfüllen des Protokolls des Carnet TIR, soweit angemessen.

*{TRANS/GE.30/8, Absatz 12; TRANS/WP.30/192, Absatz 26;
TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}*

Muster des Carnet TIR und die Formen des Carnet TIR, die zur Zeit gedruckt und verteilt werden

Um Fälschungen der Carnet TIR-Vordrucke zu verhindern und um ihre Verteilung und Registrierung zu vereinfachen , können die zur Zeit gedruckten und verteilten Carnet TIR-Formblätter zusätzliche Details und Merkmale beinhalten, die nicht im Muster des Carnet TIR in Anlage 1 vorhanden sind, so zum Beispiel Identifikations- und Seitennummern, Barcodes genauso wie andere spezielle Sicherheitsmerkmale. Solche zusätzlichen Details und Merkmale sollten vom TIR Verwaltungsausschuss angenommen werden.

{TRANS/WP.30/192, Absatz 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Absatz 46 und Anlage 5}

Ausfüllen eines Carnet TIR

Nr. 10 der Anleitung für die Verwendung des Carnet TIR verbietet nicht das Ausfüllen per Hand oder mit anderen Mitteln, solange die Einzelheiten auf allen Blättern klar lesbar sind.

{TRANS/WP.30/200, Absatz 77; TRANS/WP.30/AC.2/67, Absatz 63 und Anlage 3}

Ausfüllen des Feldes 26 auf Blatt Nr. 2 und Punkt Nr. 3 auf dem Kontrollabschnitt des Carnet TIR

Es wird empfohlen, dass nur die Bestimmungszollstellen und nicht die Ausgangszollstellen (Durchgangszollstellen) die oben erwähnten Felder bei der Entladung ausfüllen.

{TRANS/WP.30/AC.2/69, Absatz 61 und Anlage 4; TIRExB/REP/15, Absatz 11}

Referenzen für Version 1 des Muster des Carnet TIR

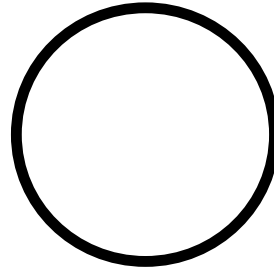
ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten
ECE/TRANS/17/Amend.10; am 23. Mai 1989 in Kraft getreten
ECE/TRANS/17/Amend.8; am 1. August 1987 in Kraft getreten
ECE/TRANS/17/Amend.7 und Corr.1; am 1. August 1986 in Kraft getreten
ECE/TRANS/17/Amend.2; am 1. Oktober 1980 in Kraft getreten

Referenzen für Version 2 des Muster des Carnet TIR

ECE/TRANS/17/Amend.21; am 12. Mai 2002 in Kraft getreten
ECE/TRANS/17/Amend.17; am 1. Oktober 1994 in Kraft getreten

Muster eines Carnet TIR: VERSION 1Seite 1 des
Umschlagblattes[Anlage1,
Seite 3]

(Name of International Organization)

CARNET TIR***.....vouchers****No**

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including
2. Délivré par _____
Issued by

(nom de l'association émettrice / name of issuing association)
3. Titulaire _____
Holder

(nom, adresse, pays / name, address, country)
4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:
5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organization:



(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ _____
Country/Countries of departure ⁽¹⁾
7. Pays de destination _____
Country/Countries of destination ⁽¹⁾
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routiers(s) ⁽¹⁾
Registration No(s). of road vehicle(s) ⁽¹⁾
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾
10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾
Identification No(s). of container(s) ⁽¹⁾

11. Observations diverses _____
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile
Strike out whichever does not apply

* 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.

Muster eines Carnet TIR: VERSION 1

Seite 2 des
Umschlagblattes

[Anlage 1,
Seite 4]

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

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'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant 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 ou en français. Les «règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat.
3. **Validité:** Le carnet TIR demeure 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 émettrice (rubrique 1 de la page 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 soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10d) 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 de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR ne 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 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 est emprunté. 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 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 biffant 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 polycopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.**
 - c) Des feuilles annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes:
 - iii) nombre de feuilles annexes (case 8);
 - iv) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles 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 les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de colissage, photos, plans, etc:** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et 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 s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes 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 de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scelléments douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, 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 sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.
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.

Muster eines Carnet TIR: VERSION 1

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure 6. Country/Countries of destination	
7. Registration No(s). of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods		11. Gross weight in kg
			16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office			
2. Customs office			
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit		
21. Registered by the Customs office at		under No.	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied _____			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____ _____		_____	

[Anlage 1,
Seite 5
(weiß)]

Muster eines Carnet TIR: VERSION 1[Anlage 1,
Seite 6
(grün)]

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization _____	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods		11. Gross weight in kg 16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office 2. Customs office 3. Customs office		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto;"></div>
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) <input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) <input type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) 23. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto;"></div>		27. Reservations 28. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto;"></div>	

TIR CARNET No

PAGE 2

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2		of TIR CARNET No	
1. Arrival certified by the Customs office at _____ 2. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact 3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____ 4. New seals affixed _____ 5. Reservations _____ _____ _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto;"></div>	

[Anlage 1,
Seite 7
(gelb)]

Drawn up in accordance with article 25 of the TIR Convention
(See also Rules 13 to 17 regarding the use of the TIR carnet)

☐ Mark the appropriate boxes with a cross

Muster eines Carnet TIR: VERSION 1Seite 3 des
Umschlagblattes[Anlage 1,
Seite 8]**RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET****A. General**

1. **Issue:** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.
2. **Language:** The TIR carnet is printed in French, except for page 1 of the cover where the items are also printed in English; this page is a translation of the « Rules regarding the use of the TIR carnet » given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted.
Carnets used for TIR transports within a regional guarantee chain may be printed in any other official language of the United Nations except for page 1 of the cover where items are also printed in English or French. The "Rules regarding the use of the TIR Carnet" are printed on page 2 of the cover in the official language of the United Nations used and are also printed in English or French on page 3 of the cover.
3. **Validity:** The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR transport at the Customs office of destination, provided that it has been taken under Customs control at the Customs office of departure within the time-limit set by the issuing association (item 1 of page 1 of the cover).
4. **Number of carnets:** Only one TIR carnet need be required for a combination of vehicles (coupled vehicles) or for several containers loaded either on a single vehicle or on a combination of vehicles (see also rule 10 d) below).
5. **Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination:** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination but the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed four. The TIR carnet may only be presented to Customs offices of destination if all Customs offices of departure have accepted the TIR carnet (see also rule 10 e) below).
6. **Number of forms:** Where there is only one Customs office of departure and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 2 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country traversed. For each additional Customs office of departure (or destination) 2 extra sheets shall be required.
7. **Presentation at Customs offices:** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office *en route* and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 17 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet

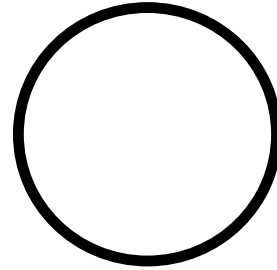
8. **Erasures, over-writing:** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any correction shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initialled by the person making it and endorsed by the Customs authorities.
9. **Information concerning registration:** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.
10. **The manifest:**
 - (a) The manifest shall be completed in the language of the country of departure, unless the Customs authorities allow another language to be used. The Customs authorities of the other countries traversed reserve the right to require its translation into their own language. In order to avoid delays which might ensue from this requirement, carriers are advised to supply the driver of the vehicle with the requisite translations.
 - (b) **The information on the manifest should be typed or multicopied in such a way as to be clearly legible on all sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities.**
 - (c) Separate sheets of the same model as the manifest or commercial documents providing all the information required by the manifest, may be attached to the vouchers. In such cases, all the vouchers must bear the following particulars:
 - (i) the number of sheets attached (box 8);
 - (ii) the number and type of the packages or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 9 to 11).
 - (d) When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 9 of the manifest).
 - (e) Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.
11. **Packing lists, photographs, plans, etc:** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 8 of all vouchers.
12. **Signature:** All vouchers (items 14 and 15) must be dated and signed by the holder of the carnet or his agent.

C. Incidents or accidents

13. In the event of Customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident *en route* the carrier shall immediately contact the Customs authorities, if there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall draw up with the minimum delay the certified report which is contained in the TIR carnet.
14. In the event of an accident necessitating transfer of the load to another vehicle or another container, this transfer may be carried out only in the presence of one of the authorities mentioned in rule 13 above. The said authority shall draw up the certified report. Unless the carnet carries the words « Heavy or bulky goods », the vehicle or container substituted must be one approved for the transport of goods under Customs seals. Furthermore, it shall be sealed and details of the seal affixed shall be indicated in the certified report. However, if no approved vehicle or container is available, the goods may be transferred to an unapproved vehicle or container, provided it affords adequate safeguards. In the latter event, the Customs authorities of succeeding countries shall judge whether they, too, can allow the transport under cover of the TIR carnet to continue in that vehicle or container.
15. In the event of imminent danger necessitating immediate unloading of the whole or of part of the load, the carrier may take action on his own initiative, without requesting or waiting for action by the authorities mentioned in rule 13 above. It shall then be for him to furnish proof that he was compelled to take such action in the interests of the vehicle or container or of the load and, as soon as he has taken such preventive measures as the emergency may require, he shall notify one of the authorities mentioned in rule 13 above in order that the facts may be verified, the load checked, the vehicle or container sealed and the certified report drawn up.
16. The certified report shall remain attached to the TIR carnet until the Customs office of destination is reached.
17. In addition to the model form inserted in the TIR carnet itself, associations are recommended to furnish carriers with a supply of certified report forms in the language or languages of the countries of transit.

Muster eines Carnet TIR: VERSION 2Seite 1 des
Umschlagblattes[Anlage 1,
Seite 9]

(Name of International Organization)

CARNET TIR***.....vouchers****No**

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par _____
Issued by

 (nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire _____
Holder

 (nom, adresse, pays / name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association
 émettrice
 et cachet de cette association:
*Signature of authorized official of the
 issuing association and stamp of that
 association:*



5. Signature du secrétaire
 de l'organisation internationale:
*Signature of the secretary of the international
 organization:*

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ _____
Country/Countries of departure ⁽¹⁾

7. Pays de destination _____
Country/Countries of destination ⁽¹⁾

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾
Registration No(s). of road vehicle(s) ⁽¹⁾

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾
Identification No(s). of container(s) ⁽¹⁾

11. Observations diverses _____
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile
Strike out whichever does not apply

* 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.

Muster eines Carnet TIR: VERSION 2

Seite 2 des
Umschlagblattes

[Anlage 1,
Seite 10]

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

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'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant 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 ou en français. Les «règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat.
3. **Validité:** Le carnet TIR demeure 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 émettrice (rubrique 1 de la page 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 soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10d) 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 de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR ne 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 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 est emprunté. 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 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 blifant 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 polycopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.**
 - c) Des feuilles annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes:
 - i) nombre de feuilles annexes (case 8);
 - ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles 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 les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de colisage, photos, plans, etc:** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et 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 s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes 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 de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scelllements douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, 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 sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.
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.

Muster eines Carnet TIR: VERSION 2[Anlage 1,
Seite 11]**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, манильские 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)

Muster des Carnet TIR: VERSION 2

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods		11. Gross weight in kg
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office 2. Customs office 3. Customs office		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
19. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit		
21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____			
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied _____			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.)			

[Anlage 1,
Seite 12
(weiß)]

Muster des Carnet TIR: VERSION 2[Anlage 1,
Seite 13
(grün)]

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET No 	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s), of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods		11. Gross weight in kg 17. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office 2. Customs office 3. Customs office	Number _____ _____ _____	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent	17. Customs office at departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 50px; margin: 10px auto;"></div>
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) <input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) <input type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp _____		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp _____	

TIR CARNET No
PAGE 2

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2 of TIR CARNET No 	
1. Arrival certified by the Customs office at _____ 2. <input type="checkbox"/> Seals or Identification marks found to be intact 3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____ 4. New seals affixed _____ 5. Reservations _____ _____ _____	6. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; width: 50px; height: 50px; margin: 10px auto;"></div>

Muster des Carnet TIR: VERSION 2

Certified report <small>Drawn up in accordance with article 25 of the TIR Convention (See also Rules 13 to 17 regarding the use of the TIR carnet)</small>																																	
1. Customs office(s) of departure		2. TIR CARNET No																															
		3. Name of the international organization																															
4. Registration No(s). of road vehicle(s) Identification No(s). of container(s)		5. Holder of the carnet																															
6. The Customs seal(s) is/are <div style="display: flex; justify-content: space-around;"><div>intact <input type="checkbox"/></div><div>not intact <input type="checkbox"/></div></div>		8. Remarks																															
7. The load compartment(s) or container(s) is/are <div style="display: flex; justify-content: space-around;"><div>intact <input type="checkbox"/></div><div>not intact <input type="checkbox"/></div></div>																																	
9. <input type="checkbox"/> No goods appeared to be missing <input type="checkbox"/> The goods indicated in items 10 to 13 are missing (M) or have been destroyed (D) as indicated in column 12																																	
10. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	11. Number and type of packages or articles; description of goods	12. M or D	13. Remarks (give particulars of quantities missing or destroyed)																														
14. Date, place and circumstances of the accident																																	
15. Measures taken to enable the TIR operation to continue <input type="checkbox"/> affixing of new seals: number _____ description _____ <input type="checkbox"/> transfer of load (see item 16 below) <input type="checkbox"/> other _____																																	
16. If the goods have been transferred: description of road vehicle(s)/container(s) substituted <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Registration No.</th> <th>Approved</th> <th>No. of certificate of approval</th> <th>Number and particulars of seals affixed</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>Yes</th> <th>No</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(a) vehicle</td> <td>_____</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>_____/_____ _____/_____</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Identification No.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(b) container</td> <td>_____</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>_____/_____ _____/_____</td> </tr> <tr> <td></td> <td>_____</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Registration No.	Approved	No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed			Yes	No		(a) vehicle	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____/_____ _____/_____		Identification No.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(b) container	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____/_____ _____/_____		_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Registration No.	Approved	No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed																													
		Yes	No																														
(a) vehicle	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____/_____ _____/_____																													
	Identification No.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																														
(b) container	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____/_____ _____/_____																													
	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																														
17. Authority which drew up this certified report _____ Place/Date/Stamp Signature		18. Endorsement of next Customs office reached by the TIR transport _____ Signature <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin-left: 20px; border-radius: 50%;"></div>																															
<input type="checkbox"/> Mark the appropriate boxes with a cross																																	

 [Anlage 1,
Seite 14
(gelb)]

Muster des Carnet TIR: VERSION 2Seite 3 des
Umschlagblattes[Anlage 1,
Seite 15]**RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET****A. General**

1. **Issue:** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.
2. **Language:** The TIR carnet is printed in French, except for page 1 of the cover where the items are also printed in English; this page is a translation of the « Rules regarding the use of the TIR carnet » given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted.
Carnets used for TIR transports within a regional guarantee chain may be printed in any other official language of the United Nations except for page 1 of the cover where items are also printed in English or French. The "Rules regarding the use of the TIR Carnet" are printed on page 2 of the cover in the official language of the United Nations used and are also printed in English or French on page 3 of the cover.
3. **Validity:** The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR transport at the Customs office of destination, provided that it has been taken under Customs control at the Customs office of departure within the time-limit set by the issuing association (item 1 of page 1 of the cover).
4. **Number of carnets:** Only one TIR carnet need be required for a combination of vehicles (coupled vehicles) or for several containers loaded either on a single vehicle or on a combination of vehicles (see also rule 10 d) below).
5. **Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination:** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination but the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed four. The TIR carnet may only be presented to Customs offices of destination if all Customs offices of departure have accepted the TIR carnet (see also rule 10 e) below).
6. **Number of forms:** Where there is only one Customs office of departure and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 2 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country traversed. For each additional Customs office of departure (or destination) 2 extra sheets shall be required.
7. **Presentation at Customs offices:** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office *en route* and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 17 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet

8. **Erasures, over-writing:** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any correction shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initialled by the person making it and endorsed by the Customs authorities.
9. **Information concerning registration:** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.
10. **The manifest:**
 - (a) The manifest shall be completed in the language of the country of departure, unless the Customs authorities allow another language to be used. The Customs authorities of the other countries traversed reserve the right to require its translation into their own language. In order to avoid delays which might ensue from this requirement, carriers are advised to supply the driver of the vehicle with the requisite translations.
 - (b) **The information on the manifest should be typed or multicopied in such a way as to be clearly legible on all sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities.**
 - (c) Separate sheets of the same model as the manifest or commercial documents providing all the information required by the manifest, may be attached to the vouchers. In such cases, all the vouchers must bear the following particulars:
 - (i) the number of sheets attached (box 8);
 - (ii) the number and type of the packages or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 9 to 11).
 - (d) When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 9 of the manifest).
 - (e) Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.
11. **Packing lists, photographs, plans, etc:** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 8 of all vouchers.
12. **Signature:** All vouchers (items 14 and 15) must be dated and signed by the holder of the carnet or his agent.

C. Incidents or accidents

13. In the event of Customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident *en route* the carrier shall immediately contact the Customs authorities, if there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall draw up with the minimum delay the certified report which is contained in the TIR carnet.
14. In the event of an accident necessitating transfer of the load to another vehicle or another container, this transfer may be carried out only in the presence of one of the authorities mentioned in rule 13 above. The said authority shall draw up the certified report. Unless the carnet carries the words « Heavy or bulky goods », the vehicle or container substituted must be one approved for the transport of goods under Customs seals. Furthermore, it shall be sealed and details of the seal affixed shall be indicated in the certified report. However, if no approved vehicle or container is available, the goods may be transferred to an unapproved vehicle or container, provided it affords adequate safeguards. In the latter event, the Customs authorities of succeeding countries shall judge whether they, too, can allow the transport under cover of the TIR carnet to continue in that vehicle or container.
15. In the event of imminent danger necessitating immediate unloading of the whole or of part of the load, the carrier may take action on his own initiative, without requesting or waiting for action by the authorities mentioned in rule 13 above. It shall then be for him to furnish proof that he was compelled to take such action in the interests of the vehicle or container or of the load and, as soon as he has taken such preventive measures as the emergency may require, he shall notify one of the authorities mentioned in rule 13 above in order that the facts may be verified, the load checked, the vehicle or container sealed and the certified report drawn up.
16. The certified report shall remain attached to the TIR carnet until the Customs office of destination is reached.
17. In addition to the model form inserted in the TIR carnet itself, associations are recommended to furnish carriers with a supply of certified report forms in the language or languages of the countries of transit.

Anlage 2

VORSCHRIFTEN ÜBER DIE TECHNISCHEN BEDINGUNGEN FÜR STRASSENFAHRZEUGE, DIE FÜR DEN INTERNATIONALEN WARENTRANSPORT UNTER ZOLLVERSCHLUSS ZUGELASSEN WERDEN KÖNNEN

Artikel 1

Grundsätze

Für den internationalen Warentransport unter Zollverschluss werden nur Fahrzeuge zugelassen, deren Laderäume so gebaut und eingerichtet sind, dass

- (a) dem zollamtlich verschlossenen Teil der Fahrzeuge keine Waren entnommen oder in ihn hineingebracht werden koennen, ohne sichtbare Spuren des Aufbrechens zu hinterlassen oder den Zollverschluss zu verletzen;**
- (b) Zollverschlüsse auf einfache und wirksame Weise angebracht werden können;**
- (c) sie keine Verstecke enthalten, in denen Waren verborgen werden können;**
- (d) alle zur Aufnahme von Waren geeigneten Räume für die Zollkontrolle leicht zugänglich sind.**

Kommentare zu Artikel 1

Zylindrische Fahrzeugtanks

Zusätzliche Tanks sollten nicht als Laderaum betrachtet werden, solange sie den Zweck der Benzinversorgung des Fahrzeuges erfüllen. Auch sollten zusätzliche Tanks, die für den Transport anderer Waren als Benzin genutzt werden, nicht als Ladefächer betrachtet werden aufgrund der technischen Schwierigkeiten, was die Zulassung und Unterscheidung von normalen Benzintanks betrifft.

{TRANS/GE.30/39, Absätze 51-54}

Markierungen auf Laderäumen

Bemalungen, Klebefolien, Bänder aus reflektierendem Material und andere ähnliche Markierungen welche nicht von den Wänden oder Schutzdecken der Laderäumen gerissen werden können, sind erlaubt, wenn sie nicht die Struktur der Wände oder Schutzdecke, die noch klar sichtbar sein sollten, verdecken. Aufkleber oder andere ähnliche Markierungen, welche Öffnungen in den Laderäumen verdecken könnten, sollten trotzdem nicht erlaubt sein (siehe auch Kommentar zu Anlage 2, Artikel 3, Absatz 5).

{TRANS/WP.30/151, Absatz 39; TRANS/GE.30/57, Absatz 45}

Artikel 2**Bauart des Laderaums**

1. Damit die Laderäume den Erfordernissen des Artikels 1 entsprechen, gilt Folgendes:

- (a) die Bestandteile des Laderaums (Wände, Boden, Türen, Dach, Pfosten, Rahmen, Querträger usw.) müssen entweder durch Vorrichtungen, die von außen nicht entfernt und wieder angebracht werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, oder durch eine Konstruktion zusammengefügt sein, die ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht verändert werden kann. Bestehen Wände, Boden, Türen und Dach aus verschiedenen Bauteilen, so müssen diese den gleichen Erfordernissen entsprechen und genügend widerstandsfähig sein;**

Erläuterung zu Artikel 2, Absatz 1 (a)

2.2.1 (a) Zusammenbau der Bestandteile

- (a) Werden Verbindungsteile (Nieten, Schrauben, Bolzen, Muttern usw.) verwendet, so müssen sie in ausreichender Zahl von außen angebracht sein, ins Innere durchgehen und dort gut gesichert sein (z. B. vernietet, verschweißt, mit Schließring versehen, verschraubt und die Muttern vernietet oder verschweißt). Dagegen dürfen herkömmliche Nieten (d. h. Nieten, bei deren Anbringung beide Seiten der verbundenen Teile zugänglich sein müssen) auch von innen angebracht sein.**

Dessen ungeachtet kann der Boden des Laderaums durch Gewindeschneidschrauben, mittels Treibladungen oder Druckluft eingeschlossener Nieten oder Bolzen, die von innen angebracht sind und im rechten Winkel durch den Boden und die darunterliegenden Querträger aus Metall hindurchgehen, befestigt sein, sofern bei einigen - Gewindeschneidschrauben ausgenommen - das Ende mit der Außenseite des Querträgers planeben abschließt oder mit ihm verschweißt ist.

{ECE/TRANS/17/Amend.3; am 1. Oktober 1981 in Kraft getreten}

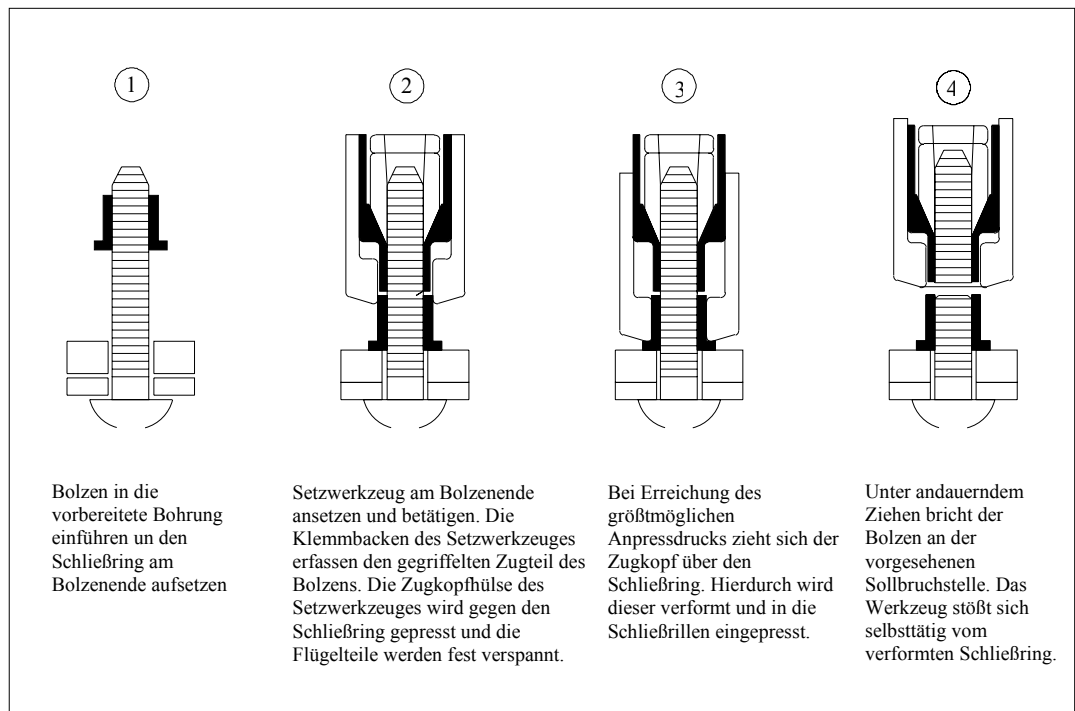
- (b) Die zuständige Behörde bestimmt, welche und wieviele Verbindungs-teile den Erfordernissen nach Buchstabe (a) entsprechen müssen, wobei sie sich davon zu überzeugen hat, dass die verbundenen Teile nicht verschoben und wieder in die Ausgangslage gebracht werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen. Die Wahl und das Anbringen anderer Verbindungsteile sind freigestellt.
- (c) Verbindungsteile, die von einer Seite aus entfernt und ohne dass beide Seiten der verbundenen Teile zugänglich sind, ersetzt werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, sind nach Buchstabe (a) nicht zulässig. Hierzu gehören insbesondere Spreng- und Blindnieten und dergleichen.
- (d) Die vorstehend beschriebenen Zusammenbaumethoden gelten für Spezialfahrzeuge, z. B. Isolierfahrzeuge, Kühlfahrzeuge und Tankfahrzeuge, soweit sie mit den technischen Erfordernissen, die sich aus der Zweckbestimmung dieser Fahrzeuge ergeben, nicht unvereinbar sind. Können die Bestandteile aus technischen Gründen nicht nach der unter Buchstabe (a) beschriebenen Methode verbunden werden, so können sie mit den unter Buchstabe (c) genannten Verbindungsteilen zusammengebaut werden, sofern die an der Innenwand verwendeten Verbindungsteile von außen nicht zugänglich sind.

Kommentare zu Erläuterung 2.2.1 (a)

1. Verbindungsteile

Das unten veranschaulichte Verbindungsteil stimmt mit Anlage 2, Artikel 2, Absatz 1, Buchstabe (a) überein, vorausgesetzt, dass eine ausreichende Anzahl Teile von außen eingeführt und von innen fest gesichert wird, wie es Anlage 6, Erläuterung 2.2.1 Buchstabe (a) verlangt. {TRANS/WP.30/123, Absätze 34-36; TRANS/WP.30/127, Absatz 45; TRANS/WP.30/AC.2/23, Anlage 3}

Reihenfolge der Installation

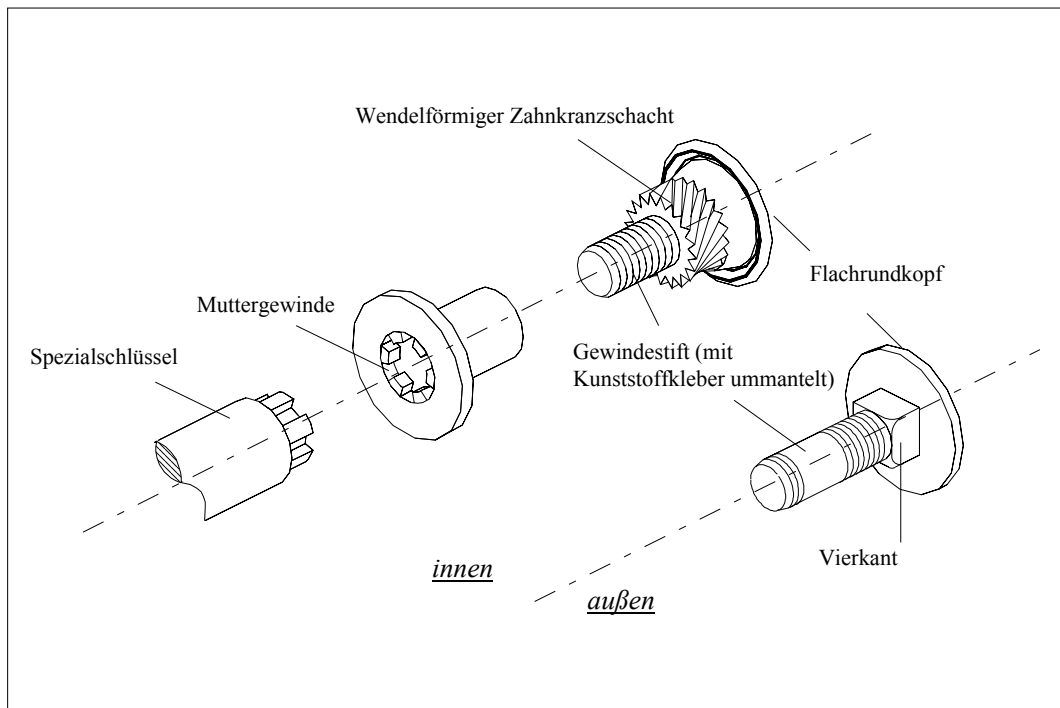


2. Verbindungsteil

Das Verbindungsteil, von dem unten Beispiele aufgeführt sind, entspricht Anlage 6, Erläuterung 2.2.1 (a). Angesichts seiner eigenen technischen Charakteristika wie zum Beispiel dem großen Flachrundkopf, dem wendelförmigen oder quadratischen Zahnkranzschacht auf der Unterseite des großen Flachrundkopfes und dem ummantelten (Klebstoff-) Gewindestift kann das Teil vom Innern des Laderaums fest gesichert werden, ohne schweißen oder Nieten etc. zu müssen. Obwohl die Montage der Verbindungsteile das Hantieren von beiden Seiten der Bestandteile erfordert, um durchgeführt werden zu können, das Teil kann nur im Muttergewinde, d.h. vom Innern des Laderaums geöffnet werden. Die Vorrichtung mit dem Vierkant wird gewöhnlich angewandt, um die Scharniere der Laderäume zu fixieren.

{TRANS/WP.30/135, Absätze 43 und 44; TRANS/WP.30/137, Absätze 59-61; TRANS/WP.30/AC.2/27, Anlage 3}

Beispiele für ein Verbindungsteil



Pneumatisch eingeführte Stifte zur Sicherung der Laderaumböden

In einem Konstruktionssystem werden Nägel mit spiralenförmigen Gewindestiel verwendet, die in vieler Hinsicht gewindebohrende Schrauben ähneln und für größere Stabilität sorgen, wenn der Boden relativ dünn ist. Mit dieser Methode bewirkt die Reibung, die entsteht, wenn der Nagel eingeschlagen wird, dass der Chromzinküberzug des Stiels und des Materials der Bodenquerstange schmilzt, so dass sie zufriedenstellend zusammengeschweißt werden.

{TRANS/GE.30/33, Absatz 125; TRANS/GE.30/GRCC/10, Absätze 52-54}

Gewindebohrende Schrauben

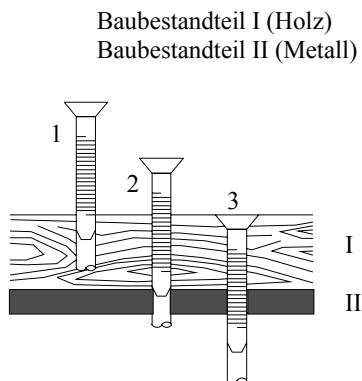
Die gewindebohrende Schraube, die Zeichnung 1 zeigt, wird nicht als eine gewindebohrende Schraube im Sinne der Anlage 6, Erläuterung 2.2.1, Buchstabe (a) (a) des Übereinkommens angesehen. Solch eine gewindebohrende Schraube soll, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Erläuterungen 2.2.1, Buchstabe (a) (a) und (b) der Anlage 6 auf die untere Metallquerstangen geschweißt werden. Als Alternative dazu kann der herausragende Teil von einigen dieser Schrauben stattdessen in einem Winkel von mindestens 45 gebogen werden, wie in Zeichnung 2 gezeigt. Wenn sie dennoch zusammen mit einer Bodenkonstruktion verwendet werden, wofür Beispiele in Zeichnungen 3 und 4 aufgeführt sind, wird das Verschweißen und Biegen der Schrauben nicht als notwendig angesehen.

{TRANS/WP.30/135, Absätze 48-51; TRANS/WP.30/AC.2/27, Anlage 3}

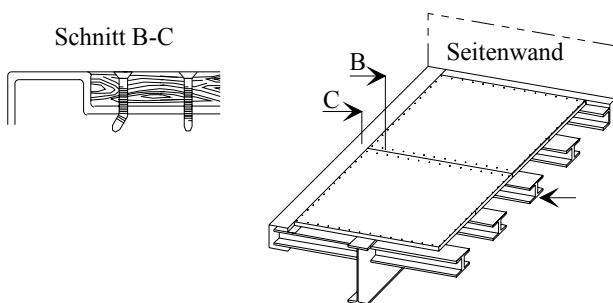
Zeichnung 1

Fassungsvorgang

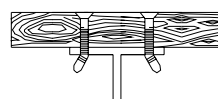
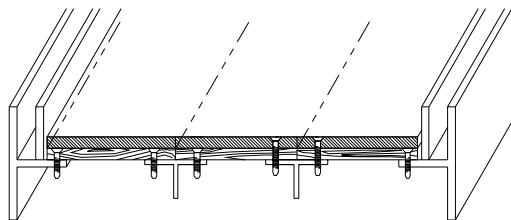
1. ins Holz bohren
2. durchdringen der Holz- und Stahlplatte (Flügel brechen beim Kontakt mit dem Metall ab)
3. Gewindeschneiden abgeschlossen (Bestandteile I und II sind miteinander verbunden)



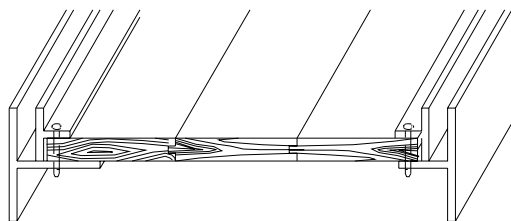
Schnitt B-C

Zeichnung 2

Ansicht A

Zeichnung 3

Boden und zusätzlicher
Versleißboden durch
gewindebohrende Schrauben mit
dem darunter befindlichen
Fahrgestell verbunden

Zeichnung 4

Boden, bestehend aus Nut- und
Federbrettern, durch gewindebohrende
Schrauben mit dem sich darunter
befindenden Fahrgestell verbunden

Zulässigkeit von Blindnieten

*Die Verwendung von Blindnieten ist für die Montage der Bestandteile des Laderaums generell nicht zulässig, wie es in Anlage 6, Erläuterung 2.2.1 Buchstabe (a) (c) des Übereinkommens verlangt wird. Dennoch können Blindnieten unter der Bedingung verwandt werden, dass eine ausreichende Anzahl Verbindungsteile, wie in Anlage 6, Erläuterung 2.2.1 Buchstabe (a) (a) des Übereinkommens beschrieben wird, für die Montage der Bestandteile verwendet werden.
{TRANS/WP.30/137, Absätze 54-58; TRANS/WP.30/AC.2/29, Anlage 3}*

- (b) Türen und alle anderen Abschlusseinrichtungen (einschließlich Hähne, Mannlochdeckel, Flanschen usw.) müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, an der ein Zollverschluss angebracht werden kann. Diese Vorrichtung muss so beschaffen sein, dass sie von außen nicht entfernt und wieder angebracht werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, und die Tür oder Abschlusseinrichtung nicht geöffnet werden kann, ohne den Zollverschluss zu verletzen. Dieser muss ausreichend geschützt sein. Schiebedächer sind zulässig;**

Erläuterung zu Artikel 2, Absatz 1 (b)

2.2.1 (b) Türen und andere Abschlusseinrichtungen

- (a) Die Vorrichtung, die das Anbringen eines Zollverschlusses ermöglicht, muss
- (i) angeschweißt oder mit mindestens zwei unter Buchstabe (a) der Erläuterung 2.2.1 (a) beschriebenen Verbindungsteilen befestigt sein oder
 - (ii) so beschaffen sein, dass sie, nachdem der Laderaum geschlossen und mit einem Zollverschluss versehen worden ist, nicht entfernt werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.

Sie muss ferner

- (iii) Öffnungen von mindestens 11 mm Durchmesser oder Schlitz von mindestens 11 mm Länge und 3 mm Breite besitzen; und
 - (iv) bei jeder Art Zollverschluss, die verwendet wird, gleichermaßen sicher sein.
- (b) Scharniere, Türbänder, Angeln und andere Vorrichtungen zum Anschlagen von Türen usw. müssen nach den Vorschriften des Buchstabens (a), Ziffern (i) und (ii) angebracht sein. Außerdem müssen die Beschlagteile (z. B. Platten, Stifte, Angeln), falls sie zur Sicherung des Laderaums für zollamtliche Zwecke erforderlich sind, so gesichert sein, dass sie, nachdem der Laderaum geschlossen und mit einem Zollverschluss versehen worden ist, nicht entfernt oder ausgebaut werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.
{ECE/TRANS/17/Amend.8; am 1. August 1987 in Kraft getreten}

Ist dagegen die Anschlagvorrichtung von außen nicht zugänglich, so genügt es, wenn z. B. die Tür, nachdem sie geschlossen und mit einem Zollverschluss versehen worden ist, von der Vorrichtung nicht gelöst werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen. Besitzt eine Tür oder Abschlusseinrichtung mehr als zwei Angeln, so müssen nur die beiden Angeln, die den Türenden am nächsten sind, nach den Vorschriften des Buchstabens (a) Ziffern (i) und (ii) dieser Erläuterung befestigt sein (siehe Zeichnung Nr. 1a in Anlage 6).

Kommentare zu Erläuterung 2.2.1 (b) (b)

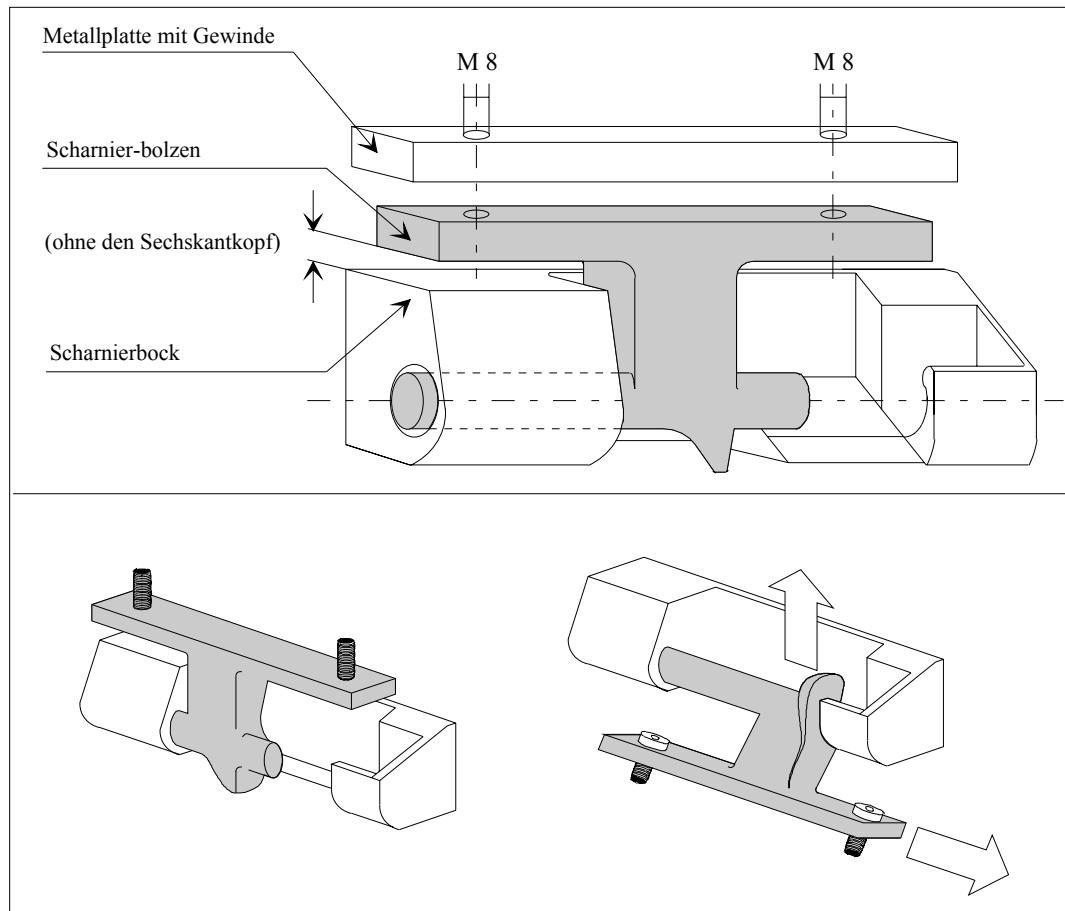
Tür oder Schließvorrichtung mit mehr als zwei Scharnieren

In dem Fall, dass eine Tür oder Schließvorrichtung mehr als zwei Scharniere hat, können die zuständigen Behörden zusätzliche Scharniere zur Sicherung verlangen, um die Erfordernisse der Anlage 2, Artikel 1 des Übereinkommens zu erfüllen.

{TRANS/WP.30/AC.2/35, Anlage 6; TRANS/WP.30/155, Absatz 45}

Scharniere

Die unten gezeigte Vorrichtung entspricht den Anforderungen der Anlage 6, Erläuterung 2.2.1 (b), Absatz (b) in Verbindung mit Absatz (a) (ii).



Beschreibung:

Der Stift und Scharnierbock dieser Vorrichtung haben eine spezielle Form, die es unmöglich macht, die Teile auseinanderzunehmen, wenn das Scharnier geschlossen ist. Es sollte eine Schraube mit einem sechseckigen Kopf verwendet werden, die über den Stift herausragt. Der Raum zwischen dem Schraubenkopf und dem Scharnierblock sollte, wenn das Scharnier geschlossen ist, so klein sein, dass das Entfernen der Schraube, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, verhindert wird. In diesem Fall ist es nicht notwendig, die Schrauben zu verschweißen.
 {TRANS/WP.30/123, Absätze 46 und 47 und Anlage 2;
 TRANS/WP.30/AC.2/23, Anlage 3}

- (c) Bei Fahrzeugen mit wärmeisoliertem Laderaum können ausnahmsweise das Zollverschlusssystem, die Scharniere und die anderen Teile, deren Entfernung den Zugang zum Inneren des Laderaums oder zu etwaigen Verstecken gestatten würde, an den Türen des Laderaums mit nachstehenden Einrichtungen befestigt sein:
- (i) mit Bolzen oder Schrauben, die von außen angebracht werden, aber sonst den Bedingungen des Buchstabens (a) der Erläuterung 2.2.1 (a) nicht entsprechen, vorausgesetzt, dass
- das Ende der Bolzen oder Schrauben in einer mit Gewinden versehenen Platte oder einer ähnlichen hinter der Außenwand der Tür befestigten Vorrichtung verankert ist, und
 - die Köpfe dieser Bolzen oder Schrauben in ausreichender Zahl mit dem Zollverschlusssystem, den Scharnieren usw. so verschweißt sind, dass sie vollständig verformt sind und
 - die Bolzen oder Schrauben nicht entfernt werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen (siehe Zeichnung Nr. 1 dieser Anlage);

- (ii) mit einer Befestigungsvorrichtung, die von der Innenseite der isolierten Tür angebracht wird, vorausgesetzt, dass:
- der Befestigungsstift und der Sicherungsring der Vorrichtung mit einem pneumatischen oder hydraulischen Werkzeug verbunden und hinter einer Platte oder einer ähnlichen zwischen der Außenwand der Tür und der Isoliermasse befestigten Vorrichtung angebracht werden; und
 - der Kopf des Befestigungsstiftes vom Innern des Laderaums nicht zugänglich ist; und
 - die Sicherungsringe und Befestigungsstifte in ausreichender Zahl miteinander verschweißt sind und die Vorrichtungen nicht entfernt werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen (siehe Zeichnung 5 dieser Anlage).

{ECE/TRANS/17/Amend.13; entered into force on 1 August 1991}

Der Ausdruck „wärmeisolierter Laderaum“ umfasst Laderäume mit Kühl- oder Wärmanlage.

Kommentar zu Erläuterung 2.2.1 (b) (c) (ii)

Der Text des ersten Einzugs könnte besser verstanden werden mit folgendem Wortlaut: „Montage durch pneumatische oder hydraulische Werkzeuge“ die Worte: „und befestigt“ werden ersetzt durch: „Sichern des Stiftkopfes“.

{TRANS/WP.30/AC.2/29, Absatz 25}

- (d) Fahrzeuge mit zahlreichen Verschlüssen wie Ventilen, Hähnen, Mannlochdeckeln, Flanschen usw. müssen so beschaffen sein, dass die Zahl der erforderlichen Zollverschlüsse möglichst gering ist. Zu diesem Zweck müssen benachbarte Verschlüsse an eine gemeinsame Vorrichtung angeschlossen sein, für die ein einziger Zollverschluss genügt, oder mit einer Abdeckung versehen sein, die dem gleichen Zweck dient.

- (e) Fahrzeuge mit Schiebedach müssen so gebaut sein, dass die Zahl der erforderlichen Zollverschlüsse möglichst gering ist.
- (f) Falls mehrere Zollverschlüsse notwendig sind, um die Sicherheit des Verschlusses zu gewährleisten, ist die Anzahl dieser Verschlüsse in der Zulassungsbescheinigung (Anlage 4 zum TIR Übereinkommen 1975) unter Ziffer 5 anzugeben. Der Zulassungsbescheinigung sind eine Zeichnung oder Fotos des Straßenfahrzeugs beizufügen, aus denen die genaue Lage der Zollverschlüsse ersichtlich ist.
{ECE/TRANS/17/Amend.23; am 7. November 2003 in Kraft getreten}

Kommentar zu Erläuterung 2.2.1 (b) (f)

Zeitspanne der Durchführung der Einbeziehung der Anzahl und des Ortes von Zollverschlüssen in die Verschlussanerkennung wenn mehr als ein Zollverschluss vorhanden ist

Die Vorschriften von Erläuterung 2.2.1 (b) (f), die am 7. August 2003 in Kraft treten, sollen für Straßenfahrzeuge, die entweder zum ersten Mal zugelassen werden oder zum Zeitpunkt der zweijährigen Inspektion und der Erneuerung der Zulassung angewendet werden. Als Folge sollen ab dem 7. August 2005 alle Straßenfahrzeuge, die mehr als einen Zollverschluss für die zollamtliche Versiegelung brauchen, mit einer Zulassungsbescheinigung gemäß der Erläuterung 2.2.1 (b) (f) ausgestattet sein.

