

Ordnung für den Zollverschluss der Rheinschiffe

631.253.4

Angenommen von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt am 21. November 1963¹
Inkrafttreten für die Rheinstrecke zwischen der schweizerischen Landesgrenze und der
Mittleren Rheinbrücke in Basel am 1. April 1965²

Art. 1 Zollverschlussanerkennnis

Unbeschadet der durch eine autonome Regelung vorgesehenen weitergehenden Erleichterungen müssen Fahrzeuge, um zur Warenbeförderung unter Zollverschluss zugelassen zu werden, mit einem Anerkennnis von einer durch die Regierung eines der beteiligten Staaten dazu ermächtigten Zollbehörde (Anlage 1) ausgestattet sein, aus dem hervorgeht, dass das Fahrzeug gemäss den Bestimmungen der Anlage 2 dieser Ordnung gebaut und eingerichtet ist. Ausserdem können auch solche Fahrzeuge mit einem Verschlussanerkennnis ausgestattet werden, die ein nicht in der Anlage 2 vorgesehenes Verschlussystem aufweisen, sofern die beteiligten Staaten das Verschlussystem gemeinsam anerkannt haben.

Es darf keinerlei sonstige Bedingung in bezug auf den Bau und die Einrichtung des Fahrzeugs gestellt werden.

Die Schiffseigner können sich – nach ihrer Wahl – an jede zuständige Zollbehörde wenden, ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit des Fahrzeugs.

Art. 2 Vorführung des Fahrzeugs und vorzulegende Zeichnungen

Zur Erlangung des Anerkennnisses ist das Fahrzeug unbeladen der zuständigen Zollbehörde zur Prüfung vorzuführen. Dieser Behörde sind in doppelter Ausfertigung vorzulegen:

- a. Zeichnungen des Fahrzeugs im Längsschnitt und in der Deckansicht in einem Mindestmassstab von 1:100 sowie Skizzen in einem Mindestmassstab von 1:10, aus denen die Bauart der Verschlusseinrichtung deutlich ersichtlich ist;
- b. bei Tankschiffen ausserdem ein ausführlicher Plan der Rohrleitungen und ihrer Verschlusseinrichtungen;
- c. eine Beschreibung in deutscher, französischer und niederländischer Sprache, die die wesentlichen Angaben über den Bau und die Einrichtung des Fahrzeugs und insbesondere der Laderäume sowie über die Verschlusseinrichtungen enthält.

AS 1965 236

¹ Art. 1 der V vom 26. März 1965 (SR 631.253.41)

² Art. 1 der V vom 26. März 1965 (SR 631.253.41)

Art. 3 Prüfung des Fahrzeugs und Erteilung des Zollverschlussanerkennnisses

1. Durch die Prüfung, die in Anwesenheit des Schiffseigners oder seines Vertreters und mit dessen Hilfe und Beistand stattfindet, soll sich die zuständige Zollbehörde davon überzeugen können, dass das Fahrzeug den Vorschriften der Anlage 2 entspricht. Ist dies der Fall, so erteilt diese Zollbehörde ein Anerkenntnis, das die Schnitte, die Pläne, die Skizzen und die Beschreibung nach Artikel 2 Buchstaben *a*, *b* und *c* enthält.

2. Das Anerkenntnis wird nach dem Muster der Anlage 4 ausgestellt.

3. Gleichzeitig mit dem Anerkenntnis stellt die obengenannte Zollbehörde ein Zollverschlussbuch aus für die Eintragung über angelegte, ersetzte und abgenommene Zollverschlüsse sowie der in Artikel 6, Artikel 8 Ziffer 3 und Artikel 9 vorgesehenen Bemerkungen.

Das Zollverschlussbuch wird für alle beteiligten Staaten in gleicher Form nach Anlage 5 ausgestellt; es ist vom Schiffseigner zu besorgen.

4. Das Anerkenntnis und das Verschlussbuch sind an Bord aufzubewahren und den Zollbeamten auf Verlangen vorzulegen.

Art. 4 Wechsel des Namens oder des Eigentümers des Fahrzeugs

Der Schiffseigner hat jeden Wechsel des Namens oder des Eigentümers des Fahrzeugs binnen zwei Wochen einer zuständigen Zollbehörde anzuzeigen. Diese vermerkt die eingetretenen Veränderungen im Anerkenntnis und benachrichtigt davon die Zollbehörde, die das Anerkenntnis ausgestellt hat.

Art. 5 Neue Prüfung nach an einem Fahrzeug vorgenommenen Veränderungen

1. Ein Fahrzeug, an dessen Laderäumen oder Verschlusseinrichtungen Veränderungen vorgenommen worden sind, ist einer zuständigen Zollbehörde zu einer neuen Prüfung nach den in Artikel 2 vorgesehenen Bestimmungen vorzuführen. Das Ergebnis dieser Prüfung wird als zusätzliche Bescheinigung dem Anerkenntnis beigelegt und unter denselben Bedingungen erteilt. Diese Bescheinigung wird zur Kenntnis der Zollbehörde gebracht, die das Anerkenntnis ausgestellt hat.

2. Die in Artikel 2 vorgesehenen Zeichnungen, Pläne, Skizzen und Beschreibungen brauchen in diesem Falle nur die Teile des Fahrzeugs oder der Verschlusseinrichtungen zu enthalten, an denen Veränderungen vorgenommen worden sind.

Art. 6 Bestätigungsvermerk über die Zollverschlussfähigkeit des Fahrzeugs

Hat sich eine zuständige Zollbehörde oder eine Zollstelle gelegentlich anderer Verrichtungen (vollständige Löschung eines Laderaums usw.) davon überzeugt, dass die Verschlusseinrichtung eines Fahrzeugs unverändert geblieben ist und dass dieses Fahrzeug den Angaben seines Anerkenntnisses entspricht, so vermerkt sie dies in dem Verschlussbuch; durch diese Prüfung soll das Fahrzeug nicht aufgehalten werden.

Art. 7 Schmuggel

Das Fahrzeug kann den als notwendig erachteten Prüfungen nicht durch Berufung auf Artikel 6 entzogen werden, wenn Schmuggel oder ernstlicher Schmuggelverdacht vorliegt.

Art. 8 Periodische Prüfung des Fahrzeugs

1. Vor Ablauf von zehn Jahren nach einer der in den vorstehenden Artikeln 3 und 5 vorgesehenen Prüfungen ist das Fahrzeug einer zuständigen Zollbehörde zu einer Vollprüfung vorzuführen.

2. Stellt diese Zollbehörde fest, dass das Fahrzeug noch den Vorschriften der Anlage 2 entspricht, so verlängert sie die Gültigkeit des Anerkenntnisses für weitere zehn Jahre und so fort.

Die Zollbehörde, die das Anerkenntnis ausgestellt hat, wird von diesen Verlängerungen verständigt.

3. Ausnahmsweise können Fahrzeuge, deren Anerkenntnis abgelaufen ist, noch für eine Warenbeförderung unter Zollverschluss zugelassen werden, wenn eine Zollstelle feststellt, dass ihre Verschlusseinrichtungen hinreichend sind. Diese Feststellung wird im Verschlussbuch vermerkt.

Art. 9 Fahrzeuge, die den Bestimmungen der Anlage 2 nicht mehr entsprechen

1. Stellt eine zuständige Zollbehörde oder eine Zollstelle bei einer der in den Artikeln 5, 6 und 8 vorgesehenen Prüfungen oder Nachprüfungen fest, dass das Fahrzeug den Bestimmungen der Anlage 2 nicht mehr entspricht, so setzt sie dem Schiffeigner oder dem Führer eine Frist, um das Fahrzeug vorschriftsgemäss einzurichten und vermerkt dies im Verschlussbuch. Während dieser Frist wird das Fahrzeug zu Warenbeförderungen unter Zollverschluss nicht zugelassen.

2. Wird der Anordnung in der festgesetzten Frist nicht stattgegeben, so werden das Anerkenntnis und das Verschlussbuch eingezogen und der Zollbehörde, die das Anerkenntnis erteilt hat, unter Angabe der Gründe der Einziehung übersandt.

Art. 10 Anerkennung der für andere Wasserstrassen erteilten Anerkenntnisse

Fahrzeuge, die mit einem von einer Zollbehörde eines der Uferstaaten oder Belgiens erteilten Anerkenntnis zur Warenbeförderung unter Zollverschluss auf anderen Wasserstrassen als dem Rhein versehen sind, dürfen auf dem Rhein Waren unter Zollverschluss befördern, wenn das Anerkenntnis in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Ordnung ausgestellt ist.

Art. 11 Gegenseitige Anerkennung der Zollverschlüsse

In jedem der beteiligten Staaten werden die nach dieser Ordnung angelegten Zollverschlüsse von den anderen beteiligten Staaten als gleichwertig mit den eigenen Zollverschlüssen anerkannt.

Art. 12 Seeschiffe

1. Diese Ordnung und Anlage 2 gelten sinngemäss für Seeschiffe, die ausserdem den Bedingungen des Artikels 16 der Anlage 2 entsprechen müssen.

2. Bei Seeschiffen, die den Rhein nicht regelmässig befahren und mit dem in Artikel 1 dieser Ordnung vorgesehenen Anerkenntnis nicht versehen sind, kann die zollamtliche Verschlussung der Laderäume für eine einzelne Fahrt zugelassen werden, wenn eine Zollstelle die zur Verschlussung der Schiffsräume bestimmten Einrichtungen für ausreichend befindet und dem Schiffsführer dies schriftlich bestätigt.

Art. 13 Erneuerung eines Zollverschlussbuches

Soll ein Zollverschlussbuch erneuert werden, so ist es einer zuständigen Zollbehörde vorzulegen. Diese stellt ein neues Buch aus und überträgt hierin die noch gültigen Eintragungen aus dem alten Buch. Diese Zollbehörde hat die Zollbehörde, die das Anerkenntnis erteilt hat, zu benachrichtigen und ihr gleichzeitig das für ungültig erklärte Zollverschlussbuch zurückzusenden. Die Zollbehörde, die das Anerkenntnis erteilt hat, hat das für ungültig erklärte Zollverschlussbuch fünf Jahre lang aufzubewahren.

Art. 14 Verzeichnis der Fahrzeuge und der Zollverschlussanerkennnisse

Jede für die Ausstellung von Zollverschlussanerkennnissen zuständige Zollbehörde führt

- ein Verzeichnis der Fahrzeuge, denen sie ein Anerkenntnis über die Zollverschlussfähigkeit ausgestellt hat; die Fahrzeuge sind darin unter laufenden Nummern dem Datum nach einzutragen;
- eine vollständige Sammlung der Doppel der Anerkennnisse, die sie erteilt hat, einschliesslich der in Artikel 2 bezeichneten Belege.

Alle Änderungen und Verlängerungen der Anerkennnisse werden im Verzeichnis vermerkt.

Art. 15 Zuständige Zollbehörden

Die zuständigen Zollbehörden der beteiligten Staaten sind in der Anlage 1 aufgeführt.

Art. 16 Kosten der vorschriftsmässigen Verrichtungen

Der Schiffseigner trägt die Kosten der Prüfung seines Fahrzeuges durch eine zuständige Zollbehörde, der Ausstellung des Anerkennnisses und des Zollverschlussbuches sowie die Kosten der Nebenverrichtungen, die in dieser Ordnung vorgesehen sind.

