

(N. 583)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari esteri**

(PICCIONI)

di concerto col **Ministro delle Finanze**

(TREMELLONI)

e col **Ministro dei Trasporti**

(MATTARELLA)

NELLA SEDUTA DEL 15 GIUGNO 1954

Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale all'Accordo relativo all'applicazione provvisoria dei progetti di Convenzioni internazionali sul turismo, sui veicoli stradali commerciali e sul trasporto internazionale delle merci su strada, firmato a Ginevra il 28 novembre 1952.

ONOREVOLI SENATORI. — Con legge 30 luglio 1952, n. 1747, è stato approvato e reso esecutivo l'Accordo firmato a Ginevra il 16 giugno 1949 per l'applicazione provvisoria dei progetti di Convenzioni internazionali doganali sul turismo, sui veicoli stradali commerciali, e sul trasporto internazionale delle merci su strada con relativo Protocollo addizionale, nonchè il Protocollo addizionale firmato a Ginevra l'11 marzo 1950.

Il progetto di Convenzione sul trasporto delle merci su strada ed i due Protocolli hanno trovato un ulteriore sviluppo d'intese in seno al Comitato Trasporti Interni della Commissione Economica Europea (C.E.E.), che il

28 novembre 1952, hanno portato alla firma di altro Protocollo addizionale.

Con tale protocollo addizionale sono, in particolare, apportate modificazioni al suddetto progetto ed ai relativi annessi per adattarne il contenuto dispositivo allo sviluppo della tecnica della costruzione dei veicoli ed all'esigenze del controllo doganale.

Con l'articolo 1 viene modificato il paragrafo 4 dell'articolo III dell'Accordo provvisorio per facilitare la procedura di una eventuale modifica tecnica degli annessi.

Parallelamente, l'articolo II modifica l'articolo 16, paragrafo 1° del progetto di Convenzione sul trasporto internazionale delle

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

merci su strada allo scopo di stabilire una nuova e diversa disciplina delle condizioni di costruzioni e di adattamento dei veicoli e di quelle concernenti i *containers*.

In base all'articolo III viene, poi, inserito nel progetto di Convenzione un articolo 16-*bis* che è la riproduzione dell'articolo II del Protocollo addizionale dell'11 marzo 1950, il quale viene abrogato (vedi art. V).

Con l'articolo IV, infine, sono sostituiti gli annessi 2, 2-*bis* e 3 al progetto di Convenzione del 16 giugno 1949; più particolarmente la materia trattata dall'annesso 2, che regolava promiscuamente la costruzione e l'approntamento, sia dei veicoli, sia dei *containers* è stata suddivisa nei due annessi (2 e 2-*bis*), dei quali il primo concernente soltanto i veicoli ed il secondo i *containers*.

Per quanto riguarda la nuova redazione degli annessi è da precisare quanto segue:

Annesso 2: L'articolo 1° (*nuovo*) non si discosta da quello dell'annesso originale.

L'articolo 2 risulta aggiornato con l'aggiunta, nel primo comma, delle parole « ou autres logements », e, nel secondo comma, dopo le parole « les parois », di « le plancher e le toit » e ciò per metterlo in relazione al successivo articolo 3.

L'articolo 3 è stato ampliato dai commi 4 e 5, nei quali sono fissate le condizioni per l'apertura degli abbaini e delle finestre sul pavimento agli effetti tecnici della manutenzione del veicolo.

L'articolo 4 con le aggiunte di cui ai paragrafi 3 e 4 mira ad ottenere maggiore e più completa sicurezza per l'applicazione dei suggelli doganali.

L'articolo 5, al comma 2 (*nuovo*), stabilisce le condizioni per l'apposizione del suggello

doganale alle chiusure, alle rubinetterie e ai passi d'uomo dei camions cisterne.

L'articolo 6 è modificato, sia nell'ordine delle disposizioni, sia nel contenuto delle medesime; di particolare importanza è quanto riflette la confezione delle coperture e i modi delle riparazioni. È altresì previsto che possono essere usati come mezzo di chiusura sia i cavi di acciaio o corde di canapa e di sisal, sia le barre metalliche e vengono poi indicate le modalità per la fissazione di essi, in modo, Comunque, che vi sia la possibilità di assicurarli con suggelli doganali.

Annesso 2-bis: Le disposizioni sono l'ampliamento dell'articolo 7 dell'annesso 2 della Convenzione; esse riguardano soltanto la costruzione e l'adattamento di *containers*, e concernono ancora le condizioni tecniche perchè i *containers* possano essere ammessi a compiere trasporti su strada.

Gli articoli 2 e 3, parallelamente ai corrispondenti dell'annesso 2, dettano norme per gli spazi riservati al carico dei *containers* e ripetono il sistema di chiusura con suggelli doganali delle porte dei *containers* stessi.

Gli articoli 6 e 7, infine, riflettono le condizioni tecniche dei *containers* « a giorno » e dei *containers* « smontabili ».