{TRANS/WP.30/206, Absatz 62 und Anlage 2; TRANS/WP.30/AC.2/69, Absatz 59 und Anlage 2; TRANS/WP.30/AC.2/69/Corr.1}

Kommentare zu Artikel 2, Absatz 1 (b)

Sicherung der Türen

Für den Fall, dass die Türen der Fahrzeuge oder Behälter weder gekühlt noch isoliert, sondern ein Innenfutter haben, müssen die Vorrichtungen (Bolzen, Nieten, etc.), die die Scharniere und die Zollverschlüsse sichern, durch die gesamte Stärke der Tür (und des Futter) reichen und sichtbar von Innen gesichert werden.

{TRANS/GE.30/14, Absatz 101}

Anzahl der Zollsiegel

*Kommentar wurde gestrichen.
{TRANS/WP.30/AC.2/69, Anlage 2}*

Beispiele für Zollverschlüsse

Um sichere Zollversiegelung von Laderäumen und Behältern zu erreichen, müssen Verschlussiegel den Anforderungen der Anlage 6, Erläuterung 2.2.1 (b), Absatz (a) genügen. Außerdem müssen Zollverschlüsse in Übereinstimmung mit folgenden Anforderungen angebracht werden:

Das Befestigungsseil ist nicht länger als nötig und ordentlich festgezogen;

Das Befestigungsseil geht durch die TIR-Ringe;

Zollverschlüsse werden so dicht wie möglich angebracht;

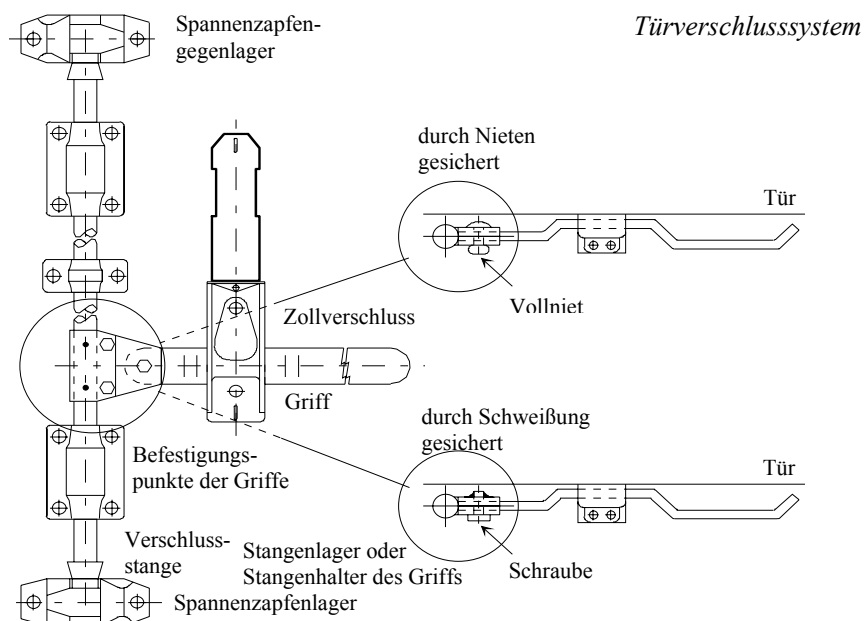
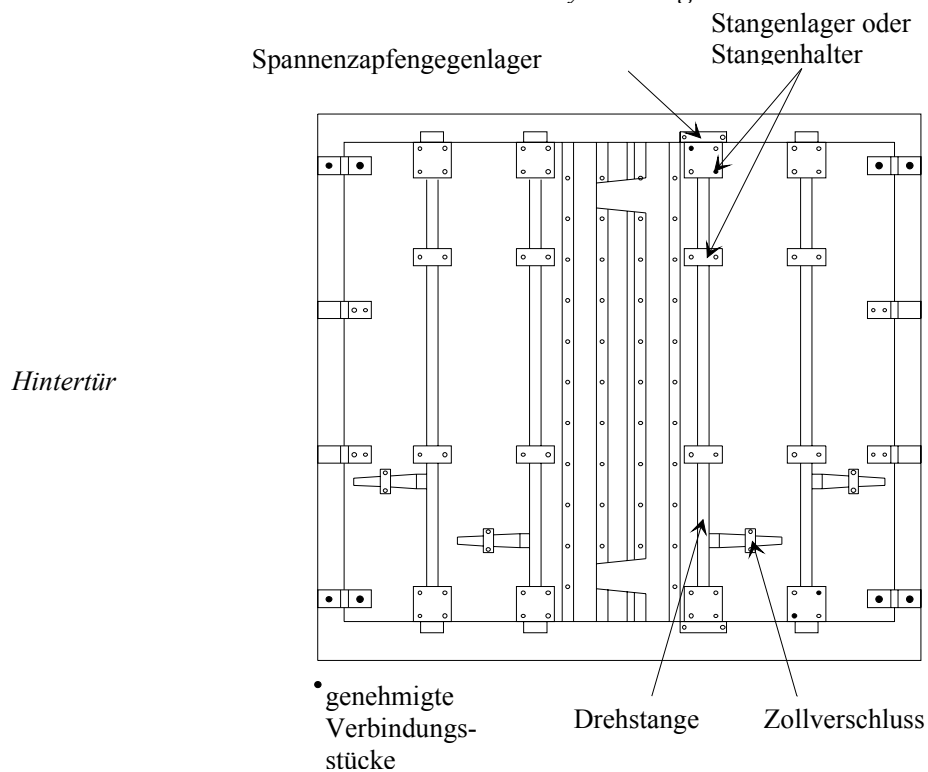
Die Sicherung anderer Teile des Schließsystems, z.B. Griffe des Schließmechanismus, Spannzapfengegenlager, Verschlussstangenhalterungen müssen gesichert werden, wie es in Anlage 6 Erläuterung 2.2.1 (a), Absatz (a) verlangt ist (siehe Zeichnungen 1-4).

Es muss berücksichtigt werden, dass die Wirksamkeit eines Zollverschlusses vermindert wird. Dies betrifft zum Beispiel Verschlussstangen, Scharniere oder die Spannzapfengegenlager. Es müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden, um dies feststellen zu können.

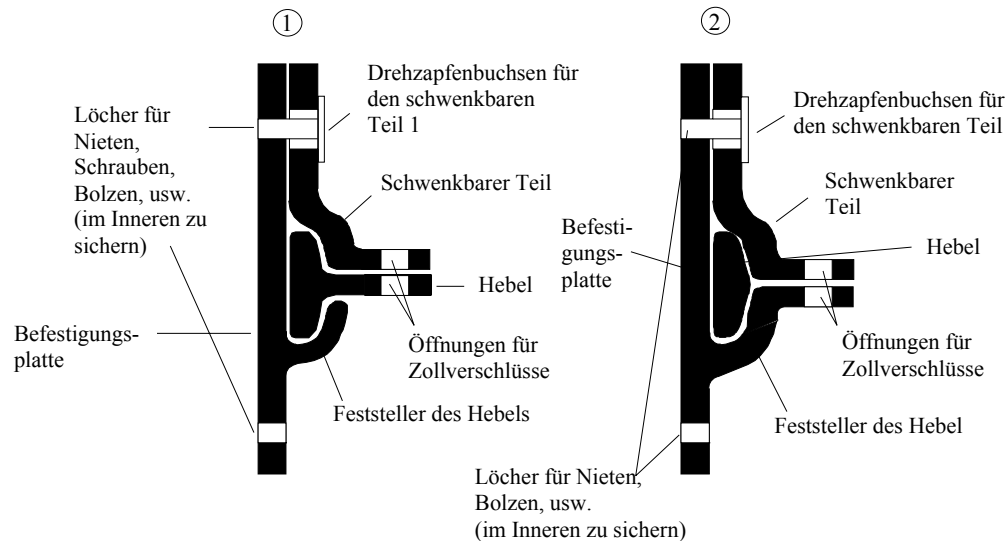
{TRANS/WP.30/145, Absatz 17; TRANS/WP.30/AC.2/31, Anlage 3}

Zeichnung 1

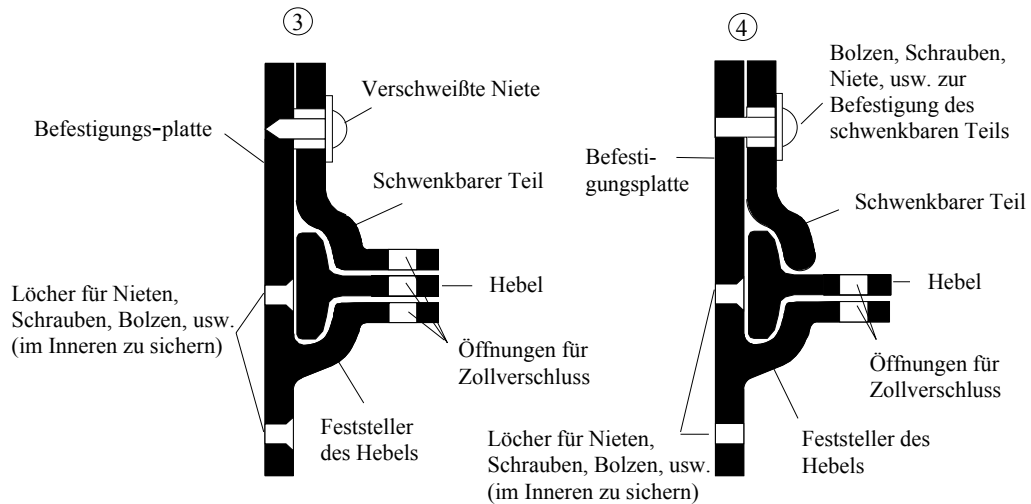
Beispiel einer Hintertür eines Laderaums und Behälters, das ein zollsicheres Türverschlusssystem zeigt



Zeichnung 2
Beispiele für Zollverschlüsse

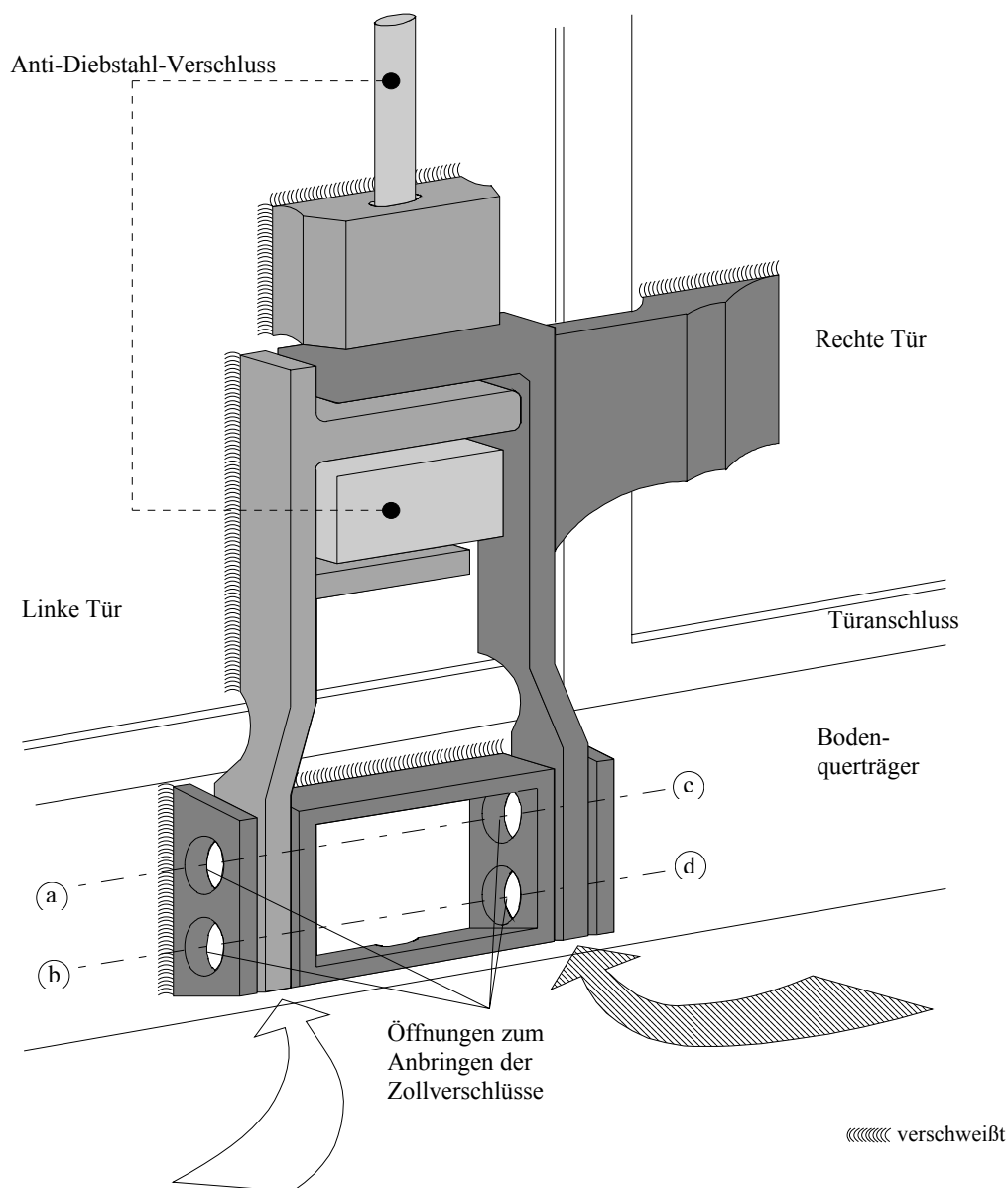


Besonders Verschlussiegel Nr. 1 erlaubt Missbrauch, wenn die oben genannten Anforderungen nicht erfüllt sind. Angesichts ihres besseren Schutzes gegen Manipulationen vor der Befestigung von Zollverschlüssen sollten vorzugsweise die unten angeführten Vorrichtungen verwendet werden.



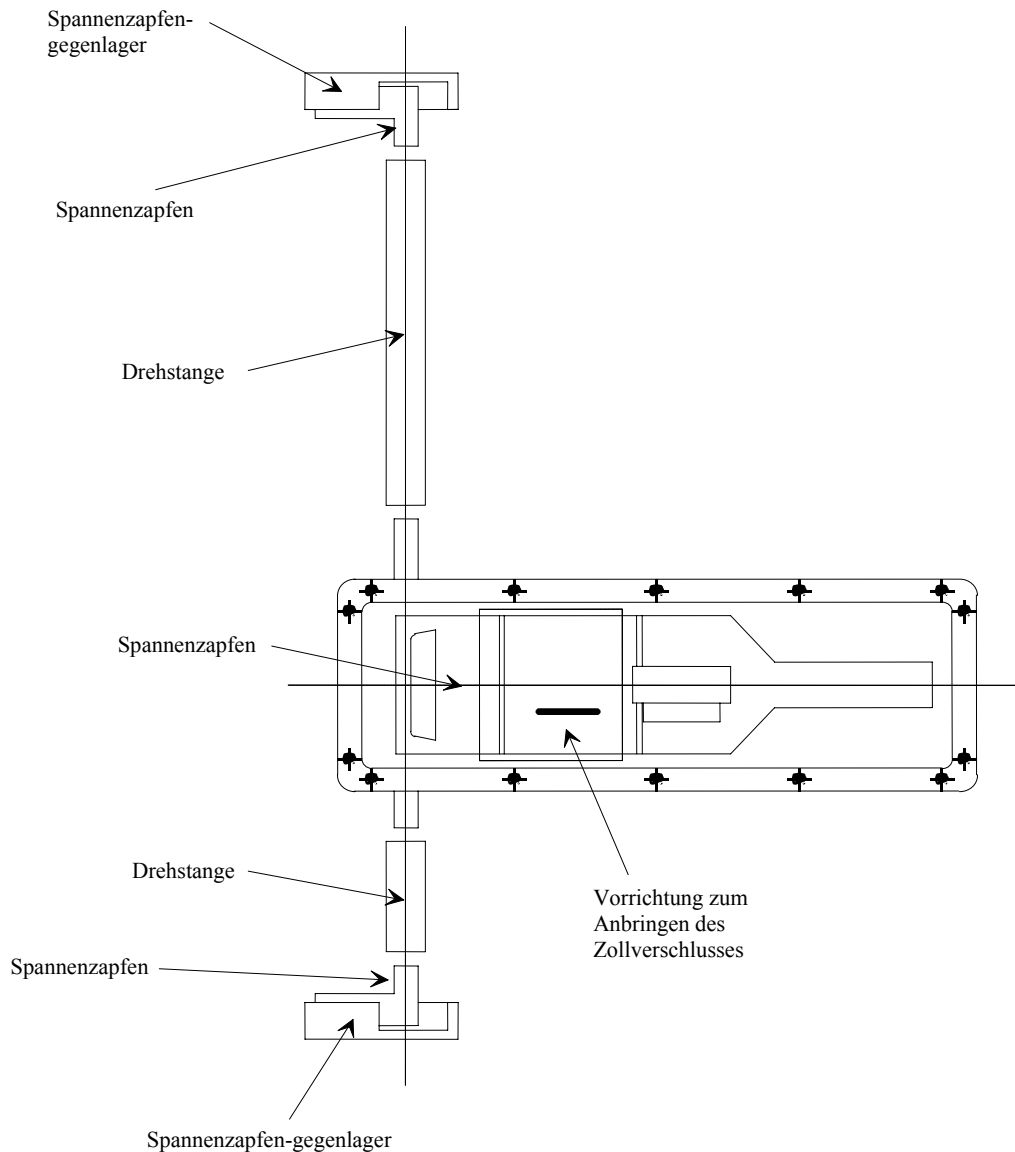
Die Zollverschlussiegel Nr. 3 und Nr. 4 können auch zur Sicherung der Türen von gekühlten und isolierten Behältern und Laderäumen verwendet werden. In einem solchen Fall können die Verschlussiegel mit Hilfe von mindestens zwei Bolzen oder Schrauben, die an einer mit Gewinden versehenen Metallplatte fixiert und hinter der äußeren Schicht der Tür eingelassen sind, befestigt werden. In solchen Fällen müssen die Köpfe der Bolzen und Schrauben so verschweißt werden, dass sie völlig deformiert sind. {TRANS/GE.30/6, Absatz 35}

Zeichnung 3
Beispiele für Zollverschlüsse



Dieser Zollverschluss sollte vorzugsweise an Metallbehältern und Laderäumen verwendet werden. Es muss Sorgfalt angewendet werden, um Unklarheiten darüber zu vermeiden, wo genau die Siegel anzubringen sind. Verschiedene Arten von Verschlüssen können verwendet werden. Es wird empfohlen, wenn Kabelverschlüsse in der Form einer „Acht“ verwendet werden, dass das Kabel durch alle vier Öffnungen gehen soll(a, b, c, d). Wenn starre Verschlüsse verwendet werden, muss der Verschluss durch die Öffnungen (c) oder (d) gehen.

Zeichnung 4
Beispiel eines Zollverschlusses



Diese Art Zollverschluss wird zur Sicherung der Türen von isolierten Behältern und Laderäumen verwendet. Der Verschlusspunkt kann sich von einer Bauart zur anderen unterscheiden, je nachdem, ob die Halterung für die Befestigung des Verschlusses horizontal oder vertikal verläuft. Vom Standpunkt des Zolls aus gesehen, sorgt der Verschluss mit der vertikalen Halterung für größere Sicherheit, wohingegen der Verschluss mit der horizontalen Halterung ein Festziehen bei der Versiegelung verlangt, um für den Zoll als sicher zu gelten.

- (c) **Lüftungs- und Abflussöffnungen sind mit einer Vorrichtung zu versehen, die den Zugang zum Inneren des Laderaums verhindert. Diese Vorrichtung muss so beschaffen sein, dass sie von außen nicht entfernt und wieder angebracht werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.**

Erläuterung zu Artikel 2, Absatz 1 (c)

2.2.1 (c)-1 Lüftungsöffnungen

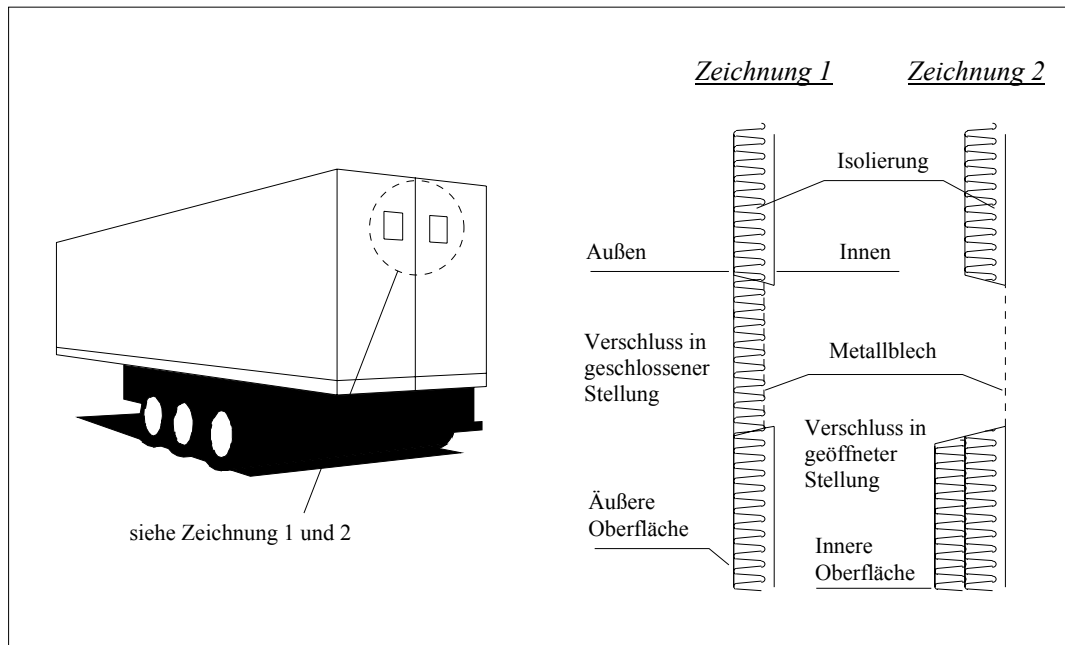
- (a) Ihre größte Weite darf grundsätzlich 400 mm nicht überschreiten.
 - (b) Öffnungen, die einen unmittelbaren Zugang zum Laderaum gestatten, müssen
 - (i) mit einem Drahtgeflecht oder durchlochten Blechen (größte Weite der Maschen oder Löcher 3 mm) versperrt und durch ein geschweißtes Metallgitter (größte Weite der Maschen 10 mm) geschützt oder
 - (ii) mit einem ausreichend starken, durchlochten Blech (größte Weite der Löcher 3 mm; Stärke des Blechs mindestens 1 mm) versperrt sein.
- {ECE/TRANS/17/Amend.12; am 1. August 1990 in Kraft getreten}

Kommentar zu Erläuterung 2.2.1 (c)-1

Lüftungsöffnungen von isolierten Laderäumen

Beispiel für ein an der inneren und äußeren Oberfläche von isolierten Laderäumen angebrachten Blech.

{TRANS/WP.30/127, Absatz 43; TRANS/WP.30/AC.2/25, Anlage 3}



- (c) Öffnungen, die keinen unmittelbaren Zugang zum Laderaum gestatten (z. B. bei Verwendung von Lüftungskanälen, die aus gebogenen Rohren bestehen oder Sperreinrichtungen besitzen), müssen mit Vorrichtungen nach Buchstabe (b) versehen sein, wobei aber die Loch- oder Maschenweite 10 mm (bei Drahtgeflecht oder Blech) bzw. 20 mm (bei Metallgitter) betragen darf.

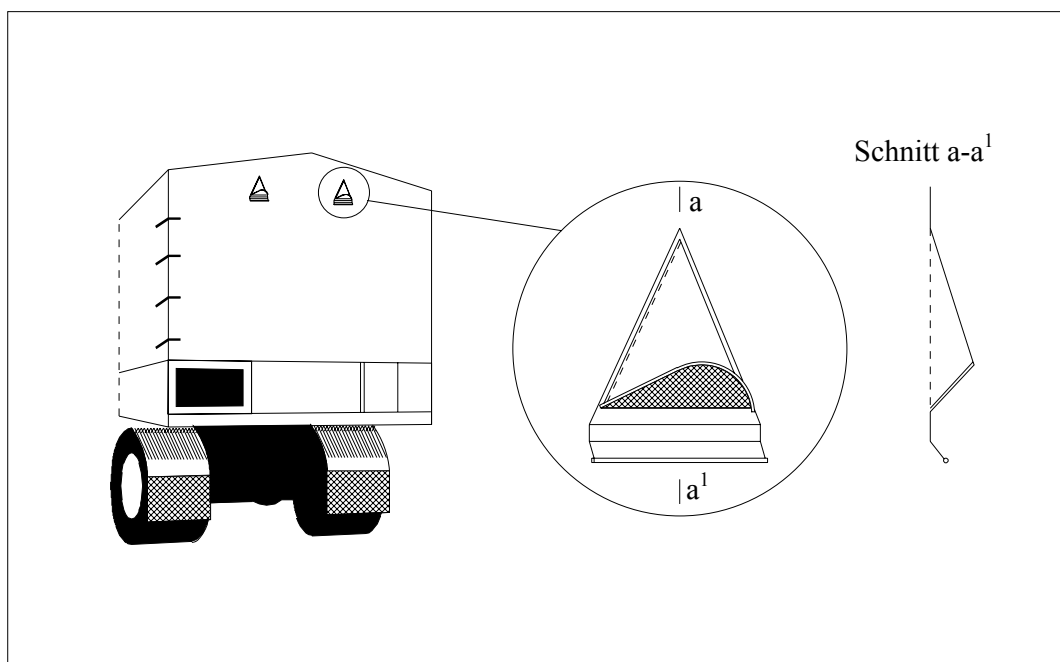
{ECE/TRANS/17/Amend.12; entered into force on 1 August 1990}

- (d) Wenn die Öffnungen in Schutzdecken angebracht sind, werden grundsätzlich die Vorrichtungen nach Buchstabe (b) verlangt. Doch sind Sperrvorrichtungen in Form eines an der Außenseite angebrachten durchlochten Blechs und eines an der Innenseite angebrachten Geflechts aus Draht oder anderem Material gestattet.

- (e) Gleichartige Vorrichtungen aus anderem Material als Metall sind zulässig, wenn die Loch- oder Maschenweite den festgesetzten Maßen entspricht und das verwendete Material genügend widerstandsfähig ist, damit die Löcher bzw. Maschen ohne sichtbaren Schaden nicht wesentlich vergrößert werden können. Ferner darf die Lüftungsvorrichtung nicht ersetzt werden können, wenn nur von einer Seite der Schutzdecke aus Zugang besteht.
- (f) Lüftungsöffnungen können mit einer Schutzvorrichtung versehen sein. Diese Vorrichtung muss an der Schutzdecke in der Weise befestigt sein, dass die Zollkontrolle der Öffnung möglich ist. Die Schutzvorrichtung muss an der Schutzdecke im Abstand von mindestens 5 cm von der vor der Lüftungsöffnung angebrachten Sperre befestigt sein.
- {ECE/TRANS/17/Amend.5; am 1. August 1984 in Kraft getreten}

Kommentare zu Erläuterung 2.2.1 Buchstabe (c)-1

Beispiel für eine Schutzvorrichtung



Lüftungsöffnungen von isolierten Laderäumen

Obwohl Lüftungsöffnungen das Ausmaß von 400 mm prinzipiell nicht überschreiten sollten, kann die zuständige Verwaltung, vorausgesetzt, dass es allen anderen Anforderungen entspricht, ihre Zustimmung zu einer Öffnung, größer als 400 mm, wenn ihr eine solche Öffnung gezeigt wird.

{TRANS/GE.30/14, Absatz 102; TRANS/WP.30/143, Absätze 36 und 37; TRANS/WP.30/AC.2/31, Anlage 3}

Erläuterung zu Artikel 2, Absatz 1 (c)

2.2.1 (c)-2 Abflussöffnungen

- a) Ihre größte Weite darf grundsätzlich 35 mm nicht überschreiten.
- b) Öffnungen, die einen unmittelbaren Zugang zum Laderaum gestatten, müssen mit den Vorrichtungen versehen sein, die für Lüftungsöffnungen nach Buchstabe (b) der Erläuterung 2.2.1 (c)-1 vorgeschrieben sind.
- c) Wenn die Abflussöffnungen keinen unmittelbaren Zugang zum Laderaum gestatten, werden die Vorrichtungen nach Buchstabe (b) dieser Erläuterung nicht verlangt, sofern die Öffnungen mit einer zuverlässigen Sperreinrichtung versehen sind, die von der Innenseite des Laderaums leicht zugänglich ist.

2. Ungeachtet des Artikels 1 Buchstabe (c) sind Laderaumbestandteile, die aus praktischen Gründen Hohlräume enthalten müssen (z. B. zwischen den Wandungen von Doppelwänden), zulässig. Damit die Hohlräume nicht als Warenversteck benutzt werden gilt Folgendes:

- (i) **Wenn die innere Verkleidung des Laderaums die Wand in ihrer ganzen Höhe vom Boden bis zum Dach bedeckt oder wenn, in anderen Fällen, der Zwischenraum zwischen Verkleidung und Außenwand vollständig geschlossen ist, muss die Verkleidung so angebracht sein, dass sie nicht entfernt und wieder angebracht werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen; und**

- (ii) wenn die Verkleidung die Wand nicht in ihrer ganzen Höhe bedeckt und wenn die Zwischenräume zwischen Verkleidung und Außenwand nicht vollständig geschlossen sind, sowie in anderen Fällen, in denen konstruktionsbedingte Hohlräume entstehen, muss deren Zahl auf ein Mindestmaß beschränkt sein; die Hohlräume müssen für die Zollkontrolle leicht zugänglich sein.

Kommentar zu Artikel 2, Absatz 2

Eliminierung von Bauelementen mit Hohlraum

Bauelemente von Laderäumen mit eingeschlossenen Räumen, wie zum Beispiel Träger mit Hohlräumen, sollten so wenig wie möglich verwendet werden und sollten nach und nach beim Bau neuer Laderäume vermieden werden, indem man, wenn möglich, offene Träger verwendet. Wenn, aus baulichen Gründen, eingeschlossene Räume in Bauelementen von Laderäumen verwandt werden, ist die Ausstattung mit Öffnungen, die die Zollinspektion der Hohlräume erleichtern soll, zulässig. Das Vorhandensein dieser Kontrollöffnungen soll unter Punkt 12 in der Zulassungsbescheinigung für Straßenfahrzeuge vermerkt werden. (Anlage 4 des Übereinkommens).

{TRANS/WP.30/135, Absätze 63-65; TRANS/WP.30/137, Absätze 65-67; TRANS/WP.30/AC.2/27, Anlage 3; TRANS/WP.30/151, Absätze 33-36}

3. Lichtöffnungen sind zulässig, sofern sie aus genügend widerstandsfähigem Material hergestellt sind und von außen nicht entfernt und wieder angebracht werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen. Glas kann zugelassen werden; wird jedoch anderes Glas als Sicherheitsglas verwendet, so müssen die Lichtöffnungen mit einem festen Metallgitter versehen sein, das von außen nicht entfernt werden kann; die Maschenweite des Gitters darf höchstens 10 mm betragen.

{ECE/TRANS/17/Amend.7, am 1. August 1986 in Kraft getreten}

Erläuterung zu Artikel 2, Absatz 3

2.2.3 Sicherheitsglas

Als Sicherheitsglas ist Glas anzusehen, bei dem keine Gefahr besteht, dass es durch eine einzelne der bei einer normalen Verwendung des Fahrzeugs üblicherweise zu erwartenden Einwirkungen zerstört wird. Das Glas muss als Sicherheitsglas besonders gekennzeichnet sein.
{ECE/TRANS/17/Amend.7, am 1. August 1986 in Kraft getreten}

4. Öffnungen im Boden zu technischen Zwecken, z.B. zum Schmieren, zur Wagenpflege, zum Füllen des Sandstreuers sind nur zugelassen, wenn sie mit einem Deckel versehen sind, der so befestigt werden kann, dass ein Zugang von außen zum Laderaum nicht möglich ist.

Kommentar zu Artikel 2, Absatz 4

Sicherung von Öffnungen im Boden zu technischen Zwecken

Deckel für Öffnungen im Boden sind zu technischen Zwecken in Straßenfahrzeugen ausreichend geschützt, wenn die Vorkehrungen, die den Zugang zum Laderaum von außen verhindern sollen, sich selbst im Innern des Laderaums befinden.
{TRANS/GE.30/AC.2/14, Absätze 35-39}

Artikel 3**Fahrzeuge mit Schutzdecken**

1. Die Artikel 1 und 2 gelten auch für Fahrzeuge mit Schutzdecken, soweit sie darauf anwendbar sind. Außerdem müssen diese Fahrzeuge den Bestimmungen dieses Artikels entsprechen.

2. Die Schutzdecke muss entweder aus starkem Segeltuch oder aus nicht dehnbarem, genügend widerstandsfähigem kunststoff- oder kautschukbeschichteten Gewebe bestehen. Sie muss in gutem Zustand und so hergerichtet sein, dass nach Anlegen der Verschlussvorrichtung ein Zugang zum Laderaum nicht möglich ist, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.

3. Ist die Schutzdecke aus mehreren Stücken zusammengesetzt, so müssen die Ränder der Stücke ineinandergefaltet und durch zwei mindestens 15 mm voneinander entfernte Nähte miteinander verbunden sein. Die Nähte müssen entsprechend der diesen Vorschriften beigefügten Zeichnung 1 ausgeführt sein; wenn es jedoch bei gewissen Teilen der Schutzdecke (wie z. B. bei Überfällen und verstärkten Ecken) nicht möglich ist, die Stücke auf diese Weise zusammenzunähen, so genügt es, dass nur der Rand des oberen Teiles umgefaltet und entsprechend der diesen Vorschriften beigefügten Zeichnung 2 oder 2 a angenäht ist. Die eine Naht, deren Faden sich in der Farbe vom Faden der anderen Naht und von der Schutzdecke deutlich unterscheiden muss, darf nur an der Innenseite sichtbar sein. Alle Nähte müssen mit der Maschine genäht sein.

Erläuterung zu Artikel 3, Absatz 3

2.3.3 Aus mehreren Stücken zusammengesetzte Schutzdecken

- (a) Die einzelnen Stücke einer Schutzdecke können aus verschiedenen Stoffen bestehen, die den Vorschriften des Artikels 3, Absatz 2 der Anlage 2 entsprechen.
- (b) Bei der Herstellung der Schutzdecke ist jede Anordnung der einzelnen Stücke zulässig, die eine ausreichende Sicherheit gewährleistet, sofern die Stücke nach den Vorschriften des Artikels 3 der Anlage 2 zusammengesetzt sind.

4. Besteht die Schutzdecke aus kunststoffbeschichtetem Gewebe und ist sie aus mehreren Stücken zusammengesetzt, so können diese Stücke auch durch Verschweißen entsprechend der diesen Vorschriften beigefügten Zeichnung 3 aneinandergefügt werden. Dabei müssen sich die Ränder der Stücke um mindestens 15 mm überlappen. Sie müssen in der vollen Breite der 15 mm miteinander verschmolzen sein. Auf der Außenseite ist die Überlappkante mit einem mindestens 7 mm breiten Kunststoffband im selben Schweißverfahren zu überdecken. Das Kunststoffband und ein Streifen von mindestens 3 mm zu beiden Seiten dieses Bandes sind mit einer gleichförmigen und deutlich sichtbaren Narbung zu versehen. Das Verschweißen muss so ausgeführt sein, dass die Stücke nicht getrennt und danach wieder zusammengefügt werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.

Kommentare zu Artikel 3, Absatz 4*Kunststoffband*

Die Anforderung an das Kunststoffband ist wesentlich für Zwecke der Zollsicherheit. Deshalb ist seine Anbringung unabdingbar. {TRANS/GE.30/17, Absatz 99}

Überlappung der einzelnen Stücke der Schutzdecke

Obwohl eine Überlappung der einzelnen Stücke der Schutzdecke von mindestens 15 mm für die Zwecke der Zollsicherheit ausreichend ist, ist eine Überlappung von 20 mm und mehr zulässig und kann aus technischen Gründen, je nach Material der Schutzdecke und ihrer Haftfähigkeit, notwendig sein.

{TRANS/WP.30/162, Absätze 64 und 65, TRANS/WP.30/AC.2/37, Anlage 6}

Methoden der Verschweißung von Stücken der Schutzdecken

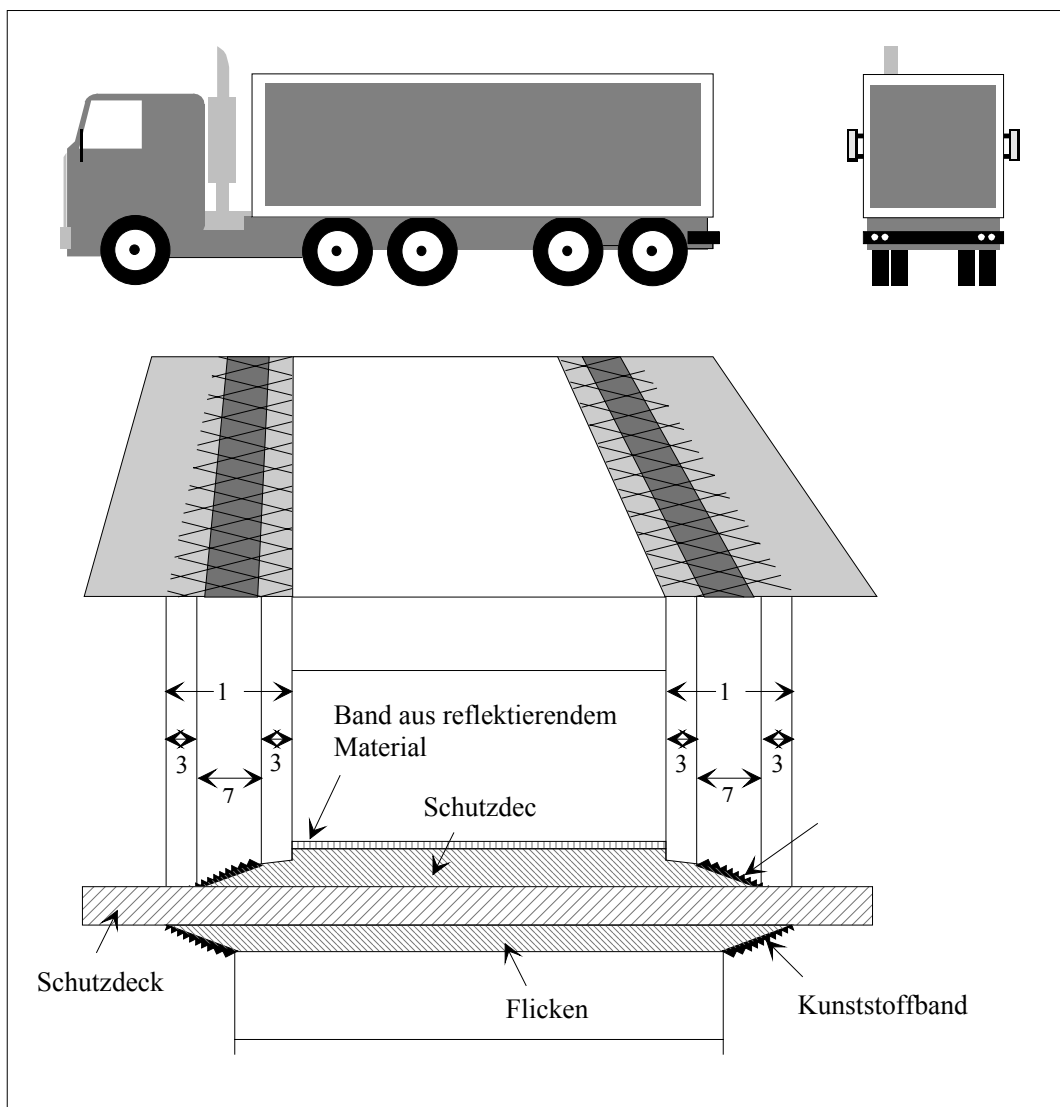
Methoden der Verschweißung von Stücken der Schutzdecken, welche vom Zoll anerkannt als sicher gelten, wenn sie entsprechend den Bestimmungen der Anlage 2 des Übereinkommens angewandt werden, umfassen die „Schmelzmethode“, mit der Stücke der Schutzdecke unter Anwendung hoher Temperaturen verschmolzen werden, und die „Hochfrequenzmethode“, mit der Stücke der Schutzdecke unter Anwendung von hohen Frequenzen und Druck verschweißt werden.

{TRANS/WP.30/162, Absätze 64 und 65, TRANS/WP.30/AC.2/37, Anlage 6}

5. Ausbesserungen sind nach dem in der beigefügten Zeichnung 4 dargestellten Verfahren auszuführen; die Ränder müssen ineinandergefaltet und durch zwei sichtbare, mindestens 15 mm voneinander entfernte Nähte miteinander verbunden sein; die Farbe des auf der Innenseite sichtbaren Fadens muss sich von der Farbe des auf der Außenseite sichtbaren Fadens und von der Farbe der Schutzdecke unterscheiden; alle Nähte müssen mit der Maschine genäht sein. Wenn zur Ausbesserung einer Schutzdecke, die an den Rändern beschädigt ist, an den schadhafte Stellen Flicken eingesetzt werden müssen, so können die Nähte auch nach Absatz 3 entsprechend der diesen Vorschriften beigefügten Zeichnung Nr. 1 ausgeführt werden. Ausbesserungen von Schutzdecken aus kunststoffbeschichtetem Gewebe können auch nach dem in Absatz 4 beschriebenen Verfahren ausgeführt werden, doch ist in diesem Falle der Flicken auf der Innenseite einzusetzen und das Band auf beiden Seiten der Schutzdecke anzubringen.

Kommentare zu Artikel 3, Absatz 5*Bänder aus reflektierendem Material*

Bänder aus reflektierendem Material, die entfernt werden können und welche die Struktur der Schutzdecken der Laderäume verdecken, sind erlaubt, auch dann, wenn sie völlig mit der Schutzdecke aus kunststoffbeschichtetem Gewebe verschweißt sind und in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Anlage 2, Artikel 3, Absatz 5 des Übereinkommens übereinstimmen (siehe unten Zeichnung Nr.9).
{TRANS/WP.30/151, Absatz 40}



Ausbesserungen der Schutzdecken aus kunststoffbeschichtetem Gewebe

Folgendes Verfahren ist für die Ausbesserung von solchen Schutzdecken zulässig: Unter Druck und Hitze verflüssigtes Vinyl wird verwandt, um das Stück auf der Schutzdecke durch Schmelzen zu fixieren. Offensichtlich wird in solchen Fällen ein Kunststoffband, das mit einem abwechselnden Muster geprägt ist, am Rand des Stückes auf beiden Seiten der Schutzdecke befestigt.

{TRANS/GE.30/6, Absatz 40; TRANS/GE.30/GRCC/4, Absatz 33}

6. Die Schutzdecke muss an dem Fahrzeug so befestigt sein, dass die Bedingungen des Artikels 1, Buchstaben (a) und (b) dieser Vorschriften in vollem Umfang erfüllt sind. Folgende Befestigungsmethoden sind möglich:

(a) Die Schutzdecke kann befestigt werden durch:

- (i) am Fahrzeug befestigte Metallringe,**
- (ii) in den Rand der Schutzdecke eingelassene Ösen,**
- (iii) ein Befestigungsmittel, das über der Schutzdecke durch die Ringe führt und in seiner ganzen Länge von außen sichtbar ist.**

Die Schutzdecke muss den festen Teil des Fahrzeugs um mindestens 250 mm, von der Mitte der Befestigungsringe an gemessen, überdecken, sofern nicht schon die Art der Konstruktion des Fahrzeugs als solche jeden Zugang zum Laderaum verhindert.

Erläuterungen zu Artikel 3, Absatz 6 (a)

2.3.6 (a)-1 Fahrzeuge mit Gleitringen

Befestigungsringe aus Metall, die über die an den Fahrzeugen angebrachten Metallstangen gleiten, sind für die Zwecke dieses Absatzes zulässig (siehe Zeichnung 2 dieser Anlage), sofern

- (a) die Stangen in Abständen von nicht mehr als 60 cm am Fahrzeug befestigt sind; und zwar so, dass sie nicht entfernt und wieder angebracht werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen;**
- (b) die Ringe aus einer Doppelschleife bestehen oder mit einem Mittelsteg versehen und in einem Stück ohne Schweißung hergestellt sind;**

- (c) die Schutzdecke am Fahrzeug in einer Weise befestigt ist, die genau der in Artikel 1, Buchstabe (a) der in Anlage 2 festgelegten Bedingung entspricht.