Anlage 1

Zuständige Zollbehörden im Sinne von Artikel 1 der Ordnung sind:

in Deutschland:

– Hauptzollamt:

Berlin-Packhof	Hildesheim
Bremen-Nord	Koblenz
Bremerhaven*	Köln-Rheinau
Dortmund*	Krefeld*
Duisburg	Mainz *
Düsseldorf*	Mannheim
Emden*	Minden*
Emmerich*	Wiesbaden
Hamburg-Oberelbe	Würzburg
Heilbronn*	

Die mit einem * bezeichneten Zollstellen sind nicht befugt, die Verschlussfähigkeit von Tankschiffen zu prüfen und Verschlussanerkennnisse für solche Schiffe auszustellen.

in Belgien:

Direction des Douanes et Accises:

Anvers/Antwerpen,	Gand/Gent,
Bruxelles/Brüssel,	Liège/Lüttich

in Frankreich:

Direction régionale des Douanes de Strasbourg:

Bureau du port

in den Niederlanden:

Inspectie der Invoerrechten:

Amsterdam,	Rotterdam,
Arnhem/Arnheim,	Vlissingen
Groningen,	

in der Schweiz:

Zollinspektorat: Basel, Rheinhafen-Kleinhüningen

Technische Bestimmungen

Art. 1 Allgemeines

Die Fahrzeuge dürfen weder verborgene Räume, Bunker, Behältnisse od. dgl. enthalten, noch mit Zugängen versehen sein, die nicht bei einer äusserlichen Besichtigung sofort in die Augen fallen. Alle Zugänge, die nicht mit Zollverschlüssen versehen werden können, z.B. die Deckel der Pumpenkästen, sind mit dem Zeichen «O», d.h. «Öffnung» zu kennzeichnen. Diese Stellen sind in den in Artikel 2 der Ordnung vorgesehenen Zeichnungen und Beschreibungen zu vermerken.

Art. 2 Äussere Beschaffenheit

Die äusseren Schiffswände müssen, soweit sie als Wand der unter Verschluss zu setzenden Laderäume dienen, aus vernieteten oder verschweissten Metallplatten oder aus dichtverzimmertem Holz bestehen.

Art. 3 Innere Einrichtung

1. Die Zwischenwände, welche die unter Verschluss zu setzenden Laderäume voneinander oder von den übrigen Räumen des Fahrzeuges trennen, müssen aus vernieteten oder verschweissten Metallplatten bestehen und mit dem Schiffskörper so verbunden sein, dass eine Trennung von diesem, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, nicht möglich ist.

2. Auf Fahrzeugen aus Holz können diese Zwischenwände aus Brettern bestehen, die über die ganze Höhe des Schiffskörpers reichen und mit diesem fest verbunden sind. Ausserdem muss jedes Brett mit einem an der ganzen Wand des Schiffskörpers durch Niete befestigten eisernen Band vernietet sein.

3. Auf den in den Nummern 1 und 2 erwähnten Fahrzeugen dürfen herausnehmbare Schotten (Zwischenwände) aus Holzbohlen zugelassen werden, wenn die Holzbohlen oben und unten in mit den Schiffskörper fest verbundenen U-Profilen laufen und durch eine Verschlusseinrichtung gesichert werden können.

4. Es ist unzulässig, Türen, Fenster oder sonstige Öffnungen in den Wänden der Laderäume anzubringen.

5. Pumpen zum Ausschöpfen des Wassers, die mit dem Laderaum in Verbindung stehen, müssen so angebracht sein, dass feste Pumpen nicht, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, herausgenommen werden können und aushebbare Pumpen durch eine feste Verschalung (Pumpenkasten) von dem Laderaum getrennt sind. Diese Verschalungen müssen, mögen sie aus Metall oder Holz bestehen, den in den Nummern 1, 2 und 4 angeführten Bestimmungen entsprechen. Ebenso müssen Räume, in denen sich bewegliche Masten befinden, von den Laderäumen durch Verschalungen getrennt sein, die denselben Bedingungen entsprechen. Sollen Fahrzeugen aus Eisen die Vergünstigungen der Ordnung erhalten bleiben, so müssen, wenn grössere Verbesserungen an bestehenden festen Holzverschalungen notwendig werden, diese

Verschaltungen durch vernietete, verschweisste oder aus einem Stück gefertigte Metallverschaltungen ersetzt werden.

Art. 4 Verschlussstücke

1. Die Enden der an der Aussenseite der Verschlussräume angebrachten, zum Verschluss dienenden Krampen, Ösen, Nägel, Nieten, Klammern, Schrauben, Bolzen, Haken, Halter und anderer Befestigungsmittel müssen im Innern dieser Räume umgeschlagen, vernietet, verbolzt oder anderweitig so befestigt sein, dass sie, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen, nicht entfernt werden können. Die zum Verschluss dienenden Krampen usw. dürfen an der Aussenseite der Verschlussräume angeschweisst werden, wenn die Schweißung fest und dauerhaft ist.

2. Wenn Scharniere verwendet werden, müssen die Stifte an beiden Enden verschweisst sein. Vernietete oder verbolzte Stiften sind unzulässig. Die um den Stift gelegte Zunge des beweglichen Teils muss geschweisst sein, es sei denn, dass dieser Teil aus einem einzigen Stück geschmiedet ist. Diese Bestimmungen erstrecken sich nicht auf Scharniere, welche zur leichteren Handhabung der Winkelprofile aus Eisen oder Leichtmetall angebracht werden (Art. 10 Abs. 3).

3. Keiner der zum Verschluss dienenden Metallteile – Stangen, Ösen, Krampen, Scharniere usw. – darf mit einem undurchsichtigen Anstrich versehen werden. Zur Verhütung der Korrosion ist es gestattet, diese Metallteile mit einem durchsichtigen Firnis zu überziehen. Werden U- oder winkelförmige Profile benutzt (Art. 10 Nrn. 2–4), so dürfen sie jedoch mit einem Anstrich versehen werden, mit Ausnahme der Teile, die ihre Befestigungsmittel berühren.

Art. 5 Verschlusssteile aus Leichtmetall

1. Scherstöcke, Merklinge und Lukendeckel dürfen aus erstmalig gegossenen Leichtmetalllegierungen hergestellt sein, vorausgesetzt, dass Legierung und Konstruktion von einer Schiffsklassifikationsgesellschaft für den Schiffsbau zugelassen sind. Scherstöcke und Merklinge aus Leichtmetall dürfen hohl sein, wenn sie vollständig geschlossen sind und die Einzelteile, aus denen sie sich zusammensetzen, miteinander fest vernietet oder verschweisst sind.

2. Die in Nummer 1 genannten Leichtmetalllegierungen dürfen auch zur Herstellung der folgenden in Artikel 10 aufgeführten Teile verwendet werden: Verschlusschlaufen (Nr. 1 Buchst. *a*), Verschlussstangen (Nr. 1 Buchst. *d*), U-förmige Profile (Nr. 2) und winkelförmige Profile (Nrn. 3 und 4).

Art. 6 Deck

1. Das Deck muss ein untrennbares Ganzes bilden und mit dem eigentlichen Schiffskörper sowie mit den Zwischenwänden in untrennbarer Verbindung stehen, so dass ohne Beschädigung eines Teiles des Schiffskörpers oder des Decks der Zutritt zu den unter Verschluss stehenden Laderäumen nicht möglich ist.

2. Zu beiden Seiten der Lukenrahmen muss in der Längsrichtung ein zum Hin- und Hergehen ausreichender Gangbord vorhanden sein.

3. Verschraubungen, Vernietungen, Verbolzungen usw. müssen in der in Artikel 4 vorgeschriebenen Weise vorgenommen sein.
4. Ausser den Lukendeckeln darf das Deck keine Öffnungen oder beweglichen Teile besitzen, durch die ein Zugang zum Laderaum möglich ist.

Art. 7 Laderaum

1. Die Öffnungen der unter Verschluss zu setzenden Laderäume sind auf allen vier Seiten mit Rahmen oder Stützen zu umgeben, die ein unteilbares Ganzes bilden und in das Deck eingebaut sind.
2. Wenn ein Scherstock benutzt wird, um die Enden der beweglichen Lukendeckel zu stützen, muss er an seinen beiden Kopfenden mit einem Stück des Schiffskörpers so verbunden sein, dass er, sobald der Verschluss angelegt ist, von aussen nicht verschoben werden kann.
3. Die Scherstockkappe muss aus Eisen oder Leichtmetall von genügender Stärke bestehen. Sind der Scherstock und die Kappe nicht aus Eisen- oder Leichtmetallprofilen in doppelter T-Form hergestellt, so muss die Kappe an dem Scherstock festgenietet oder durch Bolzen befestigt sein, deren Muttern im Innern des Laderaumes liegen, wobei der Teil des Bolzens, der über die Schraubenmutter hinausragt, vernietet sein muss.

Art. 8 Lukendeckel

1. Die Lukendeckel müssen aus Platten, Brettern oder Tafeln von genügender Widerstandsfähigkeit und ausreichender Stärke bestehen, die entweder geschweisst, genietet, genietet oder so zusammengefügt sind, dass kein Zwischenraum bleibt, der einen Zugang zum Laderaum ermöglicht. Die einzelnen Teile müssen genau zusammenpassen und so befestigt sein, dass es unmöglich ist, sie zu verschieben oder zu entfernen, ohne sichtbare Spuren des Aufbrechens zu hinterlassen oder ohne den Zollverschluss zu beschädigen. Die Lukendeckel müssen entweder abhebbar oder mit Scharnieren versehen sein.³ Die Lukendeckel, die nicht in einem Falz des Lukenrahmens liegen, müssen auf der Innenseite mit einem hinreichend tiefen Falz oder mit einer Stossleiste von mindestens 35 mm, die innerhalb des Süllrandes zu liegen kommt, dergestalt versehen sein, dass sie sich genau dem Lukenrahmen anschliessen und nach keiner Seite hin verschoben werden können. Ausserdem müssen die abhebbaren Lukendeckel an den Enden jeder Deckelreihe seitlich auf einem festen, an die Kopfstücke des Lukenrahmens genieteten Merklings derart liegen, dass sie weder gehoben noch verschoben werden können.
2. Wird ein Scherstock aus Holz benutzt, um die Enden der abhebbaren Lukendeckel zu stützen, so müssen diese mindestens 50 mm Tiefe in einem Falz des Scherstocks eingefügt sein oder unter der Metallklappe des Scherstocks liegen. Ist der Scherstock aus Eisen oder Leichtmetall oder sind die Lukendeckel unter der Kappe eines Scherstocks aus Holz eingefügt, so muss der obere Teil die Lukendeckel auf mindestens 75 mm überdecken. Werden Lukendeckel aus Metall benutzt,

³ Fassung der Sätze 1–3 gemäss Ziff. I der Vf des EFZD vom 25. Aug. 1966, in Kraft seit 1. Okt. 1966 (AS 1966 1295).

so werden die genannten Zahlen auf 30 bzw. 50 mm herabgesetzt. Merklinge, die auf dem Scherstock und dem Tennebaum ruhen, müssen unter den Lukendeckeln an der Stelle gelegt sein, an der diese aneinanderstossen, und von den aufliegenden Deckelrändern vollständig bedeckt sein.

3. Bei Fahrzeugen von der Bauart der belgischen Kanalschiffe, deren Lukendeckel aus gut aneinandergefügt eingenumerten Brettchen bestehen, gewölbt sind und von einem Tennebaum zum anderen reichen, müssen die beiden Längsseiten der Lukendeckel mit je einer über die ganze Länge des Lukendeckels reichenden Latte versehen sein, die auf den zwei äussersten Brettchen jedes Lukendeckels vernietet sein muss.

Art. 9 Ladeluke

Die Ladeluke darf entweder durch Seitenverschluss oder durch Oberverschluss verschlossen werden.