Annesso 3: Con esso viene modificato il certificato *d'agrement*, nel quale viene inserita la dichiarazione dell'ufficio emittente che il veicolo o il *container* risponde alle condizioni poste nel regolamento per la costruzione o l'adattamento dei veicoli e dei *containers*. In particolare, si prescrive che il certificato dovrà essere accompagnato da fotografie o da disegni, secondo le direttive dell'Ufficio emittente.

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il Protocollo addizionale che riporta modifiche ad alcune disposizioni dell'Accordo relativo all'applicazione provvisoria

dei progetti di Convenzioni internazionali doganali sul turismo, sui veicoli stradali e sul trasporto internazionale delle merci per strada, firmato a Ginevra il 28 novembre 1952.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo suddetto a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.

PROCOLE ADDITIONNEL

PORTANT MODIFICATION DE CERTAINES DISPOSITIONS DE L'ACCORD RELATIF A L'APPLICATION PROVISOIRE DES PROJETS DE CONVENTIONS INTERNATIONALES DOUANIÈRES SUR LE TOURISME, SUR LES VEHICULES ROUTIERS COMMERCIAUX ET SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES PAR LA ROUTE

Les soussignés,

Dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs parties à l'Accord relatif à l'applications provisoire des Projets de Conventions internationales douanières sur le tourisme, sur les véhicules routiers commerciaux et sur le transport international des marchandises par la route, ci-après désigné sous le nom d'« Accord provisoire »,

Considérant qu'il convient d'adapter les annexes techniques du Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route à l'évolution de la technique de la construction des véhicules et aux exigences de la sécurité douanière, qu'une première revision des annexes 2, 2-*bis*, et 3 s'impose dès maintenant et qu'il est désirable de faciliter la révision ultérieure des annexes techniques,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article I.

Il est ajouté à l'article III de l'Accord provisoire un paragraphe 4 ainsi conçu:

Les annexes au Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises pas la route peuvent être modifiées de commun accord entre les administrations intéressées des Gouvernements contractants.

Article II.

L'article 16, paragraphe 1, du Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route est remplacé par le texte suivant:

Les conditions de construction et d'aménagement auxquelles les véhicules et les containers doivent répondre pour être agréés sont déterminées à l'annexe 2 en ce qui concerne les véhicules et à l'annexe 2-*bis* en ce qui concerne les containers.

Article III.

Il est inséré au Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route un article 16-*bis* ainsi conçu:

Le container utilisé à un transport couvert par un carnet TIR ne doit pas faire l'objet d'un document spécial, à condition qu'il soit fait mention de ses caractéristiques et de sa valeur au manifeste des marchandises.

Cette facilité ne déroge pas au droit des autorités douanières de chaque Etat d'exiger au bureau de destination l'accomplissement des formalités prévues pour la réglementation nationale ou de prendre des mesures en vue d'éviter l'emploi du container pour une nouvelle expédition de marchandises à l'intérieur du même territoire douanier.

L'association garante sera libérée de sa responsabilité après décharge du carnet TIR de l'une des manières prévues à l'article 13 du Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route.

Article IV.

Les annexes 2, 2-*bis* et 3 au Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route sont remplacées par le texte suivant:

Annexe 2 au Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route.

REGLEMENT CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET L'AMENAGEMENT DES VEHICULES DESTINES AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE

Chapitre I.

DISPOSITIONS GENERALES.

Article premier.

Ne peuvent être agréés pour le transport international des marchandises par la route que les véhicules construits et aménagés de telle manière.

- a) qu'un scellement puisse y être apposé de manière simple et efficace;
- b) qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du véhicule ou y être introduite sans effraction laissant des traces visibles ou sans rupture du scellement;
- c) qu'aucun espace caché ne permette de dissimuler des marchandises.

Chapitre II.

GENRE DE CONSTRUCTION DES VEHICULES.

Article 2.

Règles générales.

1. Les véhicules doivent être construits de telle sorte que tous les espaces tels que compartiments, récipients ou autres logements capables de contenir des marchandises, soient d'un accès facile aux fins de la visite douanière.

2. Au cas où il subsisterait des espaces vides entre différentes épaisseurs composant les parois, le plancher et le toit, le revêtement intérieur doit être fixe, complet et continu et tel qu'il ne puisse pas être démonté sans laisser de traces visibles.

Article 3.

Compartiment réservé au chargement.

1. Les parois, le plancher et le toit du compartiment réservé au chargement doivent être formés de plaques métalliques soudées ou rivetées ou de planches d'une épaisseur appropriée, soit bouvetées, soit assemblées de façon à ne laisser aucun interstice permettant l'accès au contenu. Ces éléments doivent s'adapter exactement les uns aux autres et être fixés de telle manière qu'il soit impossible d'en déplacer ou d'en retirer aucun sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans endommager le scellement douanier.