2.3.6 (a)-2 Mit drehbaren Befestigungsringen ausgerüstete Fahrzeuge

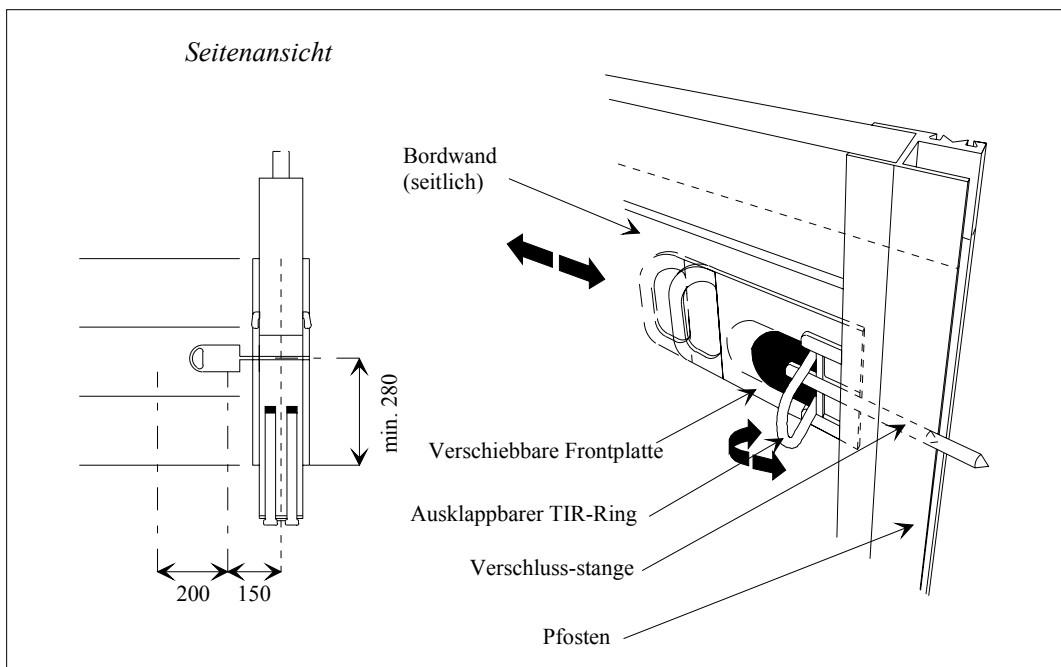
Drehbare Befestigungsringe aus Metall, die einzeln in einem am Fahrzeug befestigten Metallbügel drehbar sind, werden für die Zwecke dieses Absatzes anerkannt (siehe die dieser Anlage beigefügte Zeichnung 2a), sofern

- (a) jeder Bügel so am Fahrzeug befestigt ist, dass er nicht entfernt und wieder angebracht werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen;
- (b) die Druckfeder jedes Bügels vollständig mit einer glockenförmigen Abdeckkappe aus Metall abgedeckt ist.
{ECE/TRANS/17/Amend.4; am 1. Oktober 1982 in Kraft getreten}

Kommentare zu Artikel 3, Absatz 6 (a)

Beispiel für die Bauart einer Verschlussstange

Die unten gezeigte Vorrichtung entspricht den Anforderungen der Anlage 2, Artikel 1, Absatz (a) und Anlage 2, Artikel 3, Absätze 6 (a) und 8.



Beschreibung der obigen Zeichnung

Die Vorrichtung wird an der Bordwand in derselben Position wie der konventionelle TIR-Ringtyp so angebracht, dass sich der TIR Ring der Vorrichtung in einem maximalen Abstand von 150 mm von der Mitte des Pfostens befindet. Die Vorrichtung wird an der Bordwand mit zwei Nieten ähnlich der Befestigung der gewöhnlichen TIR-Ringe befestigt. Sie besteht aus drei integrierten Metallteilen: der Basisplatte, dem ausklappbaren TIR Ring und der verschiebbaren Frontplatte mit der Verschlussstange. Wenn die Frontplatte in die Schließposition geschoben ist, befindet sich die Verschlussstange in einer Öffnung des Pfostens und hält Pfosten und Bordwand zusammen. Die Verschlussstange soll gleichwohl mindestens 20 mm in den Pfosten hineinragen. Gleichzeitig wird der TIR Ring automatisch ausgeklappt. In ausgeklappter Position, mit dem Befestigungsseil, das durch den Ring über der Schutzdecke reicht, ist die verschiebbare Frontplatte arretiert und gesichert und kann nicht in die geöffnete Position zurückrutschen.

{TRANS/WP.30/125, Absatz 40; TRANS/WP.30/127, Absätze 46 und 47; TRANS/WP.30/AC.2/23, Anlage 3}

Gestalt der Ösen

Ösen in der Schutzdecke können rund oder oval sein und die Ringe sollten nicht mehr als nötig von den betreffenden Teilen der Fahrzeuge abstehen. Um eine ordnungsgemäße Befestigung der Schutzdecken zu gewährleisten, sollten Zollbehörden sichergehen, dass das Befestigungsseil beim Verschluss des Straßenfahrzeuges anständig festgezogen ist.

{TRANS/GE.30/57, Absatz 35}

Beispiel für Metallringe zur Befestigung von Fahrzeugschutzdecken

In den verschweißten Pfosten, die das Verschlusssystem Bordwände unterstützen und beinhalten, ist ein ausklappbarer Typ des TIR-Rings aus Metall integriert. Der TIR-Ring kann per Hand durch eine kleine Öffnung in der äußeren Platte der Säule ausgefahren werden. Durch eine Feder wird der Ring entweder in der „offen“ oder „geschlossen“ Position gehalten. Der Mechanismus des Spezialrings ist wie folgt in das Verschlusssystem der Bordwand integriert:

Ein Stück Metall ist auf jede Seite des Bordwand-Verschlussstiftes derart angeschweißt, dass, wenn der TIR Ring ausgeklappt ist, die vertikale Bewegung des Verschlussstiftes eingeschränkt ist und die Bordwände nicht gelöst werden können. Gleichzeitig verhindert die Form und die Position der Metallstücke, dass die TIR Ringe bei offenen Bordwänden ausgeklappt werden.

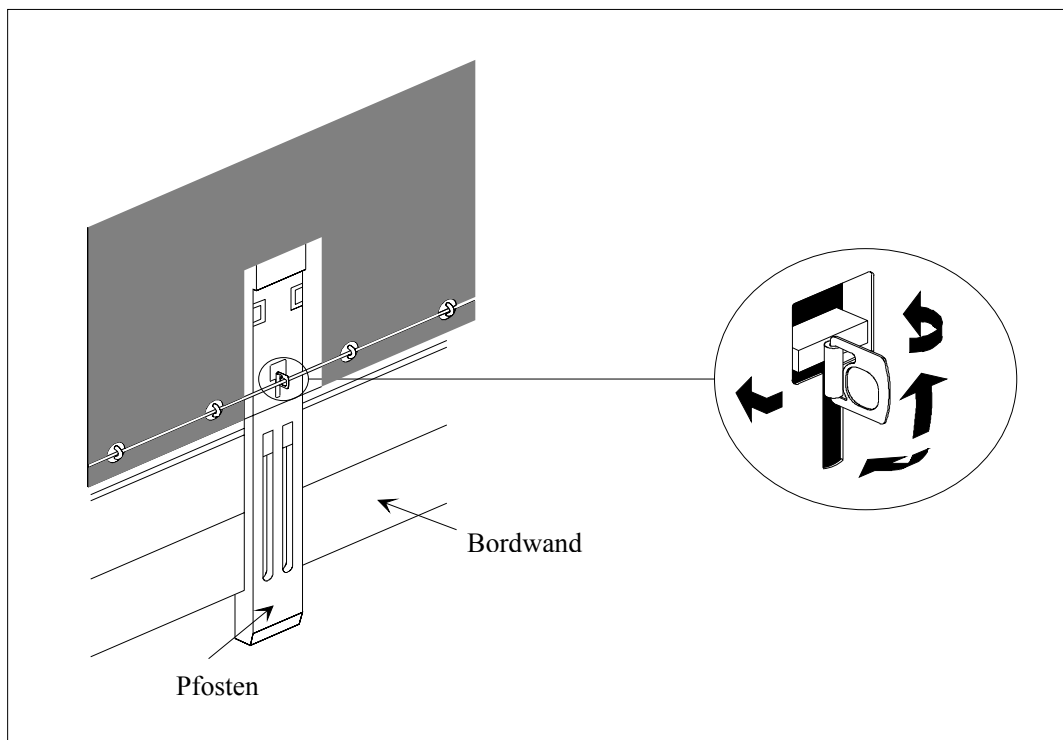
Das bedeutet, dass der ausgeklappte TIR-Ring, wenn er durch die Schutzdecke und das durch den Ring gehende Befestigungsseil gesichert wird, erstens die Bordwände am Pfosten fixiert und zweitens den Pfosten am Boden des Laderaums fixiert (Seitenwand).

Außerdem sichert der obere Sicherungsstift, der an einen der Sicherungsstifte der Bordwände angeschweißt ist, die Dachkonstruktion solange die Bordwände gesichert sind.

Solange der TIR-Ring ausgeklappt ist, muss der Pfosten ganz zerstört werden, bevor die Bordwand oder die Dachkonstruktion geöffnet werden kann.

{TRANS/GE.30/AC.2/12, Absatz 15; TRANS/GE.30/35, Absatz 109 und Anlage 2; TRANS/GE.30/GRCC/11, Absätze 27-29; siehe Zeichnung unten}

Beispiel für Metallringe zum Befestigen von Fahrzeugschutzdecken



- (b) Wenn der Rand der Schutzdecke auf Dauer am Fahrzeug befestigt werden soll, muss die Verbindung lückenlos sein und durch eine feste Vorrichtung hergestellt werden.**

Erläuterung zu Artikel 3, Absatz 6 (b)

2.3.6 (b) Dauerhaft befestigte Schutzdecken

Ist ein Rand oder sind mehrere Ränder der Schutzdecke auf Dauer an der Karosserie des Fahrzeugs befestigt, so muss die Schutzdecke mit einem Band oder Bändern aus Metall oder einem anderen geeigneten Material gehalten werden wobei das Band durch Verbindungsteile, die den Bedingungen des Buchstabens (b) der Erläuterung 2.2.1 (a) entsprechen, mit der Karosserie des Fahrzeugs verbunden ist.

Kommentar zu Artikel 3, Absatz 6 (b)

*Die Vorrichtung, die in Zeichnung 4 im Anhang zu Anlage 6 gezeigt wird, entspricht den Anforderungen der Anlage 2, Artikel 3, Absätze 6(a) und 6(b).
{TRANS/GE.30/55, Absatz 41}*

- (c) Wird ein Schutzdeckenverschlussystem verwendet, so muss es in geschlossener Stellung die Schutzdecke fest gegen die Außenseite des Laderaums spannen (siehe als Beispiel Zeichnung Nr. 6).
{ECE/TRANS/17/Amend.7, am 1. August 1986 in Kraft getreten}**

7. Die Schutzdecke muss durch einen entsprechenden Aufbau (Pfeiler, Wände, Tragbügel, Latten usw.) gestützt sein.

Kommentar zu Artikel 3, Absatz 7

Stützen für Fahrzeugschutzdecken

*Die die Schutzdecke stützenden Tragbügel sind manchmal hohl und können als Versteck benutzt werden. Es ist dennoch immer möglich, diese sowie auch viele andere Fahrzeugteile zu inspizieren. Unter diesen Bedingungen sind hohle Ringe zulässig.
{TRANS/GE.30/14, Absatz 90; TRANS/GE.30/12, Absätze 100 und 101;
TRANS/GE.30/6, Absatz 41}*

8. Der Zwischenraum zwischen den Ringen und zwischen den Ösen darf 200 mm nicht übersteigen. Er kann jedoch größer sein - darf aber 300 mm nicht übersteigen - zwischen den Ringen und zwischen den Ösen, die sich beidseitig eines Pfostens befinden, wenn die Art der Konstruktion des Fahrzeuges und der Schutzdecke jeden Zugang zum Laderaum verhindert. Die Ösen müssen verstärkt sein.

{ECE/TRANS/17/Amend.1; am 1. August 1979 in Kraft getreten}

Erläuterung zu Artikel 3, Absatz 8

2.3.8 Ein Zwischenraum von mehr als 200 mm, der jedoch 300 mm nicht übersteigen darf, kann zugelassen werden, wenn die Ringe beidseitig vom Pfosten vertieft an den Seitenwänden angebracht und die Ösen oval und gerade groß genug sind, um über die Ringe gestreift werden zu können.

{ECE/TRANS/17/Amend.1; am 1. August 1979 in Kraft getreten}

9. Als Befestigungsmittel sind zu verwenden:

- (a) Stahldrahtseile von mindestens 3 mm Durchmesser oder**
- (b) Hanf- oder Stahlseile von mindestens 8 mm Durchmesser, die mit einem durchsichtigen, nicht dehnbaren Kunststoffüberzug versehen sind.**

Drahtseile dürfen mit einem durchsichtigen, nicht dehnbaren Kunststoffüberzug versehen sein.

Soll die Schutzdecke am Rahmen befestigt werden, so kann bei einer Art der Konstruktion, die sonst die Bedingungen des Absatzes 6 Buchstabe (a) erfüllt, als Befestigungsmittel ein Riemen verwendet werden (die dieser Anlage beigefügte Zeichnung Nr. 7 zeigt ein Beispiel einer solchen Konstruktionsart). Der Riemen hat in bezug auf Material, Abmessungen und Form den Erfordernissen des Absatzes 11 Buchstabe (a) Ziffer (iii) zu entsprechen.

{ECE/TRANS/17/Amend.11; am 1. August 1989 in Kraft getreten;

ECE/TRANS/17/Amend.17; am 1. Oktober 1994 in Kraft getreten}

Erläuterung zu Artikel 3, Absatz 9

2.3.9 Seile mit einer Textilseele

Zulässig sind auch Seile mit einer Textilseele, der von wenigstens vier Litzen aus Stahldraht so umwunden ist, dass die Seele vollständig bedeckt ist, sofern der Durchmesser des Seils (ohne einen etwa vorhandenen durchsichtigen Kunststoffüberzug) mindestens 3 mm beträgt.

{ECE/TRANS/17/Amend.4; am 1. Oktober 1982 in Kraft getreten}.

Kommentare zu Erläuterung 2.3.9*Nylonseile*

Nylonseile im Kunststoffüberzug sind nicht erlaubt, solange sie nicht entweder den Anforderungen der Anlage 2, Artikel 3, Absatz 9 oder der Beschreibung der obigen Erläuterung entsprechen.

{TRANS/GE.30/AC.2/12, Absatz 16; TRANS/GE.30/GRCC/11, Absätze 30-33}

Befestigungsseil

Wenn die Schutzdecke in einer Bauweise, die außerdem mit den Bestimmungen des Artikels 3, Absatz 6 übereinstimmt, am Rahmen befestigt werden muss, kann anstelle eines Lederriemens ein Seil verwendet werden, das aus zwei Teilen besteht.

{TRANS/WP.30/125, Absatz 33}

10. Jedes Seil muss aus einem einzigen Stück bestehen und an beiden Enden mit einer Zwinge aus hartem Metall versehen sein. Die Befestigungsvorrichtung jeder Zwinge muss eine durch das Seil gehende Hohlните enthalten, durch die die Zollschnur oder das Band für den Zollverschluss durchgezogen werden kann. Das Seil muss auf beiden Seiten der Hohlните sichtbar sein, damit festgestellt werden kann, ob es aus einem einzigen Stück besteht (siehe die diesen Vorschriften beigegefügte Zeichnung 5).

11. An den Öffnungen der Schutzdecke, die zum Beladen und Entladen dienen, muss die Verbindung lückenlos sein. Die folgenden Systeme können angewandt werden:

(a) Die beiden Ränder der Schutzdecke müssen einander ausreichend überlappen. Außerdem muss ihr Verschluss gesichert sein durch:

- (i) einen Überfall, der nach Absatz 3 oder 4 angenäht oder angeschweißt ist;**
- (ii) Ringe und Ösen, die den Bedingungen des Absatzes 8 entsprechen; die Ringe müssen aus Metall gefertigt sein; und**
- (iii) einen Riemen aus geeignetem Material, der aus einem einzigen Stück besteht, nicht dehnbar, mindestens 20 mm breit und 3 mm dick ist und der durch die Ringe geführt wird und die beiden Ränder der Schutzdecke und den Überfall zusammenhält; der Riemen muss an der Innenseite der Schutzdecke befestigt sein und entweder:**

mit einer Öse zur Aufnahme des in Absatz 9 angeführten Seiles versehen sein, oder

mit einer Öse versehen sein, die über den in Absatz 6 angeführten Metallring gezogen und durch das in Absatz 9 angeführte Seil gesichert werden kann.

Ein Überfall ist nicht erforderlich, wenn durch eine Spezialvorrichtung (Sperre usw.) ein Zugang zum Laderaum nicht möglich ist, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen. Bei Fahrzeugen mit Schiebeplanen ist ein Überfall ebenfalls nicht erforderlich.

{ECE/TRANS/17/Amend.14; am 1. August 1992 in Kraft getreten;

ECE/TRANS/17/Amend.20 und Add.1; am 12. Juni 2001 in Kraft getreten}

Erläuterungen zu Artikel 3, Absatz 11 (a)

2.3.11 (a)-1 Spannüberfälle bei Schutzdecken

Bei vielen Fahrzeugen hat die Schutzdecke an der Außenseite einen horizontalen Überfall mit Ösen, die sich entlang der Seitenwand des Fahrzeugs erstreckt. Dieser Überfall, der als Spannklappe bezeichnet wird, ermöglicht es, die Schutzdecke mit Seilen oder ähnlichen Vorrichtungen zu spannen. Diese Überfälle sind dazu benutzt worden, horizontale Einschnitte in der Schutzdecke zu verbergen, durch die man sich widerrechtlich Zugang zu den im Fahrzeug beförderten Waren verschafft hat. Es wird deshalb empfohlen, die Verwendung von Überfällen dieser Art nicht zuzulassen. Statt dessen lassen sich insbesondere folgende Vorrichtungen verwenden:

- a) Spannüberfälle ähnlicher Art, die an der Innenseite der Schutzdecke befestigt werden, oder
- b) kleine einzelne Überfälle mit je einer Öse, die an der Außenseite der Schutzdecke befestigt werden, und zwar in Abständen, die ein zufriedenstellendes Spannen der Schutzdecke gewährleisten.

In gewissen Fällen läßt sich die Verwendung von Spannüberfällen bei Schutzdecken auch ganz vermeiden.

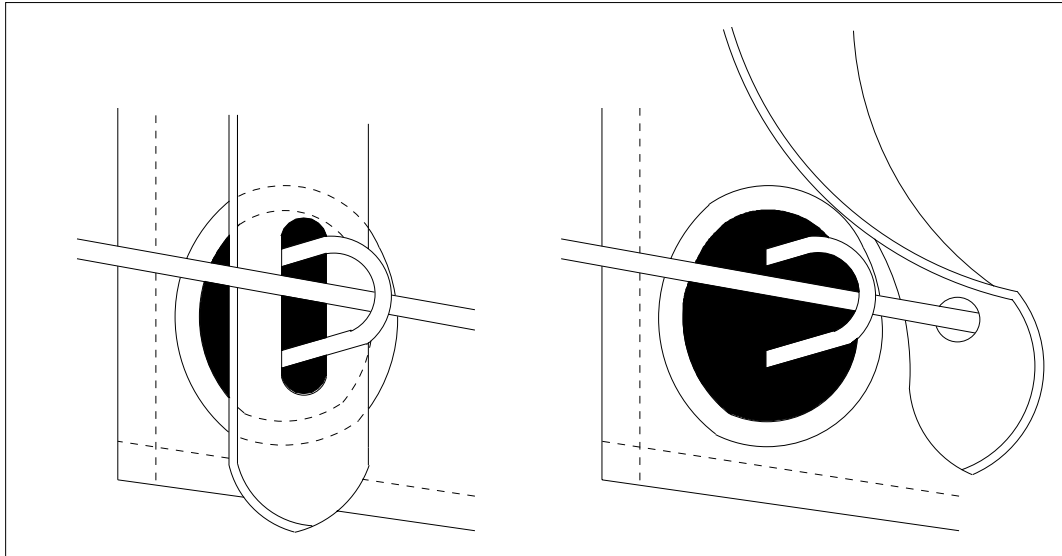
2.3.11 (a)-2 Schutzdecken-Riemen

Für die Herstellung der Riemen werden folgende Stoffe als geeignet angesehen:

- a) Leder,
- b) nicht dehnbare Spinnstoffwaren, einschließlich kunststoff- oder kautschukbeschichteter Gewebe, sofern sie nach Durchtrennung nicht wieder zusammengeschweißt oder zusammengefügt werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen. Außerdem muss der Kunststoffüberzug der Riemen durchsichtig und an der Oberfläche glatt sein.

Kommentare zu Erläuterung 2.3.11 (a)-2

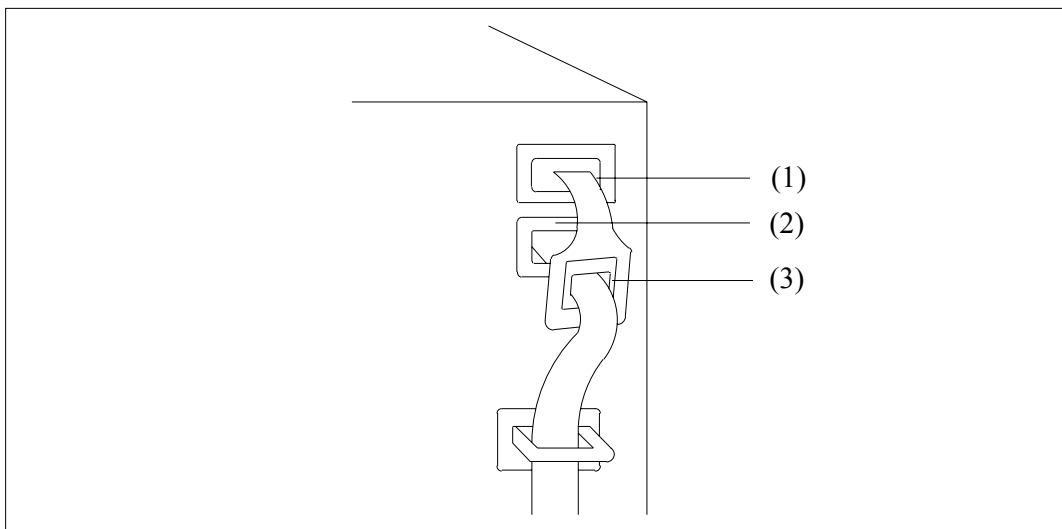
Beispiel für Lederriemen zur Befestigung von Fahrzeugschutzdecken



Der Verwaltungsausschuss ist der Meinung, dass die Ösen im Lederriemen verstärkt werden sollten.
{TRANS/GE.30/AC.2/21, Absatz 16}

Sicherung der Lederriemen

Die unten gezeigte Vorrichtung entspricht den Anforderungen der Anlage 2, Artikel 3, Absatz 11 (a) (iii).



Beschreibung

Der Lederriemen muss durch die obere Öse (1) hindurchgeführt werden in die Öffnung der Schutzdecke für das Be- und Entladen; er kommt aus dem Laderaum durch die tiefer gelegene Öse (2) wieder heraus und wird dann durch die verstärkte Öse (3) am Ende des Lederriemens hindurchgeführt.
{TRANS/WP.30/123, Absätze 45-47 und Anlage 3; TRANS/WP.30/AC.2/23, Anlage 3}

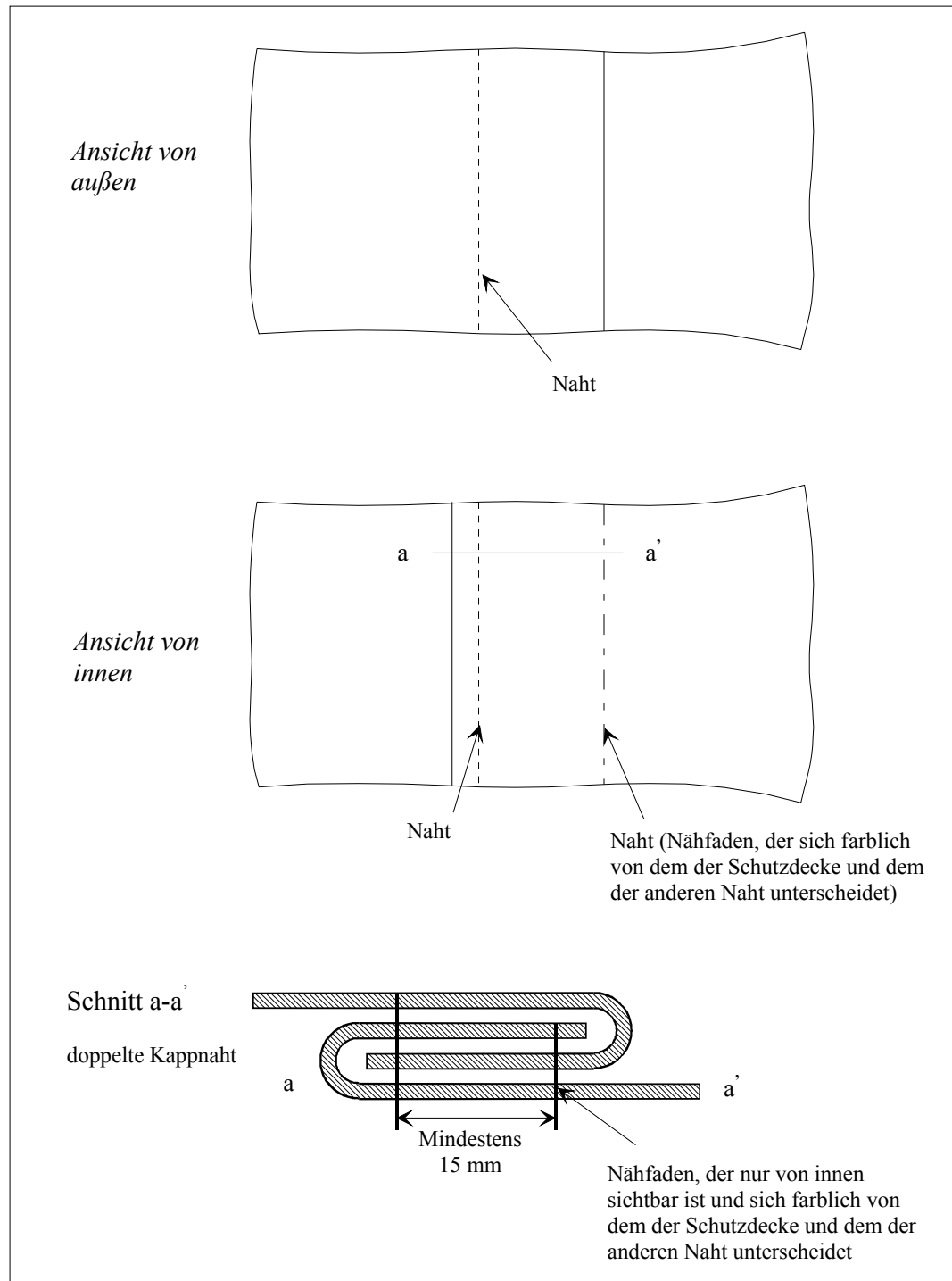
- 2.3.11 (a)-3 Die in Zeichnung 3 der Anlage 6 abgebildete Vorrichtung entspricht den Vorschriften der Anlage 2, Artikel 3, Absatz 11, Buchstabe (a). Sie entspricht auch den Vorschriften der Anlage 2, Artikel 3, Absatz 6, Buchstabe(a) und (b).
{ECE/TRANS/17/Amend.17; am 1. Oktober 1994 in Kraft getreten}
- (b) **Ein besonderes Schutzdeckenverschlussystem, durch das die Ränder der Schutzdecken zusammengehalten werden, nachdem der Laderaum geschlossen und mit einem Zollverschluss versehen worden ist. Das System ist mit einer Öffnung ausgestattet, durch die ein in Absatz 6 angeführter Metallring gezogen und durch das in Absatz 9 angeführte Seil gesichert werden kann. Dieses System wird in der dieser Anlage beigefügten Zeichnung 8 beschrieben.**
{ECE/TRANS/17/Amend.14; am 1. August 1992 in Kraft getreten}

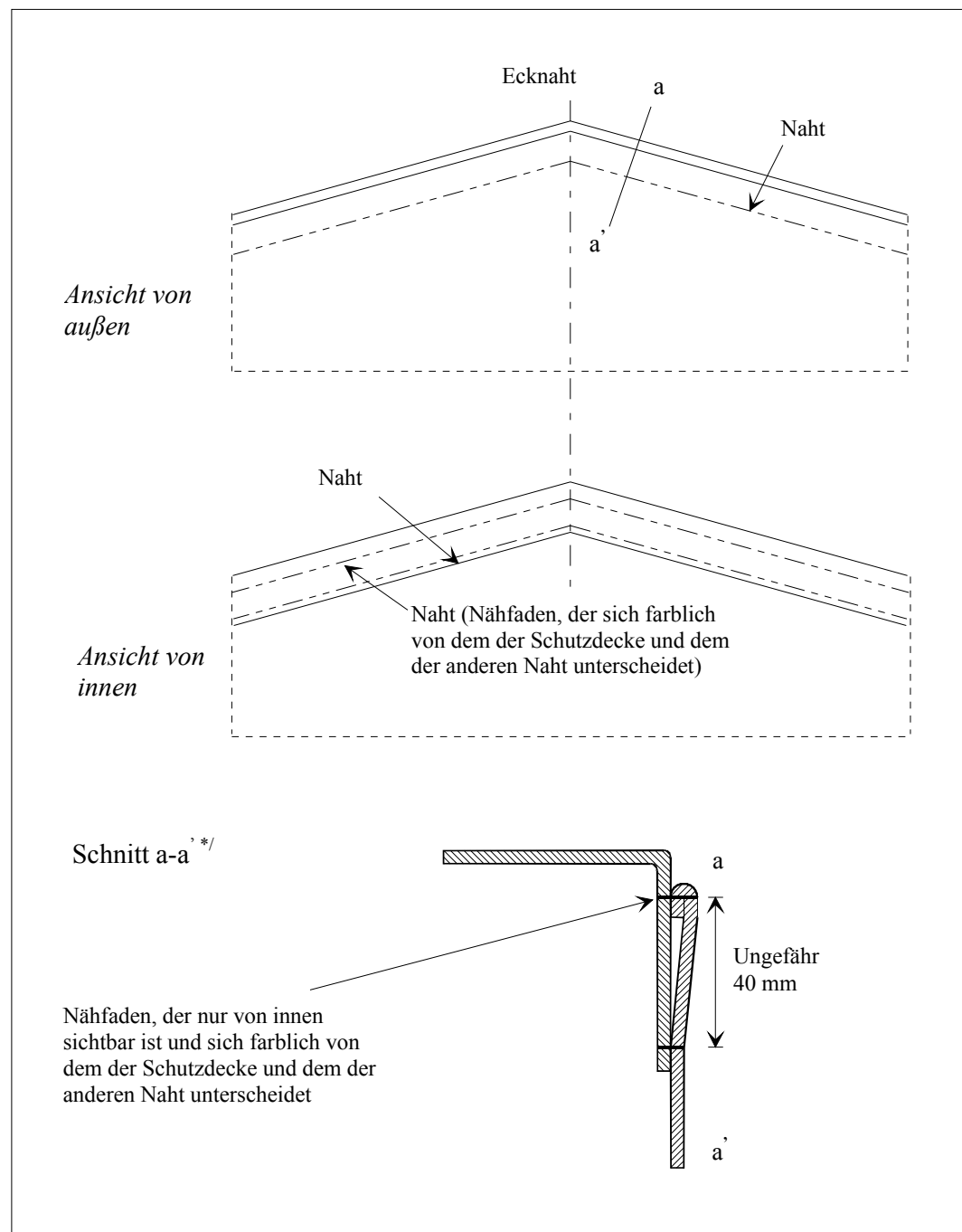
Artikel 4Fahrzeuge mit Schiebeplanen

1. Die Artikel 1, 2 und 3 gelten auch für Fahrzeuge mit Schiebeplanen, soweit sie darauf anwendbar sind. Außerdem müssen diese Fahrzeuge den Bestimmungen dieses Artikels entsprechen.
2. Schiebeplanen, Boden, Türen und alle andere Bestandteile des Laderaums müssen den Erfordernissen des Artikels 3, Absätze 6, 8, 9 und 11 oder denen der Ziffern (i) bis (vi) entsprechen.
 - (i) Schiebeplane, Boden, Türen und alle weiteren Bestandteile des Fahrzeugs müssen so zusammengefügt sein, dass sie ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht geöffnet oder geschlossen werden können.

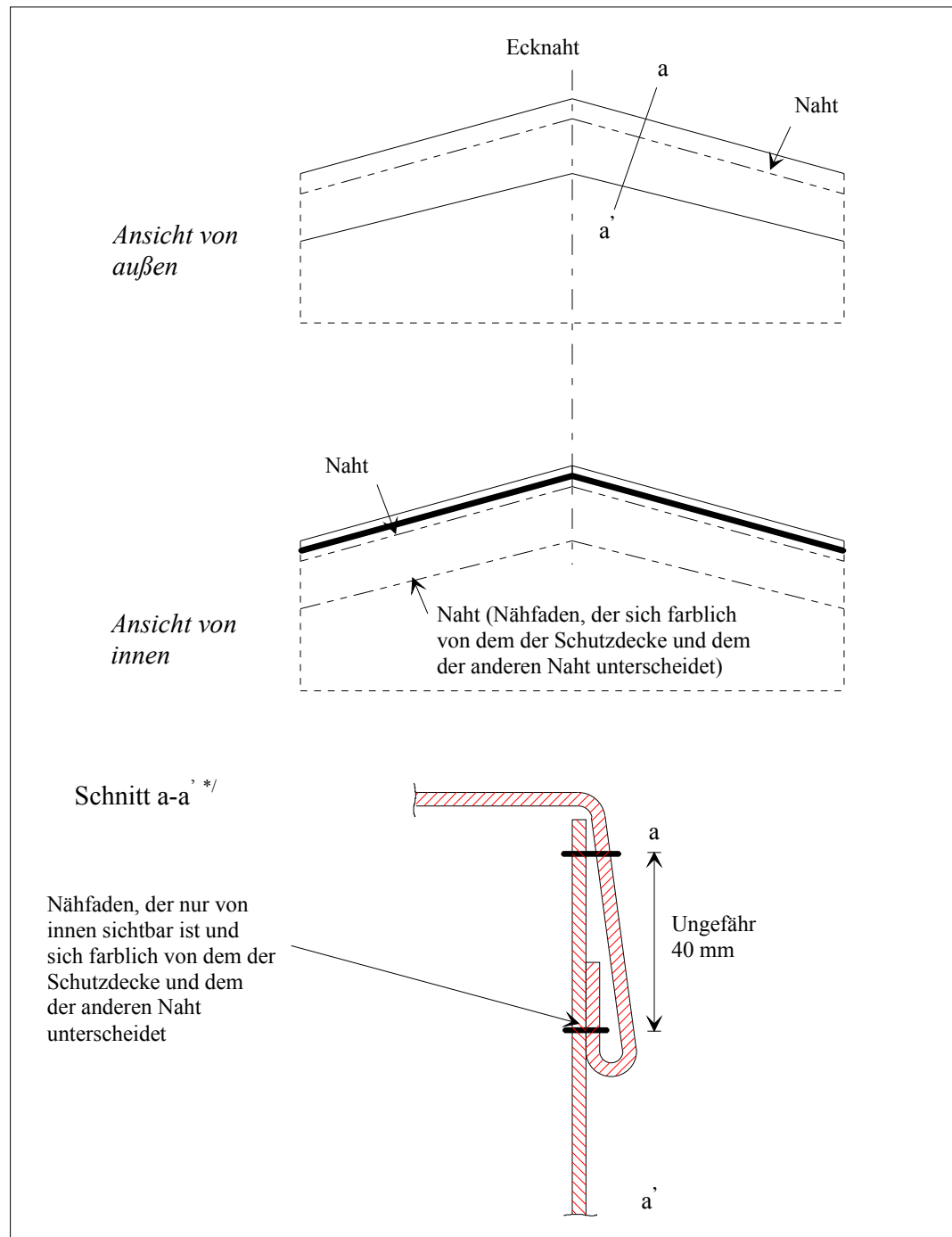
- (ii) Die Schutzdecke muss den festen Teil am Fahrzeugdach um mindestens $\frac{1}{4}$ des tatsächlichen Abstands zwischen den Spanngurten überdecken. Die Schutzdecke muss den festen Teil am Boden des Fahrzeugs um mindestens 50 mm überdecken. Die waagerechte Öffnung zwischen der Schutzdecke und dem festen Teil des Fahrzeugs darf 10 mm , senkrecht an einer beliebigen Stelle der Längsachse des Fahrzeugs gemessen, nicht überschreiten, wenn das Fahrzeug zollamtlich verschlossen ist.
- (iii) Die Führung der Schiebeplane und andere bewegliche Teile müssen so zusammengefügt sein, dass zollamtlich verschlossene Türen und andere bewegliche Teile nicht ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren von außen geöffnet oder geschlossen werden können. Die Führung der Schiebeplane und andere bewegliche Teile müssen so zusammengefügt sein, dass der Zugang zum Fahrzeug ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht möglich ist. Das System ist in Zeichnung 9 im Anhang zu diesen Bestimmungen dargestellt.
- (iv) Der waagerechte Abstand zwischen den Ringen für den Zollverschluss darf an den festen Bestandteilen des Fahrzeugs 200 mm nicht übersteigen. Der Abstand kann auch größer sein, darf jedoch höchstens 300 mm auf jeder Seite des Pfostens betragen, wenn die Konstruktion des Fahrzeugs und der Schutzdecke jeden Zugang zum Laderaum verhindert. Die unter obiger Ziffer (ii) enthaltenen Bestimmungen müssen in jedem Fall erfüllt sein.
- (v) Der Abstand zwischen den Spanngurten darf höchstens 600 mm betragen.
- (vi) Die Befestigungsmittel zur Befestigung der Schutzdecke an den festen Bestandteilen des Fahrzeugs müssen den Erfordernissen in Artikel 3, Absatz 9 entsprechen.

{ECE/TRANS/17/Amend.20; am 12. Juni 2001 in Kraft getreten}

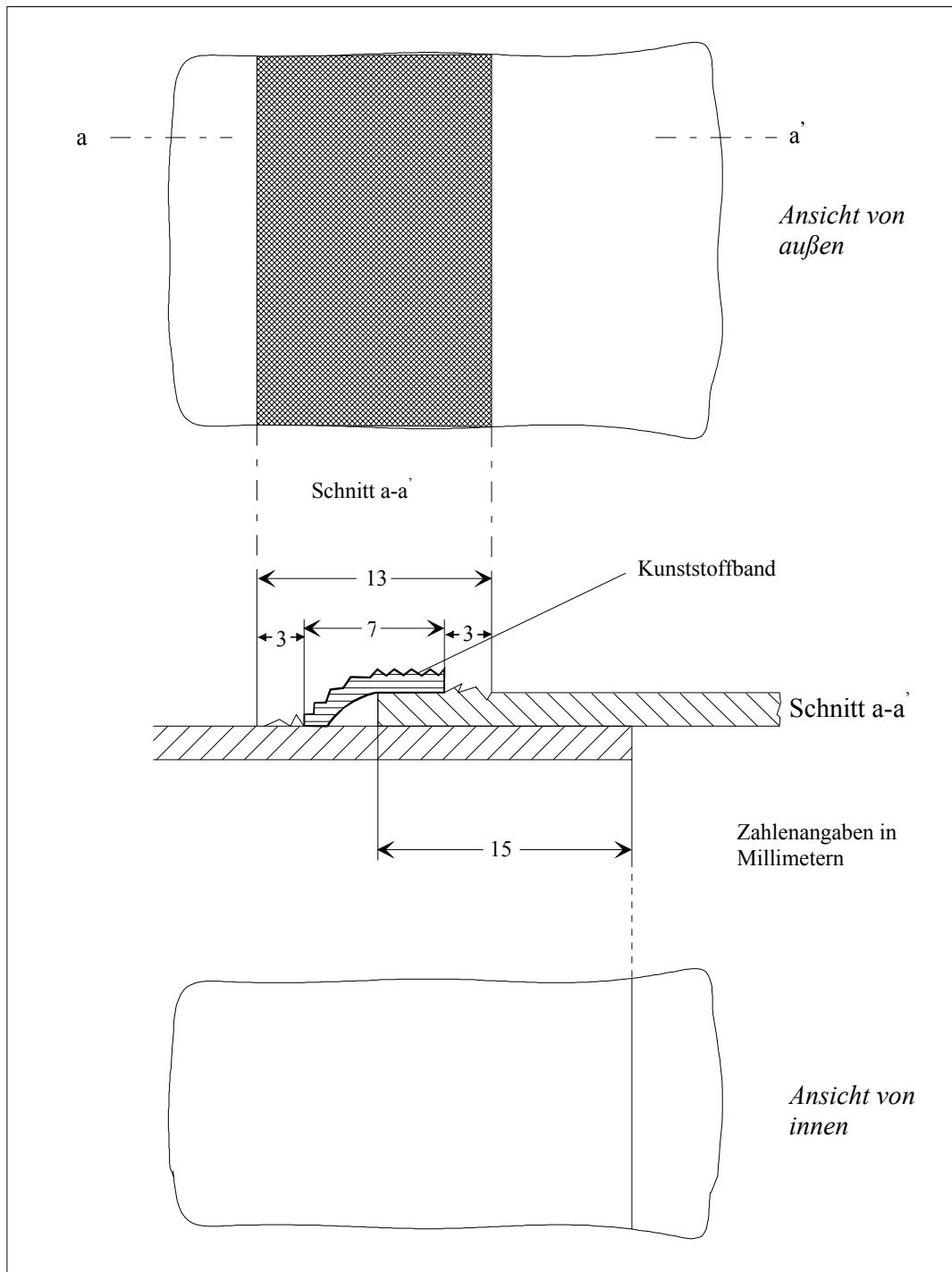
Zeichnung Nr. 1**SCHUTZDECKE AUS MEHREREN STÜCKEN ZUSAMMENGENÄHT**

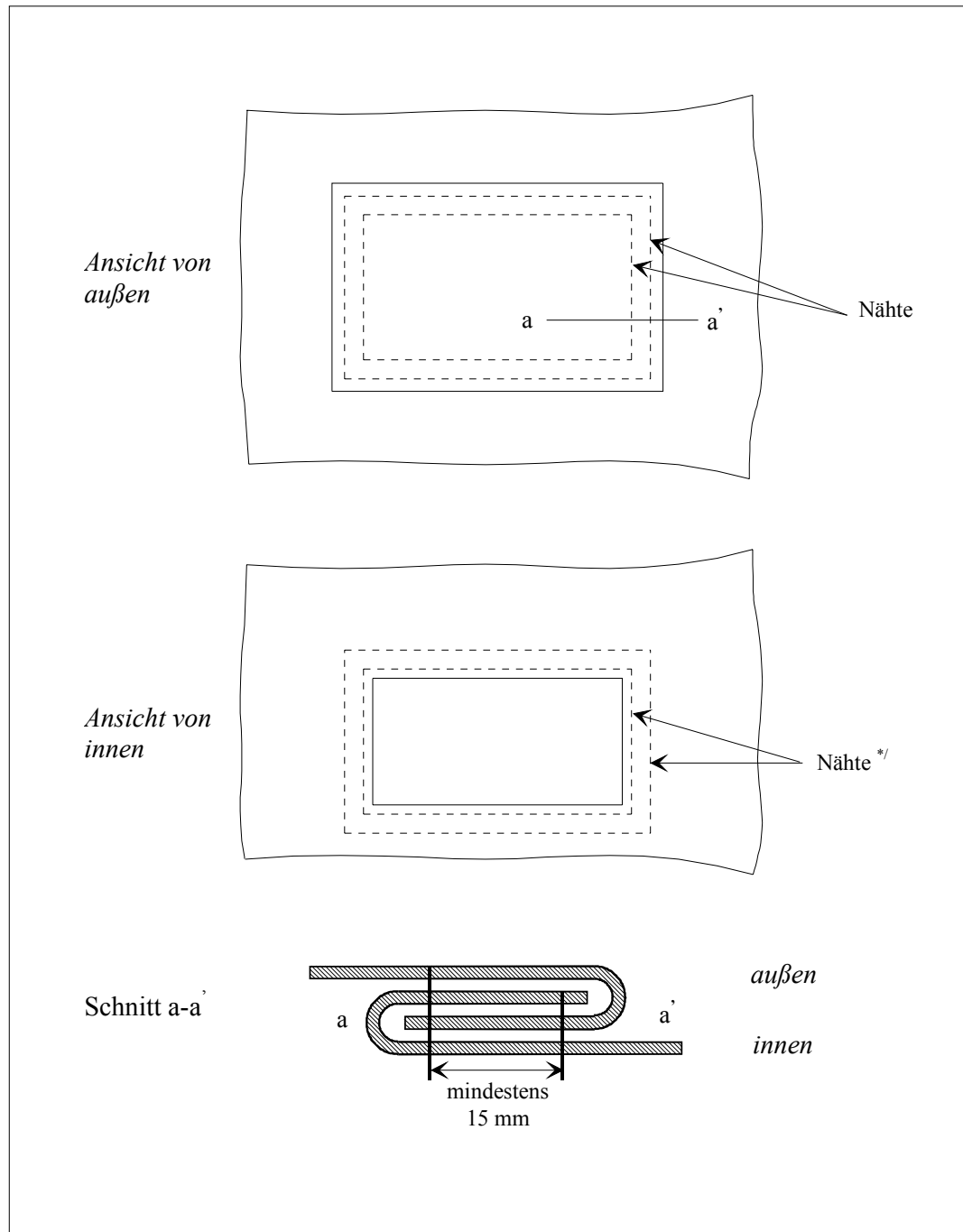
Zeichnung Nr. 2**SCHUTZDECKE AUS MEHREREN STÜCKEN ZUSAMMENGENÄHT**

*/ Diese Zeichnung zeigt den oberen gefalteten Teil der Schutzdecke entsprechend Anlage 2, Artikel 3, Absatz 3.