Art. 10 Seitenverschluss der Ladeluke

1. Werden für den Verschluss Stangen benutzt, so gelten folgende Bestimmungen:

- a. Jeder Lukendeckel muss – und zwar, wenn kein Scherstock verwendet wird, an beiden Seiten – mindestens eine Schlaufe aufweisen, die eine Stärke von mindestens 6 mm, bei Flachprofilschlaufen aus Eisen oder Leichtmetall mindestens 3 mm hat und kein Scharnier besitzt. Wenn die Schlaufe aus zwei Teilen besteht, deren einer an dem Lukendeckel befestigt ist, so darf die Länge des Teils, der über die am Lukenrahmen befestigte Verschlussöse reicht (siehe unter Buchst. c), das unbedingt nötige Mass nicht überschreiten. Die Hän geschlaufe muss so beschaffen sein, dass sie, wenn geschlossen, nicht geöffnet oder mit Gewalt verlängert werden kann. Der Befestigungsteil der Schlaufe am Lukendeckel muss bei hölzernen Lukendeckeln mindestens 4 mm stark sein und am Lukendeckel mit Nietbolzen so befestigt sein, dass mindestens ein Nietbolzen die Stossleiste erfasst und der äussere Nietbolzen dicht neben der am Tennebaum anliegenden Öse vernietet ist.
- b. Stechschlaufen, die durch Öffnungen von entsprechenden Ausmassen in den Lukendeckeln hindurchgesteckt werden, müssen einen in der Breite um mindestens 5 mm überstehenden Kopf haben. Sind die Lukendeckel aus Holz, so müssen die Öffnungen durch eine auf dem Deckel durch Bolzen oder Schrauben, welche auf der unteren Seite vernietet sind, befestigte starke Metallplatte gebohrt sein.
- c. Die an den Seitenwänden der Lukenrahmen für die Schlaufen angebrachten Verschlussösen müssen eine Stärke von mindestens 7,5 mm haben. Das Ösenauge darf nur so gross sein, als es unbedingt nötig ist, um die Verschlussstange nach dem Herüberlegen der Schlaufe hindurchzuführen.
- d. Die Verschlussstangen, die quer vor den Schlaufen durch die Verschluss-eisen hindurchgezogen werden, müssen aus Eisen oder Leichtmetall von angemessener Stärke sowie aus einem Stück – einschliesslich des Kopfes – sein. Die Länge der Verschlussstangen und die Lage ihrer Durchbohrungen

zur Durchführung der Verschlusschnur müssen so beschaffen sein, dass es nach Anlegen der Verschlusschnur unmöglich ist, die Stange aus der Öse zu ziehen, selbst wenn die Verschlusschnur sich lockert. Die Köpfe müssen in Form von Querstangen angebracht sein, deren Enden so lang sind, dass ein Drehen der Verschlussstangen um die eigene Achse nicht möglich ist.

- e. Die unter Buchstabe *d* erwähnten Verschlussstangen dürfen durch Drahtseile ersetzt werden, wenn diese die gleiche Gewähr für die Sicherheit bieten. Sie müssen insbesondere an einem Ende eine Vorrichtung für das Anlegen der Zollplombe, ferner am anderen Ende einen unabnehmbaren Kopf besitzen, der ein Hindurchziehen durch die Verschlussöse verhindert. Die Drahtseile dürfen keine Spleissungen aufweisen ausser an den Enden, an denen sich der Kopf und der Zollverschluss befinden, wenn die Spleissung an diesen Stellen durch auf das Drahtseil aufgenietete Muffen geschützt ist.
- f. Sind statt der Verschlussösen gelochte Profileisen an dem Lukenrahmen angebracht, durch die die Schlaufen hindurchgesteckt werden, so müssen die Profileisen eine Stärke von mindestens 7,5 mm haben und an dem Lukenrahmen angenietet oder angeschweisst sein. Die Öffnungen in den Profileisen müssen dem Querschnitt der Schlaufen entsprechen und sie eng umschliessen. Die Schlaufenöffnung zur Durchführung der Verschlussstangen muss dicht unter dem Profileisen liegen, so dass ein Anheben der Lukendeckel nach Durchführung der Verschlussstangen unmöglich ist.
- g. Ketten dürfen als Verschlussmittel nicht gebraucht werden.

2. Werden U-förmige Eisen- oder Leichtmetallprofile benutzt, so gelten folgende Bestimmungen:

- a. Die U-Profile müssen paarweise an den äusseren Enden der Deckel angebracht sein. Die Lukendeckel müssen in diese Profile hineinpassen, welche mit zwei Nocken versehen sind, die im Innern an geeigneten Stellen angeschweisst sind. Die U-Profile müssen so beschaffen sein, dass sie bei angelegtem Verschluss weder gebogen noch verschoben werden können.
- b. Die U-Profile müssen mindestens 4 mm dick und einer der Schenkel muss mindestens 75 mm breit sein.
- c. Der Lukenrahmen ist aussen an geeigneten Stellen mit Krampen von mindestens 8 mm Stärke zu versehen, die an der Innenseite des Lukenrahmens anzunieten sind; in diesen Krampen sind Rinnen anzubringen, in welche die Nocken der U-Profile genau passen.
- d. In die Lukendeckel sind an geeigneten Stellen Kerben einzuschneiden, die das Anbringen der unter Buchstabe *e* vorgesehenen U-Profile und Splinte ermöglichen.
- e. An der Stelle, an der die U-Profile zusammenstossen, sind sie mit zwei Spalten zu versehen, durch die ein Splint aus hartem Stahl geht, in dessen beiden Enden Löcher zum Durchziehen der Verschlusschnur angebracht sind; bei angelegtem Verschluss soll ein seitliches Verschieben der U-Profile unmöglich sein.

Statt des Splintes können die U-Profile an der Stelle, an der sie zusammenstossen, ein kleines nach unten umgebogenes Stück haben. In jedem dieser umgebogenen Stücke sind zwei Löcher anzubringen. Die einen dienen dem Durchziehen der Verschlusschnur, die anderen sind durch einen Verbindungsbolzen miteinander zu verbinden.

3. Werden Winkelprofile benutzt, so gelten folgende Bestimmungen:

- a. Die Winkelprofile müssen paarweise an den äusseren Enden der Deckel angebracht und den Lukendeckeln angepasst sein. Sie sind an geeigneten Stellen mit zwei Öffnungen in T-Form zu versehen. Sie müssen so beschaffen sein, dass sie bei angelegtem Verschluss weder gebogen noch verschoben werden können.
- b. Die Winkelprofile müssen mindestens 8 mm dick und jeder Schenkel muss mindestens 75 mm breit sein. Wenn der waagrechte Schenkel mindestens 100 mm breit ist und in einer Breite von mindestens 70 mm auf dem Lukendeckel aufliegt, braucht die Dicke bei Eisen nur 4 mm, bei Leichtmetallen nur 6,5 mm zu betragen.
- c. Der Lukenrahmen ist an geeigneten Stellen mit angenieteten Krampen in T-Form von mindestens 8 mm Stärke zu versehen, denen sich die Öffnungen der Winkelprofile genau anpassen.
- d. An der Stelle, an der die Winkelprofile zusammenstossen, müssen sie ein kleines nach aussen umgebogenes Stück haben. In jedem dieser umgebogenen Stücke sind zwei Löcher anzubringen. Die einen dienen dem Durchziehen der Verschlusschnur, die anderen sind durch einen Verbindungsbolzen miteinander zu verbinden, der ein seitliches Verschieben der Winkelprofile bei angelegtem Verschluss unmöglich machen soll.

4. Werden Winkelprofile nach dem System «Apeldoorn» benutzt, so gelten folgende Bestimmungen:

- a. Die Winkelprofile müssen paarweise an den äusseren Enden des Lukendeckels angebracht sein. Ihre waagrechten Schenkel müssen den Lukendeckeln angepasst sein, die senkrechten Schenkel müssen mit ihrem unteren Teil ohne Spielraum eng am Lukenrahmen anliegen. Die Winkelprofile müssen an geeigneten Stellen in der Wandung des senkrechten Schenkels zwei zurückgebogene Teile aufweisen, die je zwei senkrechte Schlitze bilden, mittels derer die Winkelprofile in entgegengesetzter Richtung auf die unter Buchstabe *c* genannten Haken aufgeschoben werden können. Die Winkelprofile müssen so beschaffen sein, dass sie bei angelegtem Verschluss weder gebogen noch verschoben werden können.
- b. Die Stärke der Winkelprofile bestimmt sich nach der vorstehenden Nummer 3 Buchstabe *b*.
- c. Am Lukenrahmen müssen an geeigneten Stelle Z-förmige Haken aus Flacheisen von mindestens 8 mm Dicke und 40 mm Breite angenietet sein, die in die Schlitze der Winkelprofile genau hineinpassen. Die senkrechten Schenkel der Winkelprofile müssen in der Nähe der Schlitze mit Handgriffen versehen sein.

- d. An der Stelle, an der die Winkelprofile zusammenstossen, müssen sie ein kleines nach aussen umgebogenes Stück haben. In jedem dieser umgebogenen Stücke sind zwei Löcher anzubringen. Die einen dienen dem Durchziehen der Verschlusschnur, die anderen sind durch einen Verbindungsbolzen miteinander zu verbinden, der ein seitliches Verschieben der Winkelprofile bei angelegtem Verschluss unmöglich machen soll.

Art. 11 Oberverschluss der Ladeluken

1. Beim Oberverschluss muss jede Luke mit mindestens zwei starken eisernen vierkantigen Stangen aus einem einzigen Stück versehen sein, die in der Querrichtung der Deckel in angemessener Entfernung von ihren Rändern liegen. Wenn die Länge der Deckel einen Meter nicht überschreitet oder wenn die eine Seite des Deckels am Lukenrahmen durch ein Scharnier, das den Bestimmungen des Artikels 4 entspricht, befestigt ist, so genügt eine einzige Stange. Die Stangen müssen durch je zwei in den sich gegenüberliegenden Wänden des Lukenrahmens angebrachte eiserne Ösen sowie durch eine in der Mitte jedes Deckels angebrachte eiserne Öse geführt werden. Die Augen der Ösen müssen dem Querschnitt der Stange genau entsprechen. Die Ösen müssen so angebracht sein, dass die Stange unmittelbar auf den Lukendeckeln aufliegt, so dass letztere nicht gehoben werden können. Das eine Ende der Stange muss in Form eines Kopfes geschmiedet sein, der die Stange in der Öse festhält. Am anderen Ende muss die Stange so dicht wie möglich vor der Öse durchlocht sein, damit ein eiserner Bolzen von angemessener Länge durchgesteckt werden kann. Dieser Bolzen muss, wenn er sich an seinem Platz befindet, auf jeder Seite der Stange, und zwar so nahe wie möglich an dieser, ein Loch zur Durchführung der Verschlusschnur aufweisen. Wenn an der Stange kein eiserner Kopf angeschmiedet ist, so ist an beiden Enden der Stange ein Bolzen erforderlich.

2. Auf Lukendeckeln von geringer Grösse, die nicht gebogen oder verschoben werden können, sind Ösen nicht erforderlich. An Stelle der Ösen auf den Lukenrahmen können Verschlusschlaufen und -ösen verwendet werden, die den Vorschriften des Artikels 10 entsprechen.

3. Wenn eine Reihe von Lukendeckeln derart lang ist, dass die Stangen so gebogen werden können, dass die Möglichkeit besteht, einen der Lukendeckel zu lösen, so muss eine genügende Anzahl anderer Stangen angebracht werden, die die ersteren im rechten Winkel kreuzen und an ihrem Platz festhalten. Die letzteren Stangen müssen auf eine der vorstehend beschriebenen Arten befestigt sein. Benutzt man zwei Reihen von Stangen, die sich im rechten Winkel schneiden, so darf die unter der anderen liegende aus Holz sein.