2. Les organes d'assemblage essentiels tels que les boulons, verrous, rivets, doivent être placés de l'extérieur, dépasser à l'intérieur et être pourvus d'un écrou, rivés ou soudés de manière satisfaisante. Sous réserve que les boulons qui retiennent les parties essentielles des parois, du plancher et du toit soient placés de l'extérieur, les autres boulons peuvent être placés de l'intérieur, à condition que l'écrou soit soudé de manière satisfaisante à l'extérieur et ne soit pas recouvert d'une peinture opaque.

3. Les ouvertures de ventilation sont autorisées, à condition que leur plus grande dimension ne dépasse pas 40 cm. Elles doivent être munies d'une toile métallique ou d'une plaque de métal perforé (trous de 2 mm. au plus), protégées par un treillage métallique soudé (mailles de 1 cm. au plus). Il ne doit pas être possible d'enlever ces dispositifs de l'extérieur du véhicule.

4. Les lucarnes sont autorisées à condition que la vitre et le treillage métallique (mailles de 1 cm. au plus) soient fixés à l'intérieur du compartiment réservé au chargement et ne puissent être enlevés de l'extérieur.

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

Article 4.

Systèmes de fermetures.

1. Les portes et tous autres modes de fermeture des véhicules doivent comporter un dispositif permettant un scellement douanier simple et efficace. Ce dispositif sera soit soudé aux parois des portes si elles sont métalliques, soit fixé au moins par deux boulons qui, à l'intérieur, seront rivés sur les écrous.

2. Les charnières doivent être fabriquées et agencées de manière telle que les portes et autres modes de fermeture ne puissent être retirés de leurs gonds, une fois fermés; les vis, verrous, pivots et autres fixations doivent être soudés aux parties extérieures des charnières. Toutefois, ces conditions ne sont pas requises lorsque les portes et autres modes de fermeture comprennent un dispositif de verrouillage non accessible de l'extérieur qui, une fois fermé, ne permet plus de retirer les portes de leurs gonds.

3. Les portes doivent en outre être bordées de bandes métalliques à plat destinées à couvrir les interstices et à assurer une fermeture complète et efficace.

4. Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat de protection du scellement douanier ou être construit de telle manière que le scellement douanier se trouve suffisamment protégé.

Article 5.

Véhicules frigorifiques, véhicules-citernes et voitures de déménagement.

1. Les prescriptions ci-dessus s'appliquent aux véhicules frigorifiques, aux véhicules-citernes et aux voitures de déménagement dans la mesure où elles sont compatibles avec les caractéristiques techniques que leur destination impose à ces véhicules.

2. Les flasques (capuchons de fermeture), les robinets de conduite et les trous d'homme de camions-citernes doivent être aménagés de façon à permettre un scellement douanier simple et efficace.

Article 6.

Véhicules bâchés.

1. Les véhicules bâchés doivent répondre aux conditions des articles 2 à 4 dans la mesure où celles-ci sont susceptibles de s'appliquer à ces véhicules. Ceux-ci doivent répondre en outre aux conditions suivantes.

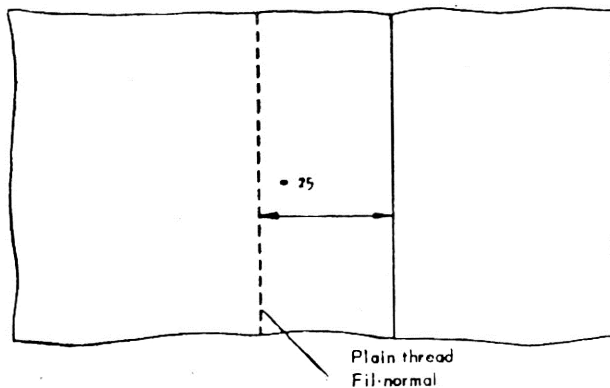
2. La bâche, en forte toile, doit être d'une seule pièce ou faite de bandes également d'une seule pièce chacune. Elle doit être en bon état et confectionnée de manière qu'une fois le dispositif de fermeture placé, on ne puisse toucher au chargement sans laisser des traces visibles.

3. Si la bâche est faite de plusieurs bandes, leurs bords doivent être repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures éloignées d'au moins 1,5 cm. Ces coutures doivent être faites conformément au croquis n. 1 joint au présent Règlement. L'une de ces coutures, faite au moyen d'un fil d'une couleur nettement différente de l'autre et de la bâche, ne doit être visible que de l'intérieur. Lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats à l'arrière et angles renforcés), cette couture n'est pas réalisable pour des raisons techniques, il suffit de replier le bord de la partie supérieure et de la coudre conformément au croquis n. 2 joint au présent Règlement.