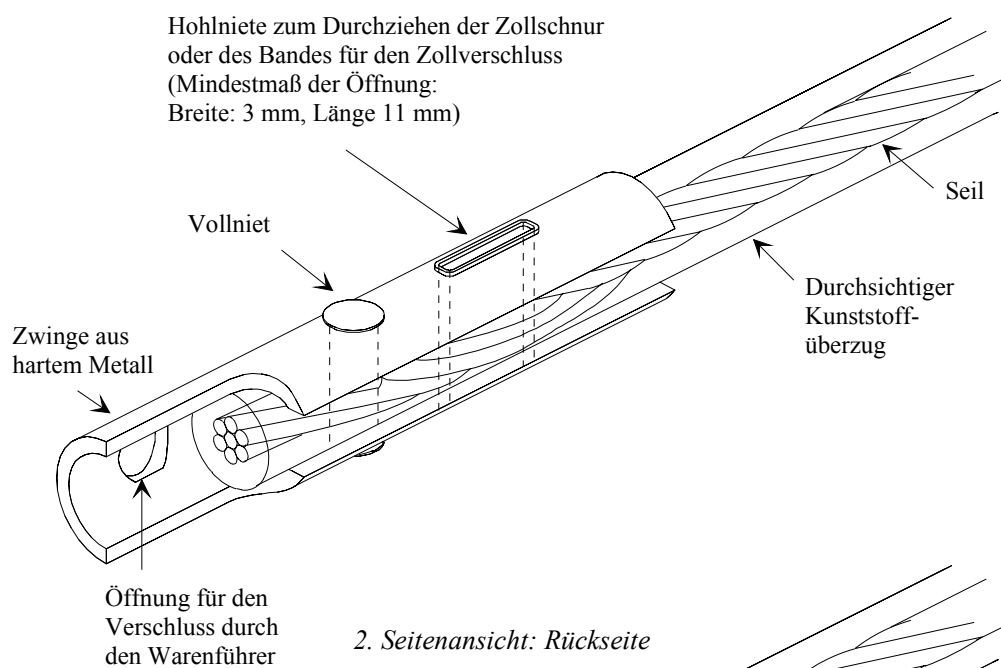
Zeichnung Nr. 2 (a)**SCHUTZDECKE AUS MEHREREN STÜCKEN ZUSAMMENGENÄHT**

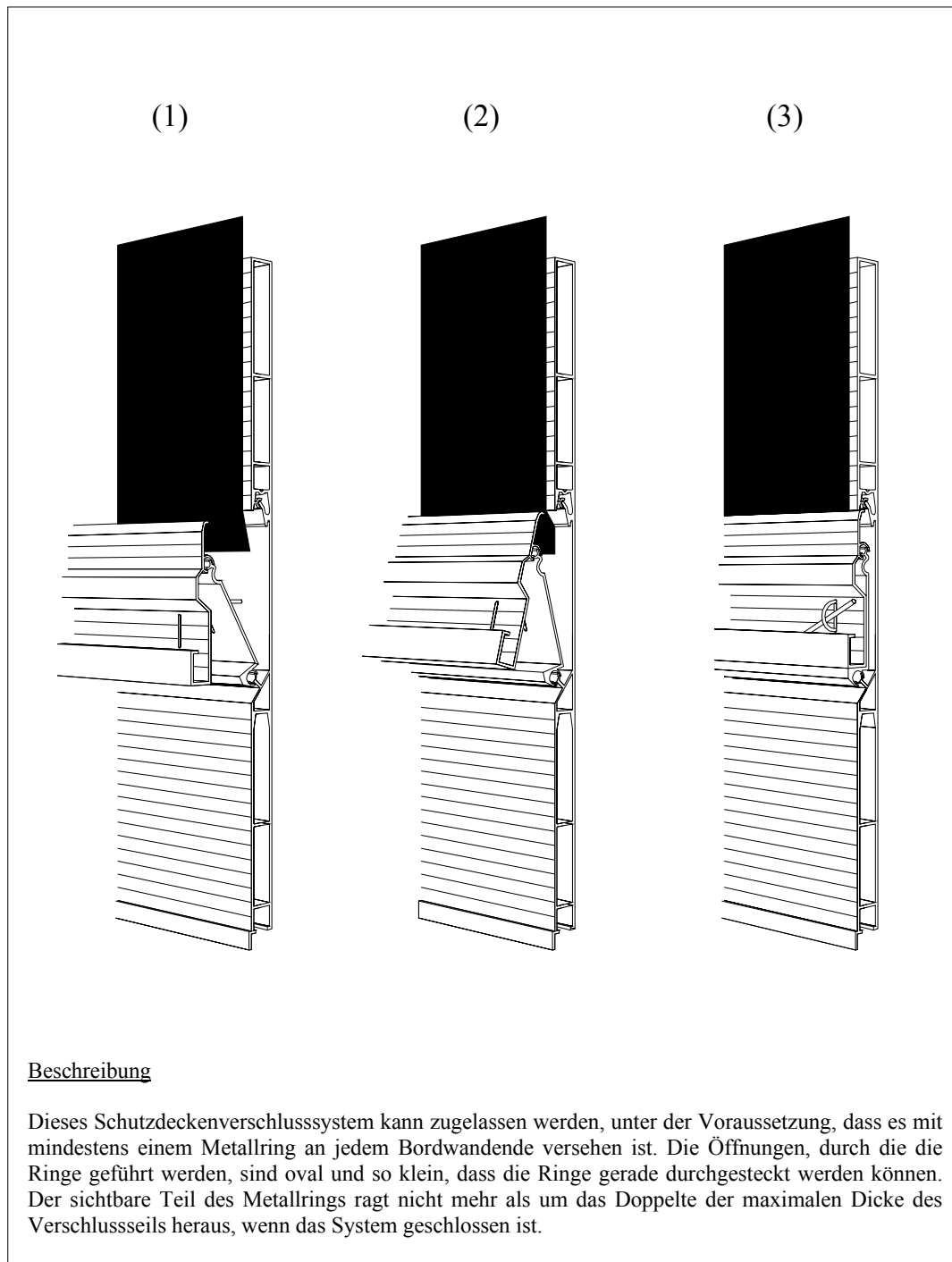
*/ Diese Zeichnung zeigt den oberen gefalteten Teil der Schutzdecke entsprechend Anlage 2, Artikel 3, Absatz 3

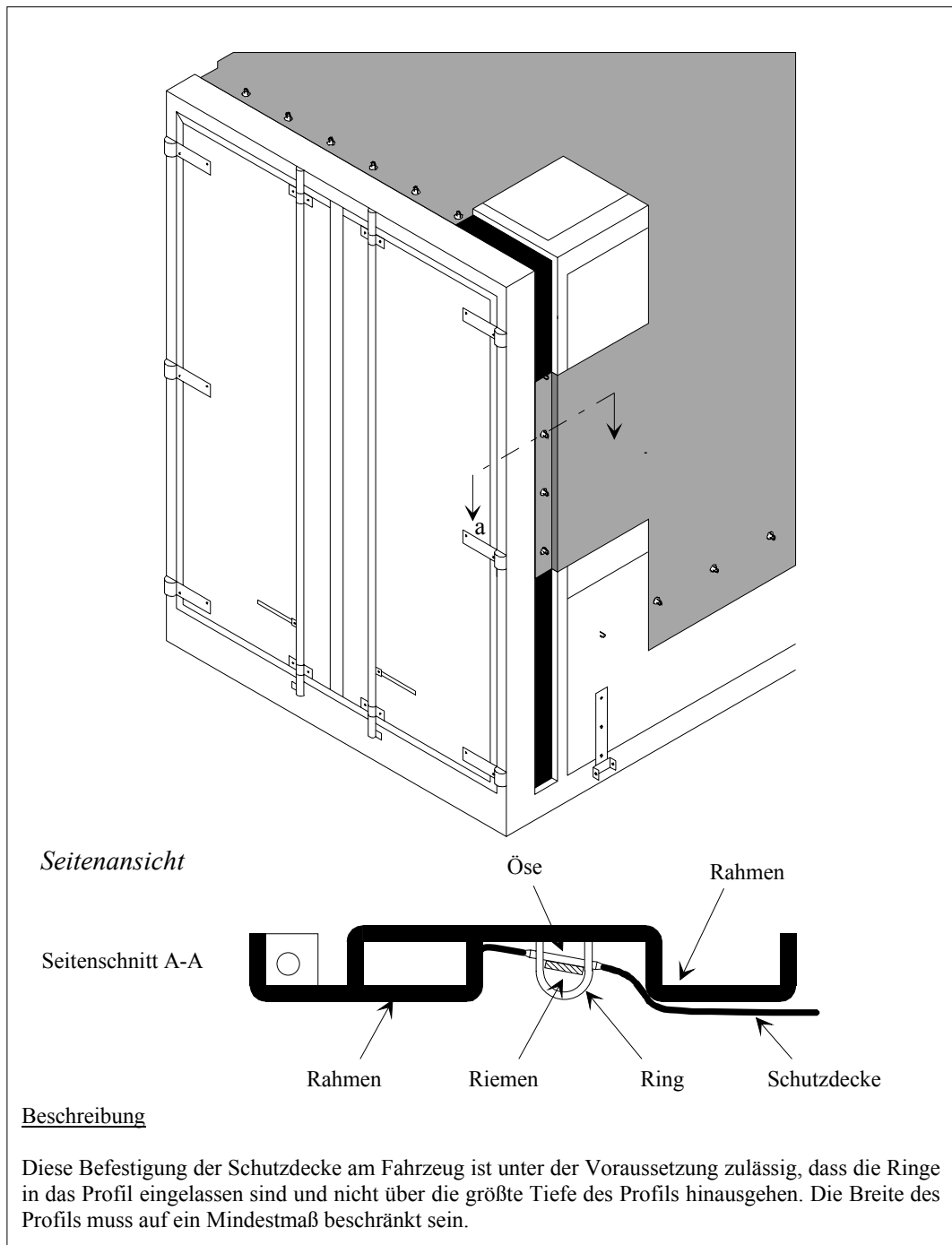
Zeichnung Nr. 3**SCHUTZDECKE AUS MEHREREN STÜCKEN ZUSAMMENGESCHWEISST**

Zeichnung Nr. 4**AUSBESSERUNG DER SCHUTZDECKE**

*/ Von innen sichtbare Fäden müssen eine andere Farbe haben als die von außen sichtbaren und die der Schutzdecke.

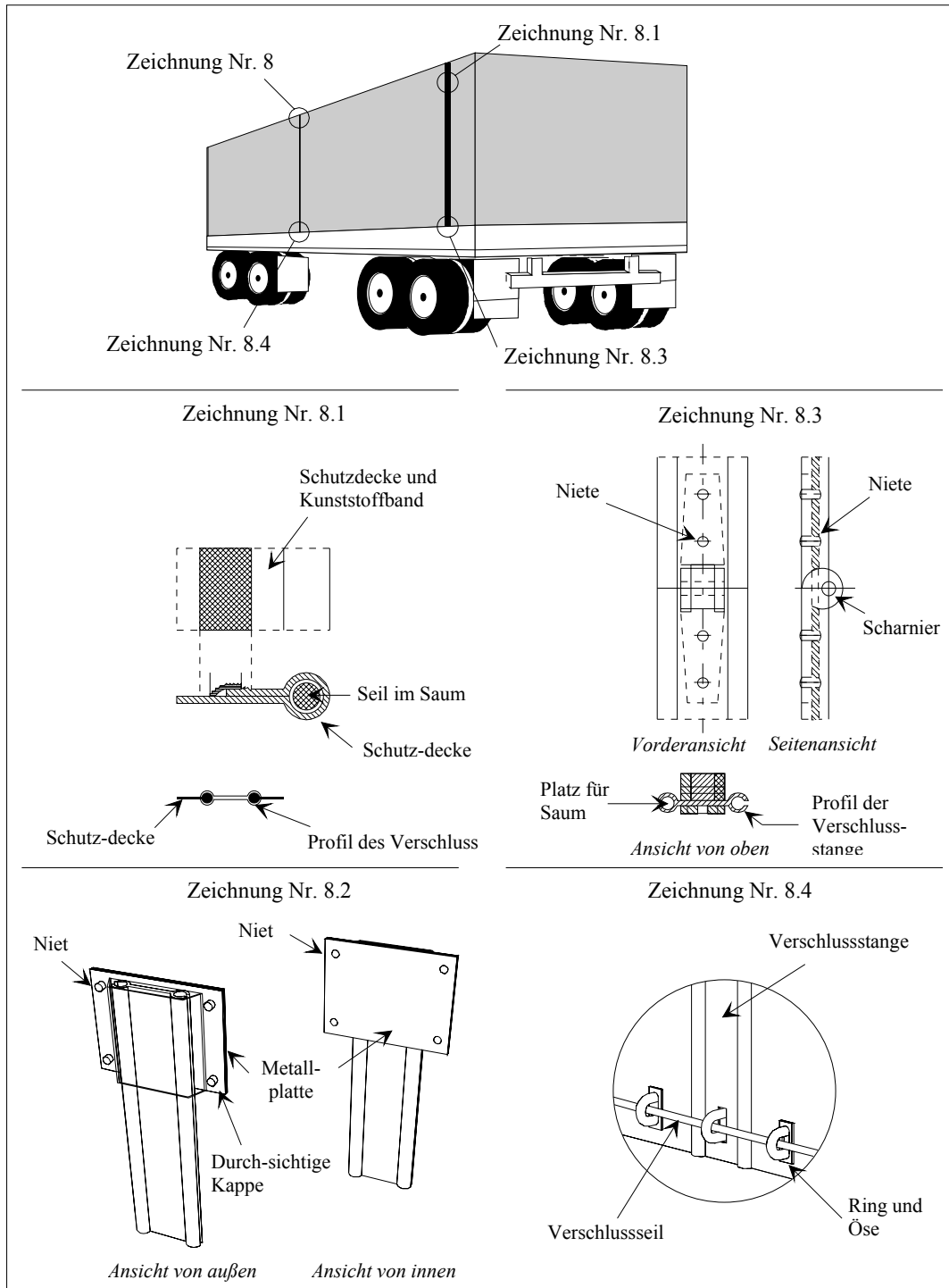
Zeichnung Nr. 5**MUSTER EINER ZWINGE***1. Seitenansicht: Vorderseite*

Zeichnung Nr. 6**BEISPIEL FÜR EIN SCHUTZDECKENVERSCHLUSSSYSTEM**

Zeichnung Nr. 7**BEISPIEL EINER AN EINEM SPEZIALRAHMEN BEFESTIGTEN
SCHUTZDECKE**

Zeichnung Nr. 8

**SCHUTZDECKENVERSCHLUSSSYSTEM AN DEN ÖFFNUNGEN ZUM
BELADEN UND ENTLADEN
{Beschreibung siehe nächste Seite}**



Beschreibung

Bei diesem Verschlussystem werden die beiden Ränder an den Öffnungen der Schutzdecke, die zum Beladen und Entladen dienen, mit einer Verschlussstange aus Aluminium verbunden. Die Öffnungen der Schutzdecke sind über ihre ganze Länge mit einem durch einen Saum geführten Seil versehen (Zeichnung 8.1), so dass die Schutzdecke nicht aus dem Verschlussprofil gezogen werden kann. Der Saum ist an der Außenseite angebracht und entsprechend Anlage 2, Artikel 3, Absatz 4 verschweißt.

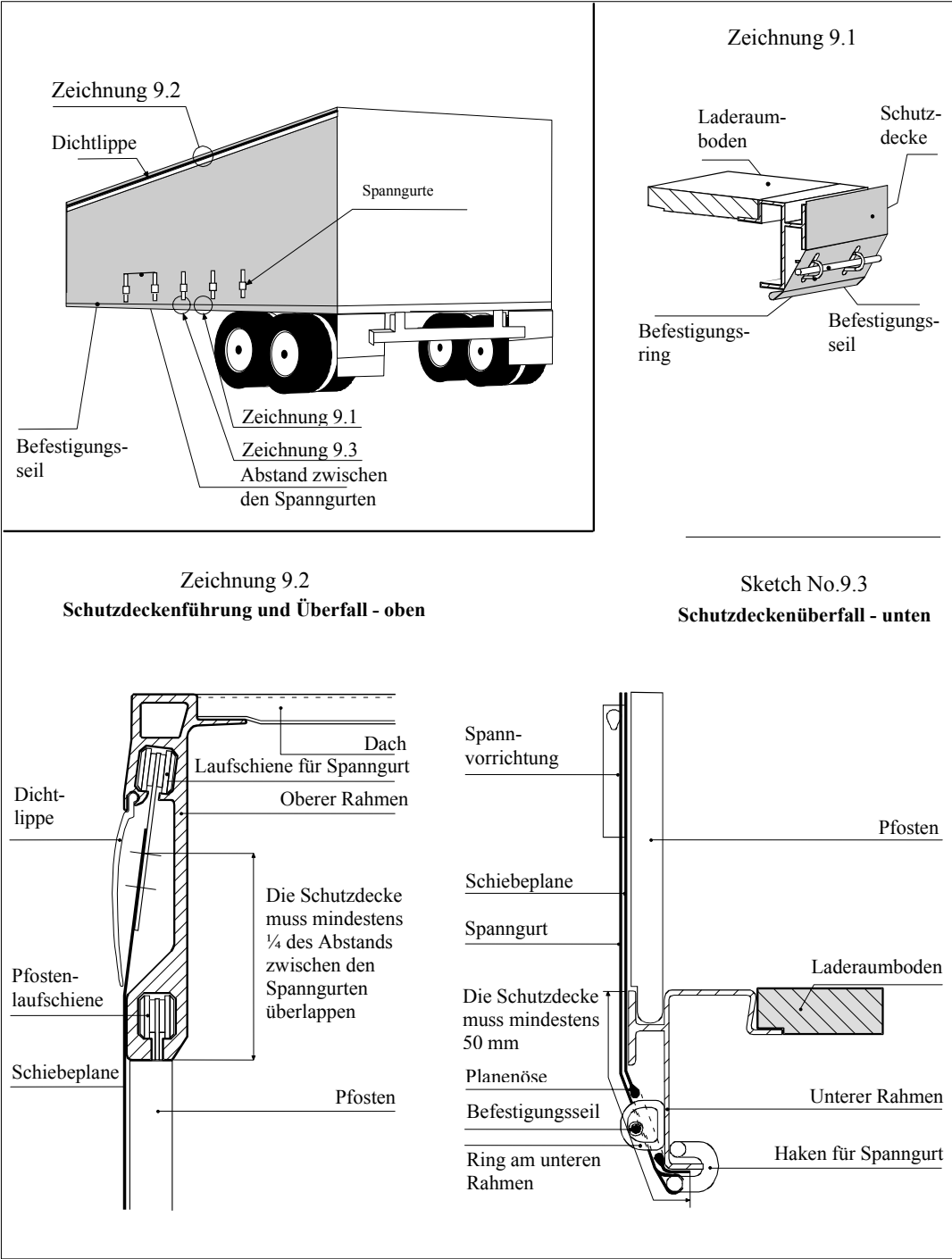
Die Ränder werden in die offenen Profile der Verschlussstange aus Aluminium eingeführt und in zwei über die ganze Länge parallellaufende Kanäle geschoben, die an ihren unteren Enden geschlossen sind. Befindet sich die Verschlussstange in senkrechter Stellung, sind die Ränder der Schutzdecke miteinander verbunden.

Die Verschlussstange wird am oberen Ende der Öffnung durch eine an die Schutzdecke genietete durchsichtige Kunststoffkappe gesichert (Zeichnung 8.2). Die Verschlussstange besteht aus zwei Teilen, die durch ein vernietetes Scharnier verbunden sind, so dass sie durch Zusammenklappen einfacher angebracht und entfernt werden kann. Dieses Scharnier muss so beschaffen sein, dass der Scharnierbolzen bei angelegtem Zollverschluss nicht entfernt werden kann (Zeichnung 8.3).

Am unteren Ende der Verschlussstange befindet sich eine Öffnung, durch die der Ring geführt wird. Die Öffnung ist oval und so klein, dass der Ring gerade durchgesteckt werden kann (Zeichnung 8.4). Das TIR Verschlussseil wird durch diesen Ring gezogen, um die Verschlussstange zu sichern.

Zeichnung zu Nr. 9

BEISPIEL FÜR EIN FAHRZEUG MIT SCHIEBEPLANEN



Anlage 3

VERFAHREN FÜR DIE ZULASSUNG DER STRASSENFAHRZEUGE, DIE DEN TECHNISCHEN BEDINGUNGEN DER ANLAGE 2 ENTSPRECHEN

ALLGEMEINES

1. Straßenfahrzeuge können nach einem der beiden folgenden Verfahren zugelassen werden:

- (a) einzeln**
- (b) nach dem Konstruktionstyp (Serienherstellung).**

2. Für die zugelassenen Fahrzeuge wird ein Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) nach dem Muster der Anlage 4 ausgestellt. Es ist in der Sprache des Ausstellungslandes und in französischer oder englischer Sprache zu drucken. Wenn die zulassende Behörde es für erforderlich hält, sind ihm von dieser Behörde beglaubigte Fotografien oder Zeichnungen beizufügen. In diesem Fall ist die Zahl der Dokumente von dieser Behörde unter Nr. 6 des Verschlussanerkennnisses (Zulassungsbescheinigung) anzugeben.

Kommentare zu Absatz 2

Name des Inhabers der Bescheinigung

*Im Falle eines Wechsels des Eigentümers kann es vorkommen, dass der in Kasten 8 aufgeführte Name (Inhaber) nicht der des neuen Eigentümers ist. Dies sollte keinen Anlass zum Disput geben.
{TRANS/GE.30/12, Absatz 37}*

Name auf Fahrzeugen

Unter denselben Umständen kann es vorkommen, dass ein anderer Name als der momentan auf dem Fahrzeug angezeigte auf dem der Bescheinigung beigefügten Foto erscheint. In einem solchen Fall sollte dem Fahrzeug nicht der Eingang verwehrt werden, da der einzige Zweck des Fotos darin besteht, das allgemeine Erscheinungsbild des Fahrzeugs aufzuzeigen.

{TRANS/GE.30/12, Absätze 38 und 39}

Unzureichender Platz in Feld 5 auf der Bescheinigung

Wenn in Feld 5 (oder anderen) nur unzureichend Platz vorhanden ist, können die Anzeigen in einer Bemerkung auf der Rückseite der Bescheinigung angebracht werden.

{TRANS/GE.30/12, Absätze 40 und 41}

3. Das Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) ist im Straßenfahrzeug mitzuführen.

Kommentar zu Absatz 3

Hierbei muss es sich um das Original der Bescheinigung handeln, nicht etwa um eine Fotokopie.

{TRANS/GE.30/33, Absatz 52}

4. Die Straßenfahrzeuge sind alle zwei Jahre den zuständigen Behörden des Landes, in dem das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist, oder - bei nicht zulassungspflichtigen Fahrzeugen - des Landes, in dem der Eigentümer oder der Benutzer seinen Sitz hat, zur Überprüfung und etwaigen Erneuerung der Zulassung vorzuführen.

5. Entspricht ein Straßenfahrzeug nicht mehr den für seine Zulassung vorgeschriebenen technischen Bedingungen, so muss es, bevor es erneut zum Warentransport mit Carnets TIR verwendet werden kann, wieder in den Zustand versetzt werden, der für seine Zulassung maßgebend war, damit es den technischen Bedingungen wieder entspricht.

6. Werden wesentliche Merkmale eines Straßenfahrzeuges geändert, so erlischt seine Zulassung; es muss, bevor es zum Warentransport mit Carnets TIR verwendet werden kann, von der zuständigen Behörde erneut zugelassen werden.

7. Die zuständigen Behörden des Landes, in dem das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist, oder - bei nicht zulassungspflichtigen Fahrzeugen - des Landes, in dem der Eigentümer oder der Benutzer des Fahrzeuges seinen Sitz hat, können gegebenenfalls unter den in Artikel 14 des Übereinkommens und in den Absätzen 4, 5 und 6 dieser Anlage genannten Bedingungen das Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) entziehen oder erneuern oder ein neues Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) ausstellen.

VERFAHREN FÜR DIE EINZELZULASSUNG

8. Die Einzelzulassung ist von dem Eigentümer, dem Halter oder dem Vertreter des einen oder des anderen bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Die zuständige Behörde prüft das nach den allgemeinen Bestimmungen der Absätze 1 bis 7 vorgeführte Straßenfahrzeug, überzeugt sich, dass es den technischen Bedingungen der Anlage 2 entspricht, und stellt bei Zulassung eine Bescheinigung nach dem in Anlage 4 abgedruckten Muster aus.

VERFAHREN FÜR DIE ZULASSUNG NACH DEM KONSTRUKTIONSTYP (SERIENHERSTELLUNG)

9. Werden Straßenfahrzeuge eines Typs in Serie hergestellt, so kann der Hersteller bei der zuständigen Behörde des Herstellungslandes die Zulassung nach dem Konstruktionstyp beantragen.

10. Der Hersteller muss in seinem Antrag die Erkennungsnummern oder -buchstaben angeben, die er dem Straßenfahrzeugtyp gibt, dessen Zulassung er beantragt.

11. Dem Antrag sind Zeichnungen und eine detaillierte Konstruktionsbeschreibung des zuzulassenden Straßenfahrzeugtyps beizufügen.

- 12. Der Hersteller muss sich schriftlich verpflichten,**
- (a) der zuständigen Behörde die Straßenfahrzeuge des betreffenden Typs, die sie prüfen möchte, vorzuführen;**
 - (b) der zuständigen Behörde während der Herstellung der Serie des betreffenden Typs jederzeit die Prüfung weiterer Einheiten zu gestatten;**
 - (c) der zuständigen Behörde jede, auch die kleinste Änderung der Bauart vor ihrer Durchführung anzuzeigen;**
 - (d) auf den Straßenfahrzeugen an einer sichtbaren Stelle die Erkennungsnummern oder -buchstaben des Typs sowie ihre laufende Nummer in der Serie des betreffenden Typs (Fabrikationsnummer) anzubringen;**
 - (e) ein Verzeichnis der hergestellten Fahrzeuge der zugelassenen Bauart zu führen.**
- 13. Die zuständige Behörde teilt mit, welche Änderungen gegebenenfalls an der vorgeschlagenen Bauart vorgenommen werden müssen, damit sie zugelassen werden kann.**
- 14. Es wird keine Zulassung nach dem Konstruktionstyp erteilt, ohne dass sich die zuständige Behörde durch Prüfung eines oder mehrerer hergestellter Fahrzeuge dieses Konstruktionstyps davon überzeugt hat, dass die Fahrzeuge den technischen Bedingungen der Anlage 2 entsprechen.**
- 15. Die zuständige Behörde teilt dem Hersteller ihre Entscheidung über die Erteilung der Zulassung nach dem Konstruktionstyp schriftlich mit. Die Entscheidung ist mit Datum und Nummer zu versehen und muss die genaue Bezeichnung der Behörde enthalten, die sie getroffen hat.**
- 16. Die zuständige Behörde trifft die erforderlichen Maßnahmen, damit für jedes hergestellte Fahrzeug der zugelassenen Bauart ein von ihr ordnungsgemäß bestätigtes Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) ausgegeben wird.**

17. Der Inhaber des Verschlussanerkennnisses (Zulassungsbescheinigung) muss, ehe das Fahrzeug für den Warentransport mit Carnets TIR benutzt wird, das Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) erforderlichenfalls ergänzen:

- durch Angabe des amtlichen Kennzeichens des Fahrzeugs (Nr. 1); oder
- bei nicht zulassungspflichtigen Fahrzeugen, durch Angabe seines Namens und seiner Geschäftsadresse (Nr. 8).

Erläuterung zu Absatz 17

3.0.17 Zulassungsverfahren

1. Anlage 3 sieht vor, dass die zuständigen Behörden einer Vertragspartei für ein im Gebiet dieser Vertragspartei hergestelltes Fahrzeug eine Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) ausstellen können und dass sich in dem Land, in dem das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen wird, oder in dem der Eigentümer seinen Sitz hat, jedes weitere Zulassungsverfahren erübrigt.

2. Diese Bestimmungen schränken nicht das Recht der zuständigen Behörden der Vertragspartei ein, in deren Gebiet das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen wird oder der Eigentümer seinen Sitz hat, bei der Einfuhr oder später im Zusammenhang mit der Zulassung zum Verkehr oder der zollamtlichen Überwachung des Fahrzeugs oder ähnlichen Förmlichkeiten die Vorlage eines Verschlussanerkennnisses (Zulassungsbescheinigung) zu verlangen.

18. Wird ein nach dem Konstruktionstyp zugelassenes Fahrzeug in ein anderes Land ausgeführt, das Vertragspartei dieses Übereinkommens ist, so wird in diesem Land auf Grund der erfolgten Einfuhr kein neues Zulassungsverfahren verlangt.

VERFAHREN FÜR DAS ANBRINGEN VON VERMERKEN AUF DEM VERSCHLUSSANERKENNTNIS (DER ZULASSUNGSBESCHEINIGUNG)

19. Weist ein zugelassenes Fahrzeug, mit dem unter Verwendung eines Carnet TIR Waren befördert werden, größere Mängel auf, so können die zuständigen Behörden der Vertragsparteien dem Fahrzeug die Weiterfahrt mit Carnets TIR entweder verwehren oder auf ihrem Gebiet unter Anwendung geeigneter Kontrollmaßnahmen gestatten. Das zugelassene Fahrzeug muss innerhalb kürzester Frist, spätestens bis zur erneuten Verwendung für den Transport mit Carnets TIR wieder instandgesetzt werden.

20. In beiden Fällen bringen die zuständigen Behörden in Feld 10 des Verschlussanerkennnisses (Zulassungsbescheinigung) des Fahrzeugs einen entsprechenden Vermerk an. Nach Wiederherstellung eines mit der Zulassung zu vereinbarenden Zustands ist das Fahrzeug den zuständigen Behörden einer Vertragspartei vorzuführen, die das Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) durch einen Vermerk in Feld 11, mit dem die bisherigen Vermerke aufgehoben werden, wieder für gültig erklären. Fahrzeuge, deren Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) auf Grund der vorstehenden Bestimmungen in Feld 10 einen Vermerk trägt, können erst dann wieder für den Warentransport mit Carnets TIR benutzt werden, wenn sie instandgesetzt und die Vermerke in Feld 10 nach dem vorstehend beschriebenen Verfahren aufgehoben worden sind.

Erläuterung zu Absatz 20

3.0.20 Verfahren für die Anbringung von Vermerken auf dem Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung)

Um nach zufriedenstellender Instandsetzung des Fahrzeugs einen Vermerk über festgestellte Mängel zu löschen, genügt es, dass die betreffende zuständige Behörde im Feld 11 den Vermerk „Mängel behoben“, ihren Namen, ihre Unterschrift und ihren Stempel einsetzt.

Kommentar zu Absatz 20

Jegliche beschriebenen Mängel der Schutzdecken oder deren Sicherungssystem können in Feld 10 der Zulassungsbescheinigung aufgeführt werden.

{TRANS/GE.30/33, Absätze 46-49}

- 21. Alle auf dem Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) angebrachten Vermerke werden von den zuständigen Behörden mit Datum versehen und beglaubigt.**
- 22. Sind die Zollbehörden der Ansicht, dass ein Fahrzeug Mängel geringer Bedeutung aufweist, die kein Schmuggelrisiko mit sich bringen, so kann die Weiterverwendung des Fahrzeugs für den Warentransport mit Carnets TIR gestattet werden. Der Inhaber des Verschlussanerkennnisses (Zulassungsbescheinigung) wird von dem Mangel unterrichtet und muss sein Fahrzeug innerhalb einer angemessenen Frist instandsetzen lassen.**

Anlage 4

VERSCHLUSSANERKENNTNIS (ZULASSUNGSBESCHEINIGUNG) FÜR EIN STRASSENFAHRZEUG

Kommentare

Zulassungsbescheinigung

Die Zulassungsbescheinigung sollte von A 3 Format und in der Mitte gefaltet sein. Siehe nachstehendes Beispiel.

*{TRANS/GE.30/10, Absatz 33; TRANS/WP.30/157, Absätze 27-29;
TRANS/WP.30/AC.2/35, Anlage 6}*

Beizufügende Fotos oder Schaubilder

Wenn, in Übereinstimmung mit Anlage 4 des Übereinkommens Fotos oder Schaubilder der Zulassungsbescheinigung beigelegt werden müssen, müssen sie genau und aktualisiert den Zustand des jeweiligen Fahrzeuges wiedergeben.

{TRANS/WP.30/157, Absatz 31}

Zulassung von abnehmbaren Karosserien

Wie Artikel 1 (j) des Übereinkommens es verlangt, sind abnehmbare Karosserien wie Behälter zu behandeln. Deshalb werden für abnehmbare Karosserien, wie in Anlage 6, Erläuterung 0.1 (e) definiert, keine Zulassungsbescheinigungen, wie in Anlage 4 des Übereinkommens vorgesehen, verlangt. Zulassungstafeln gemäß den Bestimmungen der Anlage 7, Teil II des Übereinkommens werden trotzdem verlangt.

(TRANS/WP.30/157, Absatz 59)

Ort und Anzahl von Zollsiegeln

In Fällen, in denen mehr als ein Zollsiegel für die zollamtlich sichere Versiegelung verlangt wird, sollte die Anzahl dieser Siegel in der Verschlussanerkennung unter Punkt 5 (Anlage 4 des Übereinkommens) angezeigt werden. Eine Zeichnung oder Photographien, die den genauen Ort der Zollsiegel anzeigen, sollten der Verschlussanerkennung beigelegt werden. Diese Vorschrift, die am 7. August 2003 in Kraft tritt, sollte für Straßenfahrzeuge angewendet werden, die entweder zum ersten Mal zugelassen werden oder zum Zeitpunkt der zweijährigen Inspektion und der Erneuerung der Zulassung angewendet werden. Als Folge sollten ab dem 7. August 2005 alle Straßenfahrzeuge, die mehr als einen Zollverschluss für die zollamtliche Versiegelung brauchen, mit einer Verschlussanerkennung gemäß der Erläuterung 2.2.1 (b) (f) ausgestattet sein.

{TRANS/WP.30/206, Absatz 62; TRANS/WP.30/AC.2/69, Anlage 2; TRANS/WP.30/AC.2/69/Corr.1}

Übergangsfrist für die Einführung einer neuen Verschlussanerkennung

Das neue Format der Verschlussanerkennung für ein Straßenfahrzeug, das am 1. August 1995 in Kraft getreten ist (TRANS/WP.30/AC.2/35, Anlage 4) sollte für Straßenfahrzeuge, die entweder zum ersten Mal zugelassen werden oder zum Zeitpunkt der zweijährigen Inspektion und der Erneuerung der Zulassung angewendet werden. Als Folge würden ab dem 1. August 1997 alle Fahrzeuge mit dem neuen Format der Verschlussanerkennung ausgestattet sein.

{TRANS/WP.30/R.164, Absätze 46-48; TRANS/WP.30/R.158; TRANS/WP.30/AC.2/37, Absatz 42 und Anlage 6}

Muster eines Verschlussanerkennnisses für ein Straßenfahrzeug^{*/}

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]

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.18; am 1. August 1995 in Kraft getreten}

Muster eines Verschlussanerkennnisses für ein Straßenfahrzeug (Fortsetzung)

IDENTIFICATION 1. Registration No 2. Type of vehicle 3. Chassis No 4. Trade mark (or name of manufacturer) 5. Other particulars 6. Number of annexes	Certificate No	
7. APPROVAL <input type="checkbox"/> individual approval ^{*/} <input type="checkbox"/> approval by design type ^{*/} Authorization No (if applicable) Place Date Signature	Valid until <div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%; margin-top: 10px;"></div>	
8. HOLDER, (manufacturer, owner or operator) (for unregistered vehicles only) Name and address		
9. RENEWALS		
Valid until		
Place		
Date		
Signature		
Stamp		

*/ mark applicable alternative with an "x".

Please see the "Important Notice" on page 4.
[page 2]

Muster eines Verschlussanerkennnisses für ein Straßenfahrzeug (Fortsetzung)

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]			

Muster eines Verschlussanerkennnisses für ein Straßenfahrzeug (Fortsetzung)**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.

Anlage 5

TIR TAFELN

1. Die Tafeln müssen 250 mm mal 400 mm groß sein.
2. Die Buchstaben TIR in großer lateinischer Druckschrift müssen 200 mm hoch und ihre Striche mindestens 20 mm breit sein. Sie müssen weiß auf blauem Grund sein.

Kommentar

Das Muster der TIR Tafel in Übereinstimmung mit Anlage 5 ist unten gezeigt. Weiße Großbuchstaben auf blauem Grund (RAL 5017)

(Buchstaben: 200 mm hoch; Breite der Striche mindestens 20 mm) Ein File (encapsulated postscript format-EPS), das die TIR Tafel in Übereinstimmung mit Anlage 5, wie oben gezeigt, enthält, ist auf der TIR-Webseite verfügbar (<http://tir.unece.org>) oder kann beim TIR Sekretariat erhalten werden.



{TRANS/WP.30/204, Absatz 62; TRANS/WP.30/AC.2/69, Anlage 3}

Anlage 6

ERLÄUTERUNGEN

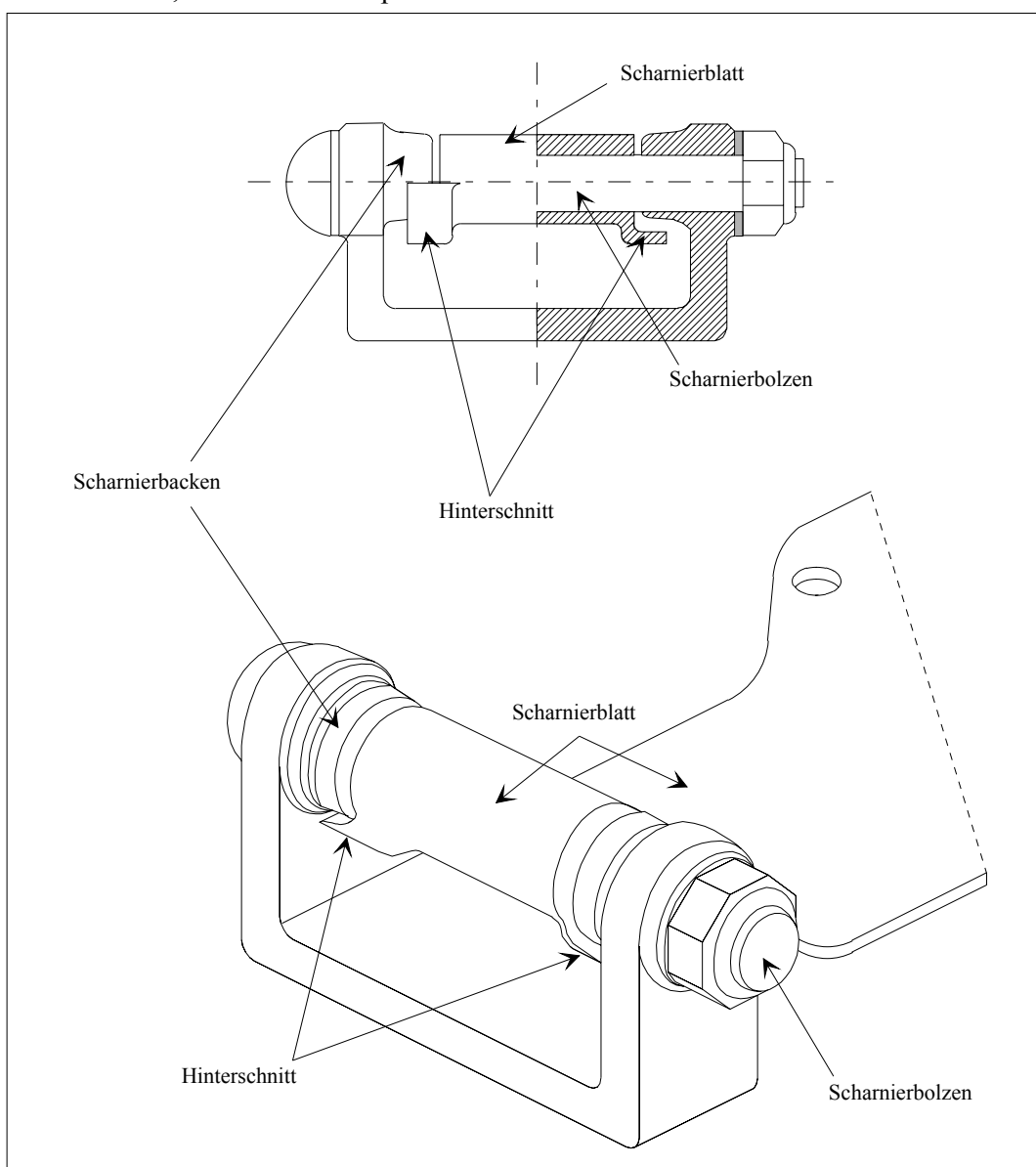
Einleitung zu Erläuterungen

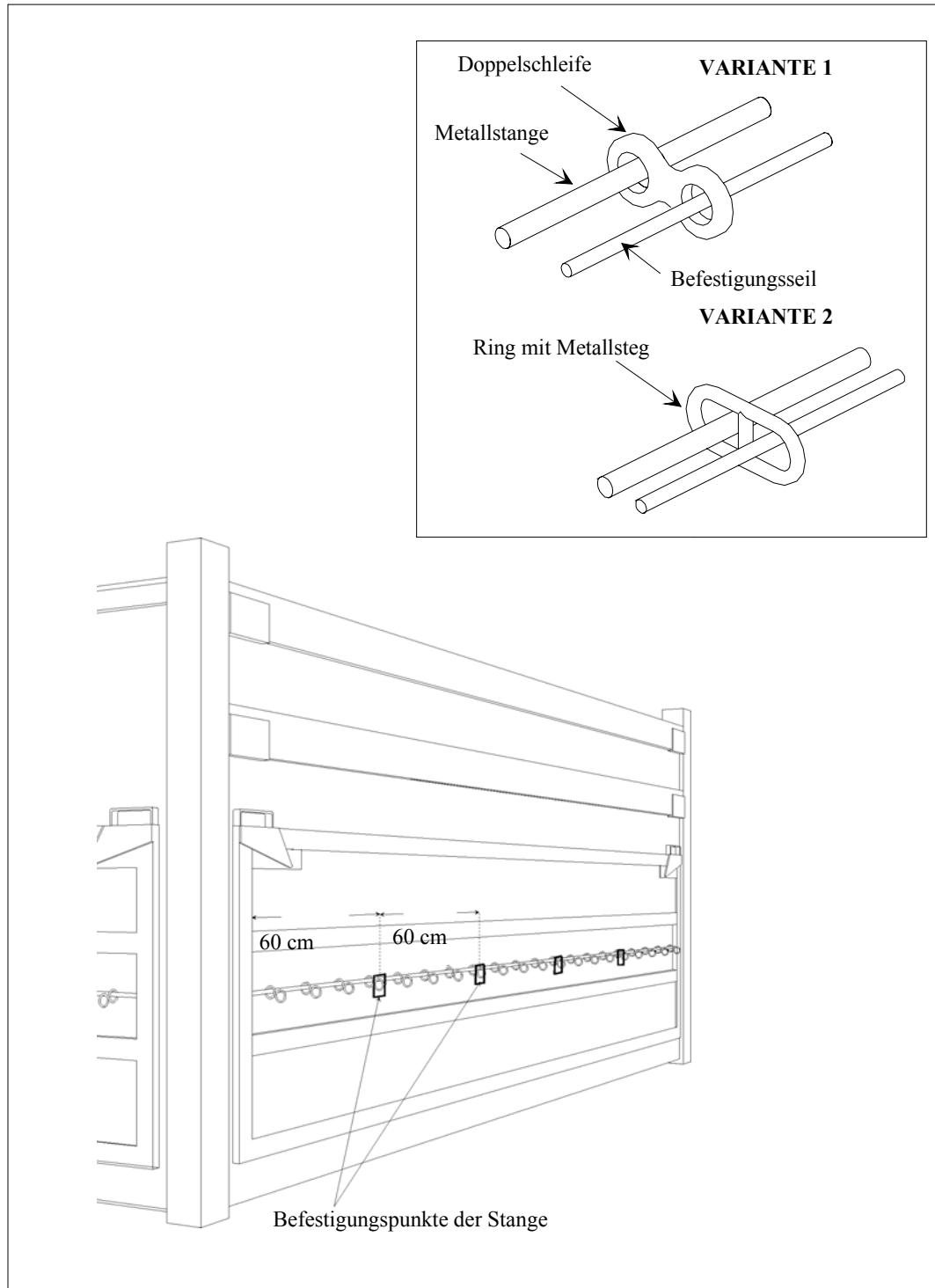
- (i) Nach Artikel 43 dieses Übereinkommens enthalten die Erläuterungen die Auslegung einiger Bestimmungen dieses Übereinkommens und seiner Anlagen. Sie geben auch einige empfohlene Praktiken wieder.
- (ii) Die Erläuterungen ändern die Bestimmungen dieses Übereinkommens und seiner Anlagen nicht; sie verdeutlichen nur ihren Inhalt, ihren Sinn und ihren Anwendungsbereich.
- (iii) Insbesondere werden in den Erläuterungen hinsichtlich des Artikels 12 und der Anlage 2 dieses Übereinkommens über die technischen Bedingungen für die Zulassung der Straßenfahrzeuge zur Beförderung unter Zollverschluss gegebenenfalls die Konstruktionstechniken, die von den Vertragsparteien als diesen Bestimmungen entsprechend anerkannt werden müssen, näher bezeichnet. In den Erläuterungen werden gegebenenfalls auch die Konstruktionstechniken, die diesen Bestimmungen nichtentsprechen, näher bezeichnet.
- (iv) Die Erläuterungen dienen der Anwendung dieses Übereinkommens und seiner Anlagen entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik und den wirtschaftlichen Erfordernissen.

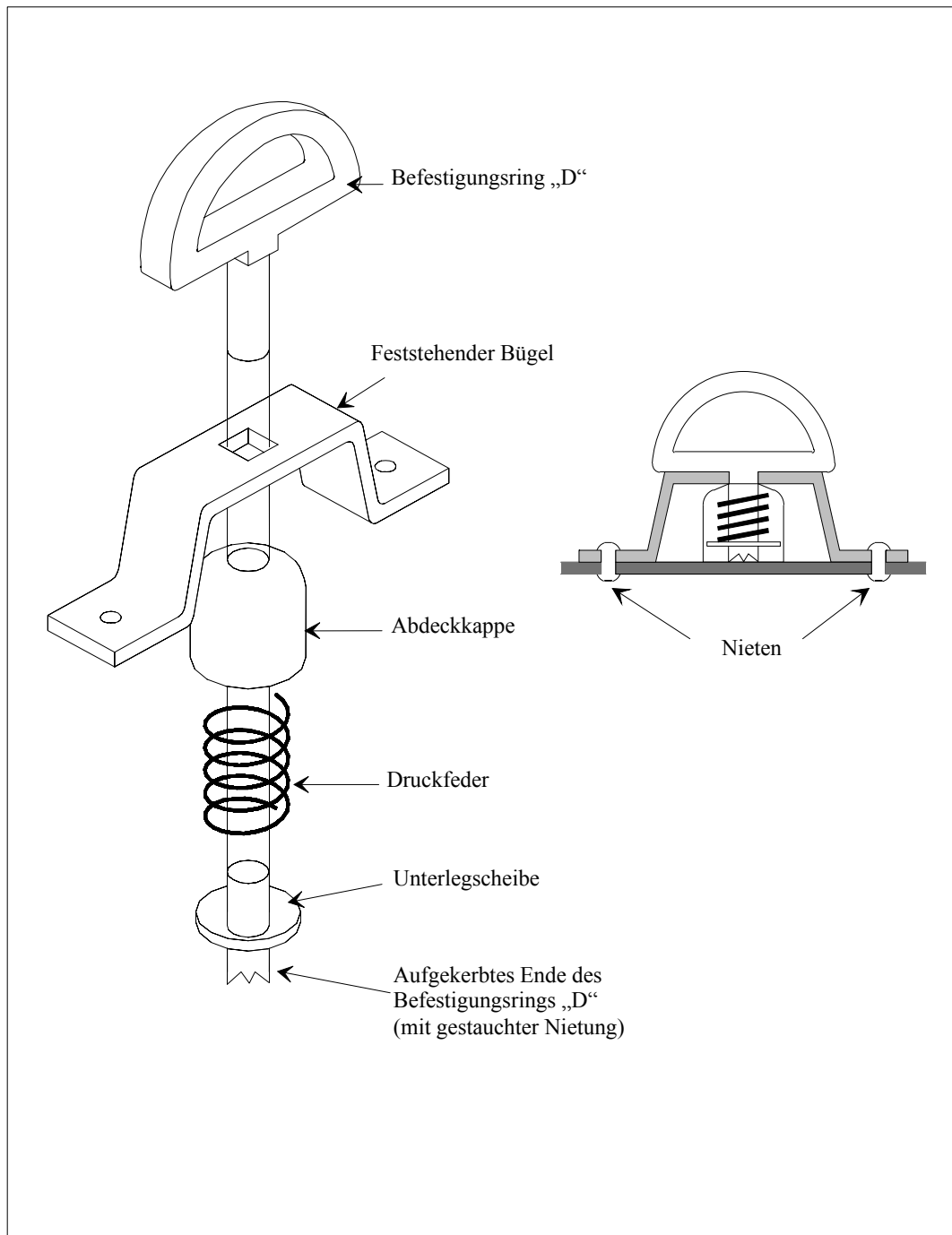
{Die in Anlage 6 erscheinenden Erläuterungen wurden bei den jeweiligen Bestimmungen angebracht, auf die sie sich beziehen. Zeichnungen, die sich auf die Erläuterungen beziehen, sind in dieser Anlage enthalten.}

Zeichnung Nr. 1 a**BEISPIEL FÜR EIN SCHARNIER, BEI DEM ES NICHT ERFORDERLICH IST, DEN SCHARNIERBOLZEN BESONDERS ZU SICHERN**

Das abgebildete Scharnier entspricht den Erfordernissen der Erläuterung 2.2.1 (b), Buchstabe (b), Satz 2. Auf eine Sicherung des Scharnierbolzens kann verzichtet werden, weil Scharnierblatt und Scharnierbock so konstruiert sind, dass das Scharnierblatt mit seinem Hinterschnitt hinter die Backen des Scharnierbocks greift. Der Hinterschnitt verhindert, dass die zollamtlich verschlossene Tür auch bei Entfernung des ungesicherten Scharnierbolzens an der Anschlagvorrichtung geöffnet werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.