Art. 12 Neubauten

Fahrzeugen, die sechs Monate nach dem Inkrafttreten der Ordnung auf Stapel gelegt werden, ist es untersagt:

- Holz für die Verschaltungen der Pumpen und der beweglichen Masten und Stehchlaufen aus einem Stück für den Seitenverschluss zu benutzen.

Die Lukendeckel dieser Schiffe müssen derart konstruiert sein, dass sich beim Ausbiegen dieser Lukendeckel kein Spalt bildet, der einen Zugang zur Ladung ermöglicht.

Art. 13 Deckkleider

1. Die Räume, die zur Aufnahme von Waren unter Zollverschluss durch Deckkleider bestimmt sind, müssen ein Viereck bilden und dürfen eine oder mehrere Ladeluken einschliessen. Der Verschluss darf auch auf einer Unterlage von beweglichen Lukendeckeln angebracht werden, wenn die darunterliegenden Laderäume zollamtlich verschlossen werden. Zur Anlegung des Verschlusses ist eine der nachstehenden Vorrichtungen anzubringen:

- a. Bei Fahrzeugen mit hölzernem Deck oder mit hölzernen Lukendeckeln sind Eisenplatten von mindestens 20 mm Dicke, 70 mm Länge und 40 mm Breite in Entfernungen von nicht über 400 mm voneinander anzubringen und an dem Deck mit starken Bolzen zu befestigen. Die Enden der Bolzen müssen an der Innenseite in der in Artikel 7 Nummer 3 angegebenen Weise oder auf der Platte selbst vernietet sein. In letzterem Falle muss der vernietete Kopf gut in die Augen fallen. In der Mitte jeder dieser Platten muss ein Lochgewinde mit einem Durchmesser von mindestens 15 mm durch die ganze Platte hindurch eingeschnitten sein. Diese Lochgewinde sind dazu bestimmt, mit einem Schraubengewinde versehene Ösen aufzunehmen, die dicht gegen die Platte geschraubt werden können. Besteht das Verdeck aus Eisen von entsprechender Stärke, so dass die Ösen zollsicher eingeschraubt werden können, so darf von der Anbringung besonderer Ösenplatten abgesehen werden. Auf den sechs Monate nach dem Inkrafttreten der Ordnung gebauten Fahrzeugen müssen die Ösen aus Eisen von mindestens 46 mm Länge, 32 mm Breite und 13 mm Dicke hergestellt sein. An ihrem unteren Ende muss ein mindestens 12 mm langer Zapfen mit Schraubengewinde herausgearbeitet sein. Die Öffnung der Ösen darf nur so gross sein, dass sich die Verschlussstange hindurchführen lässt (Art. 10 Nr. 1 Buchst. *d*). ohne ein Drehen der Ösen zuzulassen.
- b. Die Ösen können auch an Bügeln aus Flacheisen von mindestens 8 mm Dicke und 32 mm Breite angeschraubt werden. Diese Bügel müssen auf eine Länge von 35 mm und eine Höhe von höchstens 6 mm durchgekröpft sein. Die Bügel sind auf den eisernen Decks oder den Platten der Lukendeckel aufzuschweissen oder aufzunieten. Die unter Buchstabe *a* beschriebenen Lochgewinde, in welche die mit Schraubengewinden versehenen Ösen aufgeschraubt werden, müssen sich in der Mitte des Bügels befinden.
- c. An Stelle der Platten oder der Bügel mit Lochgewinden können eiserne Platten von mindestens 8 mm Stärke in das Deck oder die Lukendeckel eingelassen und in der unter Buchstabe *a* bezeichneten Weise befestigt werden, oder es können Bügel von mindestens 8 mm Stärke auf dem eisernen Deck oder den Platten der Lukendeckel aufgeschweisst oder aufgenietet werden; diese Platten oder Bügel müssen in der Mitte von einer in der Mitte ausge rundeten Öffnung, ähnlich einem doppelseitigen Schlüsselloch, durchbrochen sein. Die Länge der Öffnung muss 26 mm, die Breite 7 mm und der

Durchmesser der Ausrundung 14 mm betragen. Unter der Öffnung muss sich ein kreisrunder Hohlraum in Töpfchenform befinden, der nach allen Seiten durch Eisenblech, das an der Eisenplatte angeschweisst ist, abzuschliessen ist. In der Öffnung ist eine Öse einzusetzen, die in ihrem oberen Teil die unter Buchstabe *a* vorgeschriebene Form und Stärke, aufweisen muss. Am unteren Teil der Öse ist statt des Zapfens mit Schraubengewinde ein Zapfen von 16 mm Länge und 13 mm Durchmesser herauszuarbeiten, der am unteren Ende einen doppelseitigen Bart von je 6 mm Länge und 6 mm Stärke besitzt. Die Öse und die ausgerundete Öffnung der Platte müssen so beschaffen sein, dass die Verschlussstange erst nach einer Drehung der Öse um 90 Grad durch die Öffnung der Öse geschoben werden kann, die sich alsdann nicht mehr drehen lassen darf. Der Bart der Öse muss in diesem Zustand quer zu der schlüssellochähnlichen Öffnung stehen, so dass die Öse nicht mehr herausgezogen werden kann. Bei dieser Verschlussart sind nur Verschlussstangen zugelassen.

- d. Die oben in den Buchstaben *a* und *b* vorgesehenen Ösen können durch halbrunde Bügel von 10 mm Stärke und 15 mm Lichtweite ersetzt werden, die unmittelbar auf dem Deck oder den Eisenplatten der Lukendeckel aufgeschweisst sind; in jedem dieser Bügel ist ein geschweisstes Kettenglied aus Eisen von der gleichen Stärke wie die Öse und von einer Lichtweite von 15 mm in der Breite und 35 mm in der Länge eingehängt.

2. Die Deckkleider müssen entweder aus starkem Segeltuch oder aus nicht dehnbarem, genügend widerstandsfähigem kunststoff- oder kautschukbeschichtetem Gewebe bestehen. Sie müssen in gutem Zustand und so hergerichtet sein, dass nach Anlegen der Verschlussvorrichtung ein Zugang zur Ladung ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht möglich ist. Deckkleider aus kunststoff- oder kautschukbeschichtetem Gewebe dürfen nicht schwarz oder annähernd schwarz sein.

Ist das Deckkleid aus ganzen Bahnen zusammengesetzt, so müssen die Ränder dieser Bahnen ineinander gefaltet und durch zwei mindestens 15 mm voneinander entfernte Nähte miteinander verbunden sein. Die eine dieser Nähte, deren Faden sich in der Farbe vom Faden der anderen Naht und von der Farbe des Deckkleides deutlich unterscheiden muss, darf nur auf der Innenseite sichtbar sein. Ausbesserungen sind sinngemäss auszuführen. Bei diesen Ausbesserungen müssen die Ränder 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 des Deckkleides unterscheiden. Alle Nähte müssen mit der Maschine genäht sein.

Ist das Deckkleid aus mehreren Bahnen eines kunststoffbeschichteten Gewebes zusammengesetzt, so können diese Bahnen auch durch Verschweissen aneinandergesetzt werden. Dabei müssen sich die Ränder der Bahnen um mindestens 15 mm überlappen. Die Ränder der Bahnen müssen in voller Breite miteinander verschmolzen sein. Auf der Aussenseite ist die Überlappkante mit einem mindestens 7 mm breiten Kunststoffband im gleichen 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 Bahnen nicht getrennt und danach wieder zusammengefügt werden können, ohne sichtbare Spuren zu hinterlassen. Ausbesserungen von Schutzdecken aus kunststoffbeschichtetem Gewebe können auch nach dem vorstehend beschriebenen Schweissverfahren ausgeführt werden.

Die Deckkleider müssen rings am Rande mit nicht über 200 mm voneinander entfernten metallenen Augen zur Aufnahme der Verschlussdrahtseile oder -stangen versehen sein. Der Überschlag in dem die Augen angebracht sind, muss mindestens 50 mm breit sein.

3. Die Bestimmungen des Artikels 10 Nummer 1 Buchstaben *d* und *e* finden auf Verschlussstangen und -drahtseile Anwendung, die durch die Ösenschrauben und Augen der Deckkleider durchgeführt werden; diese Augen müssen zwischen den Ösenschrauben entsprechend verteilt werden.

Art. 14 Tankschiffe mit eingebauten Behältern

Tankschiffe mit eingebauten Behältern müssen folgenden Bestimmungen entsprechen:

- a. Sämtliche Rohrleitungen einschliesslich der Verbindungsstücke und der Absperrschieber müssen aus hartem Metall bestehen. Eine Abweichung von dieser Regel ist nur zulässig bei Tankschiffen die zur Beförderung von Flüssigkeiten bestimmt sind, bei denen die Verwendung von Rohrleitungen aus hartem Metall nicht zugänglich ist (z.B. bei Schwefelsäuretankschiffen). Die Teile der Rohrleitung, soweit sie nicht von anderen unter Verschluss zu setzenden Geräteteilen umgeben sind, müssen vollständig und auf ihrer ganzen Länge frei liegen, so dass sie eingehend besichtigt werden können.
- b. Die Mannlöcher und etwa sonst noch vorhandene, unmittelbaren Zugang zu den Tanks gewährende Öffnungen müssen mit zollverschlussfähigen Deckeln versehen sein. Sämtliche Rohrleitungen einschliesslich der Verbindungsstücke und der Absperrschieber müssen so eingerichtet sein, dass eine Entnahme eines Teils des Inhalts aus dem Tank nach dem Anlegen des Zollverschlusses nicht möglich ist. Nur solche Absperrschieber sind zuzulassen, deren Konstruktion einen wirksamen Zollverschluss gewährleistet. Es muss eine mit dem Deck oder einem sonstigen wichtigen Teil des Schiffes festverbundene Vorrichtung die Möglichkeit bieten, nach dem vollständigen Schliessen der Absperrschieber Zollverschlüsse so anzubringen, dass sich kein Absperrschieber ohne Verletzung eines Zollverschlusses öffnen lässt. Die Rohrleitungen und Pumpen müssen mit Entleerungsvorrichtungen versehen sein.

Art. 15 Tankschiffe, deren Behälter vom Schiffskörper unabhängig sind

Für Tankschiffe, deren Behälter vom Schiffskörper unabhängig sind, gelten die vorstehenden Bestimmungen insoweit, als sie mit den Anlagen dieser Schiffe vereinbar sind.

Art. 16 Seeschiffe

1. Die vorstehenden Bestimmungen gelten sinngemäss für Seeschiffe, die ausserdem die Bedingungen der Nummern 2 und 3 erfüllen müssen.
2. Jeder Zugang zu einem Laderaum im Zwischendeck und zu den Oberbauten, die als Laderaum dienen, muss zollsicher verschliessbar sein.
3. Ventilatoren, die in die Laderäume führen, müssen aus Metall hergestellt und so befestigt sein, dass sie ausser dem oberen Teil, der abhebbar sein kann, nach Anlegen des Zollverschlusses nicht entfernt werden können, ohne Spuren von Beschädigungen zu hinterlassen. An der oberen Öffnung des festen Teils ist ein durchlochtetes Eisenblech oder ein Drahtgitter mit nicht veränderlichen Maschen, deren lichte Weite höchstens 20 mm betragen darf, anzubringen. Das durchlochte Eisenblech oder Drahtgitter muss am Ventilator angenietet oder angeschweisst sein.
4. Ist der Verschluss der Laderäume nicht durch Einrichtungen nach den Artikeln 10, 11, 13 und 14 hergestellt, so kann er durch quer über die Lukendeckel gelegte Riegel (Verschlussbalken oder U-Profile) bewirkt werden. Diese Riegel sind an den Enden mit Spannschrauben fest mit den Lukensäulen zu verschrauben. Die Lukensäulen müssen mindestens 75 mm breit sein. Die Spannschrauben müssen durch Zollplomben gegen Aufdrehen gesichert werden können. Die Beschaffenheit der Riegel und der Verschraubung muss eine Verschiebung oder ein Auswuchten der Riegel oder Lukendeckel unmöglich machen. Es ist gestattet, die Persenninge in den Verschluss einzubeziehen.