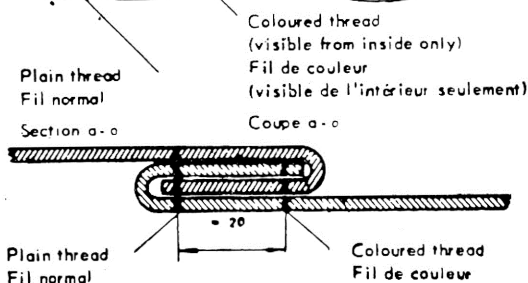
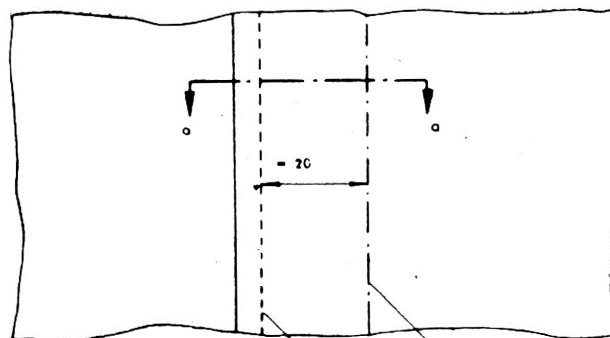
SKETCH No. 1
SECTION OF TILT
Outside view

CROQUIS no 1
COUPE DE LA BACHE
Vue de l'extérieur

E/EGE/TRANS. SCI/153
Page 9



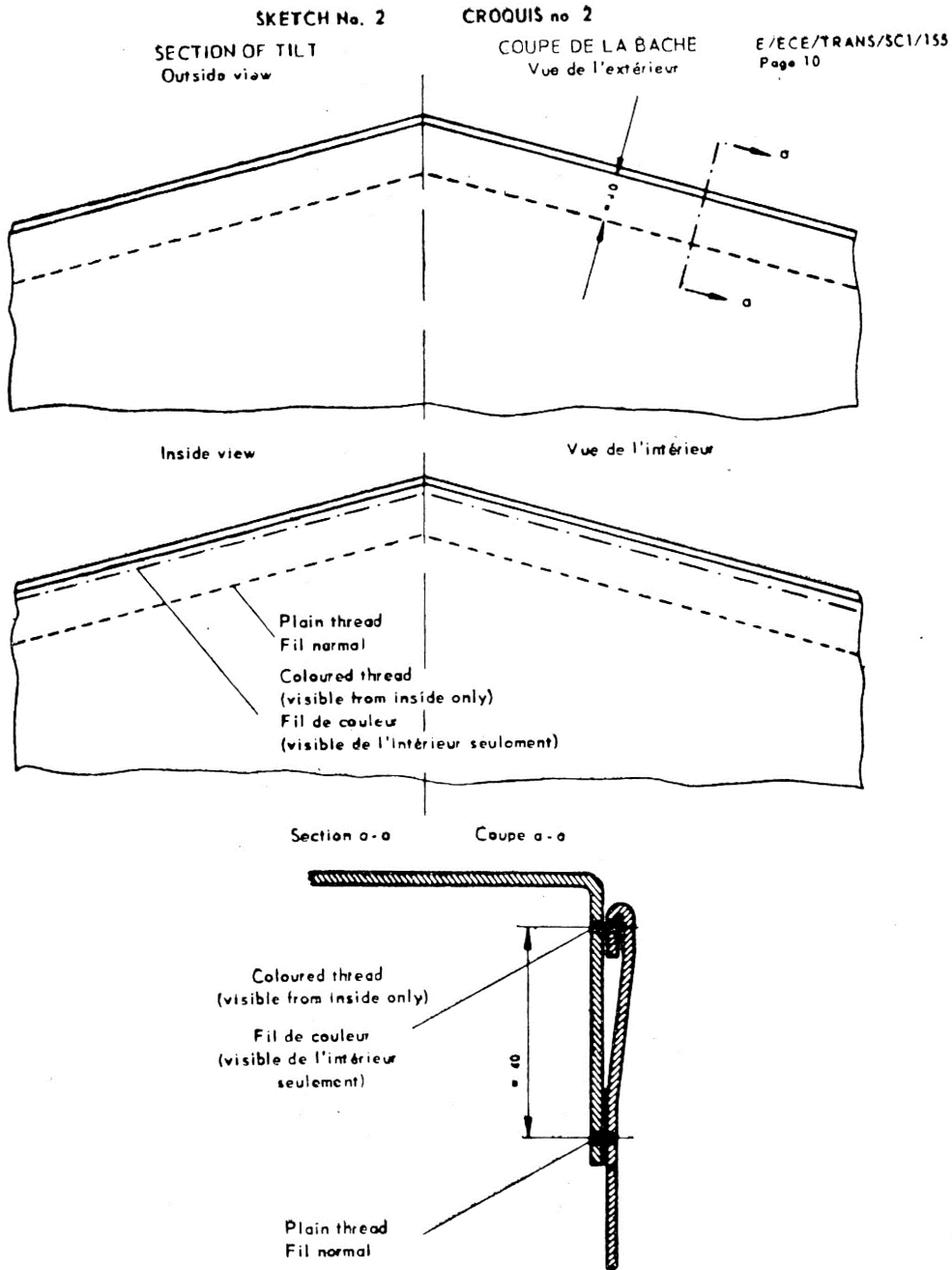
Inside view Vue de l'intérieur



Coloured thread
Fil de couleur

Plain thread
Fil normal

Double flat seam for joining pieces
Couture à double repli pour
l'assemblage des bandes