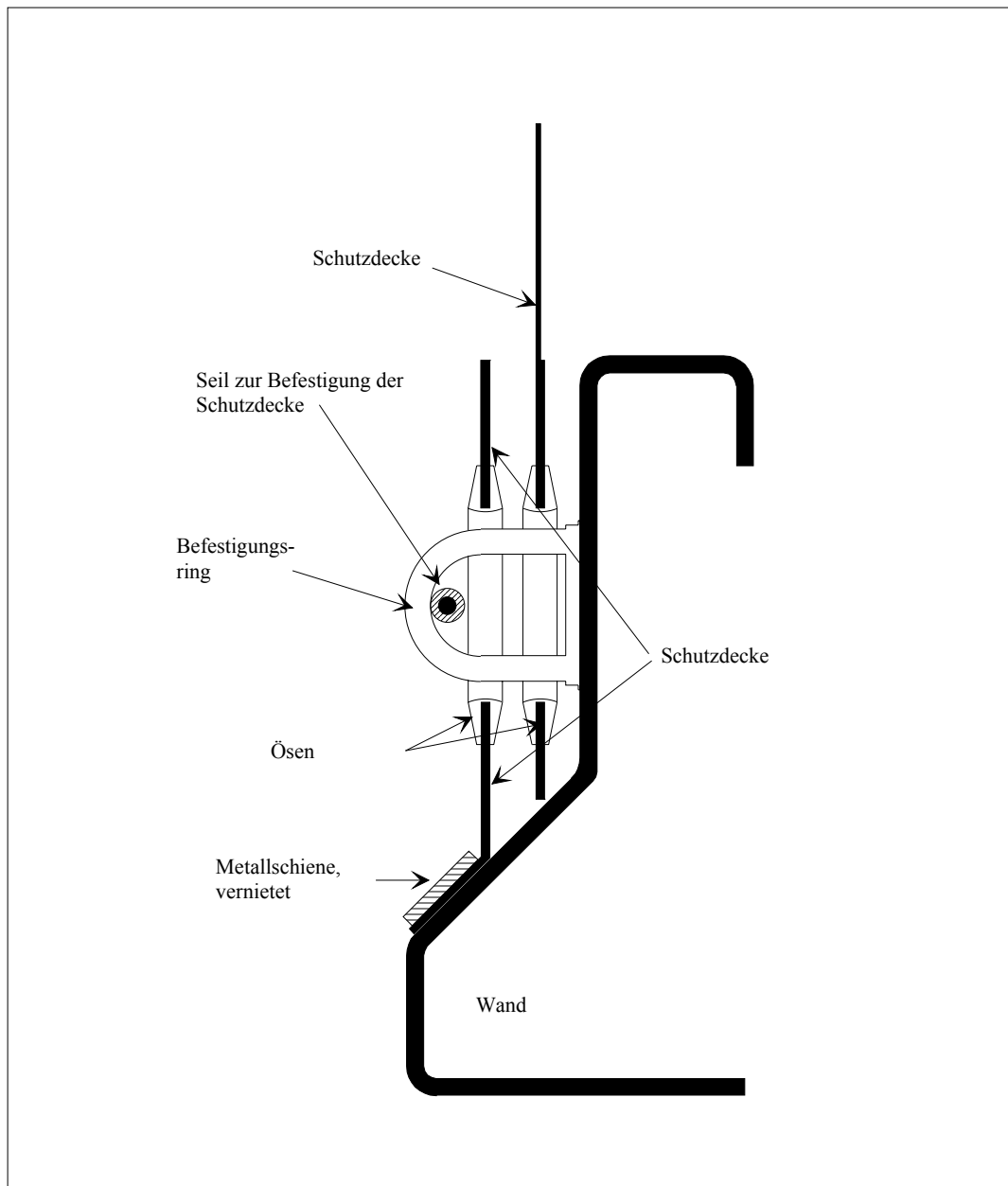
Zeichnung Nr. 2**FAHRZEUGE MIT SCHUTZDECKEN UND GLEITRINGEN**

Zeichnung Nr. 2 (a)**BEISPIEL EINES DREHBAREN BEFESTIGUNGSRINGES (MODELL „D“)**

Zeichnung Nr. 3**BEISPIEL EINER VORRICHTUNG ZUR BEFESTIGUNG VON
SCHUTZDECKEN**

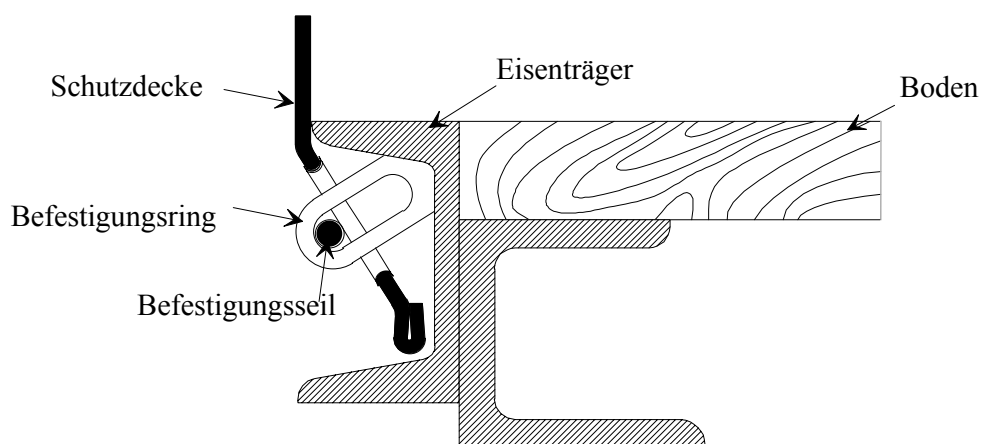
Die abgebildete Vorrichtung entspricht den Vorschriften der Anlage 2, Artikel 3, Absatz 11, Buchstabe (a), Ziffer (iii). Sie entspricht auch den Vorschriften der Anlage 2, Artikel 3, Absatz 6.

{ECE/TRANS/17/Amend.17; am 1. Oktober 1994 in Kraft getreten}

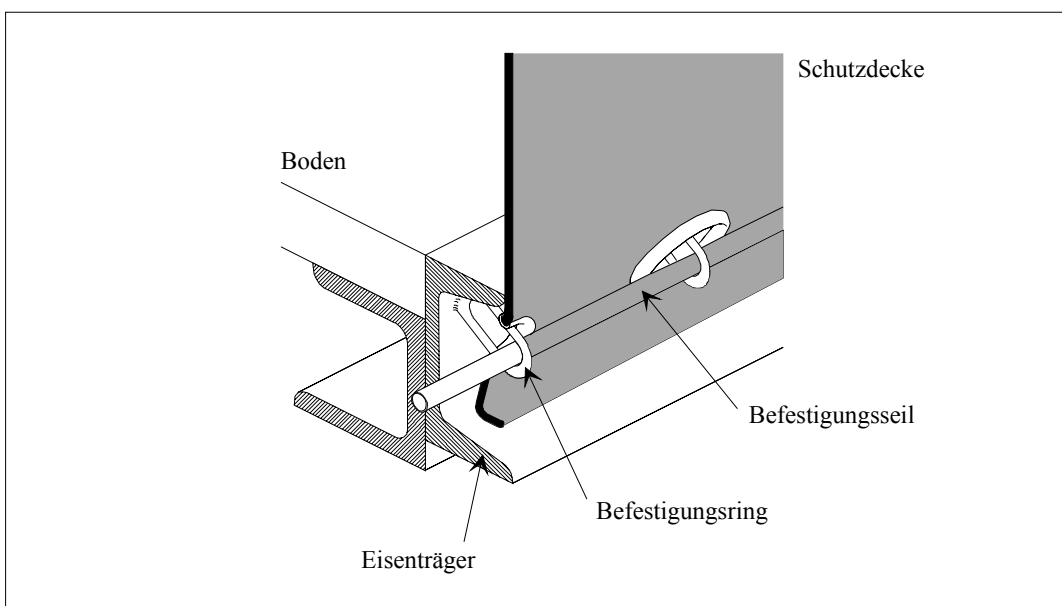


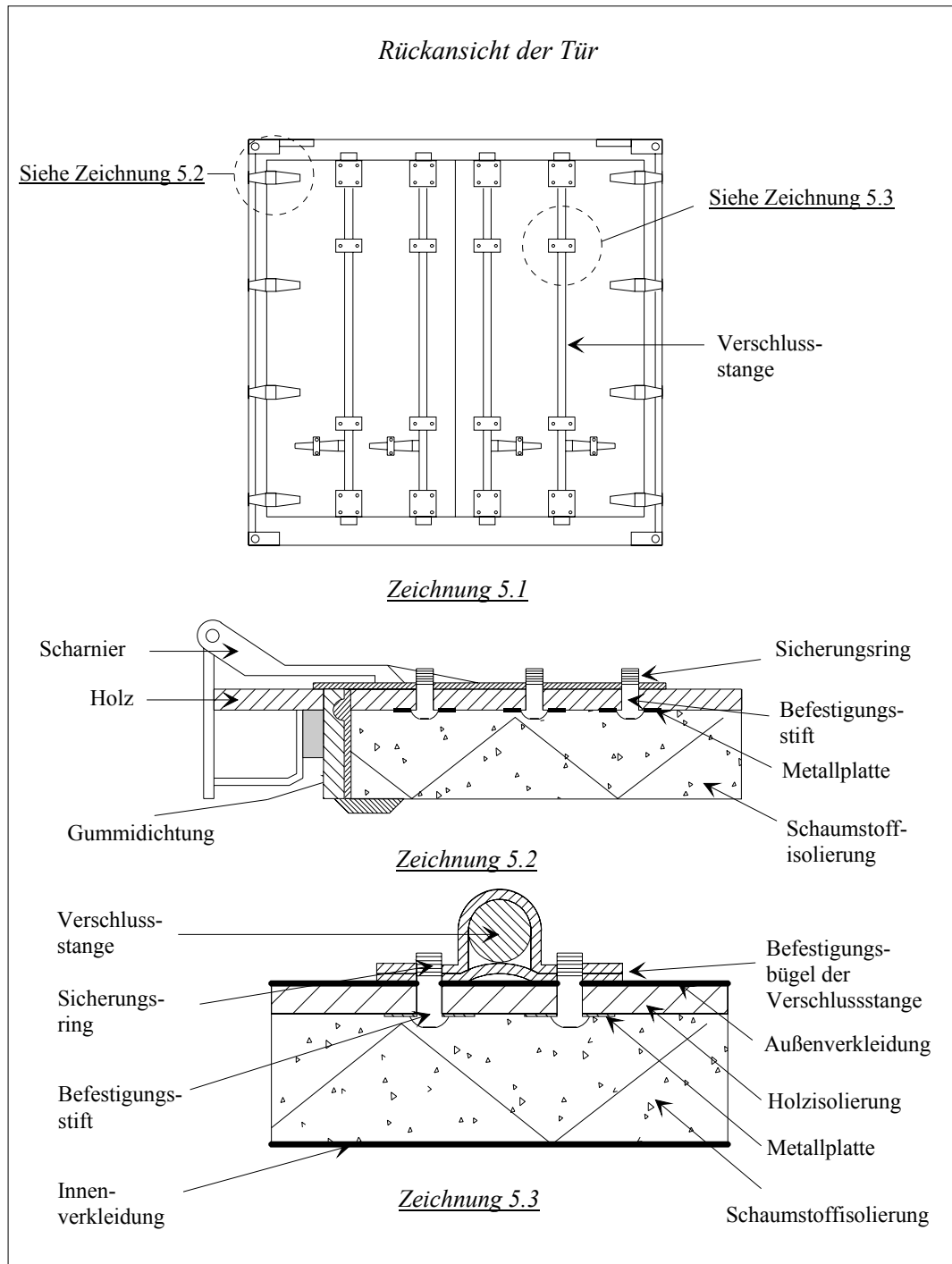
Zeichnung Nr. 4**VORRICHTUNG ZUR BEFESTIGUNG EINER SCHUTZDECKE**

Die abgebildeten Vorrichtungen entsprechen den Vorschriften der Anlage 2, Artikel 3, Absatz 6, Buchstaben (a) und (b).

**Kommentar**

*Der unten abgebildete Zeichnung gibt ein Beispiel einer Vorrichtung zur Befestigung einer Schutzdecke gemäss Anlage 2, Absätze 6 (a) und (b).
{TRANS/WP.30/147, Absatz 32}*



Zeichnung Nr. 5**BEFESTIGUNGSVORRICHTUNG, DIE VON DER INNENSEITE DER
ISOLIERTEN TÜR ANGEBRACHT WIRD**

Anlage 7

ÜBER DIE ZULASSUNG VON BEHÄLTERN

Teil I

VORSCHRIFTEN ÜBER DIE TECHNISCHEN BEDINGUNGEN FÜR BEHÄLTER, DIE FÜR DEN INTERNATIONALEN TRANSPORT UNTER ZOLLVERSCHLUSS ZUGELASSEN WERDEN KÖNNEN

Erläuterungen

Die Erläuterungen zu Anlage 2, die in Anlage 6 angebracht sind, finden mutatis mutandis Anwendung auf Behälter, die für den Transport unter Zollverschluss für die Anwendung dieses Übereinkommens zugelassen sind.

Artikel 1

Grundsätze

Für den internationalen Warentransport unter Zollverschluss werden nur Behälter zugelassen, die so gebaut und eingerichtet sind, dass

- (a) dem zollamtlich verschlossenen Teil des Behälters keine Waren entnommen oder in ihn hineingebracht werden können, ohne sichtbare Spuren des Aufbrechens zu hinterlassen oder den Zollverschluss zu verletzen;**
- (b) Zollverschlüsse auf einfache und wirksame Weise angebracht werden können;**
- (c) sie keine Verstecke enthalten, in denen Waren verborgen werden können;**
- (d) alle zur Aufnahme von Waren geeigneten Räume für die Zollkontrolle leicht zugänglich sind.**

Kommentar zu Artikel 1*Markierungen auf Behältern*

Bemalungen, Klebefolien und andere ähnliche Markierungen welche nicht von den Wänden oder Schutzdecken der Behälter entfernt werden können, sind erlaubt, wenn sie nicht die Struktur der Wände oder Schutzdecke, die noch klar sichtbar sein sollten, verdecken. Aufkleber oder andere ähnliche Markierungen, welche Öffnungen in den Behältern verdecken könnten, sind jedoch nicht erlaubt.

*{TRANS/GE.30/57, Absatz 45; TRANS/WP.30/141, Absatz 35;
TRANS/WP.30/AC.2/31, Anlage 3}*

Artikel 2Bauart der Behälter

1. Damit die Behälter den Erfordernissen des Artikels 1 entsprechen, gilt Folgendes:

- (a) Die Bestandteile des Behälters (Wände, Boden, Türen, Dach, Pfosten, Rahmen, Querträger usw.) müssen entweder durch Vorrichtungen, die von außen nicht entfernt und wieder angebracht werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, oder durch eine Konstruktion zusammengefügt sein, die ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht verändert werden kann. Bestehen Wände, Boden, Türen und Dach aus verschiedenen Bauteilen, so müssen diese den gleichen Erfordernissen entsprechen und genügend widerstandsfähig sein;**
- (b) Türen und alle anderen Abschlusseinrichtungen (einschließlich Hähne, Mannlochdeckel, Flanschen usw.) müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, an der ein Zollverschluss angebracht werden kann. Diese Vorrichtung muss so beschaffen sein, dass sie von außen nicht entfernt und wieder angebracht werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, und die Tür oder Abschlusseinrichtung nicht geöffnet werden kann, ohne den Zollverschluss zu verletzen. Dieser muss ausreichend geschützt sein. Schiebedächer sind zulässig;**

Kommentar zu Artikel 2, Absatz 1 (b)

Schutz der Zollverschlüsse an Behältern

Da das Übereinkommen keine genauen Anforderungen an den Schutz der Verschlüsse stellt, besteht die Wahl, den Verschluss durch das Abdecken mit einer speziellen Vorrichtung zu schützen oder die Türen so zu konstruieren, dass für den Verschluss keine Gefahr besteht, bei einem Aufprall beschädigt zu werden.

{TRANS/GE.30/17, Absatz 93}

- (c) **Lüftungs- und Abflussöffnungen sind mit einer Vorrichtung zu versehen, die den Zugang zum Innern des Behälters verhindert. Diese Vorrichtung muss so beschaffen sein, dass sie von außen nicht entfernt und wieder angebracht werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.**

Kommentar zu Artikel 2, Absatz 1 (c)

Lüftungsöffnungen von isolierten Laderäumen

Obwohl Lüftungsöffnungen das Ausmaß von 400 mm prinzipiell nicht überschreiten sollten, kann die zuständige Verwaltung, vorausgesetzt, dass es allen anderen Anforderungen entspricht, ihre Zustimmung zu einer Öffnung, größer als 400 mm, wenn ihr eine solche Öffnung gezeigt wird

{TRANS/GE.30/14, Absatz 102; TRANS/WP.30/143, Absätze 36 und 37}

2. Ungeachtet des Artikels 1, Buchstabe (c) dieser Vorschriften sind Behälterbestandteile, die aus praktischen Gründen Hohlräume enthalten müssen (z.B. zwischen den Wandungen von Doppelwänden), zulässig. Damit die Hohlräume nicht - als Warenversteck benutzt werden können, gilt Folgendes:

- (i) **wenn die innere Verkleidung des Behälters die Wand in ihrer ganzen Höhe vom Boden bis zum Dach bedeckt oder wenn, in anderen Fällen, der Zwischenraum zwischen Verkleidung und Außenwand vollständig geschlossen ist, muss die Verkleidung so angebracht sein, dass sie nicht entfernt und wieder angebracht werden kann, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, und**

- (ii) wenn die Verkleidung die Wand nicht in ihrer ganzen Höhe bedeckt und wenn die Zwischenräume zwischen Verkleidung und Außenwand nicht vollständig geschlossen sind, sowie in allen sonstigen Fällen, in denen im Behälter konstruktionsbedingte Hohlräume entstehen, muss deren Zahl auf ein Mindestmaß beschränkt sein; die Hohlräume müssen für die Zollkontrolle leicht zugänglich sein.
{ECE/TRANS/17/Amend.8; am 1. August 1987 in Kraft getreten}

Kommentar zu Artikel 2, Absatz 2

Eliminierung von Bauelementen mit Hohlraum

Bauelemente von Laderäumen mit eingeschlossenen Räumen, wie zum Beispiel Träger mit Hohlräumen, sollten so wenig wie möglich verwendet werden und sollten nach und nach beim Bau neuer Laderäume vermieden werden, indem man, wenn möglich, offene Träger verwendet. Wenn, aus baulichen Gründen, eingeschlossene Räume in Bauelementen von Laderäumen verwandt werden, ist die Ausstattung mit Öffnungen, die die Zollinspektion der Hohlräume erleichtern soll, zulässig. Das Vorhandensein dieser Kontrollöffnungen soll unter Punkt 9 in Modell II oder unter Punkt 7 in Modell III der Zulassungsbescheinigung für Behälter vermerkt werden. (Anlage 7, Teil II des Übereinkommens).

{TRANS/WP.30/151, Absätze 33-37; TRANS/WP.30/AC.2/33, Anlage 7}

3. Lichtöffnungen sind in abnehmbaren Karosserien nach Anlage 6, Erläuterung 0.1 (j) des Übereinkommens zulässig, sofern sie aus genügend widerstandsfähigem Material hergestellt sind und von außen nicht entfernt und wieder angebracht werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen. Glas kann zugelassen werden; wird jedoch anderes als Sicherheitsglas verwendet, so müssen die Lichtöffnungen mit einem festen Metallgitter versehen sein, das von außen nicht entfernt werden kann; die Maschinenweite des Gitters darf höchstens 10 mm betragen. Lichtöffnungen sind nicht zulässig in Behältern nach Artikel 1 (j) des Übereinkommens, außer in abnehmbaren Karosserien nach Anlage 6 Erläuterung 1 (j) des Übereinkommens.

{ECE/TRANS/17/Amend.17; am 1. Oktober 1994 in Kraft getreten}

Artikel 3

Zusammenklappbare oder zerlegbare Behälter

Die Artikel 1 und 2 gelten auch für zusammenklappbare oder zerlegbare Behälter; diese müssen darüber hinaus mit einer Verriegelungsvorrichtung versehen sein, die die einzelnen Teile des Behälters nach seiner Montage feststellt. Die Verriegelungsvorrichtung muss zollamtlich verschlossen werden können, wenn sie sich außerhalb des montierten Behälters befindet.

Artikel 4

Behälter mit Schutzdecken

1. Die Artikel 1 bis 3 gelten auch für Behälter mit Schutzdecken, soweit sie darauf anwendbar sind. Außerdem müssen diese Behälter den Bestimmungen dieses Artikels entsprechen.
2. Die Schutzdecke muss entweder aus starkem Segeltuch oder aus nicht dehnbarem, genügend widerstandsfähigem kunststoff- oder kautschukbeschichtetem Gewebe bestehen. Sie muss in gutem Zustand und so hergerichtet sein, dass nach Anlegen der Verschlussvorrichtung ein Zugang zur Ladung nicht möglich ist, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.
3. Ist die Schutzdecke aus mehreren Stücken zusammengesetzt, so müssen die Ränder der Stücke ineinandergefaltet und durch zwei mindestens 15 mm voneinander entfernte Nähte miteinander verbunden sein. Die Nähte müssen entsprechend der diesen Vorschriften beigefügten Zeichnung 1 ausgeführt sein; wenn es jedoch bei gewissen Teilen der Schutzdecke (z. B. bei Überfällen und bei verstärkten Ecken) nicht möglich ist, die Stücke auf diese Weise zusammenzunähen, so genügt es, dass nur der Rand des oberen Teils umgefaltet und entsprechend der diesen Vorschriften beigefügten Zeichnung 2 angenäht ist. Die eine Naht, deren Faden sich in der Farbe vom Faden der anderen Naht und von der Schutzdecke deutlich unterscheiden muss, darf nur an der Innenseite sichtbar sein. Alle Nähte müssen mit der Maschine genäht sein.

4. Besteht die Schutzdecke aus kunststoffbeschichtetem Gewebe und ist sie aus mehreren Stücken zusammengesetzt, so können diese Stücke auch durch Verschweißen entsprechend der diesen Vorschriften beigefügten Zeichnung 3 aneinandergesetzt werden. Dabei müssen sich die Ränder der Stücke um mindestens 15 mm überlappen. Sie müssen in der vollen Breite der 15 mm miteinander verschmolzen sein. Auf der Außenseite ist die Überlappkante mit einem mindestens 7 mm breiten Kunststoffband im selben Schweißverfahren zu überdecken. Das Kunststoffband und ein Streifen von mindestens 3 mm zu beiden Seiten dieses Bandes sind mit einer gleichförmigen und deutlich sichtbaren Narbung zu versehen. Das Verschweißen muss so ausgeführt sein, dass die Stücke nicht getrennt und danach wieder zusammengesetzt werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen.

Kommentare zu Artikel 4, Absatz 4

Kunststoffband

*Die Anforderung an das Kunststoffband ist wesentlich für Zwecke der Zollsicherheit. Folglich sollte es nicht erlaubt sein, darauf zu verzichten.
{TRANS/GE.30/17, Absatz 99; TRANS/WP.30/141, Absatz 35;
TRANS/WP.30/AC.2/31, Anlage 3}*

Überlappung der einzelnen Stücke der Schutzdecke

*Obwohl eine Überlappung der einzelnen Stücke der Schutzdecke von mindestens 15 mm für die Zwecke der Zollsicherheit ausreichend ist, ist eine Überlappung von 20 mm und mehr zulässig und kann aus technischen Gründen, je nach Material der Schutzdecke und ihrer Haftfähigkeit, notwendig sein.
{TRANS/WP.30/162, Absätze 64 und 65; TRANS/WP.30/AC.2/37, Anlage 6}*

Methoden der Verschweißung von Stücken der Schutzdecken

*Methoden der Verschweißung von Stücken der Schutzdecken, welche vom Zoll anerkannt als sicher gelten, wenn sie entsprechend den Bestimmungen der Anlage 2 des Übereinkommens angewandt werden, umfassen die „Schmelzmethode“, mit der Stücke der Schutzdecke unter Anwendung hoher Temperaturen verschmolzen werden, und die „Hochfrequenzmethode“, mit der Stücke der Schutzdecke unter Anwendung von hohen Frequenzen und Druck verschweißt werden.
{TRANS/WP.30/162, Absätze 64 und 65; TRANS/WP.30/AC.2/37, Anlage 6}*

5. Ausbesserungen sind nach dem in der diesen Vorschriften beigefügten Zeichnung 4 dargestellten Verfahren auszuführen; die Ränder müssen ineinandergefaltet und durch zwei sichtbare, mindestens 15 mm voneinander entfernte Nähte miteinander verbunden sein; die Farbe des auf der Innenseite sichtbaren Fadens muß sich von der Farbe des auf der Außenseite sichtbaren Fadens und von der Farbe der Schutzdecke unterscheiden; alle Nähte müssen mit der Maschine genäht sein. Wenn zur Ausbesserung einer Schutzdecke, die an den Rändern beschädigt ist, an den schadhaften Stellen Flicken eingesetzt werden müssen, so können die Nähte auch nach Absatz 3 entsprechend der diesen Vorschriften beigefügten Zeichnung 1 ausgeführt werden. Ausbesserungen von Schutzdecken aus kunststoffbeschichtetem Gewebe können auch nach dem in Absatz 4 beschriebenen Verfahren ausgeführt werden, doch ist in diesem Fall der Flicken auf der Innenseite einzusetzen und das Kunststoffband auf beiden Seiten der Schutzdecke anzubringen.

{ECE/TRANS/17/Amend.8; am 1. August 1987 in Kraft getreten.}

Kommentare zu Artikel 4, Absatz 5

Ausbesserungen der Schutzdecken aus kunststoffbeschichtetem Gewebe

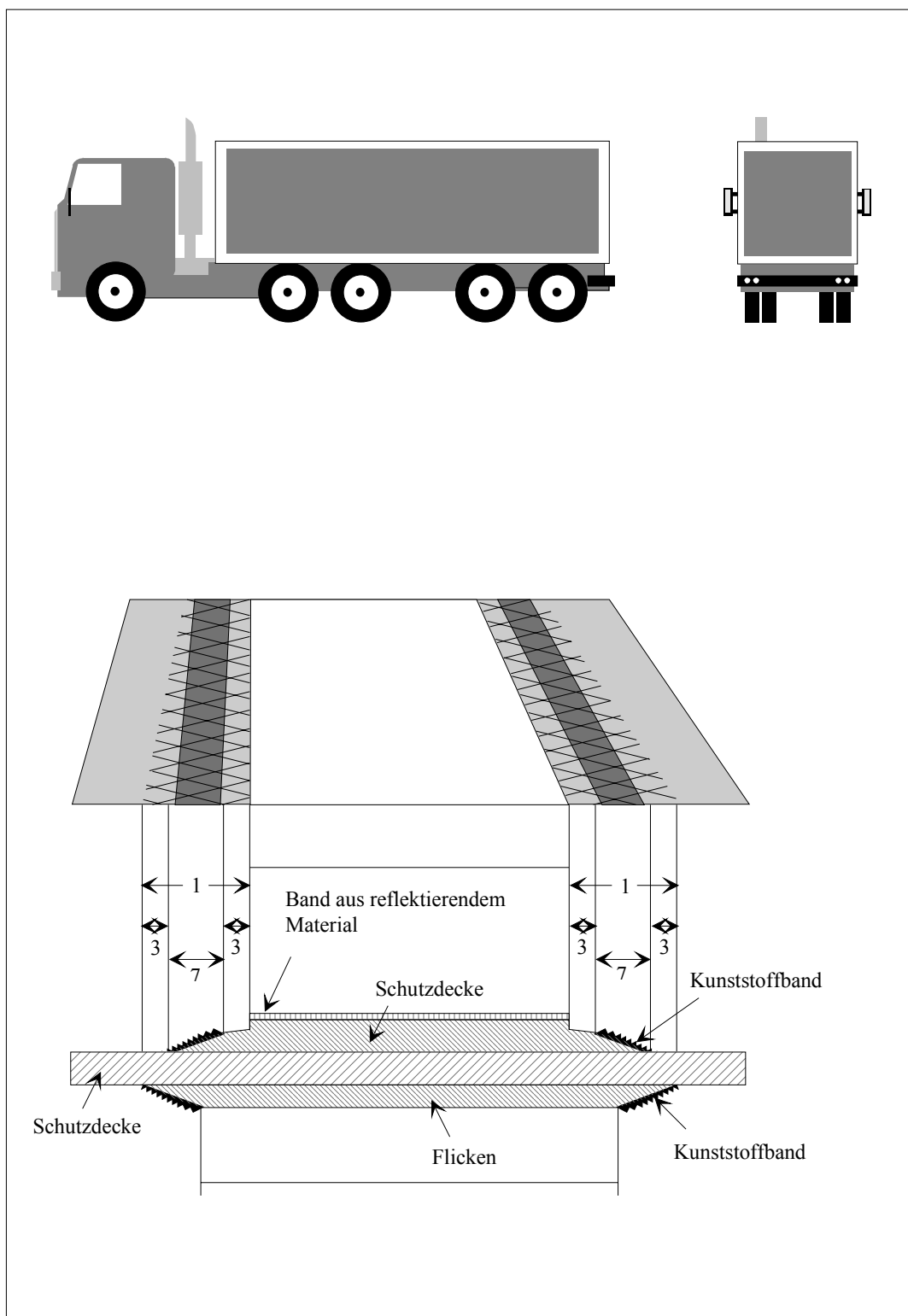
Folgendes Verfahren ist für die Ausbesserung von solchen Schutzdecken zulässig: Unter Druck und Hitze verflüssigtes Vinyl wird verwandt, um das Stück auf der Schutzdecke durch Schmelzen zu fixieren. Offensichtlich wird in solchen Fällen ein Kunststoffband, das mit einem abwechselnden Muster geprägt ist, am Rand des Stückes auf beiden Seiten der Schutzdecke befestigt.

*{TRANS/GE.30/6, Absatz 40; TRANS/GE.30/GRCC/4, Absatz 33;
TRANS/WP.30/141, Absatz 35; TRANS/WP.30/AC.2/31, Anlage 3}*

Bänder aus reflektierendem Material

Bänder aus reflektierendem Material, die man entfernen kann und welche die Struktur der Schutzdecken der Laderäume verdecken, sind erlaubt, auch dann, wenn sie völlig mit der Schutzdecke aus kunststoffbeschichtetem Gewebe verschweißt sind und in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Anlage 2, Artikel 4, Absatz 5 des Übereinkommens übereinstimmen (siehe unten Zeichnung Nr. 9).

{TRANS/WP.30/151, Absatz 40}



6. Die Schutzdecke muss an dem Behälter so befestigt sein, dass die Bedingungen des Artikels 1, Buchstaben (a) und (b) dieser Vorschriften in vollem Umfang erfüllt sind. Folgende Systeme können verwendet werden:

- (a) Die Schutzdecke kann befestigt werden durch**
 - (i) am Behälter befestigte Metallringe,**
 - (ii) in den Rand der Schutzdecke eingelassene Ösen,**
 - (iii) ein Befestigungsmittel, das über der Schutzdecke durch die Ringe führt und in seiner ganzen Länge von außen sichtbar ist.**

Die Schutzdecke muss den festen Teil des Behälters um mindestens 250 mm, von der Mitte der Befestigungsringe an gemessen überdecken, sofern nicht schon die Art der Konstruktion des Behälters als solche jeden Zugang zu den Waren verhindert.

Erläuterung zu Artikel 4, Absatz 6 (a)

Ein Beispiel eines Systems zur Befestigung der Schutzdecke um die Eckpfosten des Behälters, das vom Zoll akzeptiert wird, zeigt die Zeichnung zur Anlage 7, Teil III.

- (b) Wenn der Rand der Schutzdecke auf Dauer am Behälter befestigt werden soll, muss die Verbindung lückenlos sein und durch eine feste Vorrichtung hergestellt werden.**
- (c) Wird ein Schutzdeckenverschlusssystem verwendet, so muss es in geschlossener Stellung die Schutzdecke fest gegen die Außenseite des Behälters spannen (siehe als Beispiel Zeichnung Nr. 6).
{ECE/TRANS/17/Amend.8; am 1. August 1987 in Kraft getreten}**

**7. Die Schutzdecke muss durch einen entsprechenden Aufbau (Pfosten, Wände, Tragbügel, Latten usw.) gestützt sein.
{ECE/TRANS/17/Amend.8; am 1. August 1987 in Kraft getreten}**

Kommentar zu Artikel 4, Absatz 7*Stützen für Fahrzeugschutzdecken*

Die die Schutzdecke stützenden Ringe sind manchmal hohl und können als Versteck benutzt werden. Es ist dennoch immer möglich, diese sowie auch viele andere Fahrzeugteile zu inspizieren. Unter diesen Bedingungen sind hohle Ringe zulässig.

*{TRANS/GE.30/14, Absatz 90; TRANS/GE.30/12, Absätze 100 und 101;
TRANS/GE.30/6, Absatz 41; TRANS/WP.30/141, Absatz 35;
TRANS/WP.30/AC.2/31, Anlage 3}*

8. Der Zwischenraum zwischen den Ringen und zwischen den Ösen darf 200 mm nicht übersteigen. Zwischen den Ringen und zwischen den Ösen, die sich beiderseits eines Pfostens befinden, kann der Zwischenraum größer sein - ohne jedoch 300 mm zu übersteigen - wenn die Art der Konstruktion des Behälters und der Schutzdecke jeden Zugang zum Innern des Behälters verhindert. Die Ösen müssen verstärkt sein.

{ECE/TRANS/17/Amend.8; am 1. August 1987 in Kraft getreten}

9. Als Befestigungsmittel sind zu verwenden:

- (a) Stahldrahtseile von mindestens 3 mm Durchmesser; oder**
- (b) Hanf- und Sisalseile von mindestens 8 mm Durchmesser, die mit einem durchsichtigen, nichtdehnbaren Kunststoffüberzug versehen sind.**

Drahtseile dürfen mit einem durchsichtigen, nichtdehnbaren Kunststoffüberzug versehen sein.

Soll die Schutzdecke am Rahmen befestigt werden, so kann bei einer Art der Konstruktion, die sonst die Bedingungen des Absatzes 6 Buchstabe (a) erfüllt, als Befestigungsmittel ein Riemen verwendet werden (die dieser Anlage beigefügte Zeichnung 7 zeigt ein Beispiel einer solchen Konstruktionsart). Der Riemen hat in Bezug auf Material, Abmessungen und Form den Erfordernissen des Absatzes 11 Buchstabe (a) (iii) zu entsprechen.

**{ECE/TRANS/17/Amend.11; am 1. August 1989 in Kraft getreten;
ECE/TRANS/17/Amend.17; am 1. Oktober 1994 in Kraft getreten}**

Kommentar zu Artikel 4, Absatz 9

Verwendung von Lederriemen

*Im letzten Konstruktionssystem kann anstelle eines Lederriemens ein Seil verwendet werden, das aus zwei Teilen bestehen kann.
{TRANS/WP.30/125, Absatz 33}*

10. Jedes Seil muss aus einem einzigen Stück bestehen und an beiden Enden mit einer Zwinge aus hartem Metall versehen sein. Die Befestigungsvorrichtung jeder Zwinge muss eine durch das Seil gehende Hohlните enthalten, durch die die Zollschnur oder das Band für den Zollverschluss durchgezogen werden kann. Das Seil muss auf beiden Seiten der Hohlните sichtbar sein, damit festgestellt werden kann, ob es aus einem einzigen Stück besteht (siehe die diesen Vorschriften beigefügte Zeichnung Nr. 5).

11. An den Öffnungen der Schutzdecke, die zum Beladen und Entladen dienen, muss die Verbindung lückenlos sein. Die folgenden Systeme können angewandt werden:

(a) Die beiden Ränder der Schutzdecke müssen einander ausreichend überlappen. Außerdem muss ihr Verschluss ausreichend gesichert sein durch:

- (i) einen Überfall, der nach Absatz 3 oder 4 angenäht oder angeschweißt ist;**
- (ii) Ringe und Ösen, die den Bedingungen des Absatzes 8 entsprechen; die Ringe müssen aus Metall gefertigt sein; und**
- (iii) einen Riemen aus geeignetem Material, der aus einem einzigen Stück besteht, nicht dehnbar, mindestens 20 mm breit und 3 mm dick ist und der durch die Ringe geführt wird und die beiden Ränder der Schutzdecke und den Überfall zusammenhält; der Riemen muss an der Innenseite der Schutzdecke befestigt und entweder:**

mit einer Öse zur Aufnahme des in Absatz 9 angeführten Seiles versehen sein; oder

mit einer Öse versehen sein, die über den in Absatz 6 angeführten Metallring gezogen und durch das in Absatz 9 angeführte Seil gesichert werden kann.

Ein Überfall ist nicht erforderlich, wenn durch eine Spezialvorrichtung (Sperre usw.) ein Zugang zu den Waren nicht möglich ist, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen. Bei Behältern mit Schiebeplanen ist ebenfalls ein Überfall nicht erforderlich.

**{ECE/TRANS/17/Amend.14; am 1. August 1992 in Kraft getreten;
ECE/TRANS/17/Amend.20; am 12. Juni 2001 in Kraft getreten}**

- (b) Ein besonderes Schutzdeckenverschlusssystem, durch das die Ränder der Schutzdecken zusammengehalten werden, nachdem der Laderaum geschlossen und mit einem Zollverschluss versehen worden ist. Das System ist mit einer Öffnung ausgestattet, durch die ein in Absatz 6 angeführter Metallring gezogen und durch das in Absatz 9 angeführte Seil gesichert werden kann. Dieses System wird in der dieser Anlage beigefügten Zeichnung Nr. 8 beschrieben.**

{ECE/TRANS/17/Amend.14; am 1. August 1992 in Kraft getreten}

- 12. Die Schutzdecke darf keinesfalls die Aufschrift auf dem Behälter und die in Teil II dieser Anlage vorgesehene Zulassungstafel verdecken.**

Artikel 5

Behälter mit Schiebeplanen

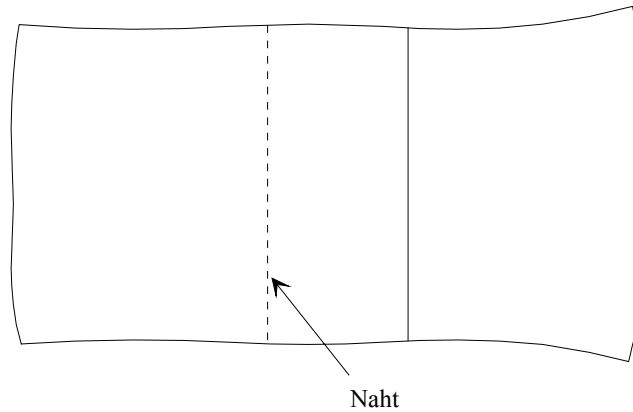
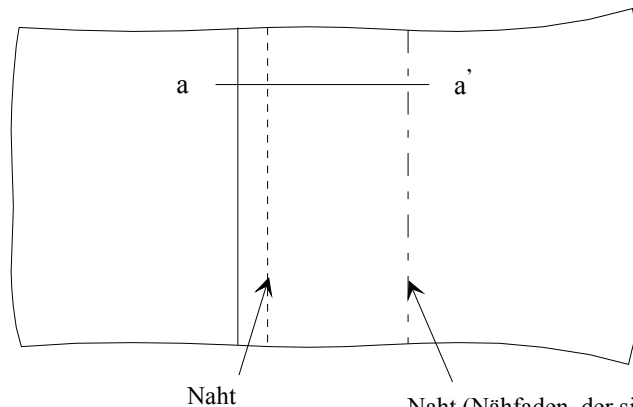
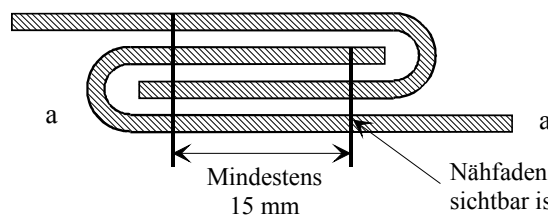
- 1. Die Artikel 1, 2, 3 und 4 gelten auch für Behälter mit Schiebeplanen, soweit sie darauf anwendbar sind. Außerdem müssen diese Behälter den Bestimmungen dieses Artikels entsprechen.**

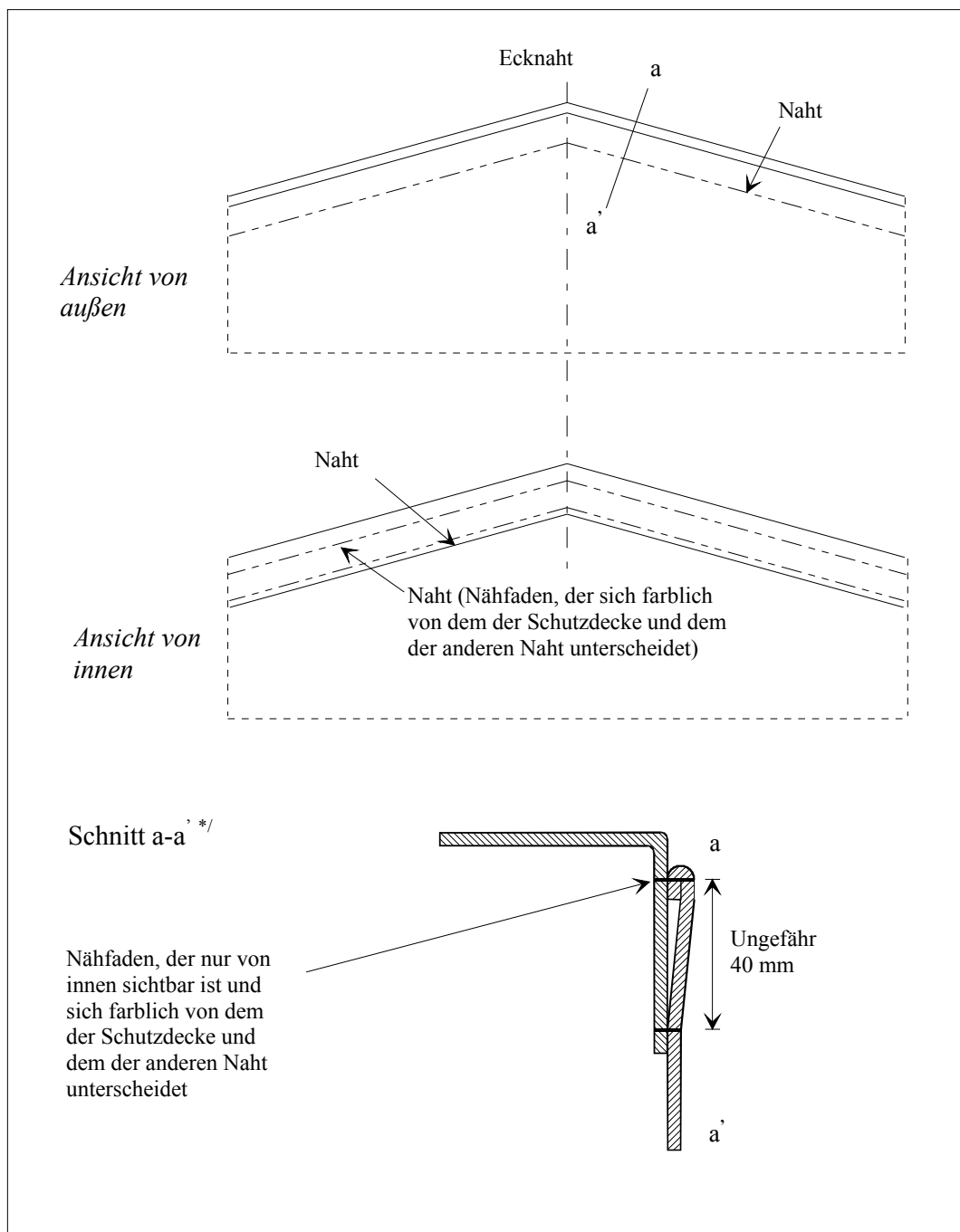
- 2. Schiebeplanen, Boden, Türen und alle weiteren Bestandteile des Behälters müssen den Erfordernissen in Artikel 4, Absätze 6, 8, 9 und 11 oder denen der Ziffern (i) bis (vi) entsprechen.**

- (i) Schiebeplane, Boden, Türen und alle weiteren Bestandteile des Behälters müssen so zusammengefügt sein, dass sie ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht geöffnet oder geschlossen werden können.**

- (ii) Die Schutzdecke muss den festen Teil am Dach des Behälters um mindestens $\frac{1}{4}$ des tatsächlichen Abstands zwischen den Spanngurten überdecken. Die Schutzdecke muss den festen Teil am Boden des Behälters um mindestens 50 mm überdecken. Die waagerechte Öffnung zwischen der Schutzdecke und dem festen Teil des Behälters darf 10 mm, senkrecht an einer beliebigen Stelle der Längsachse des Behälters gemessen, nicht überschreiten, wenn der Behälter zollamtlich verschlossen ist.
- (iii) Die Führung der Schiebeplane und andere bewegliche Teile müssen so zusammengefügt sein, dass zollamtlich verschlossene Türen und andere bewegliche Teile nicht ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren von außen geöffnet oder geschlossen werden können. Die Führung der Schiebeplane und andere bewegliche Teile müssen so zusammengefügt sein, dass der Zugang zum Behälter ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht möglich ist. Das System ist in Zeichnung 9 im Anhang zu diesen Bestimmungen dargestellt.
- (iv) Der waagerechte Abstand zwischen den Ringen für den Zollverschluss darf an den festen Bestandteilen des Behälters 200 mm nicht übersteigen. Der Abstand kann auch größer sein, darf jedoch höchstens 300 mm auf jeder Seite des Pfostens betragen, wenn die Konstruktion des Behälters und die Schutzdecke als solche jeden Zugang zum Behälter verhindern. Die in Ziffer (ii) enthaltenen Bestimmungen müssen in jedem Fall erfüllt sein.
- (v) Der Abstand zwischen den Spanngurten darf höchstens 600 mm betragen.
- (vi) Die Befestigungsmittel zur Befestigung der Schutzdecke an den festen Bestandteilen des Behälters müssen den Erfordernissen in Artikel 3, Absatz 9 entsprechen.