Clôtures douanières – Zollverschlüsse

Explications illustrées – Bildliche Erläuterung

Exemples de construction – Konstruktionsbeispiele

	Pages Seiten
I. Sommier Scherstöcke	18–19 18–19
II. Clôture latérale par tringles de douane Seitenverschluss mit Verschlussstangen	20–23 20–23
III. Clôture latérale par profils en U Seitenverschluss mit U-Profilen	24–26 24–26
IV. Clôture latérale par cornières Seitenverschluss mit Winkelprofilen	27–28 27–28
V. Clôture latérale par cornières «système Apeldoorn» Seitenverschluss mit Winkelprofilen «System Apeldoorn»	29–30 29–30
VI. Clôture par le dessus Oberverschluss	31–32 31–32
VII. Clôture par bâchage Verschluss durch Deckkleider	33–36 33–36

I

Sommiers (voir art. 8, ch. 2)

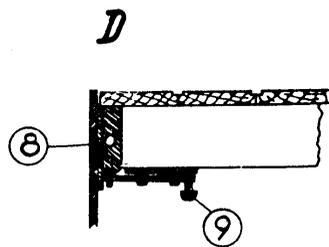
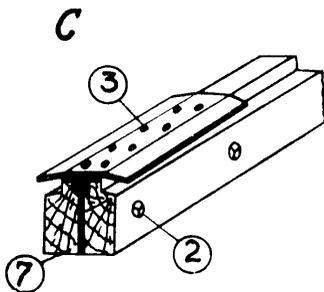
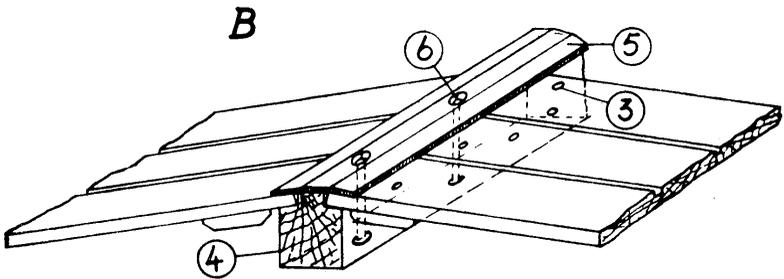
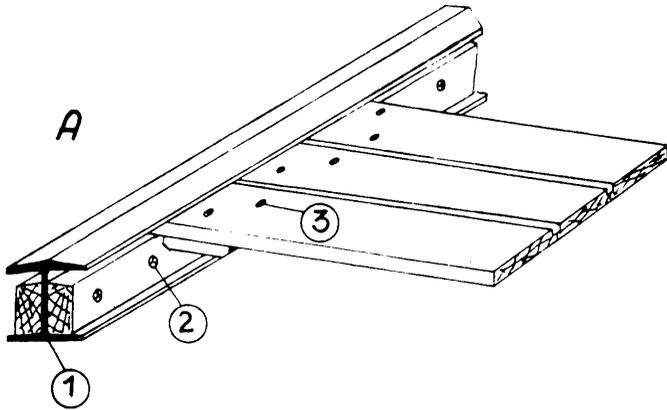
Scherstöcke (siehe Art. 8 Nr. 2)

Français

- A. Sommier en double T en fer
- B. Sommier en bois. Couverture du sommier en tôle
- C. Sommier composé en fer et en bois
- D. Fermeture du sommier, soit avec broche, soit avec verrou
 - 1. Double T
 - 2. Vlingingen Boulons
 - 3. Rivets
 - 4. Sommier en bois
 - 5. Couverture en fer
 - 6. Boulons
 - 7. Sommier en fer et en bois
 - 8. Broche
 - 9. Verrou

Deutsch

- Scherstock in T-Form aus Eisen
- Scherstock aus Holz. Kappendeckel aus Eisen
- Scherstock aus Eisen und Holz
- Befestigung des Scherstockes mittels Pinne oder Riegel
 - T-Eisen
 - Bolzen
 - Nieten
 - Scherstock aus Holz
 - Scherstockkappe aus Eisen
 - Bolzen
 - Scherstock aus Eisen und Holz
 - Pinne oder Bolzen
 - Riegel

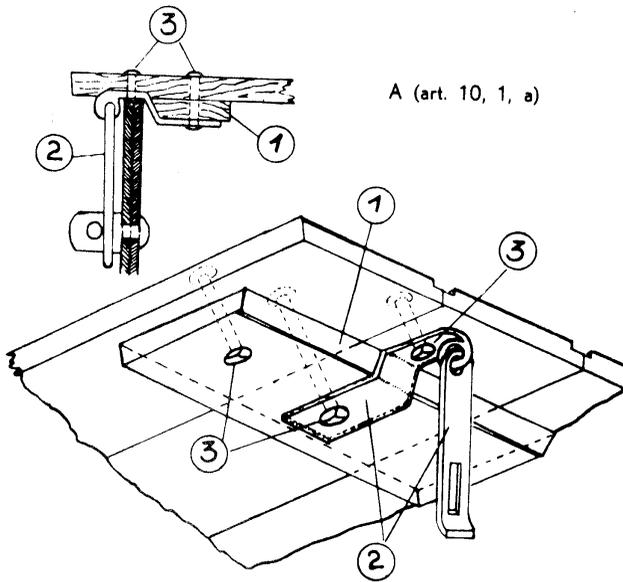


II

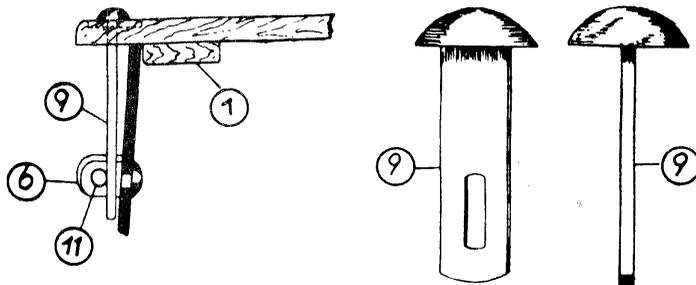
Clôture latérale par tringles de douanes (voir art. 10, ch. 1)

Seitenverschluss mit Verschlussstangen (siehe Art. 10 Nr. 1)

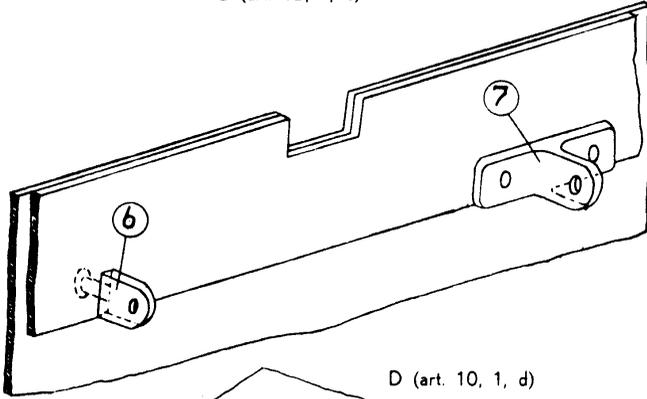
<i>Français</i>	<i>Deutsch</i>
A. Panneau d'écoutille avec morailion composé de deux pièces	Lukendeckel mit Hängeschlaufen
B. Panneau d'écoutille avec morailion d'une seule pièce	Lukendeckel mit Stechschlaufen
C. Hiloire avec œillets de clôture	Lukenrahmen mit Verschlussösen
D. Clôture par tringles de douane	Verschluss mit Verschlussstangen
E. Clôture avec fers profilés, percés de trous calibrés	Verschluss, mit Stechschlaufen und gelochtem Profileisen
1. Traverse	Stossleiste
2. Morailion composé de deux pièces	Schlaufe mit Befestigungsteil
3. Rivets	Nieten
4. Tringle	Verschlussstange
5. Scellé de douane	Zollsiegel oder Zollplombe
6. Oeillet rivé ou soudé	Genietetete oder geschweisste Verschlussöse
7. Oeillet rivé	Genietetete Verschlussöse
8. Tête forgée	Geschmiedeter Kopf
9. Morailion d'une seule pièce	Stechschlaufe
10. Fer profilé	Profileisen
11. Trous pour tringle	Löcher für die Verschlussstange
12. Trous pour morailions	Löcher für die Stechschlaufen



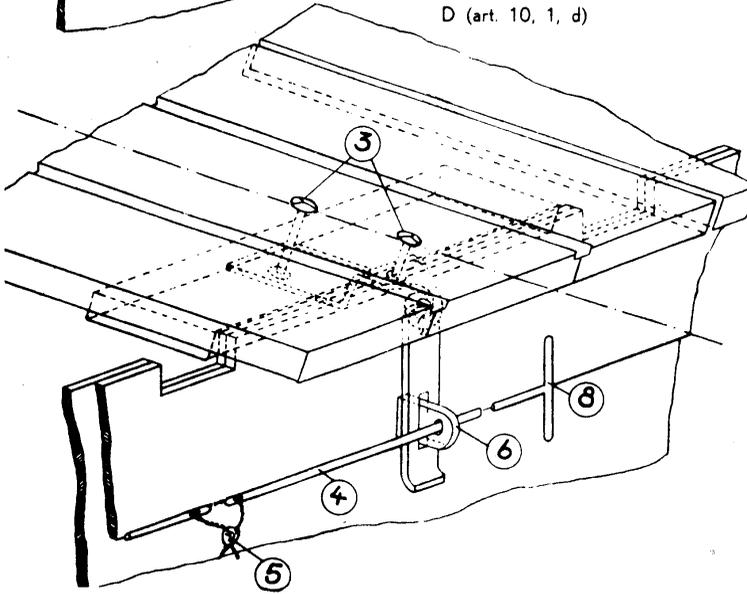
B (art. 10, 1, b)



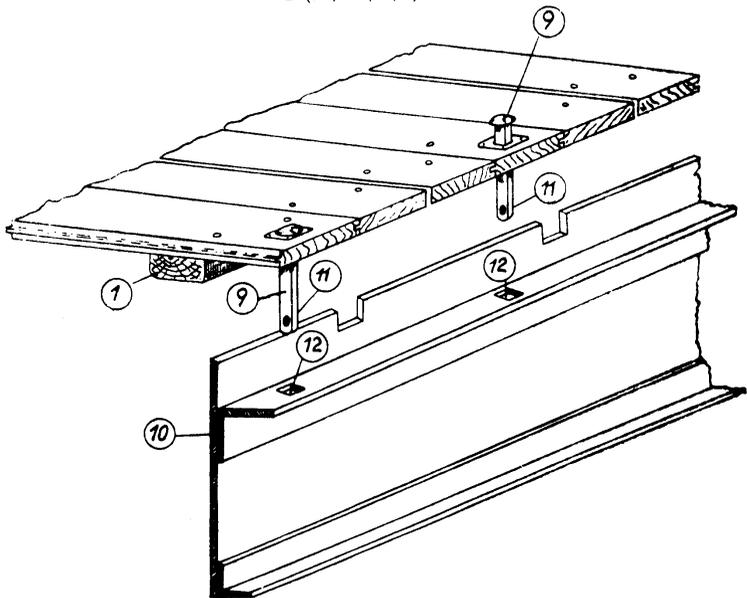
C (art. 10, 1, c)