Coloured thread
Fil de couleur

Plain thread
Fil normal

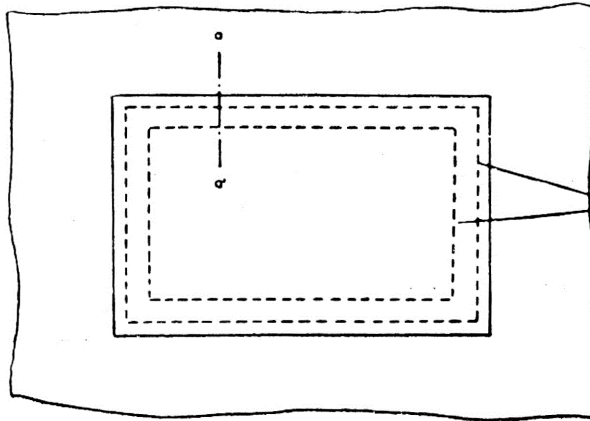
Seam for attaching top section
Couture de fixation de la partie supérieure

E/ECE/TRANS/SC1/155
Page 11

SKETCH No. 3
REPAIR OF THE TILT

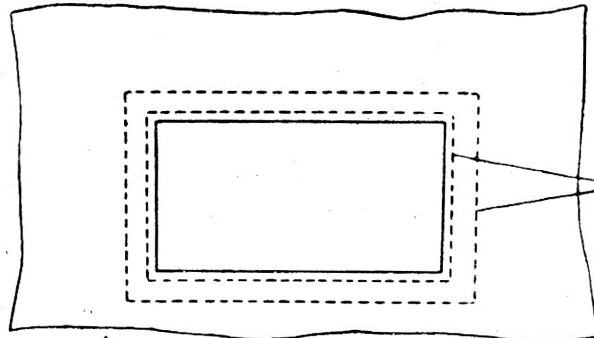
CROQUIS no 3
RACCOMMODAGE DE LA BACHE

(a) Repair patch
outside view
(a) Raccordage,
vu de l'extérieur



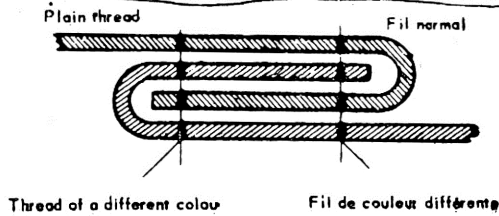
Threads of the same
colour as the tilt
Fils de même couleur
que la bache

(b) Inside view
(b) Vue de l'intérieur



Thread different in
colour from that
showing on the outside
Fil de couleur diffé-
rente de celle du
fil visible à l'extérieur

(c) Sectional view
(a-a')
(c) Vu en coupe
(a-a')



Les raccommodages doivent s'effectuer selon la méthode décrite au croquis n. 3 joint au présent Règlement. Pour les raccommodages, les bords doivent être repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures visibles, distantes d'au moins 1,5 cm. dont le fil apparaissant à l'intérieur est de couleur différente du fil apparaissant à l'extérieur et de celle de la bâche.

Toutes les coutures doivent être faites à la machine.

4. Les anneaux de fixation doivent être placés de telle sorte qu'ils ne puissent être détachés de l'extérieur. Les œillets fixés à la bâche doivent être renforcés de métal ou de cuir. L'intervalle entre les œillets ou anneaux ne doit pas dépasser 20 cm.

5. La bâche doit être fixée aux parois de façon à empêcher tout accès au chargement. Elle doit être supportée par des arceaux, trois au minimum lorsque la longueur du pont est supérieure à 4 m., et par trois barres ou lattes longitudinales. Ces arceaux doivent être fixés de manière que leur position ne puisse être modifiée de l'extérieur.

Peuvent être utilisés comme liens de fermeture:

a) soit des câbles d'acier d'un diamètre de 3 mm. au minimum, ou des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre de 8 mm. au minimum; chaque lien de fermeture doit être d'une seule pièce et pourvu de deux extrémités métalliques aménagées de façon à permettre de fixer d'une manière sûre le scellement douanier; dans ce cas, les parois auront une hauteur d'au moins 35 cm. et la bâche les recouvrira sur une hauteur de 30 cm. au moins;

b) soit des barres de fixation en fer, d'un diamètre de 8 mm. au minimum; ces barres seront d'une seule pièce, y compris la tête, et ne devront pas être recouvertes d'une peinture opaque; elles seront perforées à une extrémité pour recevoir le dispositif de fermeture et seront munies, à l'autre, d'une tête se composant de traverses dont les extrémités auront une longueur telle qu'il soit impossible de faire pivoter sur son axe la barre de fixation.