{ECE/TRANS/17/Amend.20; am 12. Juni 2001 in Kraft getreten}

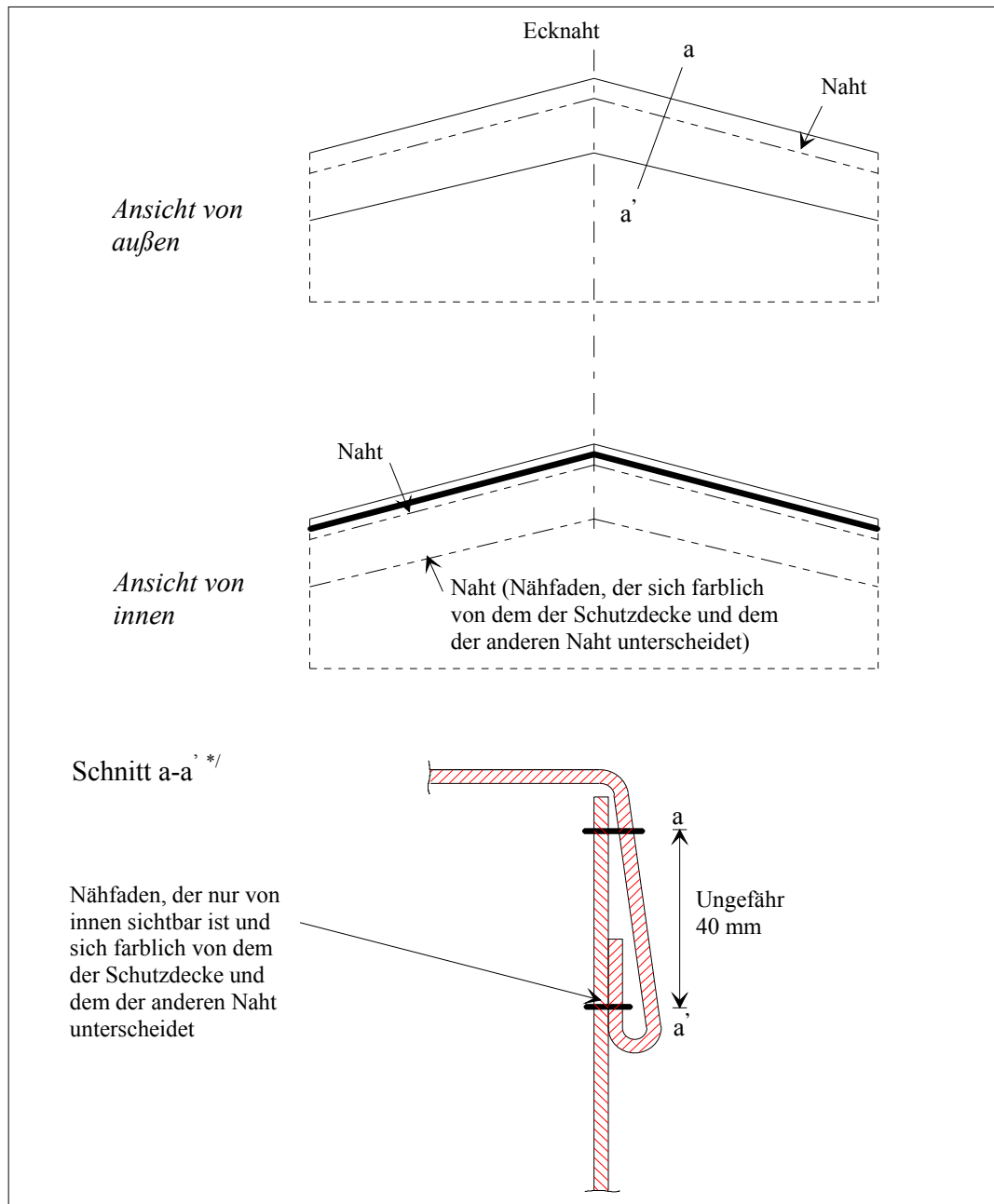
Zeichnung Nr.1**SCHUTZDECKE AUS MEHREREN STÜCKEN ZUSAMMENGENÄHT***Ansicht von
außen**Ansicht von
innen***Schnitt a-a'****Doppelte Kappnaht**

Zeichnung Nr. 2**SCHUTZDECKE AUS MEHREREN STÜCKEN ZUSAMMENGENÄHT**

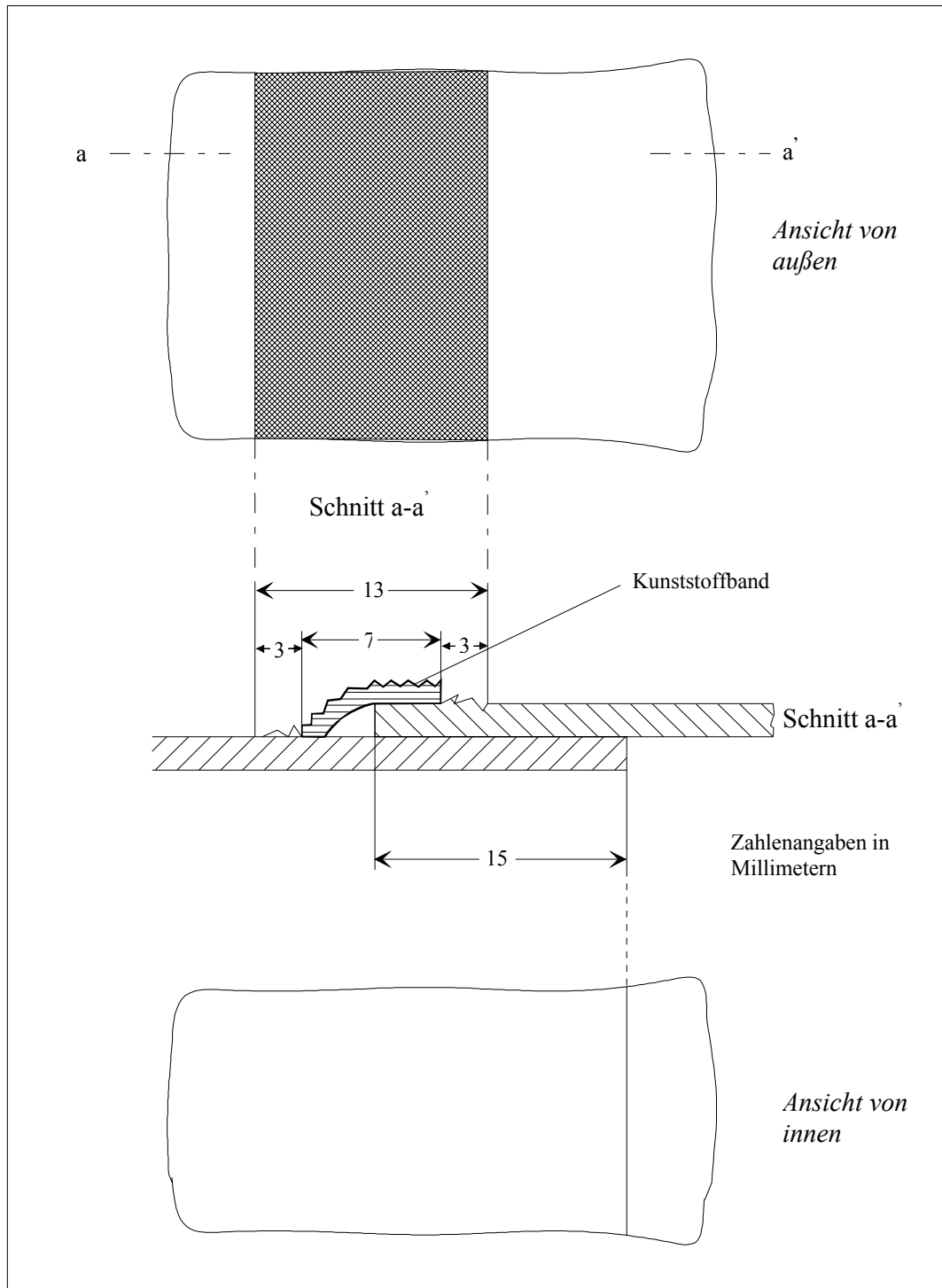
*/ Diese Zeichnung zeigt den oberen gefalteten Teil der Schutzdecke entsprechend Anlage 2, Artikel 3, Absatz 3.

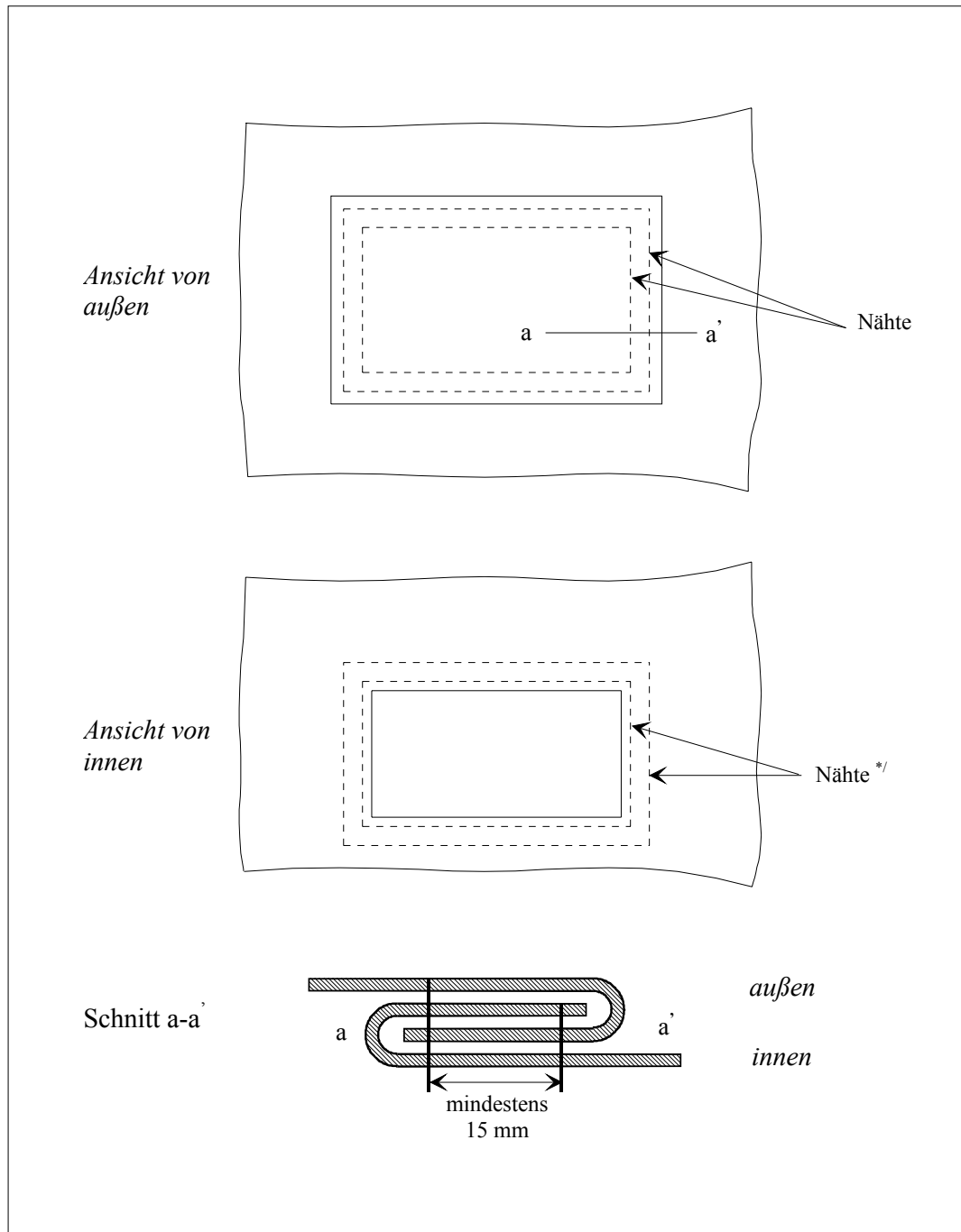
Kommentar

Zeichnung Nr. 2 (a) zu Anlage 2 „SCHUTZDECKEN AUS MEHREREN ZUSAMMENGENÄHTEN STÜCKEN“ wird hier in Anlage 7 reproduziert als ein Beispiel für eine anerkannte Methode, Ecknähte gemäß der obigen Bemerkung zusammenzunähen.
 {TRANS/WP.30/147, Absatz 32}

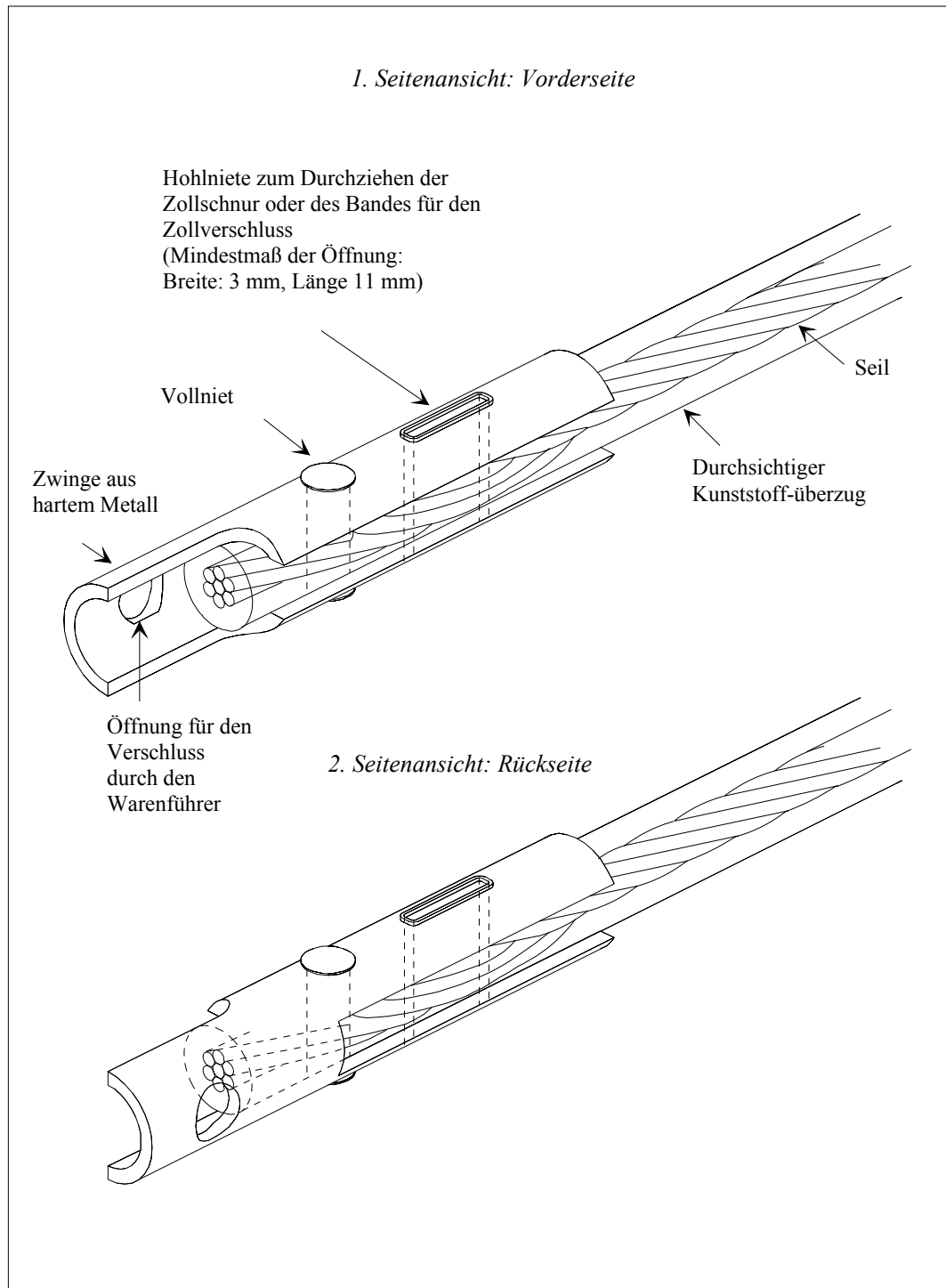


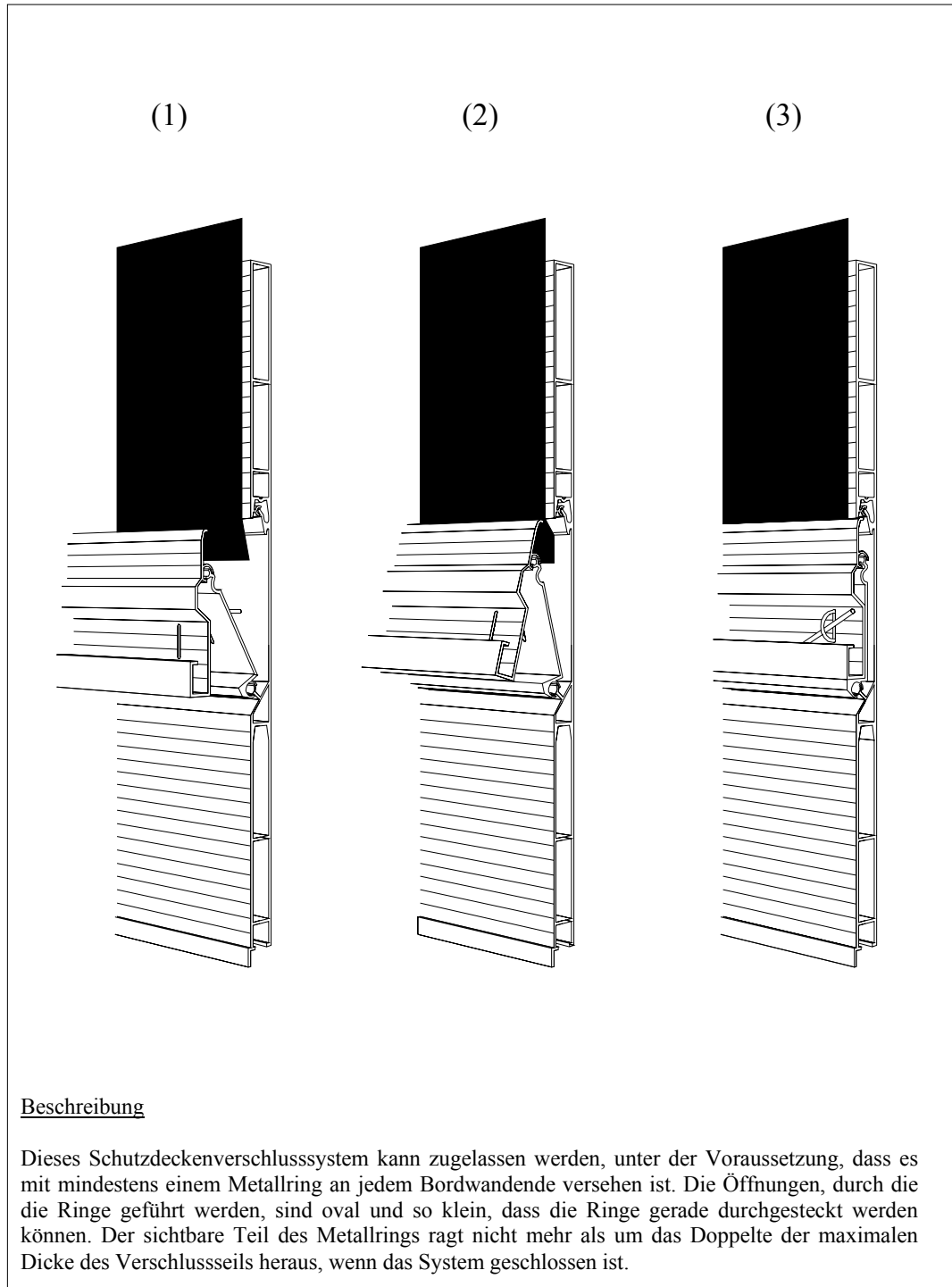
*/ Diese Zeichnung zeigt den oberen gefalteten Teil der Schutzdecke entsprechend Anlage 2, Artikel 3, Absatz 3.

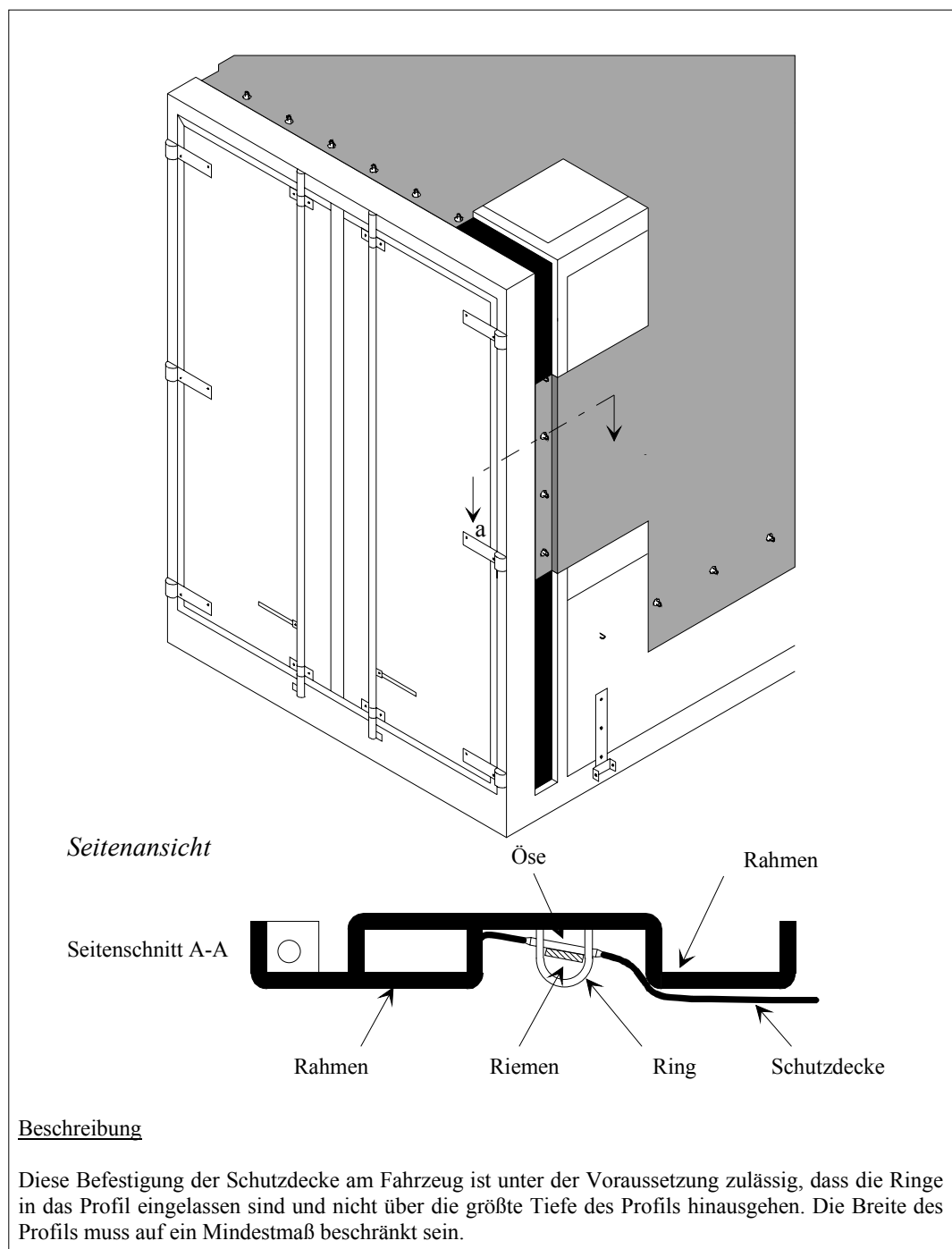
Zeichnung Nr. 3**SCHUTZDECKE AUS MEHREREN STÜCKEN ZUSAMMENGENÄHT**

Zeichnung Nr. 4**AUSBESSERUNG DER SCHUTZDECKE**

*/ Von innen sichtbare Fäden müssen eine andere Farbe haben als die von außen sichtbaren und die der Schutzdecke.

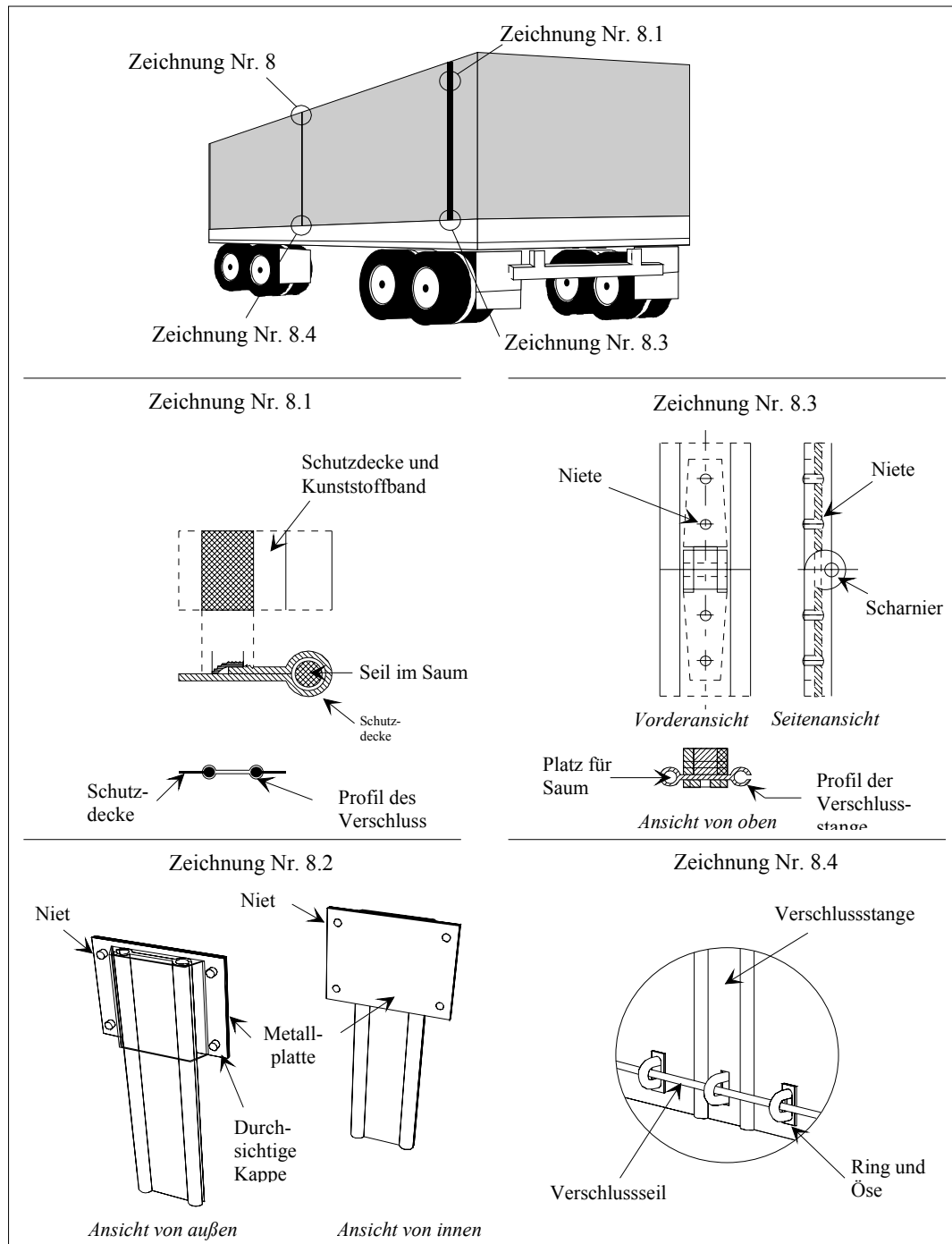
Zeichnung Nr.5**MUSTER EINER ZWINGE**

Zeichnung Nr. 6**BEISPIEL FÜR EIN SCHUTZDECKENVERSCHLUSSSYSTEM**

Zeichnung Nr. 7**BEISPIEL EINER AN EINEM SPEZIALRAHMEN BEFESTIGTEN
SCHUTZDECKE**

Zeichnung Nr. 8

**SCHUTZDECKENVERSCHLUSSSYSTEM AN DEN ÖFFNUNGEN
ZUM BELADEN UND ENTLADEN**
{Beschreibung siehe nächste Seite}



Beschreibung

Bei diesem Verschlusssystem werden die beiden Ränder an den Öffnungen der Schutzdecke, die zum Beladen und Entladen dienen, mit einer Verschlussstange aus Aluminium verbunden. Die Öffnungen der Schutzdecke sind über ihre ganze Länge mit einem durch einen Saum geführten Seil versehen (Zeichnung 8.1), so dass die Schutzdecke nicht aus dem Verschlussprofil gezogen werden kann. Der Saum ist an der Außenseite angebracht und entsprechend Anlage 2, Artikel 3, Absatz 4 verschweißt.

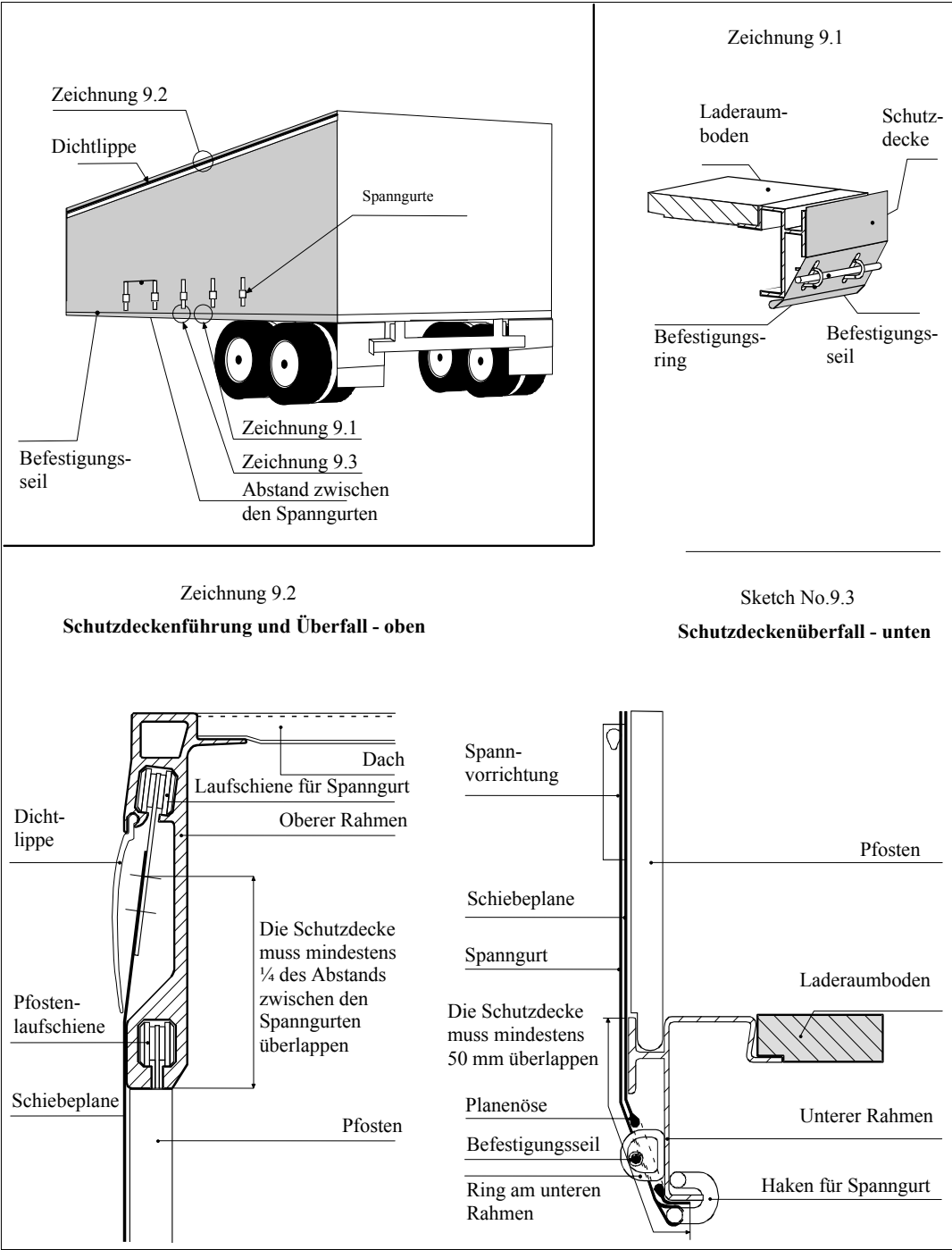
Die Ränder werden in die offenen Profile der Verschlussstange aus Aluminium eingeführt und in zwei über die ganze Länge parallelaufende Kanäle geschoben, die an ihren unteren Enden geschlossen sind. Befindet sich die Verschlussstange in senkrechter Stellung, sind die Ränder der Schutzdecke miteinander verbunden.

Die Verschlussstange wird am oberen Ende der Öffnung durch eine an die Schutzdecke genietete durchsichtige Kunststoffkappe gesichert (Zeichnung 8.2). Die Verschlussstange besteht aus zwei Teilen, die durch ein vernietetes Scharnier verbunden sind, so dass sie durch Zusammenklappen einfacher angebracht und entfernt werden kann (Zeichnung 8.3).

Am unteren Ende der Verschlussstange befindet sich eine Öffnung, durch die der Ring geführt wird. Die Öffnung ist oval und so klein, dass der Ring gerade durchgesteckt werden kann (Zeichnung 8.4). Das TIR-Verschlussseil wird durch diesen Ring gezogen, um die Verschlussstange zu sichern.

Zeichnung Nr. 9

BEISPIEL EINER KONSTRUKTION EINES BEHÄLTERS MIT SCHIEBEPLANEN



Anlage 7

Teil II

VERFAHREN BEI DER ZULASSUNG VON BEHÄLTERN, DIE DEN TECHNISCHEN BEDINGUNGEN DES TEILS I ENTSPRECHEN

Allgemeines

1. Behälter können zum Warentransport unter Zollverschluss zugelassen werden;
 - (a) auf der Herstellungsstufe nach dem Konstruktionstyp (Verfahren für die Zulassung auf der Herstellungsstufe); oder
 - (b) auf einer späteren Stufe als der der Herstellung entweder einzeln oder für eine bestimmte Zahl von Behältern des gleichen Typs (Verfahren für die Zulassung auf einer späteren Stufe als der der Herstellung)

Gemeinsame Bestimmungen für beide Zulassungsverfahren

2. Die für die Zulassung zuständige Behörde stellt dem Antragsteller nach der Zulassung ein Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) aus, das entweder für eine zahlenmässig unbegrenzte Serie von Behältern des zugelassenen Typs oder für eine bestimmte Zahl von Behältern gilt.
3. Der Inhaber der Zulassung muss, bevor zugelassene Behälter zum Warentransport unter Zollverschluß benutzt werden, daran eine Zulassungstafel anbringen.
4. Die Zulassungstafel muss fest an einer gut sichtbaren Stelle neben etwaigen anderen für amtliche Zwecke bestimmte Tafeln angebracht werden.

Kommentar zu Absatz 4*Befestigung von Zulassungstafeln*

Die Verwendung von starkem Klebstoff zur Anbringung der Zulassungstafeln an den Behältern aus Plastik wird den Anforderungen des Übereinkommens gerecht, vorausgesetzt, dass die Zulassungstafeln so angebracht werden, dass ein einfaches Entfernen ausgeschlossen ist und die Anforderungen der Anlage 7, Teil II des Übereinkommens eingehalten werden.

{TRANS/GE.30/10, Absätze 35 und 36}

Gruppierte Datenplatten

Die Verwendung einer Basisplatte, angebracht auf Dauer und an einer gut sichtbaren Stelle am zugelassen Behälter, auf dem die verlangten Zulassungstafeln zusammen gruppiert und derart montiert werden können, dass ein einfaches Entfernen ausgeschlossen ist, ist zulässig, solange sie mit den Anforderungen der Anlage 7, Teil II des Übereinkommens übereinstimmt.

Die Verwendung von Abziehbildern neben und zusätzlich zu Zulassungstafeln auf Behältern, die eine einfache Identifikation der Zulassungstafeln durch Transportunternehmer berücksichtigen, sind zulässig, sollten aber unter keinen Umständen als Ersatz für die beschriebenen Zulassungstafeln angesehen werden.

{TRANS/WP.30/133, Absätze 18-24; TRANS/WP.30/135, Absätze 15-19; TRANS/WP.30/AC.2/27, Anlage 3}

5. Die Zulassungstafel nach dem in Anhang 1 zu diesem Teil abgebildeten Muster I besteht aus einer mindestens 20 cm mal 10 cm großen Metalltafel. Die Fläche der Tafel muss die folgenden Angaben mindestens in französischer oder englischer Sprache in vertiefter oder erhabener Prägung oder in einer anderen dauerhaft lesbaren Schrift tragen:

- (a) die Worte „Agrée pour le transport sous scellement douanier“ oder „Approved for transport under Customs seal“;
- (b) die Bezeichnung des Landes, in dem der Behälter zugelassen worden ist, entweder ausgeschrieben oder durch das im internationalen Kraftfahrzeugverkehr verwendete Unterscheidungszeichen sowie die Nummer (Ziffern, Buchstaben usw. des Verschlussanerkennnisses (Zulassungsbescheinigung) und das Zulassungsjahr (z. B. „NL/26/73“ für Niederlande, Zulassungsbescheinigung Nr. 26 von 1973);
- (c) die dem Behälter vom Hersteller gegebene laufende Nummer (Fabrikationsnummer);
- (d) wenn der Behälter nach dem Typ zugelassen ist, die Erkennungsnummern oder -buchstaben des Behältertyps.

Erläuterung zu Absatz 5 (d)

Sind zwei zum Warentransport unter Zollverschluss zugelassene Behälter mit Schutzdecken so miteinander verbunden, dass sie zusammen einen mit einer einzigen Schutzdecke abgedeckten Behälter bilden, der den Bedingungen für den Warentransport unter Zollverschluss entspricht, so werden für diese Verbindung kein besonderes Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) und keine besondere Zulassungstafel gefordert.

- 6. Entspricht ein Behälter nicht mehr den für seine Zulassung vorgeschriebenen technischen Bedingungen, so muss er, bevor er zum Warentransport unter Zollverschluss verwendet werden kann, wieder in den Zustand versetzt werden, der für seine Zulassung maßgebend war, damit er den technischen Bedingungen wieder entspricht.
- 7. Werden wesentliche Merkmale eines Behälters geändert, so erlischt seine Zulassung; er muss, bevor er zum Warentransport unter Zollverschluss verwendet werden kann, von der zuständigen Behörde erneut zugelassen werden.

**Sonderbestimmungen für die Zulassung nach dem Konstruktionstyp
auf der Herstellungsstufe**

- 8. Werden Behälter eines Typs in Serie hergestellt, so kann der Hersteller bei der zuständigen Behörde des Herstellungslandes die Zulassung nach dem Konstruktionstyp beantragen.**

Kommentar zu Absatz 8

*Da der Wortlaut der Anlage 7, Teil II, Absatz 8 keine weitere Interpretation zulässt, können Probleme, die die Zulassung von Behältern in einem anderen Land als dem der Herstellung betreffen, gelöst werden, indem man die Bestimmungen der Anlage 7, Teil II, Absätze 15-17 auf eine praktische Weise anwendet, dass die Zulassung der Behälter auch nach der Herstellung berücksichtigt wird.
{TRANS/GE.30/43, Absatz 27}*

- 9. Der Hersteller muss in seinem Antrag die Erkennungsnummern oder -buchstaben angeben, die er dem Behältertyp, dessen Zulassung er beantragt, gibt.**
- 10. Dem Antrag sind Zeichnungen und eine detaillierte Konstruktionsbeschreibung des zuzulassenden Behältertyps beizufügen.**
- 11. Der Hersteller muss sich schriftlich verpflichten,**
- (a) der zuständigen Behörde die Behälter des betreffenden Typs, die sie prüfen möchte, vorzuführen;**
 - (b) der zuständigen Behörde während der Herstellung der Serie des betreffenden Typs jederzeit die Prüfung weiterer Behälter zu gestatten;**
 - (c) der zuständigen Behörde jede, auch die kleinste Änderung der Bauart vor ihrer Durchführung anzuzeigen;**
 - (d) auf den Behältern an einer sichtbaren Stelle zusätzlich zu den Angaben auf der Zulassungstafel die Erkennungsnummern oder -buchstaben des Typs sowie ihre laufende Nummer in der Serie des betreffenden Typs (Fabrikationsnummer) anzubringen;**
 - (e) ein Verzeichnis der hergestellten Behälter der zugelassenen Bauart zu führen.**

12. Die zuständige Behörde teilt mit, welche Änderungen gegebenenfalls an der vorgeschlagenen Bauart vorgenommen werden müssen, damit sie zugelassen werden kann.

13. Es wird keine Zulassung nach dem Konstruktionstyp erteilt, ohne dass sich die zuständige Behörde durch Prüfung eines oder mehrerer hergestellter Behälter dieses Typs davon überzeugt hat, dass die Behälter den technischen Bedingungen des Teils I entsprechen.

14. Wird ein Behältertyp zugelassen, so wird dem Antragsteller ein einziges Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) nach dem in Anhang 2 zu diesem Teil abgedruckten Muster II erteilt, das für sämtliche nach der Beschreibung des zugelassenen Typs hergestellten Behälter gilt. Dieses Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) berechtigt den Hersteller, an jedem Behälter der Serie des Typs eine Zulassungstafel nach Absatz 5 anzubringen.

**Besondere Bestimmungen für die Zulassung auf einer späteren Stufe
als der der Herstellung**

15. Ist die Zulassung auf der Herstellungsstufe nicht beantragt worden, so kann der Eigentümer, der Halter oder der Vertreter des einen oder des anderen die Zulassung bei der zuständigen Behörde beantragen, bei der es ihm möglich ist, den oder die Behälter vorzuführen, deren Zulassung beantragt wird.

16. In jedem Zulassungsantrag nach Absatz 15 muss die laufende Nummer (Fabrikationsnummer) angegeben werden, die der Hersteller auf dem einzelnen Behälter angebracht hat.

17. Die zuständige Behörde prüft die nach ihrem Ermessen nötige Zahl von Behältern und stellt, nachdem sie sich davon überzeugt hat, dass die Behälter den technischen Bedingungen des Teils I entsprechen, ein Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung) nach dem in Anhang 3 zu diesem Teil abgedruckten Muster III aus, das nur für die Zahl der zugelassenen Behälter gilt. Dieses Verschlussanerkennnis (Zulassungsbescheinigung), in dem die laufende Fabrikationsnummer der Behälter, für die es gilt, anzugeben ist, berechtigt den Antragsteller, an jedem so zugelassenen Behälter die Zulassungstafel nach Absatz 5 anzubringen.

ANHANG 1
Muster Nr. 1
Zulassungstafel
(englische Fassung)

The diagram illustrates a rectangular approval plate with a stippled border. The overall width is indicated as $\geq 200 \text{ mm}$ and the height as 100 mm . The plate contains the following text and labels:

- APPROVED FOR TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL** (centered at the top)
- NL/26/73** (centered below the main text)
- TYPE */** (on the left side)
- MANUFACTURER'S No OF THE CONTAINER** (on the right side)
- Metallplatte** (label pointing to the stippled border)
- Behälterwand** (label pointing to the container wall)

*/ Nur bei Zulassung nach dem Konstruktionstyp

ANLAGE 1
Muster Nr. I
Zulassungstafel
(französische Fassung)

Diagram illustrating the dimensions and layout of the approval plate (Zulassungstafel) for transport under customs seal (AGREE POUR LE TRANSPORT SOUS SCELLEMENT DOUANIER).

The plate is rectangular, with a width of ≥ 200 mm and a height of 100 mm.

The text on the plate includes:

- AGREE POUR LE TRANSPORT SOUS SCELLEMENT DOUANIER**
- NL/26/73**
- TYPE */**
- No. DE FABRICATION DU CONTENEUR**

Labels indicate the components:

- Metallplatte** (Metal plate)
- Behälterwand** (Container wall)

*/ Nur bei Zulassung nach Konstruktionstyp

Anhang 2**Muster Nr. II****Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport
mit Carnets TIR von 1975****Bescheinigung über die Zulassung nach dem Konstruktionstyp**

1. Bescheinigung Nummer ^{*/}
2. Es wird bescheinigt, dass der nachstehend beschriebene Behältertyp zugelassen worden ist und dass die nach diesem Zyp hergestellten Behälter zum Warentransport unter Zollverschluss zugelassen werden können.
3. Art des Behälters
4. Erkennungsnummer oder -buchstaben des Konstruktionstyps
5. Kennnummer der Konstruktionszeichnungen
6. Kennnummer der Konstruktionsbeschreibung
7. Eigengewicht
8. Abmessungen außen in Zentimetern
9. Wesentliche Merkmale der Bauart (Werkstoffart, Konstruktionsart usw.)
.....
10. Diese Bescheinigung gilt für alle nach den o.a. Zeichnungen und der o.a. Beschreibung hergestellten Behälter.
11. Erteilt dem
(Name und Adresse des Herstellers)

der berechtigt ist, an jedem von ihm nach dem zugelassenen Typ hergestellten Behälter eine Zulassungstafel anzubringen
in am 20
(Ort) (Datum)
von
(Unterschrift und Stempel der ausstellenden Organisation oder Dienstelle)

^{*/} Hier sind die Buchstaben und Ziffern einzusetzen, die auf der Zulassungstafel anzubringen sind (siehe Anlage 7 Teil II Absatz 5 Buchstabe (b) zum Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR von 1975).