D (art. 10, 1, d)



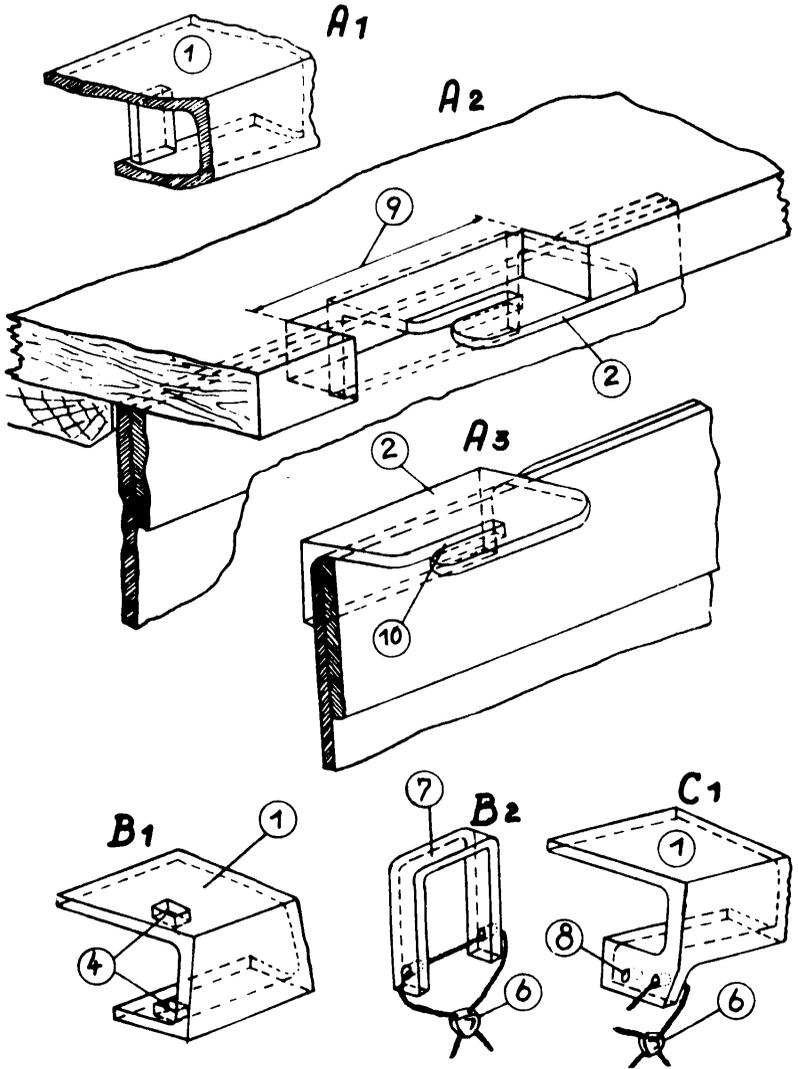
E (art, 10, 1, f)



III

Clôture latérale par profils en U (voir art. 10, ch. 2)**Seitenverschluss mit U-Profilen** (siehe Art. 10 Nr. 2)

<i>Français</i>	<i>Deutsch</i>
A. Fixation des profils en U à l'hiloire	Befestigung der U-Profile am Lukenrahmen
A1. } A2. } Détails de A A3. }	Details von A
B. Jonction des profils en U avec clavette	Verbindung der U-Profile mit Splint
B1. } B2. } Détails de B	Details von B
C. Jonction des profils en U avec boulon de liaison	Verbindung der U-Profile mit Verbindungsbolzen
C1. Détail de C	Detail von C
D. Variante de A pour panneaux d'écouille en fer	Variante von A für eiserne Luken- deckel
1. Profil U	U-Profil
2. Taquet	Krampe
3. Came soudée	Angeschweisster Nocken
4. Oeillets pour la clavette	Spalten für den Splint
5. Languette	Verschlusslasche
6. Scellé de douane	Zollsiegel oder Zollplombe
7. Clavette	Splint
8. Trou pour boulon de liaison	Loch für Verbindungsbolzen
9. Entaille dans le panneau	Aussparung im Lukendeckel
10. Rainure dans le taquet	Rinne in der Krampe
11. Panneau en fer	Eiserner Deckel



IV

Clôture latérale par cornières (voir art. 10, ch. 3)

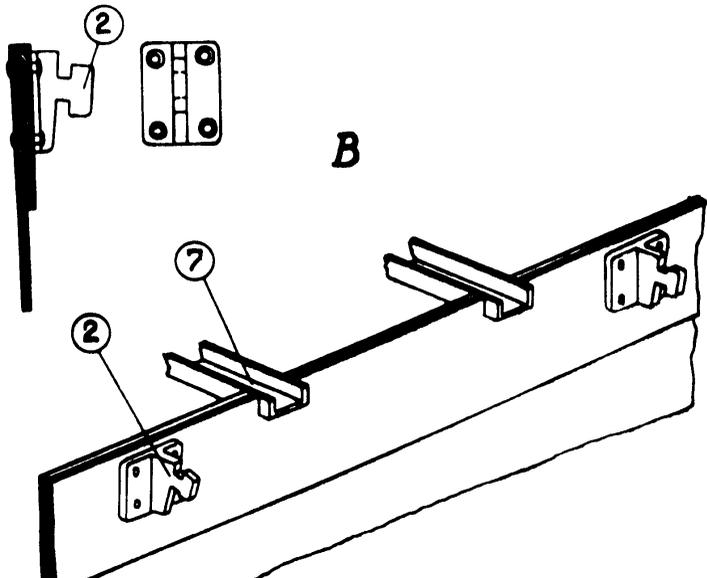
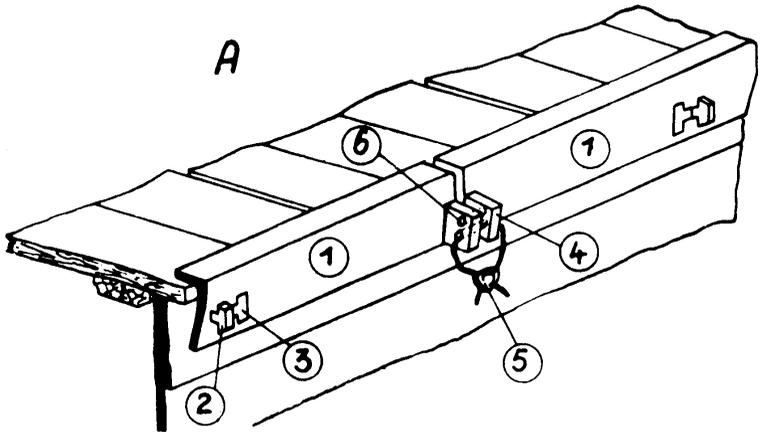
Seitenverschluss mit Winkelprofilen (siehe Art. 10 Nr. 3)

Français

- A. Fixation des cornières
- B. Fixation des taquets
 - 1. Cornières
 - 2. Taquet en T rivé sur l'hiloire
 - 3. Ouverture en forme de T
 - 4. Languettes
 - 5. Scellé de douane
 - 6. Trous pour boulon de liaison
 - 7. God

Deutsch

- Befestigung der Winkelprofile
- Befestigung der Krampen
 - Winkelprofile
 - Krampe in T-Form an den Lukenrahmen genietet
 - Öffnung in T-Form
 - Verschlusslasche
 - Zollsiegel oder Zollplombe
 - Löcher für den Verbindungsbolzen
 - Merkling



V

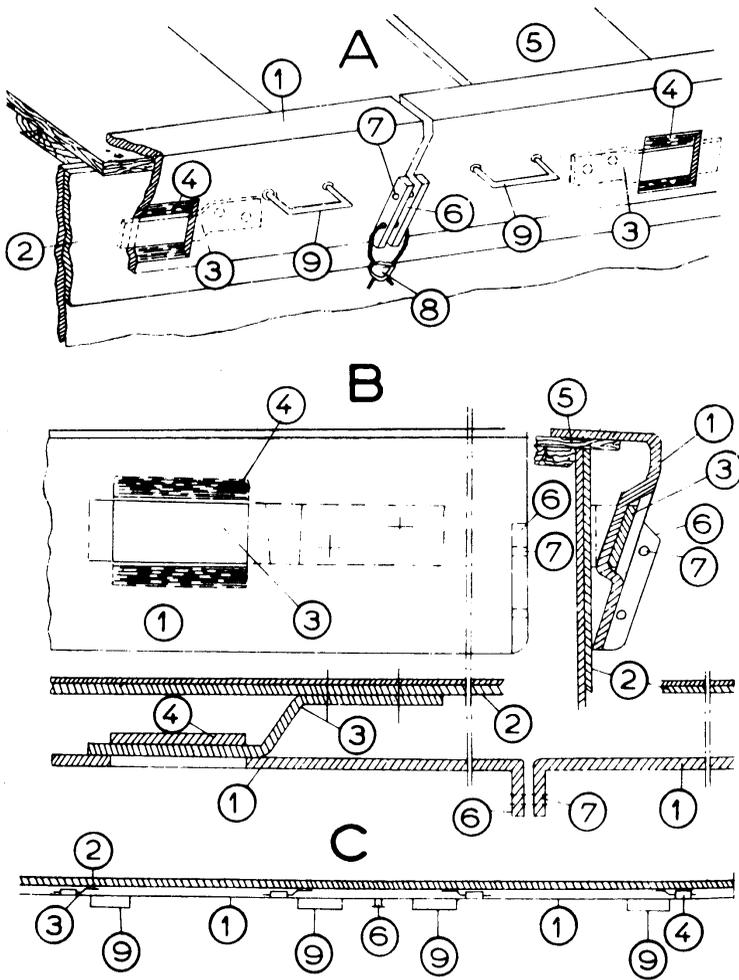
Clôture latérale par cornières «système Apeldoorn» (voir art. 10, ch. 4)

Seitenverschluss mit Winkelprofilen «System Apeldoorn» (siehe Art. 10 Nr. 4)

Français

Deutsch

- | | |
|--------------------------------------|--|
| A. Vue extérieure de la construction | Aussenansicht der Verschluss-einrichtung |
| B. Détails de fixation | Einzelheiten |
| C. Arrangement d'ensemble | Gesamtordnung |
| 1. Cornières | Winkelprofile |
| 2. Hiloire | Lukenrahmen (Tennebaum) |
| 3. Crochet rivé à l'hiloire | Am Lukenrahmen angenieteter Haken |
| 4. Partie recourbée de la cornière | Zurückgebogener Teil des Winkel-profil |
| 5. Panneaux d'écoutille | Lukendeckel |
| 6. Languettes | Verschlusslasche |
| 7. Trou pour boulon de liaison | Loch für den Verbindungsbolzen |
| 8. Scellé de douane | Zollplombe |
| 9. Poignée | Handgriff |



VI

Clôture des écoutilles par le dessus (voir art. 11)