6. Si l'on utilise des câbles d'acier ou des cordes de chanvre ou de sisal (paragraphe 5 a), tout Etat contractant peut exiger que la partie inférieure de la bâche couvrant le véhicule et son chargement soit attachée étroitement, partout où cela sera possible en pratique, aux ridelles et au hayon du véhicule par des barres métalliques inflexibles qui seront appliquées extérieurement à la bâche, au-dessus de sa fixation et sur toute sa longueur, de manière qu'entre la bâche, d'une part, et les ridelles et le hayon, d'autre part, il ne reste aucun interstice qui permette de faire passer quoi que ce soit. Les barres seront fixées par des vis et par des écrous aménagés de manière à permettre d'y appliquer la fermeture douanière.

7. Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement du véhicule, les deux bords de la bâche empiéteront l'un sur l'autre d'une façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par un rabat appliqué à l'extérieur et cousu conformément au paragraphe ci-dessus. En plus des liens de fermeture prévus au paragraphe 5, des lanières de cuir peuvent être acceptées à condition qu'elles soient au minimum de 2 cm. de largeur et de 3 mm. d'épaisseur. Ces lanières seront fixées à l'intérieur de la bâche et munies d'œillets pour recevoir le câble ou la corde de fermeture.

Chapitre III.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Article 7.

Les facilités suivantes demeureront valables jusqu'au 31 décembre 1955:

a) l'intervalle entre les œillets ou anneaux placés le long des bords inférieurs de la bâche pourra atteindre 30 cm. au maximum (article 6, paragraphe 4); dans ce cas, la bâche devra recouvrir les parois sur une hauteur d'au moins 35 cm. (article 6, paragraphe 5);

b) les rabats prévus aux ouvertures pour le chargement et le déchargement (article 6, paragraphe 7) ne sont pas exigés;

c) les bâches agréées avant le 1^{er} juillet 1953 pourront être assemblées d'une autre manière que celle décrite à l'article 6, paragraphe 3, à condition que la couture soit appliquée à l'intérieur et présente des garanties suffisantes.

Annexe 2-bis au Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route.

REGLEMENT CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET L'AMENAGEMENT DES CONTAINERS DESTINES AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DES MARCHANDISES PAR LA ROUTE

Chapitre I.

DISPOSITIONS GENERALES.

Article premier.

Règles générales.

1. Ne peuvent être agréés pour le transport international des marchandises par la route que les containers qui portent en caractères et en chiffres indélébiles le nom et l'adresse du propriétaire ou des marques et numéros d'identification et qui sont construits et aménagés de telle manière:

a) qu'un scellement puisse y être apposé de manière simple et efficace;

b) qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du container ou y être introduite sans effraction laissant des traces visibles ou sans rupture du scellement;

c) qu'aucun espace caché ne permette de dissimuler des marchandises.

2. Les containers doivent être construits de telle sorte que tous les espaces, tels que compartiments ou récipients capables de contenir des marchandises, soient d'un accès facile aux fins de la visite douanière.

3. Au cas où il subsisterait des espaces vides entre différentes épaisseurs composant les parois, le revêtement intérieur devra être fixe, complet et continu et tel qu'il ne puisse pas être démonté sans laisser de traces visibles.

4. Les containers transportés par route doivent pouvoir être fixés sur le pont de chargement du véhicule sur lequel ils sont transportés de façon à pouvoir être scellés par la douane.

Article 2.

Espace réservé au chargement.

1. Les parois, le plancher et le toit du container doivent être formés de plaques métalliques soudées ou rivetées ou de planches bouvetées d'une épaisseur appropriée et disposées de manière qu'aucune ne puisse être retirée sans endommager l'ensemble. Les éléments de la partie réservée au chargement doivent s'adapter exactement les uns aux autres et être fixés de telle manière qu'il soit impossible d'en déplacer ou d'en retirer aucun sans endommager les scellés ou sans laisser de traces visibles d'effraction.

2. Les organes d'assemblage essentiels, tels que boulons, verrous, rivets, doivent être fixés de l'extérieur, dépasser à l'intérieur et être rivés, boulonnés ou soudés de manière satisfaisante.

3. Les ouvertures de ventilation sont autorisées jusqu'à 40 cm. de côté et celles d'écoulement jusqu'à 35 mm. de diamètre. Elles doivent être munies d'une toile métallique ou d'une plaque de métal perforé (trous de 20 mm. au plus) et protégées par un treillage métallique soudé (mailles de 10 mm. au plus). Il ne doit pas être possible d'enlever ces dispositifs de l'extérieur du container.

Article 3.

Systèmes de fermeture.

1. Les portes et tous autres modes de fermeture des containers devront comporter un dispositif permettant un scellement douanier simple et efficace. Ce dispositif sera soit soudé aux parois des portes, si elles sont métalliques, soit fixé par un boulon dont l'écrou sera rivé à l'intérieur.