{Rückseite}

WICHTIGER HINWEIS

(Anlage 7, Teil II, Absätze 6 und 7 zum Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR von 1975)

6. Entspricht ein Behälter nicht mehr den für seine Zulassung vorgeschriebenen technischen Bedingungen, so muss er, bevor er zum Warentransport unter Zollverschluss verwendet werden kann, wieder in den Zustand versetzt werden, der für eine Zulassung maßgebend war, damit er den technischen Bedingungen wieder entspricht.

7. Werden wesentliche Merkmale des Behälters geändert, so erlischt seine Zulassung; er muss, bevor er zum Warentransport unter Zollverschluss verwendet werden kann, von der zuständigen Behörde zugelassen werden.

Anhang 3**Muster Nr. III**

**Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport
mit Carnets TIR von 1975**

**Bescheinigung über die Zulassung
auf einer späteren Stufe als der der Herstellung**

1. Bescheinigung Nummer ^{*/}
2. Es wird bescheinigt, dass der (die) nachstehend bezeichnete(n) Behälter zum Warentransport unter Zollverschluss zugelassen worden ist (sind).
3. Art der (des) Behälter(s)
4. Laufende Fabrikationsnummer(n) des (der) Behälter(s)
.....
5. Eigengewicht
6. Abmessung außen in Zentimetern
7. Wesentliche Merkmale der Bauart (Werkstoffart, Konstruktionsart usw.)
.....
8. Erteilt dem
(Name und Adresse des Antragstellers)
der berechtigt ist, an dem (den) o.a. Behälter(n) eine Zulassungstafel anzubringen.
in am 20
(Ort) (Datum)
von
(Unterschrift und Stempel der ausstellenden Organisation oder Dienststelle)

^{*/} Hier sind die Buchstaben und Ziffern einzusetzen, die auf der Zulassungstafel anzubringen sind (siehe Anlage 7 Teil II Absatz 5 Buchstabe b zum Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR von 1975).

{Rückseite}

WICHTIGER HINWEIS

(Anlage 7, Teil II, Absätze 6 und 7 zum Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR von 1975)

6. Entspricht ein Behälter nicht mehr den für seine Zulassung vorgeschriebenen technischen Bedingungen, so muss er, bevor er zum Warentransport unter Zollverschluss verwendet werden kann, wieder in den Zustand versetzt werden, der für eine Zulassung maßgebend war, damit er den technischen Bedingungen wieder entspricht.

7. Werden wesentliche Merkmale des Behälters geändert, so erlischt seine Zulassung; er muss, bevor er zum Warentransport unter Zollverschluss verwendet werden kann, von der zuständigen Behörde zugelassen werden.

Anlage 7**Teil III****Erläuterungen**

Erläuterungen

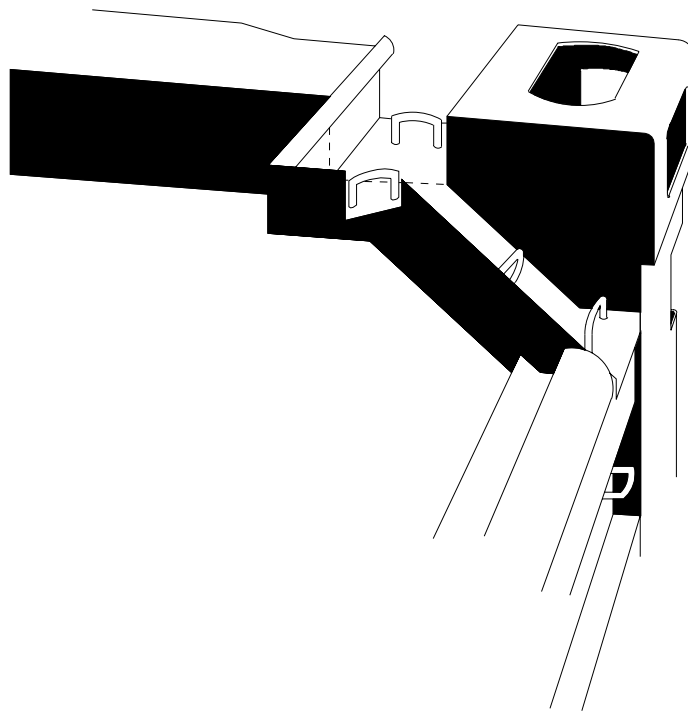
Die Erläuterungen zu Anlage 2, die in Anlage 6 zu diesem Übereinkommen enthalten sind, gelten sinngemäß für Behälter, die in Anwendung dieses Übereinkommens zum Warentransport unter Zollverschluss zugelassen sind.

{Die in Teil III erscheinenden Erläuterungen wurden bei den Bestimmungen angebracht, auf die sie sich beziehen. Zeichnungen, die sich auf die Erläuterungen beziehen sind in Teil III enthalten.}

VORRICHTUNG ZUR BEFESTIGUNG DER SCHUTZDECKE UM DIE ECKPFOSTEN

Die abgebildete Vorrichtung entspricht den Vorschriften von
Teil I, Artikel 4, Absatz 6, Buchstabe (a)

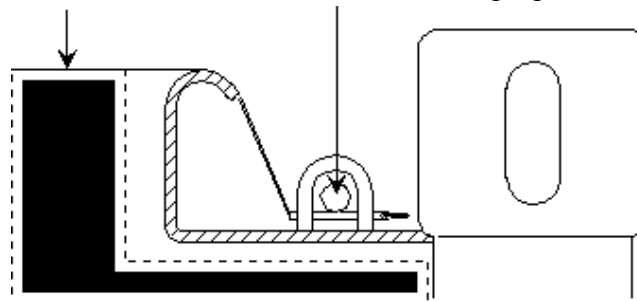
Befestigung am Eckpfosten



Schutzdecke

Seil zur Befestigung der Schutzdecke

Schnitt



Anlage 8

ZUSAMMENSETZUNG, AUFGABEN UND GESCHÄFTSORDNUNGEN DES VERWALTUNGSAUSSCHUSSES UND DER TIR KONTROLLKOMMISSION ^{*/}

ZUSAMMENSETZUNG, AUFGABEN UND GESCHÄFTSORDNUNGEN DES VERWALTUNGSAUSSCHUSSES ^{*/}

Artikel 1

- (i) Die Vertragsparteien sind Mitglieder des Verwaltungsausschusses.
- (ii) Der Ausschuss kann beschließen, die zuständigen Verwaltungen der in Artikel 52 Absatz 1 dieses Übereinkommens bezeichneten Staaten, die keine Vertragsparteien sind, oder die Vertreter internationaler Organisationen an seinen Tagungen als Beobachter teilnehmen zu lassen, wenn Fragen behandelt werden, die sie interessieren.

Artikel 1 bis ^{*/}

1. Der Ausschuss prüft jeden Vorschlag einer Änderung des Übereinkommens nach Maßgabe des Artikels 59 Absätze 1 und 2.
2. Der Ausschuss überwacht die Anwendung des Übereinkommens und prüft jede von den Vertragsparteien, Verbänden und internationalen Organisationen im Rahmen des Übereinkommens getroffene Maßnahme und ihre Übereinstimmung mit dem Übereinkommen.
3. Über die TIR Kontrollkommission überwacht und unterstützt der Verwaltungsausschuss die Anwendung des Übereinkommens auf nationaler und internationaler Ebene.

Artikel 2

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen übernimmt für den Ausschuss die Sekretariatsaufgaben.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

Artikel 3

Der Ausschuss wählt auf der ersten Tagung jedes Jahres den Vorsitzenden und den stellvertretenden Vorsitzenden.

Artikel 4

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen beruft unter der Schirmherrschaft der Wirtschaftskommission für Europa jährlich sowie auf Verlangen der zuständigen Verwaltungen von mindestens fünf Staaten, die Vertragsparteien sind, den Ausschuss ein.

Artikel 5

Über Vorschläge wird abgestimmt. Jeder Staat, der Vertragspartei ist und der auf der Tagung vertreten ist, hat eine Stimme. Vorschläge, die keine Vorschläge zur Änderung dieses Übereinkommens sind, werden vom Ausschuss mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden und abstimmenden Mitglieder angenommen. Vorschläge zur Änderung dieses Übereinkommens sowie Entscheidungen nach den Artikeln 59 und 60 dieses Übereinkommens werden mit einer Zweidrittelmehrheit der Stimmen der anwesenden und abstimmenden Mitglieder angenommen.

Artikel 6

**Der Ausschuss ist beschlussfähig, wenn mindestens ein Drittel der Staaten, die Vertragsparteien sind, vertreten ist.
(ECE/TRANS/17/Amend.16; am 24. Juni 1994 in Kraft getreten)**

Artikel 7

Vor Abschluss der Tagung hat der Ausschuss seinen Bericht anzunehmen.

Artikel 8

Soweit in dieser Anlage nichts bestimmt ist, gilt die Geschäftsordnung der Wirtschaftskommission für Europa, es sei denn, dass der Ausschuss anders entscheidet.

ZUSAMMENSETZUNG, AUFGABEN UND GESCHÄFTSORDNUNGEN DER TIR KONTROLLKOMMISSION ^{*/}

Artikel 9 ^{*/}

1. Die nach Artikel 58 ter vom Verwaltungsausschuss eingerichtete Kontrollkommission besteht aus neun Mitgliedern verschiedener Vertragsparteien des Übereinkommens. Der TIR Sekretär nimmt an den Sitzungen der Kommission teil.

2. Die Mitglieder der TIR Kontrollkommission werden vom Verwaltungsausschuss mit der Mehrheit seiner anwesenden und abstimmenden Mitglieder gewählt. Die Amtszeit jedes Mitglieds der TIR Kontrollkommission beträgt zwei Jahre. Die Mitglieder der TIR Kontrollkommission können wiedergewählt werden. Die Aufgaben der TIR Kontrollkommission werden vom TIR Verwaltungsausschuss festgelegt.

Artikel 10 ^{*/}

Die TIR Kontrollkommission:

- (a) überwacht die Anwendung des Übereinkommens, einschließlich des Bürgschaftssystems, und erfüllt die ihr vom Verwaltungsausschuss übertragenen Aufgaben;**
- (b) überwacht die zentrale Durchführung des Drucks der Carnets TIR und ihre Verteilung an die Verbände; diese Aufgabe kann von einer der in Artikel 6 genannten zugelassenen internationalen Organisationen wahrgenommen werden;**
- (c) koordiniert und fördert den Austausch vertraulicher Mitteilungen und sonstiger Informationen zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien;**
- (d) koordiniert und fördert den Austausch von Informationen zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien, den Verbänden und den internationalen Organisationen;**
- (e) erleichtert die Beilegung von Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien, Verbänden, Versicherungsgesellschaften und internationalen Organisationen unbeschadet des Artikels 57 über die Beilegung von Streitigkeiten;**

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

- (f) unterstützt die Aus- und Fortbildung des Personals der Zollbehörden und anderer interessierter Beteiligter, die vom TIR Verfahren betroffen sind;
- (g) unterhält ein zentrales Register zur Verteilung der Informationen an die Vertragsparteien, die von den in Artikel 6 genannten internationalen Organisationen über alle für die Ausgabe von Carnets TIR durch die Verbände vorgeschriebenen Bestimmungen und Verfahren vorzulegen sind, soweit sie sich auf die in Anlage 9 festgelegten Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse beziehen;
- (h) überwacht den Preis der Carnets TIR.

Artikel 11 ^{*/}

1. Sitzungen der Kommission werden auf Antrag des Verwaltungsausschusses oder mindestens dreier Mitglieder der Kommission vom TIR Sekretär anberaumt.
2. Die Kommission bemüht sich, ihre Beschlüsse einstimmig zu fassen. Kommt Einstimmigkeit nicht zustande, werden die Beschlüsse zur Abstimmung gestellt und mit der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder angenommen. Die Kommission ist beschlußfähig, wenn mindestens fünf Mitglieder anwesend sind. Der TIR Sekretär hat kein Stimmrecht.
3. Die Kommission wählt einen Vorsitzenden und beschließt etwaige weitere Bestimmungen der Geschäftsordnung.
4. Die Kommission erstattet dem Verwaltungsausschuss mindestens einmal jährlich oder auf Ersuchen des Verwaltungsausschusses Bericht über ihre Tätigkeit, einschließlich der Vorlage der geprüften Abrechnungen. Die Kommission wird im Verwaltungsausschuss durch ihren Vorsitzenden vertreten.
5. Die Kommission prüft alle ihr vom Verwaltungsausschuss, den Vertragsparteien, dem TIR Sekretär, den nationalen Verbänden und den in Artikel 6 des Übereinkommens genannten internationalen Organisationen übermittelten Informationen und Anfragen. Diese internationalen Organisationen sind berechtigt, an den Sitzungen der TIR Kontrollkommission als Beobachter teilzunehmen, sofern deren Vorsitzender nicht anders entscheidet. Falls erforderlich, können auf Einladung des Vorsitzenden auch andere Organisationen als Beobachter an den Sitzungen der Kommission teilnehmen.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

Artikel 12 ^{*/}

Der TIR Sekretär muss Mitglied des Sekretariats der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa sein; er hat die Beschlüsse der TIR Kontrollkommission im Rahmen des Zuständigkeitsbereichs der Kontrollkommission auszuführen. Der TIR Sekretär wird von einem TIR Sekretariat unterstützt, dessen Größe vom Verwaltungsausschuss bestimmt wird.

Artikel 13 ^{*/}

1. Die TIR Kontrollkommission und das TIR Sekretariat werden durch eine Abgabe auf jedes von einer der in Artikel 6 genannten internationalen Organisationen ausgegebene Carnet TIR finanziert, bis andere Finanzierungsquellen gefunden sind.

Erläuterungen zu Artikel 13, Absatz 1 ^{*/}**8.13.1-1 Finanzielle Regelungen**

Nach einem Anfangszeitraum von zwei Jahren streben die Vertragsparteien des Übereinkommens die Finanzierung der TIR Kontrollkommission und des TIR Sekretariats durch den ordentlichen Haushalt der Vereinten Nationen an. Dies schließt eine Verlängerung der anfänglichen Finanzierungsregelung nicht aus, falls eine Finanzierung durch die Vereinten Nationen oder aus anderen Quellen nicht zur Verfügung steht.

8.13.1-2 Tätigkeit der TIR Kontrollkommission

Die Arbeit der Mitglieder der TIR Kontrollkommission wird von deren jeweiligen Regierungen finanziert.

2. Die Höhe der Abgabe und das Verfahren zu ihrer Erhebung werden vom Verwaltungsausschuss nach Beratungen mit den in Artikel 6 genannten internationalen Organisationen festgelegt. Vorgeschlagene Änderungen der Abgabe sind vom Verwaltungsausschuss zu genehmigen.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

Anlage 9 ^{*/}**ZULASSUNG ZUM TIR VERFAHREN****Teil I****ERMÄCHTIGUNG DER VERBÄNDE ZUR AUSGABE VON CARNETS TIR****Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse**

1. Ein Verband muss folgende Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse erfüllen, um nach Artikel 6 des Übereinkommens von den Vertragsparteien die Bewilligung zu erhalten, Carnets TIR auszugeben und die Bürgschaft zu übernehmen:

- (a) mindestens einjähriges nachgewiesenes Bestehen als anerkannter Verband, der die Interessen des Transportsektors vertritt;**

Erläuterung zu Absatz 1 (a) ^{*/}

- 9.I.1 (a) Anerkannter Verband

Anlage 9 Teil I, Absatz 1, Buchstabe (a) erstreckt sich auf die mit dem internationalen Warenverkehr befaßten Organisationen, einschließlich der Handelskammern.

- (b) Nachweis gesunder Finanzen und der organisatorischen Befähigung, seine Verpflichtungen aus dem Übereinkommen zu erfüllen;**
- (c) nachgewiesene Kenntnisse seines Personals in der ordnungsgemäßen Anwendung des Übereinkommens;**
- (d) keine schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen gegen zoll- oder steuerrechtliche Vorschriften;**

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

- (e) Abschluss einer schriftlichen Vereinbarung oder Erlass eines anderen Rechtsakts zwischen dem Verband und den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet er seinen Geschäftssitz hat. Bei der TIR Kontrollkommission ist eine beglaubigte Kopie der schriftlichen Vereinbarung oder des anderen Rechtsakts, erforderlichenfalls mit einer beglaubigten Übersetzung ins Englische, Französische oder Russische, zu hinterlegen. Änderungen der schriftlichen Vereinbarung oder des anderen Rechtsakts sind der TIR Kontrollkommission umgehend mitzuteilen.**
- (f) Verpflichtungserklärung des Verbandes in der schriftlichen Vereinbarung oder dem anderen Rechtsakt nach Buchstabe (e),**

 - (i) die Pflichten aus Artikel 8 des Übereinkommens zu erfüllen;**
 - (ii) den von der Vertragspartei festgesetzten Höchtsbetrag je Carnet TIR, der von dem Verband nach Artikel 8 Absatz 3 gefordert werden kann, anzuerkennen;**
 - (iii) laufend, und insbesondere vor Beantragung der Zulassung einer Person zum TIR Verfahren, die Erfüllung der in Teil II dieser Anlage festgelegten Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse durch diese Person zu überprüfen;**
 - (iv) die Bürgschaft für alle Verbindlichkeiten zu übernehmen, die in dem Land, in dem er seinen Geschäftssitz hat, aus Warentransporten mit Carnets TIR entstehen, die von ihm selbst oder von ausländischen Verbänden ausgegeben worden sind, die derselben internationalen Organisation wie er angehören;**
 - (v) bei einer Versicherungsgesellschaft, einem Versicherungspool oder einem Finanzinstitut seine Verbindlichkeiten zur Zufriedenheit der zuständigen Behörden der Vertragsparteien, in deren Hoheitsgebiet er seinen Geschäftssitz hat, zu decken. Die Versicherungs- oder Finanzbürgschaftsverträge müssen seine gesamten Verbindlichkeiten aus Warentransporten mit Carnets TIR decken, die von ihm selbst oder von ausländischen Verbänden ausgegeben worden sind, die derselben internationalen Organisation wie er angehören.**

Die Kündigungsfrist für Versicherungs- oder Finanzbürgschaftsverträge darf nicht kürzer sein als die Kündigungsfrist für die schriftliche Vereinbarung oder den anderen Rechtsakt nach Buchstabe (e). Bei der TIR Kontrollkommission ist eine beglaubigte Kopie der Versicherungs- oder Finanzbürgschaftsverträge sowie aller nachträglichen Änderungen, soweit erforderlich mit einer beglaubigten Übersetzung ins Englische, Französische oder Russische zu hinterlegen;

Kommentar zu Absatz 1 (v)

(a) Gemäß dem durch die Internationale Straßentransportunion (IRU) für ihre Mitgliederverbände verwalteten Internationalen Versicherungssystem (ECE Dokument TRANS/WP.30/R.195) ist jeder Verband verpflichtet, den zuständigen Behörden jeder Vertragspartei eine rechtmäßige und beglaubigte Kopie des in seiner Gesamtheit vollständigen Textes des, zwischen den internationalen Versicherern (3. Ebene) einerseits und jedem Mitgliedsverband der IRU als Begünstigte andererseits, abgeschlossenen Pauschalversicherungsvertrages auszuhändigen. Dieser Vertrag, unterzeichnet durch die (den) Vertreter des Internationalen Versicherers, die Verbände und die IRU, soll sämtliche Verpflichtungen der Verbände zugunsten der zuständigen Behörden decken und alle Versicherungsbedingungen, Fristen und mögliche Gründe für die Auflösung des Versicherungsvertrags einschließen. Dieser Pauschalversicherungsvertrag ist für alle am TIR System teilnehmenden nationalen Verbände identisch. Verboten die nationale Gesetzgebung einer Vertragspartei des TIR Übereinkommens die Unterzeichnung durch den nationalen Verband als versicherte Partei des Pauschalversicherungsvertrages, ist es ausnahmsweise zulässig, dass der Pauschalversicherungsvertrag vorübergehend nur durch Vertreter der IRU, in eigenem Namen, im Namen ihrer Mitgliederverbände und im Namen Dritter, und den Vertretern des Internationalen Versicherers abgeschlossen und unterzeichnet wird. Diese vorübergehende Maßnahme ändert nicht die, im Übereinkommen dargelegte, Verantwortlichkeit der garantierenden Verbände.

(b) Beglaubigte und genehmigte Kopien des unter (a) angeführten Pauschalversicherungsvertrags sind, gemeinsam mit beglaubigten Kopien des zwischen dem Verband und den zuständigen Behörden der Vertragspartei gemäß Annex 9, Teil I, Absatz 1 (e) des Übereinkommens abgeschlossenen, genehmigten, schriftlichen Vertrages oder eines anderen Rechtsmittels, von den zuständigen Behörden jeder Vertragspartei umgehend an die TIR Kontrollkommission zu übermitteln.

(c) Jede Änderung des unter (a) angeführten Pauschalvertrages ist unverzüglich den zuständigen Behörden und der TIR Kontrollkommission durch die Verbände und die IRU mitzuteilen.

*(d) Die Kündigungsfrist für den unter (a) angeführten Pauschalversicherungsvertrag soll sechs (6) Monate betragen.
{TRANS/WP.30/AC.2/51, Absätze 17 und 19; TRANS/WP.30/AC.2/49, Anlage 2; TRANS/WP.30/1998/17, Absätze 6-9; TRANS/WP.30/1998/11, Absätze 32-36; TRANS/WP.30/1998/7}*

- (vi) den zuständigen Behörden zu gestatten, alle Aufzeichnungen und Abrechnungen im Zusammenhang mit der Verwaltung des TIR Verfahrens zu prüfen;**
- (vii) ein Verfahren zur wirksamen Beilegung von Streitigkeiten aufgrund nicht ordnungsgemäßer oder betrügerischer Verwendung von Carnets TIR anzuerkennen;**
- (viii) anzuerkennen, dass eine schwerwiegende oder wiederholte Nichterfüllung dieser Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse zum Widerruf der Bewilligung zur Ausgabe von Carnets TIR führt;**
- (ix) den von den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet er seinen Geschäftssitz hat, getroffenen Entscheidungen über den Ausschluss von Personen nach Artikel 38 des Übereinkommens und Teil II dieser Anlage strikt Folge zu leisten;**

- (x) alle vom Verwaltungsausschuss und der TIR Kontrollkommission getroffenen Entscheidungen gewissenhaft umzusetzen, soweit die zuständigen Behörden der Vertragsparteien, in deren Hoheitsgebiet der Verband seinen Geschäftssitz hat, ihnen zugestimmt haben.
2. Bei schwerwiegender oder wiederholter Nichterfüllung dieser Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse widerrufen die Vertragsparteien, in deren Hoheitsgebiet der Verband seinen Geschäftssitz hat, die Bewilligung zur Ausgabe von Carnets TIR.
3. Die einem Verband nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen erteilte Bewilligung läßt die Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen dieses Verbands nach dem Übereinkommen unberührt.
4. Die oben niedergelegten Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse lassen weitere Voraussetzungen und Erfordernisse, die die Vertragsparteien gegebenenfalls vorschreiben möchten, unberührt.

Teil II**ZULASSUNG NATÜRLICHER UND JURISTISCHER PERSONEN
ZUR VERWENDUNG VON CARNETS TIR****Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse**

1. Personen, die zum TIR Verfahren zugelassen werden möchten, müssen folgende Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse erfüllen:

- (a) nachgewiesene Erfahrung oder zumindest Fähigkeit, am regelmäßigen internationalen Warenverkehr teilzunehmen (Inhaber einer Genehmigung zur Durchführung internationaler Transporte usw.);**
- (b) gesunde Finanzen;**
- (c) nachgewiesene Kenntnisse in der Anwendung des TIR Übereinkommens;**
- (d) keine schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen gegen zoll- oder steuerrechtliche Vorschriften;**
- (e) eine schriftliche Erklärung, in der sich die Person gegenüber dem Verband verpflichtet,**
 - (i) alle nach dem Übereinkommen bei Abgangs-, Durchgangs- und Bestimmungszollstellen erforderlichen Zollförmlichkeiten zu erfüllen;**
 - (ii) die in Artikel 8, Absätze 1 und 2 des Übereinkommens genannten fälligen Beträge zu entrichten, wenn sie von den zuständigen Behörden nach Artikel 8, Absatz 7 des Übereinkommens hierzu aufgefordert wird;**
 - (iii) den Verbänden im Rahmen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften zu gestatten, die Angaben zu den genannten Mindestvoraussetzungen und -erfordernissen zu prüfen.**

2. Sofern die zuständigen Behörden der Vertragsparteien nicht anders entscheiden, können diese und die Verbände selbst zusätzliche und weiter einschränkende Voraussetzungen und Erfordernisse für die Zulassung zum TIR Verfahren vorschreiben.

Verfahren

3. Die Vertragsparteien legen die Verfahren für die Zulassung zum TIR Verfahren auf der Grundlage der in den Absätzen 1 und 2 aufgeführten Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse im Einklang mit ihrem innerstaatlichen Recht fest.

Erläuterung zu Absatz 3

9.II.3 Zulassungsausschuss

Es wird empfohlen, nationale Zulassungsausschüsse einzurichten, die aus Vertretern der zuständigen Behörden, der nationalen Verbände und anderer betroffener Organisationen bestehen.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; am 17. Februar 1999 in Kraft getreten}

4. Die zuständigen Behörden übermitteln der TIR Kontrollkommission innerhalb einer Woche nach der Zulassung oder dem Widerruf der Zulassung zur Verwendung von Carnets TIR die näheren Angaben zu jeder Person in Form der anliegenden Musterzulassung (MZ).

5. Der Verband übermittelt jährlich eine aktualisierte Liste aller zugelassenen Personen sowie der Personen, deren Zulassung widerrufen worden ist, mit Stand vom 31. Dezember. Diese Liste ist den zuständigen Behörden innerhalb einer Woche nach dem 31. Dezember zu übermitteln. Die zuständigen Behörden übersenden eine Kopie dieser Liste der TIR Kontrollkommission.

6. Die Zulassung zum TIR Verfahren begründet selbst noch keinen Anspruch, von den Verbänden Carnets TIR zu erhalten.

7. Die Zulassung einer Person zur Verwendung von Carnets TIR unter Erfüllung der oben aufgeführten Mindestvoraussetzungen und -erfordernisse läßt die Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen dieser Person nach dem Übereinkommen unberührt.

Kommentare zu Teil II, Verfahren*Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden*

In Bezug auf die Zulassung einer Person, Carnets TIR gemäß Anlage 9, Teil II des Übereinkommens benutzen zu dürfen, sollten die zuständigen Behörden der Vertragspartei, wo diese Person wohnhaft oder niedergelassen ist, gebührend jede Information in Betracht ziehen, die von jeder anderen Vertragspartei gemäß Artikel 38, Absatz 2, über schwere oder wiederholte Verstöße gegen die Zollgesetzgebung durch diese Person mitgeteilt worden ist. Daher sollten solche Mitteilungen so viele Details wie möglich enthalten, um eine gründliche Abwägung des Falles von der Vertragspartei, wo die Person wohnhaft oder niedergelassen ist, zu gewährleisten.

{TRANS/WP.30/196, Absatz 76; TRANS/WP.30/200, Absatz 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, Absatz 63 und Anlage 3}

Ausschluss eines inländischen Transportunternehmers vom TIR Verfahren

Um einen wegen schwerer Verstöße gegen die Zollgesetze schuldigen nationalen Transportunternehmer, der die Verstöße in dem Land verübt hat, wo er wohnhaft oder niedergelassen ist, vom TIR Verfahren auszuschließen, werden die Zollbehörden aufgefordert, den Bestimmungen von Artikel 6, Absatz 4 und Anlage 9, Teil II, Absatz 1 (d) eher zu folgen als den Bestimmungen von Artikel 38, Absatz 1.

{TRANS/WP.30/196, Absatz 77; TRANS/WP.30/200, Absatz 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, Absatz 63 und Anlage 3}

MUSTERZULASSUNG (MZ)**Land:****Name des Verbandes:****Zuständige Behörde:**

Von den nationalen Verbänden und/oder zuständigen Behörden auszufüllen								
ID- Nummer	Name der Person(en)/des Unternehmens	Geschäfts- adresse	Kontaktstelle und Rufnummer (Telefon, Fax und E-mai-Adresse)	Registrier- oder Genehmigungs- nummer des Betriebs, usw. */	Früherer Widerruf der Zulassung **/	Datum der Zulassung **/	Datum des Widerrufs der Zulassung **/	Stempel/ Unterschrift
...								
...								
...								

*/ falls vorhanden

**/ falls zutreffend

Zu jeder Person, für die von dem zugelassenen Verband ein Zulassungsantrag gestellt wird, sind den zuständigen Behörden mindestens folgende Angaben zu übermitteln:

- **persönliche Identifikations(ID)-Nummer, die der Person vom bürgernden Verband (in Zusammenarbeit mit der internationalen Organisation, der er angehört) erteilt worden ist;**
- **Name(n) und Anschrift(en) der Person(en) oder des Unternehmens (bei einer Unternehmensgesellschaft auch die Namen der Verantwortlichen);**
- **Kontaktstelle (Person, die befugt ist, Zollbehörden und Verbänden Auskunft über den TIR Vorgang zu erteilen) mit vollständiger Telefon-, Fax- und E-Mail-Nummer;**
- **Registriernummer, Nummer der Genehmigung für internationale Transporte oder sonstige Nummer (falls vorhanden);**
- **früherer Widerruf der Zulassung, einschließlich Datum, Dauer und Art des Widerrufs der Zulassung (falls zutreffend).**

3 VERTRAGSPARTEIEN DES TIR ÜBEREINKOMMENS VON 1975

Vertragsparteien Transitverfahren	Länder in denen ein TIR angewendet werden kann: (Stand 1. Juli 2004) ^{*/}
Afghanistan	-
Albanien	Albanien
Algerien	-
Armenien	Armenien
Azerbaidshan	Azerbaidshan
Belgien	Belgien
Bosnia-Herzegovina	-
Bulgarien	Bulgarien
Chile	-
Dänemark	Dänemark
Deutschland	Deutschland
Die Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien	Die Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien
Estland	Estland
Finnland	Finnland
Frankreich	Frankreich
Georgien	Georgien
Griechenland	Griechenland
Indonesia	-
Iran (Islamische Republik)	Iran (Islamische Republik)
Irland	Irland
Israel	Israel
Italien	Italien
Jordanien	Jordanien
Kanada	-
Kasachstan	Kasachstan
Kirgisistan	Kirgisistan
Korea (Republik)	-
Kroatien	Kroatien
Kuwait	Kuwait
Lettland	Lettland
Libanon	Libanon
Litauen	Litauen
Luxemburg	Luxemburg

^{*/} Auf Grundlage Daten von dem IRU bereitgestellt.

Vertragsparteien Transitverfahren

Malta
Marokko
Moldawien (Republik)
Mongolei
Niederlande
Norwegen
Österreich
Polen
Portugal
Rumänien
Russische Föderation
Schweden
Schweiz
Serbien und Montenegro
Slowakei
Slowenien
Spanien
Syrische Arabische Republik
Tadschikistan
Tschechische Republik
Tunesien
Türkei
Turkmenistan
Ungarn
Ukraine
Uruguay
Uzbekistan
Vereinigtes Königreich von Großbritannien
und Nordirland
Vereinigte Staaten von Amerika
Weißrußland
Zypern

Europäische Gemeinschaft

**Länder in denen ein TIR
angewendet werden kann:**

(Stand 1. Juli 2004)^{*/}

Malta
Marokko
Moldawien (Republik)
Mongolei
Niederlande
Norwegen
Österreich
Polen
Portugal
Rumänien
Russische Föderation
Schweden
Schweiz
Serbien und Montenegro
Slowakei
Slowenien
Spanien
Syrische Arabische Republik
Tadschikistan
Tschechische Republik
Tunesien
Türkei
Turkmenistan
Ungarn
Ukraine
-
Uzbekistan
Vereinigtes Königreich von Großbritannien
und Nordirland
-
Weißrußland
Zypern

^{*/} Auf Grundlage Daten von dem IRU bereitgestellt.

4 RESOLUTIONS AND RECOMMENDATIONS RELATED TO THE TIR CONVENTION, 1975

4.1 RESOLUTION NO. 49

SHORT-TERM MEASURES TO ENSURE THE SECURITY AND THE EFFICIENT FUNCTIONING OF THE TIR TRANSIT REGIME

**Resolution No. 49
adopted on 3 March 1995 by the
UNECE Working Party on Customs Questions affecting Transport**

The Working Party on Customs Questions affecting Transport,

Emphasizing the importance of the smooth and efficient functioning of the Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975) to facilitate international transport and trade,

Concerned about the amount of Customs fraud and smuggling in the framework of the TIR transit system which may endanger the facilitation measures provided for in the TIR Convention, 1975,

Determined to safeguard the TIR transit system which facilitates the development of trade, in particular the international movement of goods,

Convinced that the TIR transit system can only be safeguarded through joint and concerted action by all Parties of the TIR transit system (Customs authorities, national guaranteeing and Carnet issuing associations and the IRU, and insurance companies), whereby an open exchange of information on all aspect of the system is considered to be essential,

Whilst awaiting the revision of the TIR Convention, 1975, decides unanimously on the following short-term measures to be implemented as soon as possible by the competent authorities of Contracting Parties to the TIR Convention, 1975:

1. In order to facilitate the detection of fraudulently discharged TIR Carnets and to accelerate the discharge procedure, Contracting Parties may wish to create, as far as possible and in line with national requirements, centralized offices or procedures for the administration of TIR Carnets;
2. Contracting Parties should institute accelerated discharge and search procedures for the transport of sensitive goods;
3. Contracting Parties and the IRU shall take all necessary steps to ensure the early re-introduction of the "Tobacco/Alcohol" TIR Carnets together with guarantees in a fixed sum which reflects the potential charges at risk;
4. Contracting Parties ensure, through appropriate national regulations, that Customs offices of destination or exit return TIR Carnet vouchers No.2 to centralized offices or Customs offices of departure or entry as soon as possible and no later than five working days following the completion of the TIR operation;
5. In order to facilitate Customs control for tobacco and alcohol consignments, Contracting Parties may wish to limit, in line with national administrative practices, the number of Customs offices authorized to accept "Tobacco/Alcohol" TIR Carnets;
6. Contracting Parties ensure that for the transport of tobacco and alcohol as well as for other sensitive goods as determined by the competent authorities, advance information on the transport of such goods under Customs seal is forwarded immediately by the Customs office of departure or entry to the Customs office of destination or exit;
7. In accordance with Article 20 of the TIR Convention, 1975, Contracting Parties prescribe time-limits and, to the extent possible, routes to be followed for road vehicles and containers in case of transport under Customs seal of tobacco and alcohol as well as of other sensitive goods as determined by the competent authorities. Contracting Parties are urged to apply sanctions, in line with national law, in case of non-respect of such prescriptions;

8. Contracting Parties ensure that the provisions of Article 38 of the TIR Convention, 1975 should be applied, which provide the possibility to exclude temporarily or permanently from the operation of the TIR Convention, 1975 any person guilty of a serious offence against national Customs laws or the regulations applicable to the international transport of goods;
9. Contracting Parties take all necessary measures to avoid the theft and misuse of Customs stamps and may provide for the use of new technologies, such as special security ink, to impede the falsification of Customs stamps;
10. Contracting Parties request that IRU and national guaranteeing associations apply strictly agreed criteria and administrative controls when issuing TIR Carnets, with a view to ensuring, as far as possible, the reliability and integrity of transport operators;
11. Contracting Parties of the TIR transit regime intensify the exchange of information and intelligence concerning the TIR transit system amongst themselves, in accordance with national legislation. For that purpose they establish focal points for the combat of fraud within the competent authorities. Addresses, including telephone and telefax numbers of such focal points will be transmitted, as soon as possible, to the UNECE secretariat for the setting up of an international directory.

Invites Contracting Parties to study carefully the IRU proposals on the introduction of electronic data interchange systems for the administration of TIR Carnets which will be transmitted to them by the UNECE secretariat with a view to their possible introduction;

Requests the Contracting Parties to the TIR Convention, 1975 to notify the Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) by 1 June 1995, whether they accept the present resolution;

Requests the Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) to inform all Contracting Parties to the TIR Convention, 1975 about the acceptance of this resolution.

Resolution No. 49 has been accepted by

Austria
Belgium
Croatia
Denmark
Finland
Germany
Hungary
Ireland
Jordan
Lithuania
Netherlands
Poland
Romania
Slovakia
Spain
Switzerland
United Kingdom

Belarus
Bulgaria
Czech Republic
Estonia
France
Greece
Iran (Islamic Republic of)
Italy
Latvia
Luxembourg
Norway
Portugal
Russian Federation
Slovenia
Sweden
Turkey
European Community

4.2 RECOMMENDATION ADOPTED BY THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE FOR THE TIR CONVENTION, 1975 ON 20 OCTOBER 1995

INTRODUCTION OF A CONTROL SYSTEM FOR TIR CARNETS

Recommendation adopted by the Administrative Committee for the TIR Convention, 1975 on 20 October 1995

The Administrative Committee,

Referring to resolution No. 49 on short-term measures to ensure the security and the efficient functioning of the TIR transit regime, adopted on 3 March 1995 by the UNECE Working Party on Customs Questions affecting Transport (TRANS/WP.30/162, Annex 2),

Referring also to the Urgent Communication to all Contracting Parties of the TIR Convention, 1975, adopted by the TIR Contact Group on 29 June 1995 relating to the transport of small quantities of tobacco and alcohol (TRANS/WP.30/R.157, annex),

Regretting that, in spite of the activities of Contracting Parties to control more effectively the functioning of the TIR transit regime in line with the recommendations of the above two instruments and in spite of the efforts of the IRU, the international insurers would only be prepared to continue their insurance coverage if additional short-term measures are implemented by Customs authorities,

Determined to safeguard the present TIR transit system,

With a view to furnishing rapidly data to the IRU on the presentation of TIR Carnets at Customs offices of destination, decides to recommend to all Contracting Parties to implement, at all Customs offices authorized to handle TIR Carnets, the following measure:

- (1) Customs authorities should transmit to the competent national guaranteeing associations, if possible via central or regional offices, by the fastest available means of communication (fax, electronic mail, etc.) and if possible on a daily basis, at least the following information in a standard format in respect of all TIR Carnets presented at Customs offices of destination, as defined in Article 1 (l) of the Convention ^{***/}:
 - (a) TIR Carnet reference number;
 - (b) Date and record number in the Customs ledger;
 - (c) Name or number of Customs office of destination;
 - (d) Date and reference number indicated in the certificate of termination of the TIR operation (boxes 24-28 of voucher No. 2) at the Customs office of destination (if different from (b)) ^{***/};
 - (e) Partial or final termination ^{***/};
 - (f) Termination of the TIR operation certified with or without reservation at the Customs office of destination without prejudice to Articles 8 and 11 of the Convention ^{***/};
 - (g) Other information or documents (optional);
 - (h) Page number ^{*/}.
- (2) The annexed Model Reconciliation Form (MRF) could be addressed to Customs authorities by their respective national associations or by the IRU
 - (a) in case of discrepancies between the data transmitted and those on the counterfoils in the used TIR Carnet; or
 - (b) in case no data have been transmitted whereas the used TIR Carnet has been returned to the national association.

Customs authorities should return the duly filled-in MRF as soon as possible ^{*/}.

^{*/} Amended on 26 February 1999 by the TIR Administrative Committee, {TRANS/WP.30/AC.2/53, paragraph 43}.

^{**/} Amended on 25 February 2000 by the TIR Administrative Committee, {TRANS/WP.30/AC.2/57, paragraph 36}.

^{***/} Amended on 25 October 2002 by the TIR Administrative Committee, {TRANS/WP.30/AC.2/67, Annex 5}.

Requests national guaranteeing associations and the IRU to allow Customs authorities access to their respective data banks on TIR Carnets, if they so wish;

Also requests Customs authorities and national guaranteeing associations to conclude an agreement, in line with national law, covering the above data exchange;

Understands that the implementation of the above data exchange, as soon as possible, but by 31 December 1995 at the latest, will replace the existing separate private control procedure in those Contracting Parties where it is currently applied;

Requests Contracting Parties and the IRU to report to the next sessions of the Administrative Committee, the UNECE Working Party on Customs Questions affecting Transport and the TIR Contact Group on the implementation of the above measure.

**Annex to the Recommendation adopted by the Administrative Committee
for the TIR Convention, 1975 on 20 October 1995 ^{*/}**

Model Reconciliation Form (MRF)							
To be filled-in by the initiator of the request for reconciliation							
Destination:							
Regional Customs office (optional):				Customs office of destination:			
Name:				Name:			
Received on:				Received on:			
Date:				Date:			
Stamp				Stamp			
Data to be confirmed							
Data source: <input type="checkbox"/> TIR Carnet <input type="checkbox"/> SafeTIR data							
TIR Carnet Reference Number	Name or number of Customs office of destination	Reference number indicated in the certificate of termination of the TIR operation (boxes 24-28 of voucher No. 2) at the Customs office of destination	Date indicated in the certificate of termination of the TIR operation at the Customs office of destination	Page number	Partial/final termination	Termination of the TIR operation certified with or without reservation at the Customs office of destination	Number of packages (optional)
Attachments: <input type="checkbox"/> Copy of TIR Carnet counterfoils Other: _____							
Response from Customs office of destination							
<input type="checkbox"/> Confirmation <input type="checkbox"/> Correction <input type="checkbox"/> No reference found (please insert the corrections below) on the termination of the TIR operation							
TIR Carnet Reference Number	Name or number of Customs office of destination	Reference number indicated in the certificate of termination of the TIR operation (boxes 24-28 of voucher No. 2) at the Customs office of destination	Date indicated in the certificate of termination of the TIR operation at the Customs office of destination	Page number	Partial/final termination	Termination of the TIR operation certified with or without reservation at the Customs office of destination	Number of packages (optional)
Comments:							
Date:				Stamp and signature of Customs office of destination:			
Central Customs office (optional)							
Comments:							
Date:				Stamp and/or signature:			

^{*/} Amended on 25 October 2002 by the TIR Administrative Committee, {TRANS/WP.30/AC.2/67, Annex 5}.

**4.3 RECOMMENDATION ADOPTED
BY THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE
FOR THE TIR CONVENTION, 1975, ON 20 OCTOBER 2000**

**INTRODUCTION OF AN IDENTIFICATION (ID) NUMBER
OF THE TIR CARNET HOLDER IN THE TIR CARNET**

**Recommendation
adopted by the Administrative Committee for the TIR Convention, 1975
on 20 October 2000**

The Administrative Committee,

Recognizing that the holder of a TIR Carnet is a person who bears primary responsibility for the proper termination of a TIR operation and for due observance of all relevant provisions of the TIR Convention and, thus, should be clearly identifiable,

Convinced that an individual and unique identification (ID) number, in addition to the name and address of the TIR Carnet holder, will contribute to this objective,

Considering also that the inclusion of such an ID-number into the TIR Carnet would not only facilitate inquiry procedures, but would also reduce possibilities for misuse of TIR Carnets as well as of the TIR procedure,

Recognizing that relevant amendments to the TIR Convention envisaged to be prepared under Phase III of the TIR revision process may enter into force as late as in the year 2003,

Emphasizing the need to take appropriate measures to introduce, as soon as possible, a standard and official identification system for TIR Carnet holders, until relevant amendments to the TIR Convention would come into force,

1. Decides to recommend to all Contracting Parties to accept the following format of an ID-number for TIR Carnet holders being persons which have been authorized to utilize TIR Carnets in accordance with Annex 9, Part II of the TIR Convention:

“AAA/BBB/XX...X”,

whereby “AAA” represents a 3-letter code of the country where the persons utilizing TIR Carnets are authorized in line with the classification system of the International Organization for Standardization (ISO) (Appendix 1),

whereby “BBB” represents a 3-digit code of the national association through which the holder of the TIR Carnet has been authorized in accordance with the classification system established by the relevant international organization to which the association is affiliated, allowing for unequivocal identification of each national association (Appendix 2),

whereby “XX...X” represents consecutive numbers (digits) identifying the person authorized to utilize a TIR Carnet in accordance with Annex 9, Part II of the TIR Convention.

2. Urges all Contracting Parties to verify the insertion of the ID-number by the national association issuing the TIR Carnet or, as appropriate, by the person utilizing the TIR Carnet into:
 - (a) the prescribed box of the Model Authorization Form (MAF) provided for in Annex 9, Part II of the TIR Convention;
 - (b) the TIR Carnet in
 - (i) box 3 on page 1 of the cover of the TIR Carnet,
 - (ii) box 4 on the vouchers of the TIR Carnet and, if appropriate,
 - (iii) box 5 in the Certified Report of the TIR Carnet.
3. Requests the TIR Secretary to elaborate adequate procedures and establish a mechanism for protected access to the TIR databank by competent authorities of Contracting Parties for approval by the Administrative Committee, following consideration by the TIR Executive Board (TIRExB), at its autumn session in the year 2001 at the latest.

The absence of the ID-number in the TIR Carnet shall not lead to delays during TIR operations and shall not be an obstacle to the acceptance of TIR Carnets until relevant amendments to the TIR Convention come into force.

The present Recommendation will come into force on 1 April 2001 and will be superseded by relevant amendments to the TIR Convention upon their entry into force.