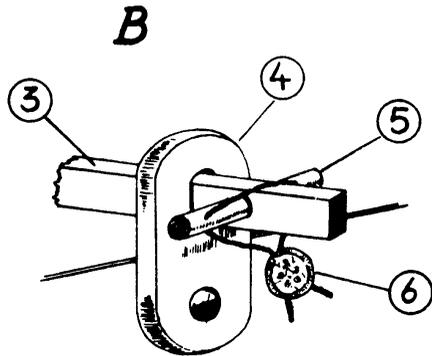
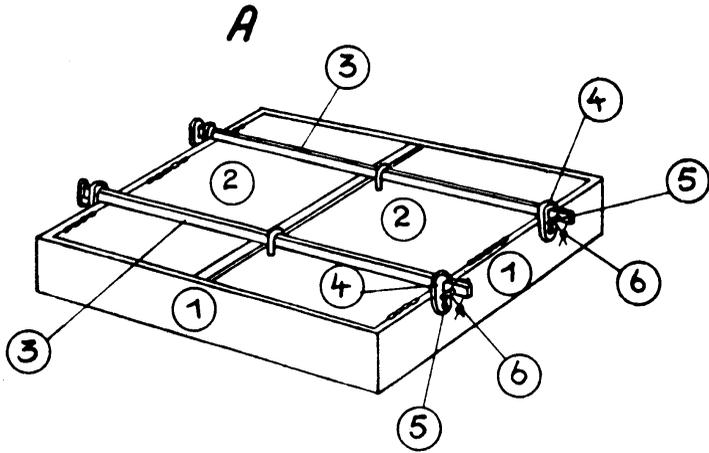
Oberschluss der Ladeluken (siehe Art. 11)

Français

- A. Clôture d'une cale par le dessus
- B. Détail de la clôture, au moyen de goupilles
 - 1. Surbau
 - 2. Panneau d'écoutille
 - 3. Tringles
 - 4. Oeillets
 - 5. Goupille
 - 6. Scellé de douane

Deutsch

- Oberschluss einer Ladeluke
- Detail des Verschlusses mittels Querbolzen
 - Lukenrahmen
 - Lukendeckel
 - Verschlussstangen
 - Ösen
 - Bolzen
 - Zollsiegel oder Zollplombe

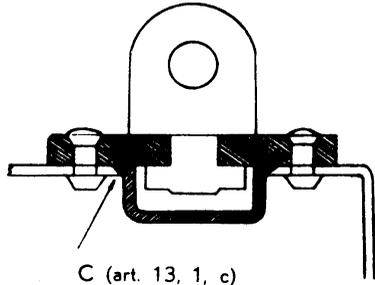
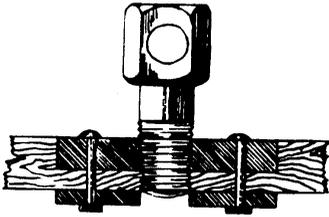


VII

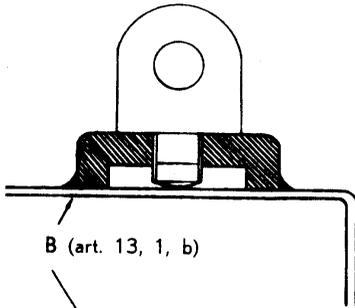
Clôture par bâchage (voir art. 13)**Verschluss durch Deckkleider** (siehe Art. 13)

Français	Deutsch
A. Piton de clôture avec œillet	Verschlussöse mit Schraubengewinde
B. Clôture par brides en fer plat avec œillet	Verschluss durch Bügel aus Flacheisen und Verschlussösen
C. Clôture par piton avec double tenon	Verschluss durch Verschlussöse mit doppelseitigem Bart
D. Bâche avec œillets	Deckkleid mit metallenen Augen
E. Assemblage au moyen de coutures	Zusammennähen der Bahnen
1. Vue de l'extérieur	Ansicht von aussen
1 Fil normal	Normaler Nähfaden
2. Vue de l'intérieur	Ansicht von innen
1 Fil normal	Normaler Nähfaden
2 Fil de couleur différente (visible seulement de l'intérieur)	Andersfarbiger Nähfaden (nur von innen sichtbar)
3. Coupe a-a'	Schnitt a-a'
1 Fil normal	Normaler Nähfaden
2 Fil de couleur différente	Andersfarbiger Nähfaden
F. Assemblage par soudure	Aneinanderfügen durch Verschweissen
1. Vue de l'extérieur	Ansicht von aussen
2. Coupe a-a'	Schnitt a-a'
1 Ruban en matière plastique	Kunststoffband
3. Vue de l'intérieur	Ansicht von innen

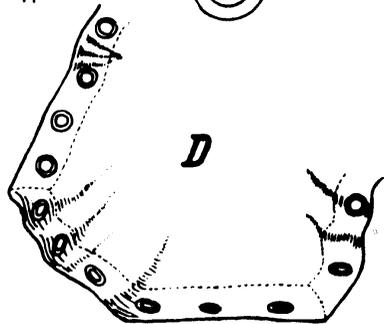
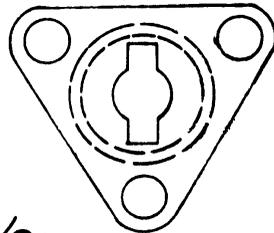
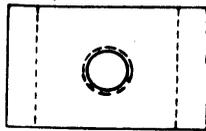
A (art. 13, 1, a)



C (art. 13, 1, c)

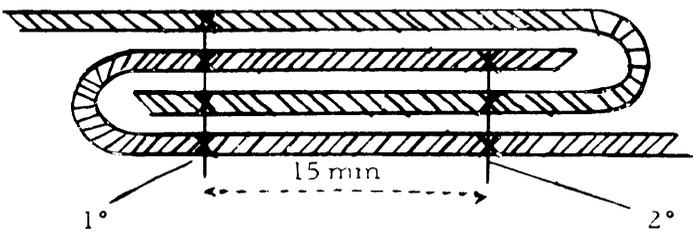
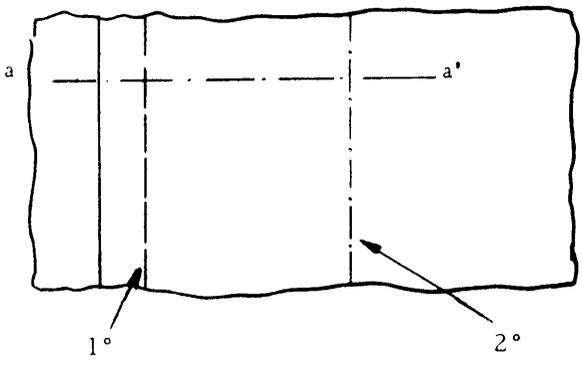
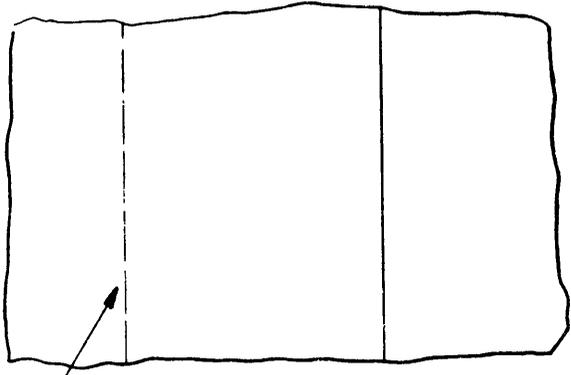


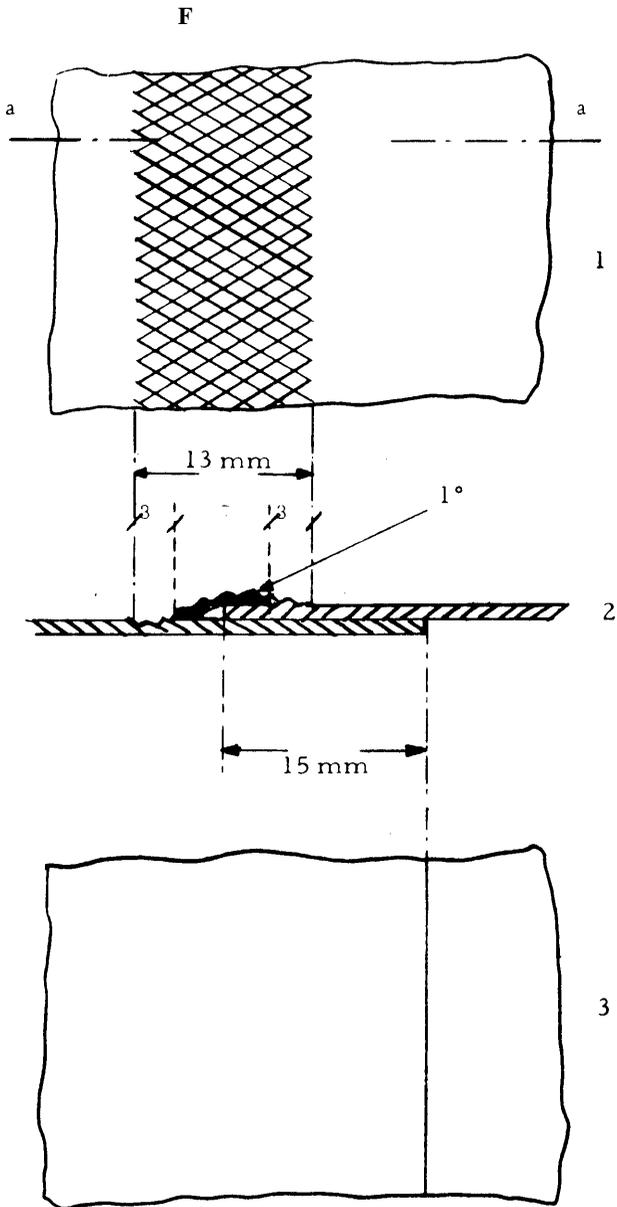
B (art. 13, 1, b)



D

E





Certificat d'aptitude à la clôture douanière
Anerkenntnis über die Zollverschlussfähigkeit
Certificaat van geschiktheid voor douanestuiting

Nom du bâtiment:
 Name des Fahrzeugs:
 Naam van het schip:

Changement de nom:
 Namenswechsel:
 Naamsverandering:

Lieu d'immatriculation, d'enregistrement ou port d'attache:
 Eintragungsort oder Heimathafen:
 Plaats van inschrijving of thuishaven:

N° et lettres caractéristiques du certificat de visite ou de jaugeage:
 Buchstaben des Schiffsattestes oder des Eichscheins:
 Nr en letters van scheepscertificaat, of meetbrief:

Bois	ou/et	Fer	Porteur	Remorqueur
Holz	oder/und	Eisen	Güterboot	Schlepper
Hout	of/en	Ijzer	Vrachboot	Sleepboot

Portée en lourd ou déplacement:
 Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung:
 Draagvermogen of waterverplaatsing:

Date d'inscription au registre douanier:
 Datum der Einschreibung im Zollregister:
 Datum van inschrijving in het douane-register:

Autorité douanière compétente:
Zuständige Zollbehörde:
Bevoegd douanekantoor:

Cachet
Stempel
Stempel

Annexes:
Anlagen:
Bijlagen:

Le présent certificat est valable jusqu'au
Dieses Anerkennnis ist gültig bis zum
Dit certificaat is geldig tot

Visite renouvelée le
Neue Prüfung am
Opnieuw onderzocht de

par le Bureau de Douane de
durch das Hauptzollamt
door het Douanekantoor te

L'Agent chargé de la visite:
Der mit der Prüfung beauftragte Beamte:
De Ambtenaar belast met het onderzoek:

à
in
te

Observations:
Bemerkungen:
Opmerkingen:

La validité du présent certificat est prorogée jusqu'au
Die Gültigkeit dieses Anerkennnisses wird verlängert bis zum
De geldigheid van dit certificaat is verlengd tot

par le Bureau de Douane de
durch das Hauptzollamt in
door het Douanekantoor te

Observations:
Bemerkungen:
Opmerkingen:

A
Te

, le
, den
, de

Visite renouvelée le
Neue Prüfung am
Opnieuw onderzocht de

à
in
te

par le Bureau de Douane de
durch das Hauptzollamt
door het Douanekantoor te

Observations:
Bemerkungen:
Opmerkingen:

L'Agent chargé de la visite
Der mit der Prüfung beauftragte Beamte
De Ambtenaar belast met het onderzoek

La validité du présent certificat est prorogée jusqu'au
Die Gültigkeit dieses Anerkennnisses wird verlängert bis zum
De geldigheid van dit certificaat is verlengd tot

par le Bureau de Douane de
durch das Hauptzollamt
door het Douanekantoor te

Observations:
Bemerkungen:
Opmerkingen:

A

, le

Te

, den

, de

Annexe 5, Anlage 5, Bijlage 5

Livret de clôture douanière
Zollverschlussbuch
Boek van douanesluiting

(Pages 1 et 2)
(Seiten 1 und 2)
(Bladzijden 1 en 2)

Livret de clôture douanière n°
 Zollverschlussbuch Nr.
 Boek van douanesluiting nr
 du bâtiment (nom et catégorie):
 des Schiffes (Name und Art):
 van het schip (Naam en type):

Propriétaire:

Schiffseigner:

Eigenaar van het schip:

Certificat de clôture douanière n°

Verschlussanerkennnis Nr.