2. Les charnières doivent être fabriquées et agencées de manière telle que les portes et autres modes de fermeture ne puissent être retirés de leurs gonds. Les vis, verrous et autres fixations doivent être soudés aux parties extérieures des charnières.

3. Les portes en bois seront en outre bordées de bandes métalliques à plat destinées à couvrir les interstices et à assurer une fermeture complète et efficace.

4. Un dispositif de protection du scellement douanier doit être prévu.

Chapitre II.

DISPOSITIONS PARTICULIERES A CERTAINS CONTAINERS.

Article 4.

Containers frigorifiques, containers-citernes et containers de déménagement.

1. Les prescriptions ci-dessus s'appliquent aux containers frigorifiques, aux containers-citernes et aux containers de déménagement dans la mesure

où elles sont compatibles avec les caractéristiques techniques que leur destination impose à ces containers.

2. Les flasques (capuchons de fermeture), les robinets de conduite et les trous d'homme de containers-citernes doivent être aménagés de façon à permettre un scellement douanier simple et efficace.

Article 5.

Containers ouverts.

1. Les containers ouverts doivent être bâchés, répondre aux conditions prévues à l'article premier, ainsi qu'aux paragraphes 2 à 9 du présent article et, en outre, aux dispositions générales des articles 2 et 3 dans la mesure où, en raison de la construction particulière des containers ouverts, ces dispositions générales sont susceptibles de leur être appliquées.

2. Les parois latérales doivent avoir une hauteur d'au moins 35 cm.

3. La bâche, en forte toile, doit être d'une seule pièce; si la bâche est raccommodée, elle doit être doublée sur toute la surface de la déchirure d'une pièce de toile cousue à l'intérieur. Si exceptionnellement il faut assembler de grandes pièces de la bâche, les parties doivent empiéter l'une sur l'autre sur 30 cm. au moins, et les deux extrémités doivent être cousues par un double ourlet. La bâche doit être en bon état et confectionnée de manière qu'une fois le lien de fermeture placé, on ne puisse toucher au chargement sans laisser de traces visibles. Elle doit recouvrir les parois verticales suffisamment pour empêcher l'accès au chargement. L'intervalle entre les œillets ou anneaux ne doit pas dépasser 20 cm.

4. Tout Etat contractant peut exiger que la partie inférieure de la bâche couvrant le container et son chargement soit attachée étroitement aux parois verticales du container par des barres métalliques inflexibles qui seront appliquées extérieurement à la bâche, au-dessus de sa fixation, de tout son long, de manière qu'entre la bâche, d'une part, et les parois verticales, d'autre part, il ne reste aucun interstice qui permette de faire passer quoi que ce soit. Les barres seront fixées par des vis et par des écrous aménagés de manière à permettre d'y appliquer la fermeture douanière.

5. Ne seront utilisés comme lien de fermeture que des câbles d'acier flexibles d'un diamètre de 3 mm. au minimum, des cordes de chanvre ou de sisal mesurant au moins 8 mm. d'épaisseur. Ces liens seront d'une seule pièce et pourvus aux deux extrémités de pointes métalliques et d'œillets destinés à recevoir la fermeture douanière après nouage des extrémités.

6. Les œillets fixés à la bâche seront renforcés de métal ou de cuir.

7. Les anneaux de fixation doivent être placés de telle sorte qu'ils ne puissent être détachés de l'extérieur.

8. Les arceaux supports de bâche doivent être fixés de manière qu'il soit impossible de les déplacer de l'extérieur.

9. Si la surface ouverte dépasse six mètres carrés, une armature de lattes (lattis) devra être fixées sur les arceaux. Ce lattis s'étendra sur toute la longueur du container. L'espace entre les lattes ne devra pas dépasser 20 cm. Il en sera de même pour l'intervalle entre le lattis et les parois verticales.

Article 6.

Containers à claire-voie.

1. Les containers à claire-voie doivent répondre aux conditions de l'article 5.
2. Ils doivent en outre pouvoir être bâchés sur toutes les surfaces à claire-voie.
3. Lorsque les parois latérales sont constituées par des planches ou des lattes, l'intervalle entre ces planches ou ces lattes ne doit pas dépasser 50 mm. Lorsque les parois latérales sont constituées par un treillage métallique la plus grande diagonale des mailles ne doit pas dépasser 50 mm.

Article 7.

Containers repliables ou démontables.

Les containers repliables ou démontables sont admis dans les mêmes conditions que les containers non repliables ou non démontables, sous la réserve que les dispositifs de verrouillage permettant de les replier ou de les démonter puissent être scellés par la douane et qu'aucune partie de ces containers ne puisse être déplacée sans rompre ces scellés.

Chapitre III.

Dispositions transitoires.

Article 8.