Appendix 1

Country codes in accordance with the classification system of the International Organization for Standardization (ISO)			
<u>Country</u>	<u>Country code (ISO 3166, A3)</u>	<u>Country</u>	<u>Country code (ISO 3166, A3)</u>
Afghanistan	AFG	Latvia	LVA
Albania	ALB	Lebanon	LBN
Algeria	DZA	Lithuania	LTU
Armenia	ARM	Luxembourg	LUX
Austria	AUT	Malta	MLT
Azerbaijan	AZE	Morocco	MAR
Belarus	BLR	Netherlands	NLD
Belgium	BEL	Norway	NOR
Bosnia and Herzegovina	BIH	Poland	POL
Bulgaria	BGR	Portugal	PRT
Canada	CAN	Republic of Korea	KOR
Chile	CHL	Republic of Moldova	MDA
Croatia	HRV	Romania	ROM
Cyprus	CYP	Russian Federation	RUS
Czech Republic	CZE	Serbia and Montenegro	SCG
Denmark	DNK	Slovakia	SVK
Estonia	EST	Slovenia	SVN
Finland	FIN	Spain	ESP
France	FRA	Sweden	SWE
Georgia	GEO	Switzerland	CHE
Germany	DEU	Syrian Arab Republic	SYR
Greece	GRC	Tajikistan	TJK
Hungary	HUN	The former Yugoslav Republic of Macedonia	MKD
Indonesia	IDN	Tunisia	TUN
Iran (Islamic Republic of)	IRN	Turkey	TUR
Ireland	IRL	Turkmenistan	TKM
Israel	ISR	Ukraine	UKR
Italy	ITA	United Kingdom	GBR
Jordan	JOR	United States of America	USA
Kazakhstan	KAZ	Uruguay	URY
Kuwait	KWT	Uzbekistan	UZB
Kyrgyzstan	KGZ		

Appendix 2**National guaranteeing association codes
in accordance with the classification system of the IRU**

Association (full name)	Association (short name)	IRU code
Ass. Nat. des Entreprises Albanaises des Transports Routiers	ANALTIR	044
Arbeitsgemeinschaft Internationaler Strassenverkehrsunternehmer	AISÖ	084
Azerbaijan International Road Carriers Association	ABADA	075
Belorussian Association of International Road Carriers	BAIRC	034
Fédération Belge des Transporteurs	FEBETRA	014
Assoc. des Entreprises Bulgares de Transports Internationaux	AEBTRI	046
Association Croate de Transport Routier	TRANSPORTKOMERC	064
Transport Development Association	TDA	035
Association of Czech Intern. Road Transport Enterprises	CESMAD BOHEMIA	047
Danish Transport and Logistics Association	DTL	017
Association of Estonian International Road Carriers	ERAA	031
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	SKAL	021
Service des Carnets TIR / Automobile Club de France	SCT/ACF	018/020
Association Française du Transport Routier International	AFTRI	019
Georgian International Road Carriers Association	GIRCA	054
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung	BGL	016
Arbeitsgem. zur Foerderung und Entwicklung des Internationalen Strassenverkehrs	AIST	048
Fédération Hellénique des Transports Routiers Internationaux	OFAE	037
Association des Transporteurs Routiers Hongrois	ATRH	049
Iran Chamber of Commerce, Industries and Mines	ICCIM	057
Irish Road Haulage Association	IRHA	024
Israel Road Transport Board	IRTB	056
Unione Ital. Delle Camere di Commercio, Industria, Artigianato & Agricoltura	UICCIAA	038
Association of International Autotransportation of the Kyrgyz Republic	KYRGYZ AIA	080
Union of International Road Carriers	KAZATO	081
Kuwait Automobile & Touring Club	KATC	061
Latvian Association of International Road Carriage	LA	033
Chamber of Commerce, Industry and Agriculture of Beirut and Mount Lebanon	CCIAB	082
Association Suisse des Transporteurs Routiers	ASTAG	015
Lithuanian National Road Carriers Association	LINAVA	032

Appendix 2 (cont'd)**National guaranteeing association codes
in accordance with the classification system of the IRU**

Association (full name)	Association (short name)	IRU code
Office National des Transports	ONT	062
Service Carnets Tir BV / Transport en Logistiek Nederland	SCT/TLN	026
Nederlands Vervoer	KNV	027
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer	EVO/SIEV	028
Norges Lastebileier Forbund	NLF	025
Zrzeszenie Miedzynarodowych Przewoznikow Drogowych V Polsce	ZMPD	051
Assoc. Nac. de Transportadores Publicos Rodoviaros de Mercadorias	ANTRAM	041
Moldovian Association of International Automobile Transport	AITA	060
Union Nationale des Transporteurs Routiers de la Roumanie	UNTRR	050
Asociatia Romana Pentru Trans-portati Rutiere Internationale	ARTRI	052
Association of International Road Carriers	ASMAP	053
Association des Transporteurs Internationaux Slovaques	CESMAD SLOVAKIA	040
Intertransport Service C.M.A	GIZ INTERTRANSPORT	043
Asociation Del Transporte Internatcional Por Carretera	ASTIC	036
Svenska Akerifördrag	SA	029
Syrian National Committee of the International Chamber of Commerce	SNC ICC	083
Makedonija Soobrakaj	AMERIT	065
Chamber de Commerce et d'Industrie	CCIT	063
Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey	UCCET	042
Association of International Road Carriers	AIRCU	066
Road Haulage Association LTD	RHA	022
Freight Transport Association LTD	FTA	023
Association of International Road Carriers of Uzbekistan	AIRCUZ	074
Chamber of Commerce and Industry of Serbia – Association for Transport and Telecommunications	CCIS-ATT	089
Association of International Road Carriers of Tajikistan	ABBAT	078

5 EXAMPLES OF BEST PRACTICES

5.1. INTRODUCTION

The examples of best practices prepared by the UNECE Working Party on Customs Questions affecting Transport (WP.30) and endorsed by the TIR Administrative Committee should not be confused with comments or other recommended practices adopted by the Working Party or the Administrative Committee (TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraph 47). These examples of best practices are included into the TIR Handbook to facilitate the application of the Convention in countries that have newly acceded to the Convention and/or in which TIR operations can be newly undertaken.

5.2. PROCEDURE FOR THE TERMINATION OF A TIR OPERATION

1. The goods and the TIR Carnet relating thereto shall be produced to the Customs office of destination or exit (en route) during the days and hours appointed for opening. However, the said office may, at the request and expense of the party concerned, allow the documents to be produced outside the appointed days and hours.
2. The office of destination or exit (en route) shall:
 - carry out controls of the documents, the load compartments and the goods contained therein, as appropriate;
 - register the TIR Carnet;
 - provide a certificate of termination by completion of boxes 24 to 28 of voucher No. 2 of the TIR Carnet;
 - complete the souche to voucher No. 2 and remove it from the TIR Carnet; return the TIR Carnet to the person presenting it;
 - create a record concerning the termination of the TIR operation in an authorized international control system, such as the SAFETIR system operated by the IRU, in accordance with the Recommendation of the TIR Administrative Committee of 20 October 1995 (in line with article 42 bis of the Convention).

3. Besides voucher No. 2 and counterfoil No. 2 of the TIR Carnet, the Customs office of destination or exit (en route) may issue additional documents to the person presenting the TIR Carnet (e.g. a receipt on request to be completed in advance by the person concerned) and may use complementary means of identification to facilitate disclosure of false Customs stamps in TIR Carnets. In order to detect irregularities as soon as possible the Customs authorities may verify the legality of counterfoil No. 2 of the TIR Carnet and of other additional documents during the return trip of a vehicle and/or upon exit from a country. These verifications should be carried out as soon as possible.

Remark:

Operators often have difficulty in resolving inquiries sent to them by Customs authorities about the non-discharge of TIR operations. Additional documents mentioned in paragraph 3 are not acceptable as proof of termination, but they may be useful in helping to resolve inquiries. Under the TIR procedure, the TIR Carnet is given back to the operator, but he then sends it to the national association and may therefore have no documentation that he can produce in the event of inquiries being made. Records about termination of TIR operations found in an authorized international control system, such as the SAFETIR system operated by the IRU, in accordance with the Recommendation of the TIR Administrative Committee of 20 October 1995 (in line with article 42 bis of the Convention) may also be considered valid evidence of the termination of TIR operations.

5.3. PROCEDURE FOR THE DISCHARGE OF A TIR OPERATION

1. Customs offices processing TIR Carnets shall keep separate registers in their Customs ledgers for TIR Carnets.

2. The Customs office of departure or entry (en route) shall retain voucher No. 1 of the TIR Carnet. With a view to assisting in the return of voucher No. 2 it may enter in the box "For official use" of voucher No. 2 the following text: "To be returned to" followed by the name and full address of the Customs office to which voucher No. 2 must be returned (where applicable, via or to a centralized office). This text should, as far as possible, be inserted by means of a stamp and must be clearly legible.

3. The Customs office of departure or entry (en route) shall ensure that box 22 in voucher No. 1 contains the name of the Customs office of destination or exit (en route) with a view to facilitating inquiry procedures.
4. The Customs office of departure or entry (en route) may inform preliminarily the Customs office of destination or exit (en route) on the dispatch of the goods transported within the TIR procedure, in order to hinder the improper or fraudulent discharge of a TIR operation.
5. The Customs office of destination or exit (en route) shall detach and send without delay (within 5 working days) following the termination of the TIR operation, the part of voucher No. 2 relating to boxes 18 to 28 to the Customs office designated in the box «For official use», where applicable, via or to a central office.
6. The Customs office of destination shall make available, without delay following the termination of the TIR operation, all information concerning the termination of the TIR operation required by the Recommendation of the TIR Administrative Committee of 20 October 1995 in an authorized international control system, such as the SAFETIR system operated by the IRU, in accordance with the Recommendation of the TIR Administrative Committee of 20 October 1995 (in line with Article 42 bis of the Convention).
7. A special e-mail or teletype message containing data from voucher No. 2 of the TIR Carnet may be used as a confirmation of discharge, instead of sending by mail voucher No. 2 (or a return slip) from the Customs office of destination or exit (en route) to the Customs office of departure or entry (en route).
8. Upon receipt of the voucher No. 2 referred to in paragraph 5 above or upon receipt of the e-mail or teletype message referred to in paragraph 7 above, the Customs office of departure or entry (en route) shall without delay compare the information contained therein with the same contained in the retained voucher No. 1 of the TIR Carnet referred to in paragraph 2 above.
9. In case of several Customs offices of departure or destination, the above procedure shall apply mutatis mutandis.
10. In cases where the Customs office of destination or exit (en route) is different from that mentioned in voucher No. 2 of the TIR Carnet, that office shall inform the office mentioned in voucher No. 2 without delay.

11. With a view to detecting and preventing fraud, the office of departure or entry (en route) (where applicable, the centralized office), apart from cases of doubt, shall verify a posteriori a random proportion of 1 per thousand with a minimum of 6 documents per month of all returned vouchers No. 2.

12. The Customs authorities shall take necessary measures to protect their telecommunications, ledgers, files, etc. from unauthorized access and to prevent the possibility of sending falsified confirmations of discharge.

5.4. INQUIRY PROCEDURE

1. The tables below show in a succinct way the recommended inquiry procedures to be undertaken by the Customs offices of departure or entry (en route), destination or exit (en route) or the central Customs office.

2. Table 1 outlines the inquiry procedure applicable in the European Community if voucher No. 2 is not returned by the Customs office of destination or exit (en route).

3. Table 2 describes the inquiry procedure applicable in the Russian Federation if the Customs office of departure or entry (en route) has not received a confirmation by e-mail or teletype message on arrival of the goods from the Customs office of destination or exit (en route).

Table 1 (European Community)

Action by Customs office of departure or entry (<u>en route</u>)	Non-sensitive goods (as determined by competent authorities)	Sensitive goods (as determined by competent authorities)
(1) Send request for information to office of destination or exit (<u>en route</u>)	Voucher No. 2 not returned after 3 months	Voucher No. 2 not returned after 1 month
(2) Verify the existence of a record concerning the termination of the transport operation in an authorized international control system, such as the SAFETIR system operated by the IRU	Same time as above	Same time as above
(2) Inform national guaranteeing association of possible non-termination (pre-notification)	Same time as above	Same time as above
(3) Send a reminder to the supervisory authority for the Customs office of destination or exit (<u>en route</u>)	3 months after (1)	1 month after (1)
(4) Notify the guaranteeing association and send a notification to the TIR Carnet holder of non-termination or conditional termination	3 months after (3)	1 month after (3)
(5) Request payment, as far as possible, from person(s) directly liable	3 months after (4)	3 months after (4)
(6) Send request for payment to the guaranteeing association	1 month after (5)	1 month after (5)

Remark:

The office in charge of the inquiry should inform the TIR Carnet holder or the guaranteeing association within three months whether it has accepted the alternative evidence of the termination of the TIR operation as well as in cases where, in the meantime, the office could discharge the operation by its own means (the certificate of termination has been found, etc.).

Table 2 (Russian Federation)

Action by Customs authorities	Conditions for application	Responsible Customs authority
(1) Send to the Customs office of departure or entry (<u>en route</u>) a written notification on non-arrival of the goods in 15 days following expiration of the set deadline for the delivery of the goods	The goods have not been presented at the Customs office of destination or exit (<u>en route</u>) within the set deadline for the delivery of the goods	Customs office of destination or exit (<u>en route</u>)
(2) Send a reminder to the Customs office of destination or exit (<u>en route</u>)	Non-receiving of confirmation by a message or a written notification on non-arrival of the goods from any Customs office of destination or exit (<u>en route</u>)	Customs office of departure or entry (<u>en route</u>)
(3) Check the existence of information concerning the termination of the transport operation in an authorized international control system, such as the SAFETIR system operated by the IRU	Receiving a written notification on non-arrival of the goods from the Customs office of destination or exit (<u>en route</u>)	Customs office of departure, of entry (<u>en route</u>) or central Customs office
(4) Start an investigation procedure on the Customs infringement	Receiving a written notification on non-arrival of the goods from the Customs office of destination or exit (<u>en route</u>)	Customs office of departure or entry (<u>en route</u>)
(5) Inform the transport operator and/or holder of the TIR Carnet about an investigation procedure on the Customs infringement either by sending a copy of the record or by handing it over to an authorized representative of the transport operator	An investigation procedure on the Customs infringement is taken	Customs office of departure or entry (<u>en route</u>)
(6) Give particular attention to documents which may be presented as proof of the proper discharge as well as verification that a possible consignee of the goods has not committed a Customs infringement	Persons concerned have presented such documents	Customs office of departure or entry (<u>en route</u>) together with Customs office of destination or exit (<u>en route</u>)

Action by Customs authorities	Conditions for application	Responsible Customs authority
(7) Calculate the amount of Customs duties and taxes to be paid, together with default interest, and fill in a request for payment which shall be sent, if possible, to the transport operator and/or holder of the TIR Carnet or shall be handed over to its authorized representative	An investigation procedure on the Customs infringement is taken	Customs office of departure or entry (<u>en route</u>)
(8) Send the request and other relevant documents to a central body that monitors the application of the TIR procedure in a given country	A payment request is not honoured by the transport operator (or by any other person) within one month	Customs office of departure or entry (<u>en route</u>)
(9) Notify the national guaranteeing association and then lodge a claim in accordance with the provisions of the TIR Convention	A payment request is not honoured by the transport operator (or by any other person)	Central Customs body
(10) Withdraw, within three months, the notification or the claim, if the latter has been sent already	The central body has received, to its satisfaction, proof of proper discharge	Central Customs body
(11) Inform, within three months, the national guaranteeing association	The above proof is recognized to be insufficient	Central Customs body
(12) Transmit by means of tele-communications to the national guaranteeing association data on the TIR Carnets which have not been discharged for 30 days and more following expiration of the set deadline for the delivery of the goods (non-official preliminary notification). The list of such TIR Carnets should be updated regularly	Electronic data interchange (EDI) systems are used	Central Customs body or any other Customs offices

Remark:

The office in charge of the inquiry should inform the TIR Carnet holder or the guaranteeing association within three months whether it has accepted the alternative evidence of the termination of the TIR operation as well as in cases where, in the meantime, the office could discharge the operation by its own means (the certificate of termination has been found, etc.).

4. A possible specimen inquiry notice form as well as a reminder letter to be recommended for use by Customs authorities are contained below.

Specimen inquiry notice

TIR Carnet - Inquiry notice

I. To be completed by the Customs office of departure/office of entry (en route)					
A. TIR Carnet No. Copy of voucher No. 1 attached C. Customs office of departure/entry (<u>en route</u>) (name and full address) E. According to information available to this Customs office, the consignment was	B. Customs office of destination/exit (<u>en route</u>) D. Vehicle registration number or name of vessel, if known				
<input type="checkbox"/> 1. Produced to on <table style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">DD</td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">MM</td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">YY</td></tr></table>			DD	MM	YY
DD	MM	YY			
<input type="checkbox"/> 2. Delivered to on <table style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">DD</td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">MM</td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">YY</td></tr></table> (name and address of person or firm)			DD	MM	YY
DD	MM	YY			
<input type="checkbox"/> 3. The TIR Carnet holder is unable to give any information about the whereabouts of the goods					
Place and date: _____ Signature: _____ Stamp: _____					
II. To be completed by the Customs office of destination/exit (en route) Request for additional information					
In order to carry out inquiries the Customs office of departure/entry (<u>en route</u>) is requested to send:					
<input type="checkbox"/> 1. a precise description of the goods <input type="checkbox"/> 2. a copy of the CMR consignment note <input type="checkbox"/> 3. the following documents or information:					
Place and date: _____ Signature: _____ Stamp: _____					
III. To be completed by the Customs office of departure/entry (en route) Reply to the request for additional information					
<input type="checkbox"/> 1. The information, copies or documents requested are annexed 1 2 3					
<input type="checkbox"/> 2. The information, copies or documents referred to under numbers are not available <table style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;"> </td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;"> </td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;"> </td></tr></table>					
Place and date: _____ Signature: _____ Stamp: _____					
IV. To be completed by the Customs office of destination/exit (en route)					
<input type="checkbox"/> 1. Voucher No. 1 was returned on <table style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">DD</td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">MM</td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">YY</td></tr></table> ; the duly endorsed copy of voucher No. 1 is attached			DD	MM	YY
DD	MM	YY			
<input type="checkbox"/> 2. The duly endorsed voucher No. 2 is attached to this inquiry notice <input type="checkbox"/> 3. Inquiries are being made and voucher No. 2 or a copy of voucher No. 1 will be returned as soon as possible <input type="checkbox"/> 4. The consignment was produced here without the relative document <input type="checkbox"/> 5. Neither the consignment nor the TIR Carnet were produced here and no information about these can be obtained					
Place and date: _____ Signature: _____ Stamp: _____					

Specimen reminder letter**TIR Carnet - Reminder letter**

I. Customs office of departure/entry (en route) (name and address)	II. Authority to which addressed (name and address)
III. Reference/No.	
IV. TIR Carnet (No. and date)	
V. Inquiry notice (No. and date)	
VI. Any details concerning the Customs office of destinations/exit (en route)	
VII. Any other information <div style="text-align: right;">- Continued overleaf -</div>	
VIII. I have not yet received any answer to the above-mentioned inquiry notice Would you please inform me on the present position of inquiries carried out	
IX. Reply to the authority addressed <div style="text-align: right;">- Continued overleaf -</div>	
At.....,	
Signature	Stamp

Annexes: A copy of voucher No. 1 of the TIR Carnet
A copy of the inquiry notice

5.5. LIST OF DOCUMENTS TO SUBSTANTIATE CLAIMS FOR NON-DISCHARGE

1. Basic documentation is necessary to substantiate the request for payment. In general, such documentation should cover two main issues:

- (a) Reasons establishing the liability of the national guaranteeing association;
- (b) Amount of import or export duties and taxes to be paid by the national guaranteeing association.

2. In order to establish the reasons for the transmission of claims the following documents seem to be appropriate:

- a copy of voucher No. 1 duly filled-in and stamped by the Customs authorities - as evidence for having commenced liability of the national guaranteeing association in accordance with Article 8, paragraph 4 of the Convention;
- some documents confirming that the Customs authorities have implemented provisions of Article 8, paragraph 7 of the Convention, for instance, a copy of the registered letter sent to the TIR Carnet holder and containing the request for payment;
- a written statement (letter) by the Customs authorities outlining main points of the infringement committed and including reasons why evidences of the proper termination of the TIR operation, presented by persons concerned, if any, are recognized to be insufficient.

3. In order to substantiate 1 (b) the detailed calculation of Customs duties and taxes seems to be adequate, including determination of the Customs value of the goods and applicable tariff rates.

5.6. INFORMATION AND DOCUMENTATION, OTHER THAN THE TIR CARNET, THAT MAY BE REQUIRED BY CUSTOMS OFFICES EN ROUTE IN CONNECTION WITH A TIR TRANSPORT

For purposes of control, the Customs offices en route are recommended to use mainly the TIR Carnet, being a Customs transit declaration. Where the Customs offices en route require additional documentation in connection with a TIR transport, this should not be required to contain more than the information necessary to identify the goods and the road vehicles. The Customs authorities should base their requirements on those set out in the relevant international transport agreements, such as, for instance, the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) of 19 May 1956 and should limit their information requirements to those available in carriers' normal documentation (CMR consignment note, packing list, if any, etc.) (TRANS.WP.30/212/paragraph 21 and Annex 2).

5.7. RECOMMENDATIONS FOR IMPROVEMENT OF COMMUNICATION BETWEEN NATIONAL COMPETENT AUTHORITIES AND NATIONAL GUARANTEEING ASSOCIATIONS

1. It is the competence of Contracting Parties to establish, in line with the provisions of national legislation and established procedures, the content of the communications, which are addressed to the national guaranteeing association in the course of a claim procedure. However, in order to avoid any misunderstanding on nature, amount and justification of any alleged irregularity, the competent authorities and national guaranteeing associations of Contracting Parties are invited to review and update their various communications to the extent that they refer at least to the stages recognized by the TIR Convention and/or described in its best practices and contain, as far as possible, the following minimum information (see table below).

2. The stages recognized by the TIR Convention are:

- (a) Notification: Within a period of one year from the date of acceptance of the TIR Carnet, the competent authorities of the Contracting Party, in which the TIR Carnet has not been discharged, have to notify the association in writing of the non-discharge (Article 11, paragraph 1 of the Convention);

- (b) Claim for payment: Competent authorities dispose of a period between three months and two years after the date on which the association has been informed that the TIR operation has not been discharged (or that the certificate of termination of the TIR operation has been obtained in an improper or fraudulent manner), within which to submit a claim for payment to the association (Article 11, paragraph 2 of the Convention).

3. Preceding these legal obligations, various Contracting Parties have introduced as a best practice:

- (a) Pre-notification: Although not a legal requirement, it has become a standing procedure in various Contracting Parties to inform the guaranteeing association at the earliest possible stage of the fact that Voucher No. 2 has not been returned to the Customs office of departure or entry en route, inviting it to furnish proof that the TIR operation has been terminated. This communication, which has become known as “pre-notification” is sent without prejudice to the notification to be made in accordance with Article 11, paragraph 1 of the Convention. However, as not all Contracting Parties apply this concept in the same way and/or at the same time, the degree of compliance with the recommended elements may vary considerably from country to country. Contracting Parties and national associations are recommended to bear this in mind when applying the best practices of Chapter 5.6.

4. It should be noted that Contracting Parties are under no legal obligation to comply with the recommendations set out in paragraph 5.6. Only the provisions of the TIR Convention and national legislation decide on the legality of any communication between the competent authorities of Contracting Parties and the national guaranteeing associations.

5. In general, Customs authorities and national guaranteeing associations of Contracting Parties are recommended:

- to limit any communication to one single TIR Carnet only;
- to make use at all times, but in particular before making enquiries, to the extent possible, of any information available in an authorized international control system, such as the SafeTIR system operated by the IRU.

Table I
Recommended elements for effective communication by
competent authorities to national guaranteeing associations

	Data to be included, in as far as available at moment of issuance of communication	<u>Pre-notification</u> of non- discharge to the guaranteeing association (<i>Best practice</i>)	<u>Notification of</u> non- discharge to the guaranteeing association (<i>Article 11.1</i>)	<u>Claim for</u> payment to guaranteeing association (<i>Article 11.2</i>)
1	Clear and legible date and reference	√ ¹	√	√
2	Name, address and unique ID number (as far as available in the TIR Carnet) of the TIR Carnet holder	√	√	√
3	TIR Carnet Number (2 letters and 8 digits)	√	√	√
4	Date when the TIR Carnet was accepted by Customs	√	√	√
5	Main points of infringement and legal references (justification)	√	√	√
6	Return /reply address and recommended deadline for reaction (if appropriate)	√	√	√
7	Copy of voucher No. 1	√	√	√
8	List of possible/recommended documents to be provided by national associations, as mentioned under point 5 of Table II, including, if possible, documentation with regard to other person(s) directly liable	√	√	-
9	Reaction to documents submitted i.e. acceptance, closure or refusal, if any ²	-	√	-
10	Reference to and/or copy of the notification to the TIR Carnet holder (Expl. Notes 08.7 and 0.11-1)	-	√	√
11	Reference to and/or copy of the request for payment from the person(s) directly liable (Article 8.7) if available	-	√	√
12	Reference to and/or copy of the pre-notification to the guaranteeing association if available	-	√	-
13	Reference to and/or copy of the notification to the guaranteeing association	-	-	√
14	Reference to existing guarantee agreement or any other type of legal instrument	-	-	√
15	Reference to indicative amount of the potential claim	-	√	-
16	Detailed calculation of Customs duties and taxes, including determination of the Customs value of the goods, tariff rates applied and applicable default interest rates	-	-	√
17	Time limits for payment (Article 11.3)	-	-	√
18	Payment particulars	-	-	√
19	Information on possible appeal procedures	-	-	√

¹ √ = Recommended element;

² acceptance = confirmation that authorities have accepted the information provided by the association at an earlier stage; closure = information that authorities have decided not to pursue the alleged irregularity and have closed the file; refusal = information that the information provided by the association at an earlier stage has not been accepted by the authorities, including the reasons for refusal;

Table II
Recommended elements for effective communication by
national guaranteeing associations to competent authorities

	Data to be included, in as far as available at moment of issuance of communication	<u>Reaction to</u> Pre-notification of non- discharge to the guaranteeing association (<i>Best practice</i>)	<u>Reaction to</u> Notification of non- discharge to the guaranteeing association (<i>Article 11.1</i>)	<u>Reaction to</u> Claim for payment to guaranteeing association (<i>Article 11.2</i>)
1	Clear and legible date and reference	√	√	√
2	Name, address and unique ID number (as far as available in the TIR Carnet) of the TIR Carnet holder	√	√	√
3	TIR Carnet Number (2 letters and 8 digits)	√	√	√
4	Return address	√	√	√
5	Documents indicating the regular termination of the concerned TIR operation, such as: <ul style="list-style-type: none"> any official certificate or confirmation of the termination of a TIR operation covered by the same transport made out by another Contracting Party following the respective TIR operation or confirmation of the transfer of the goods in question to another Customs procedure or another system of Customs control, e.g clearance for home use; the duly stamped corresponding counterfoils No. 1 or No. 2 in the TIR Carnet by that Contracting Party or a copy thereof provided by the international organization; records about the termination of the TIR operation, as found in the so-called "IRU SafeTIR system"; any additional document, issued by the Customs office of destination or exit (<u>en route</u>) to the person presenting the TIR Carnet (e.g. receipt on request to be completed in advance by the person concerned); any document allowing the identification of possible person(s) directly liable³. 	√	√	√
6	Reference to the pre-notification to the guaranteeing association if available	√	-	-
7	Reference to the notification to the guaranteeing association	-	√	-
8	Reference to the claim for payment to the association	-	-	√
9	Reaction to claim for payment (acceptance or refusal)	-	-	√
10	Reference to specific provisions in the existing guarantee agreement or any other type of legal instrument	-	-	√

³ Submission of documents under point 5 is not limited to any of the three identified stages, but can take place at any time, as soon as available.

6 EXAMPLE AUTHORIZATION OF ASSOCIATIONS TO ISSUE TIR CARNETS AND TO ACT AS GUARANTOR AND EXAMPLE AGREEMENT

6.1 EXAMPLE AUTHORIZATION OF ASSOCIATIONS TO ISSUE TIR CARNETS AND TO ACT AS GUARANTOR

1. In accordance with Article 6, paragraph 1 of the Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975) done at Geneva on 14 November 1975 as later amended (hereafter referred to as TIR Convention), the (name of competent authorities) of (name of country/Customs or Economic Union) hereby authorize the (name of association) to issue TIR Carnets covered by the TIR Convention and to act as guarantor in (name of country/Customs or Economic Union) as long as the minimum conditions and requirements as stipulated in Annex 9, Part I of the TIR Convention are fully complied with.

2. In particular, the (name of association) has:

- (a) proved existence for at least one year as an established association representing the interests of the transport sector ^{*/};
- (b) provided proof of sound financial standing and organizational capabilities enabling it to fulfil its obligations under the TIR Convention;
- (c) proved knowledge of its staff in the proper application of the TIR Convention;
- (d) not committed serious or repeated offences against Customs or tax legislation;

^{*/} See Explanatory Note 9.I.1 (a) to Annex 9, Part I, paragraph 1 (a) of the TIR Convention

- (e) established a written agreement/legal instrument with the (name of competent authorities) of (name of country/Customs or Economic Union) and an undertaking herein in conformity with the provisions of Annex 9, Part I, paragraph 1 (f) of the TIR Convention (enclosed);
- (f) accepted the following additional conditions and requirements (if any):....

3. In the event of any serious or repeated non-compliance with the minimum conditions and requirements stated in Annex 9, Part I of the TIR Convention, this authorization shall be revoked by the (name of competent authorities) of (name of country/Customs or Economic Union).

4. Authorization under the terms set out above shall be without prejudice to the responsibilities and liabilities of the (name of association) under the TIR Convention. This means that revocation of the authorization to issue TIR Carnets and to act as guarantor shall not affect the liabilities incurred by the (name of association) in (name of country/Customs or Economic Union) in connection with operations under cover of TIR Carnets accepted by the.... (name of competent authorities) before the date of revocation of this authorization and issued by itself and by foreign associations affiliated to the same international organization as that to which it is itself affiliated.

5. This authorization comes into force at the date when the written agreement/legal instrument referred to in paragraph 2 (e) above comes into effect.

6.2 EXAMPLE AGREEMENT ^{*/}

In accordance with Annex 9, Part I, paragraph 1 (e) of the Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention, 1975) done at Geneva on 14 November 1975, as later amended (hereafter referred to as TIR Convention) the (name of competent authorities) of (name of country/Customs or Economic Union) and the (name of association) hereby agree as follows:

A. UNDERTAKING

1. By accepting this agreement in the appropriate form, in accordance with national legislation and administrative practice, the (name of association) undertakes, in accordance with Annex 9, Part I of the TIR Convention, to:

- (a) comply with the obligations laid down in Article 8 of the TIR Convention, particularly those contained in Section B below;
- (b) accept the maximum sum per TIR Carnet determined by (name of country/Customs or Economic Union) which may be claimed from (name of association) in accordance with Article 8, paragraph 3 of the TIR Convention, as indicated in detail in Section C below;
- (c) verify continuously and, in particular, before requesting authorization for access of persons to the TIR procedure, the fulfilment of the minimum conditions and requirements by such persons as laid down in Part II of Annex 9 of the TIR Convention;
- (d) provide its guarantee for all liabilities incurred in (name of country/Customs or Economic Union) In which it is established in connection with operations under cover of TIR Carnets issued by itself and by foreign associations affiliated to the same international organization as that to which it is itself affiliated;

^{*/} Or any other legal instrument in accordance with Annex 9, Part I, paragraph 1 (e)

- (e) cover its liabilities to the satisfaction of the competent authorities of (name of country/Customs or Economic Union) In which it is established with an insurance company, pool of insurers or financial institution. The insurance or financial guarantee contract(s) shall cover the totality of its liabilities in connection with operations under cover of TIR Carnets issued by itself and by foreign associations affiliated to the same international organization as that to which it is itself affiliated;
- (f) allow the competent authorities to verify all records and accounts kept relating to the administration of the TIR procedure;
- (g) accept a procedure for settling efficiently disputes arising from the improper or fraudulent use of TIR Carnets ^{*/};
- (h) agree that any serious or repeated non-compliance with the present minimum conditions and requirements shall lead to the authorization to issue TIR Carnets being revoked (as stipulated in paragraph 3 of the example authorization);
- (j) comply strictly with the decisions of the competent authorities of (name of country/Customs or Economic Union) in which it is established concerning the exclusion of persons in line with Article 38 and Annex 9, Part II of the TIR Convention;
- (k) agree to implement faithfully all decisions adopted by the TIR Administrative Committee and the TIR Executive Board (TIRExB) in as much as the competent authorities of (name of country/Customs or Economic Union) in which the association is established have accepted them.

^{*/} May be annexed to the agreement

B. LIABILITY**(see Section A, paragraph 1 (a))**

2. The (name of association) undertakes to pay import or export duties and taxes, together with any default interest, due under the Customs laws and regulations of (name of country/Customs or Economic Union) ... if an irregularity has been noted in connection with a TIR operation. It shall be liable, jointly and severally with the persons from whom the sums mentioned above are due, for payment of such sums.

3. The liability of the association follows from the provisions of the TIR Convention. In particular, the liability of the association shall commence at the times specified in Article 8, paragraph 4 of the TIR Convention.

C. MAXIMUM GUARANTEE PER TIR CARNET**(see Section A, paragraph 1 (b))**

4. The maximum amount that may be claimed by the competent authorities of (name of country/Customs or Economic Union) from (name of association) shall be limited to a sum equal to \$US 50,000.- (fifty-thousand) per TIR Carnet. ^{*/}

5. In the case of transport of alcohol and tobacco, details of which are given in Annex 6, Explanatory Note 0.8.3 of the TIR Convention and which exceeds the threshold levels mentioned therein, the maximum amount that may be claimed by the competent authorities of (name of country/Customs or Economic Union) from (name of association) shall be limited to a sum equal to \$US 200,000.- (two-hundred-thousand) per "Alcohol/Tobacco" TIR Carnet.

6. The value of the above amounts in national currency shall be determined (daily/monthly/annually) on the basis of (conversion rate)

^{*/} In accordance with Explanatory Note 0.8.3.

D. ENTRY INTO FORCE

7. This agreement shall enter into force on (date) (month) (year) on condition that documentary evidence for coverage of all liabilities incurred in (name of country/Customs or Economic Union) by (name of association) as referred to in Part A. (e) above is produced. In case documentary evidence is not provided by this date, the agreement shall enter into force on the date at which such documentary evidence is provided.

[8. For associations affiliated to the International Road Transport Union (IRU) and in accordance with the relevant comment adopted by the TIR Administrative Committee in 1998 (TRANS/WP.30/AC.2/49; Annex II as amended by TRANS/WP.30/AC.2/51, paragraphs 17 and 19) documentary evidence may be produced, by a true and certified copy of the full and integral text of the global insurance contract concluded between the international insurers and each of the member associations of the IRU as beneficiaries. It is exceptionally admissible, for a temporary period, that the global insurance contract is concluded and signed by representatives of the IRU, acting on its own behalf, on behalf of its member associations and third parties, and by representatives of the international insurers only. Under these circumstances, a certificate of insurance shall be made out by the international insurers, stating the name(s) of the insurance company(ies) and the name of the (name of association) as beneficiary. Any modification in the global insurance contract must be brought immediately to the attention of the competent authorities of (name of country/Customs or Economic Union)] ^{*/}

^{*/} The provisions in square brackets [...] refer to the specific situation of the international insurance system administered by the IRU.

E. TERMINATION

9. This present agreement can be terminated unilaterally at any time if the association or the competent authorities so wish. The time to give notice for the termination of this agreement shall be (days/month(s) less than the time to give notice for the termination of the insurance or financial guarantee contract as referred to in Part A. (e) above) [For associations affiliated to the International Road Transport Union (IRU) and in accordance with the relevant comment adopted by the TIR Administrative Committee in 1998 (TRANS/WP.30/AC.2/49; Annex II as amended by TRANS/WP.30/AC.2/51, paragraphs 17 and 19) the time to give notice for the termination of the global insurance contract concluded between the international insurers and each of the member associations of the IRU as beneficiaries shall be six months.]

10. The termination of this agreement shall be without prejudice to the responsibilities and liabilities of the (name of association) under the TIR Convention. This means that termination of the agreement shall not affect the liabilities incurred by the (name of association) in (name of country/Customs or Economic Union) in connection with operations under cover of TIR Carnets accepted by the.... (name of competent authorities) before the date of termination of this agreement and issued by itself and by foreign associations affiliated to the same international organization as that to which it is itself affiliated.

11. Date and signature of competent authorities and association.

7 EXAMPLE OF A TIR CARNET DULY FILLED-IN

1. The TIR Executive Board (TIRExB), in cooperation with the Customs authorities of Germany, Italy, Switzerland and Turkey as well as with the IRU, prepared in 2002-2003 an example of a TIR Carnet duly filled-in, which could serve as a model for transport operators and Customs authorities for the correct filling-in of the TIR Carnet. The example takes into account the modifications to the layout of the TIR Carnet (Annex 1 to the Convention) which came into force in 2002 (ECE/TRANS/Amend.21; entered into force on 12 May 2002).

2. It is common knowledge that some of the major complications in the procedures of Customs clearance are a result of situations which rarely occur in practice. As far as the TIR procedure is concerned, such non-standard situations refer to TIR transports covering several Customs offices of departure and/or destination (Article 18 of the Convention) or including a suspension of the TIR procedure in line with Article 26 of the Convention. To address all such issues, the TIRExB has developed a complex example, which combines such features as:

- (a) it represents a typical transport operation;
- (b) it covers the maximum permissible number of Customs offices of departure and destination, i.e. four.
- (c) two Customs office of departure are situated in the same country;
- (d) two Customs offices of destination are located in different countries;
- (e) it includes a suspension of the TIR procedure during a non-road leg of the TIR transport.

Details of the itinerary are given in the table below:

Customs office, country	Status	Comment
Trabzon, Turkey	Office of departure (1)	
Erenköy, Turkey	Office of departure (2)	
Haydarpasa, Turkey	Office of exit	TIR transport is suspended
The goods are transported by sea from Turkey to Italy under suspension of the TIR procedure.		
Porto of Trieste, Italy	Office of entry	TIR transport is resumed
Porte, Chiasso, Italy	Office of exit	
Chiasso-Strada, Switzerland	Office of entry	
Bern, Switzerland	Office of destination (1)	Partial termination ^{*/} . In line with the Recommendation on the introduction of a control system for TIR Carnets, adopted by the TIR Administrative Committee on 20 October 1995, the Customs office should transmit to an international control system for TIR Carnets the required data on the partial termination of the TIR operation. For details, please refer to chapter ... of the TIR Handbook.
Basel, Switzerland	Office of exit	
Weil Am Rhein, Germany	Office of entry	
Freiburg, Germany	Office of destination (2)	Final termination ^{*/} . In line with the Recommendation on the introduction of a control system for TIR Carnets, adopted by the TIR Administrative Committee on 20 October 1995, the Customs office should transmit to an international control system for TIR Carnets the required data on the final termination of the TIR operation. For details, please refer to chapter ... of the TIR Handbook.

3. The example of a TIR Carnet duly filled-in is given below.

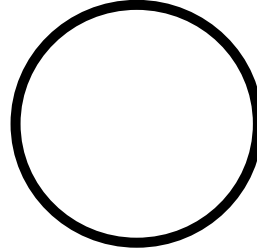
^{*/} For definitions, please refer to the comment to Article 21 "Termination of a TIR operation at the Customs office of exit (en route) and at the Customs office of destination"

Cover page

IRU - Union Internationale
des Transports Routiers

CARNET TIR*

14 vouchers 



orange

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au 01.07.2003 inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par Union of Chambers of Commerce, Industry, Maritime Commerce
Issued by
and Commodity Exchanges of Turkey (UCCIMCCE)
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş.
Holder
Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8
(nom, adresse, pays / name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association
émettrice
et cachet de cette association:
*Signature of authorized official of the
issuing association and stamp of that
association:*



5. Signature du secrétaire
de l'organisation internationale:
*Signature of the secretary of the international
organization:*

Signature of Secretary-General of IRU

Stamp and signature of UCCIMCCE

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ Turkey
Country/Countries of departure ⁽¹⁾

7. Pays de destination Switzerland, Germany
Country/Countries of destination ⁽¹⁾

8. No(e) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾
Registration No(s) of road vehicle(s) ⁽¹⁾
34 ZH 6945

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾
No. 118932.2645 of 02.10.2002

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾
Identification No(s) of container(s) ⁽¹⁾

11. Observations diverses _____
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile
Strike out whichever does not apply

Signature of the TIR Carnet holder

* 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.

white

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages		11. Gross weight in kg 5600 4300
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 2. Customs office Freiburg 3. Customs office _____		Number 1300 800 500	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003 Signature
17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)		16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 11	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Trabzon			
19. Seals or identification marks found to be intact <input type="checkbox"/>		20. Time-limit for transit 31.05.2003	
21. Registered by the Customs office at Trabzon		under No. 006494	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1 of TIR CARNET			
1. Accepted by the Customs office at Trabzon		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. 006494			
3. Seals or identification marks applied One seal No. 11			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy		28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)	

Voucher No.2 - page 2

green

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization _____	
For official use 		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure 6. Country/Countries of destination _____	
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 11
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 2. Customs office Freiburg 3. Customs office _____	Number 1300 800 500	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003 Signature _____	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Trabzon <input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Erenköy <input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Trabzon under No. 006494		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified _____	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy		27. Reservations _____	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2 of TIR CARNET	
1. Arrival certified by the Customs office at <u>Erenköy</u> 2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact 3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____ 4. New seals affixed _____ 5. Reservations _____	6. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)

VOUCHER N° 1 PAGE 3		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods		11. Gross weight in kg
AB 001 - 800 CD 001 - 500 EF 001 - 1000	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages		5600 4300 3600
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
Number 2300		14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	One seal No. 693
1. Customs office Bern 800		15. Signature of holder or agent Signature	
2. Customs office Freiburg 1500		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Erenköy			
19. Seals or identification marks found to be intact		20. Time-limit for transit 01.06.2003	
21. Registered by the Customs office at Erenköy		under No. 072564	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 3 of TIR CARNET			
1. Accepted by the Customs office at Erenköy		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. 072564		30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
3. Seals or identification marks applied One seal No. 693			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa			


Voucher No.2 - page 4


green

VOUCHER N° 2 PAGE 4		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500 EF 001 - 1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages		11. Gross weight in kg 5600 4300 3600
		16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 2. Customs office Freiburg 3. Customs office _____	Number 2300 800 1500	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date Trabzon, 28.05.2003 15. Signature of holder or agent Signature	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Erenköy		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Haydarpaşa	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 01.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Erenköy under No. 072564		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 31.05.2003 Stamp and signature (Haydarpaşa)	

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 4 of TIR CARNET	
1. Arrival certified by the Customs office at Haydarpaşa 2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact 3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____ 4. New seals affixed _____ 5. Reservations _____ The TIR transport is suspended for the sea leg and is to be resumed in Italy.	6. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="text-align: center;"> 31.05.2003 Stamp and signature (Haydarpaşa) </div>

white


VOUCHER N° 1 PAGE 5		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 001 - 800 CD 001 - 500 EF 001 - 1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages		11. Gross weight in kg 5600 4300 3600
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 800 2. Customs office Freiburg 1500 3. Customs office		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003 Signature	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693
17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)		18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Porto of Trieste, 121109	
19. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 10 hours as from 16.00		
21. Registered by the Customs office at Porto of Trieste	under No. A/5 n.7		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 5		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office at Porto of Trieste		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp 	
2. Under No. A/5 n.7		02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)	
3. Seals or identification marks applied			
4. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso			

Voucher No.2 - page 6

green

VOUCHER N° 2 PAGE 6		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakarköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 1 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Porto of Trieste, 121109		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Ponte Chiasso, 075140	
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 10 hours as from 16.00	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Porto of Trieste	under No. A/5 n.7	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Ponte Chiasso)	

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 6 of TIR CARNET	
1. Arrival certified by the Customs office at Ponte Chiasso	6. Customs officer's signature and Customs office date stamp
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact	 03.06.2003 Stamp and signature (Ponte Chiasso)
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)	
4. New seals affixed	
5. Reservations	

VOUCHER N° 1 PAGE 7		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 001 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	Signature	
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Chiasso-Strada, 418			
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit		
21. Registered by the Customs office at Chiasso-Strada		under No.	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 7		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office at Chiasso-Strada		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. _____		03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)	
3. Seals or identification marks applied _____			
4. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern			

Voucher No.2 - page 8

green

VOUCHER N° 2 PAGE 8		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods		11. Gross weight in kg
AB 1 - 800 CD 1 - 500 EF 001 - 1000	<u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages <u>Erenköy Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages		5600 4300 3600
			16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent	
3. Customs office		Trabzon, 28.05.2003 Signature	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Chiasso-Strada, 418		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Bern, 166	
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Chiasso-Strada	under No.	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified 800	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	

TIR CARNET
PAGE 8

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 8		of TIR CARNET	
1. Arrival certified by the Customs office at <u>Bern</u>		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact		<div></div> 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) <u>800</u>			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

VOUCHER N° 1 PAGE 9		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB—001—800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	One seal No. I/27F
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003 Signature	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500		
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Bern, 166			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 04.06.2003		
21. Registered by the Customs office at Bern	under No.		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 9 of TIR CARNET			
1. Accepted by the Customs office at Bern		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied One seal No. I/27F			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn		04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	

Voucher No.2 - page 10

green

VOUCHER N° 2 PAGE 10		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500 EF 001 - 1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300 3600	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693 One seal No. 1/27F 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 2. Customs office Freiburg 3. Customs office	Number 2300 800 1500	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003 Signature	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Bern, 166		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Basel, 180	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 04.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Bern under No. _____		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Basel)	

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 10 **of TIR**

1. Arrival certified by the Customs office at Basel/Weil am Rhein-Autobahn, 180	6. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Basel)
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)	
4. New seals affixed	
5. Reservations	

white

VOUCHER N° 1 PAGE 11		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure 6. Country/Countries of destination	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB—001—800 CD 001 - 500 EF 001 - 1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300 3600	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693 One seal No. 1/27F 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003 Signature	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
1. Customs office Bern	800		
2. Customs office Freiburg	1500		
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Weil Am Rhein-Autobahn			
19. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 06.06.2003		
21. Registered by the Customs office at Weil Am Rhein-Autobahn	under No. 0639		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Freiburg			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 11		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office at Weil Am Rhein - Autobahn		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. 0639			
3. Seals or identification marks applied			
4. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Freiburg		04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)	

Voucher No.2 - page 12

green

VOUCHER N° 2 PAGE 12		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 1 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	4300	One seal No. 1/27F
EF 001 - 1000		3600	04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date	30.05.2003
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent	Stamp and signature (Erenköy)
3. Customs office		Signature	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Weil Am Rhein/Autobahn		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Freiburg	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 06.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Weil Am Rhein	under No. 0639	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified 1500	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Freiburg		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)	

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 12 of TIR CARNET	
1. Arrival certified by the Customs office at Freiburg	6. Customs officer's signature and Customs office date stamp
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) 1500	
4. New seals affixed _____	
5. Reservations _____	
	05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)