Les facilités suivantes demeureront valables jusqu'au 31 décembre 1953:

- a) l'indélébilité des inscriptions (article premier, paragraphe 1) ne sera pas exigée pour autant que celles-ci présentent un caractère suffisant de permanence;
- b) les planchers (article 2, paragraphe 1) en bois pourront être non bouvetés;
- c) la protection des ouvertures de ventilation et d'écoulement par un treillage métallique (article 2, paragraphe 3) ne sera pas obligatoire;
- d) le dispositif de protection du scellement douanier (article 3, paragraphe 4) ne sera pas obligatoire;
- e) l'empîement de 30 centimètres pour les bâches assemblées ne sera pas obligatoire à condition que la couture d'assemblage soit à l'intérieur (article 5, paragraphe 3);
- f) l'intervalle entre les ceillots ou anneaux pourra atteindre 30 centimètres au maximum (article 5, paragraphe 3).

*Annexe 3 au Projet de Convention douanière sur le transport international
des marchandises par la route.*

CERTIFICAT D'AGREMENT

1. CERTIFICAT N°

2. Attestant que le véhicule/container désigné ci-après remplit les conditions requises pour être admis au transport international de marchandises par la route.

3. Valable jusqu'au

4. Ce certificat doit être restitué à l'office émetteur lorsque le véhicule/container est retiré de la circulation, en cas de changement de propriétaire, à l'expiration de la durée de validité et en cas de changement notable des caractéristiques du véhicule.

5. Genre

6. Nom et siège d'exploitation du transporteur (propriétaire)

7. Nom ou marque du constructeur

8. Numéro du châssis

9. Numéro du moteur

10. Numéro d'immatriculation

11. Marque d'identification

12. Poids net

13. Le véhicule/container décrit ci-dessus a subi à l'examen prévu à l'article 16 de la Convention et remplit les conditions requises pour être admis au transport international des marchandises par la route.

14. Le véhicule/container décrit ci-dessus $\left\{ \begin{array}{l} \text{répond} \\ \text{ne répond pas} \end{array} \right.$ aux conditions

prévues à l'article 6, paragraphe 5, du Règlement concernant la construction et l'aménagement des véhicules destinés aux transports internationaux de marchandises par la route et à l'article 5, paragraphe 4, du Règlement concernant la construction et l'aménagement des containers.

En conséquence il $\left\{ \begin{array}{l} \text{sera} \\ \text{ne sera pas} \end{array} \right.$ admis dans les Pays qui exigent l'application de ces paragraphes.

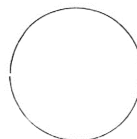
LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

15. Annexes(indiquer le nombre)

16. 19

17. *Signature et cachet de l'Office émetteur*

à



18. *N. B.* En ce qui concerne les véhicules, le présent Certificat doit être accompagné de photographies ou de dessins établis suivant les directives de l'Office émetteur et authentifiés par cet Office.

Article V.

Le Protocole additionnel au Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route, sur le transport des marchandises au moyen de containers, en date du 11 mars 1950, est abrogé.

Article VI.

1. Le présent Protocole entrera en vigueur lorsque tous les Gouvernements parties à l'Accord provisoire qui ont accepté le Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route l'auront signé sans réserve de ratification ou l'auront ratifié s'ils l'ont signé sous réserve de ratification.

2. Dans le cas d'une signature sous réserve de ratification, les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

Article VII.

A partir de son entrée en vigueur, le présent Protocole sera considéré comme faisant partie intégrante de l'Accord provisoire.

Article VIII.

Le présent Protocole sera ouvert à la signature, à Genève, du 28 novembre 1952 au 1^{er} juillet 1953. Après cette date, il sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies et demeurera, s'il y a lieu, ouvert à la signature au siège de l'Organisation jusqu'à son entrée en vigueur.

Article IX.

Le Secrétaire général des Nations Unies:

a) adressera à tous les Pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe une copie certifiée conforme du présent Protocole; et

b) notifiera aux mêmes Pays toute ratification déposée conformément à l'article VI ci-dessus, ainsi que l'entrée en vigueur du Protocole.

FAIT, à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, l'un et l'autre textes faisant également foi, le vingt-huit novembre mil neuf cent cinquante-deux.

Pour l'Albanie

Pour l'Autriche

Pour l'Union économique belgo-luxembourgeoise

Sous réserve de ratification (JEAN LEROY)

Pour la Bulgarie

Pour la Biélorussie

Pour la Tchécoslovaquie

Pour le Danemark

Pour l'Égypte

Pour la Finlande

Pour la France

GHISLAIN CLAUZEL

Pour la Grèce

Pour le Royaume hachémite du Jordan

Pour la Hongrie

Pour l'Islande

Pour l'Irak

Pour l'Irlande

Pour l'Italie

Sous réserve de ratification (P. RIZZI)

Pour le Liban

Pour les Pays-Bas

O. H. B. SCHOENEWALD

Pour la Norvège

Pour la Pologne

Pour le Portugal

Pour la Roumanie

Pour la Suède

A. APPELTOFFT

Pour la Suisse

F. LÜTHI

Pour la Syrie

Pour la Turquie

Pour l'Ukraine

Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Pour le Etats-Unis d'Amérique

Pour la Yougoslavie