Certificaat van douanesluiting nr

, délivré par
 , ausgestellt durch
 , uitgereikt door

19..
 19..
 19..

Ce livret contient

Dieses Buch enthält

Dit boek bevat

pages
 Seiten
 bladzijden.

Validé par l' autorité douanière compétente:

Bestätigt durch die zuständige Zollbehörde:

Geldig verklaard door het bevoegde douanekantoor:

Mode d'emploi

1. Le livret de clôture douanière est divisé en trois parties:
Partie I. Constats relatifs aux examens complets des dispositifs de clôture et aux inspections ultérieures.
Partie II. Observations relatives aux dispositifs de clôture.
Partie III. Appositions, modifications, remplacements et retraits des scellés de douane.
2. Dans la partie I, doivent être mentionnés le premier examen complet et les examens ultérieurs.
3. Les inscriptions portées dans les colonnes 3 et 4 de la partie III doivent toujours préciser l'état des scellés de tout le bâtiment.
En cas d'enlèvement ou de remplacement des scellés de certaines cales, il y a lieu d'inscrire dans les colonnes 3 et 4 le dispositif des nouvelles fermetures, ainsi que le nombre et la nature des scellés maintenus et les cales auxquelles ils se trouvent.
4. Lors qu'un bâtiment est contrôlé par un fonctionnaire d'un poste de douane fluvial, la vérification doit faire l'objet, dans la partie III du livret, d'une mention particulière.
5. Les défauts constatés à l'occasion des contrôles visés aux chiffres 2 à 4, sont inscrites dans la partie II, avec l'indication du délai dans lequel elles doivent être éliminées.
Ces observations seront faites sous signature des fonctionnaires avec l'indication de leur poste d'affectation. Le délai fixé pour éliminer les défauts sera souligné en rouge. Des renvois à ces observations seront portés dans les parties I (colonne 3) et III (colonne 13).

Anleitung zum Gebrauch

1. Das Verlussbuch ist in drei Abteilungen zu führen:
Abt. I. Nachweis der Vollprüfungen der Verschlusseinrichtung.

Abt. II. Beanstandungen.

Abt. III. Anlegen, Ändern, Ersetzen und Entfernen der Verschlüsse.
2. In Abt. I sind die erstmalige Vollprüfung und die nachträglichen Prüfungen zu vermerken.
3. Die Eintragungen in Abt. III, Sp. 3/4 müssen jeweils den Zustand des Verschlusses des ganzen Schiffes ausweisen.
Bei Entfernen und Erneuerung von Verschlüssen einzelner Laderäume ist in Sp. 3/4 unter der Angabe der neuangelegten Verschlüsse auch die Zahl und Art der belassenen Verschlüsse und der Räume, an denen sie sich befinden, anzugeben.
4. Wird ein Schiff durch Beamte der Zoll-Schiffsstationen überholt, so ist die Überholung in Abt. III des Verlussbuches mit besonderer Eintragung zu vermerken.
5. Bei den Prüfungen zu 2–4 festgestellte Mängel sind unter Angabe der Frist, innerhalb welcher diese Mängel zu beseitigen sind, in Abt. II zu vermerken.

Die Vermerke sind von den Beamten unter Angabe ihrer Dienststelle unterschriftlich zu vollziehen. Die zur Beseitigung der Mängel gestellte Frist ist mit Rotstift zu unterstreichen. In Abt. I, Sp. 3 und Abt. III, Sp. 13 ist auf diese Vermerke zu verweisen.

6. Le propriétaire ou conducteur du bâtiment doit reconnaître et accepter:
 - a. dans la partie I (colonne 5), le résultat des examens complets;
 - b. dans la partie II (colonne 6), les critiques aux dispositifs de fermeture et les délais pour s'y conformer;
 - c. dans la partie III (colonne 7), le nombre des scellés apposés.
7. Le propriétaire ou conducteur du bâtiment doit faire disparaître dans les délais fixés les défauts constatés et consignés dans la partie II.
8. Le livret de clôture douanière, placé avec le certificat d'aptitude dans une couverture imperméable, doit se trouver à bord du bâtiment, pour être présenté immédiatement à toute réquisition des fonctionnaires de l'Administration des Douanes. Lorsque le livret est rempli ou détérioré, il doit être remplacé en temps opportun. Les mentions relatives aux défauts auxquelles il n'a pas encore été remédié seront transcrites à la partie II et les inscriptions relatives au dernier examen complet à la partie I du nouveau livret. Dans le délai d'un mois, l'ancien livret est, soit adressé au bureau des douanes qui a délivré le certificat d'aptitude, soit remis pour transmission à ce bureau, à l'un des postes de douane intéressés au trafic des bâtiments du Rhin.
6. Der Schiffseigner oder Schiffsführer hat anzuerkennen:
 - a. in Abt. I (Sp. 5), das Ergebnis der Vollprüfungen;
 - b. in Abt. II (Sp. 6), die Beanstandungen der Verschlusseinrichtung und die Frist zu ihrer Beseitigung;
 - c. in Abt. III (Sp.7), die Zahl der angelegten Verschlüsse.
7. Der Schiffseigner oder Schiffsführer hat dafür zu sorgen, dass die in Abt. II vermerkten Beanstandungen innerhalb der gestellten Frist beseitigt werden.
8. Das Verschlussbuch ist an Bord des Schiffes stets greifbar in einer wasserdichten Umschliessung mit dem Anerkenntnis über die Verschlussfähigkeit aufzubewahren und den Beamten der Zollverwaltung auf Anfordern vorzulegen. Ist das Verschlussbuch aufgebraucht oder durch Beschädigung unbrauchbar geworden, so ist es rechtzeitig durch ein neues zu ersetzen. Es ist, nachdem die unerledigten Vermerke über Beanstandungen in Abt. II und die Eintragungen über die letztmalige Vollprüfung in Abt. I in das neue Verschlussbuch übertragen worden sind, innerhalb eines Monats der Zollbehörde, die das Verschlussanerkennnis ausgestellt hat, zu übersenden oder zur Weiterleitung an diese einer am Rheinschiffsverkehr beteiligten Zollstelle zu übergeben.

Partie I – Teil I – Deel I

(Page 3)
(Seite 3)
(Bladzijde 3)

Attestations relatives aux examens complets et aux inspections ultérieures (art. 2, 5, 6 et 8 du règlement)

Nachweis der Vollprüfungen und der nachträglichen Prüfungen (Art. 2, 5, 6 und 8 der Ordnung)

Verslagen omtrent de volledige onderzoeken en de later ingestelde onderzoeken (art. 2, 5, 6 en 8 van het reglement)

(Pages 4 à n)
(Seiten 4 bis n)
(Bladzijden 4 tot n)

Partie I Attestations relatives aux examens complets et aux inspections ultérieures

Teil I Nachweis der Vollprüfungen und der nachträglichen Prüfungen

Deel I Verslagen omtrent de volledige onderzoeken en de later ingestelde onderzoeken

N° d'ordre Laufd. Nr.	Date Datum	Résultats de l'examen Ergebnis der Prüfung	Nom de l'agent, sceau Name des Prüfungsbeamten, Dienststempel	Visa du propriétaire ou conducteur Anerkennung des Schiffsseigners oder Führers
Volg. Nr. 1	Datum 2	Uitslag van het onderzoek 3	Naam van de douaneambtenaar, stempel 4	Handtekening van eigenaar of schipper 5

Chaque fois que cela sera possible, les annotations apportées dans les colonnes du livret devront indiquer les articles de l'annexe 2 du règlement relatif à la clôture douanière qui sont visés.

Sofern dies möglich ist, sind in den Eintragungen die betreffenden Paragraphen der Anlage 2 zur Zollverschlussordnung zu erwähnen.

Zo dikwijls dit mogelijk is, moeten bij de inschrijving de toepasselijke artikelen van bijlage 2 van het Reglement voor de douanesluiting worden vermeld.

Partie II – Teil II – Deel II

(Page n + 1)
 (Seite n + 1)
 (Bladzijde n + 1)

Observations relatives aux dispositifs de clôture

Beanstandungen an der Verschlusseinrichtung

Opmerkingen omtrent de sluitingsinrichting

(Pages n + 2 et suivantes paires jusqu'à m)

(Seiten n + 2 und folgende gerade bis m)

(Bladzijden n + 2 en volgende even tot m)

(Côté gauche)

(Linke Seite)

(Linkerzijde)

Partie II. Observations relatives
Teil II. Beanstandungen an
Deel II. Opmerkingen omtrent

N° d'ordre Laufd. Nr. Volg. Nr. 1	Date Datum Datum 2	Observations Beanstandungen Opmerkingen 3	Délai pour la remise en état Beseitigungsfrist Termijn v. herstelling 4	Nom de l'agent, sceau Name des Zollbeamten, Dienststempel Naam v. d. douane- ambtenaar, stempel 5

Chaque fois que cela sera possible, les annotations apportées dans les colonnes du livret devront indiquer les articles de l'annexe 2 du règlement relatif à la clôture douanière qui sont visés.

Sofern dies möglich ist, sind in den Eintragungen die betreffenden Paragraphen der Anlage 2 zur Zollverschlussordnung zu erwähnen.

Zo dikwijls dit mogelijk is, moeten bij de inschrijving de toepasselijke artikelen van bijlage 2 van het Reglement voor de douanesluiting worden vermeld.

aux dispositifs de clôture
der Verschlusseinrichtung
de sluitingsinrichting

(Pages n + 3 et suivantes impaires jusqu'à m)
(Seiten n + 3 und folgende ungerade bis m)
(Bladzijden + 3 en volgende oneven tot m)

(Côté droit)
(Rechte Seite)
(Rechterzijde)

Visa du conduct. Anerkennung durch den Schiffsführer Handtekening v. d. schipper 6	La remise en état a été constatée Die Beseitigung der Mängel ist festgestellt Herstelling heeft plaats gehad			
	N° d'ordre Laufd. Nr. Volg. Nr. 7	Date Datum Datum 8	Nom de l'agent, sceau Name des Zollbeamten, Dienststempel Naam van de douane- ambtenaar, stempel 9	Observations Bemerkungen Opmerkingen 10

Chaque fois que cela sera possible, les annotations apportées dans les colonnes du livret devront indiquer les articles de l'annexe 2 du règlement relatif à la clôture douanière qui sont visés.

Sofern dies möglich ist, sind in den Eintragungen die betreffenden Paragraphen der Anlage 2 zur Zollverschlussordnung zu erwähnen.

Zo dikwijls dit mogelijk is, moeten bij de inschrijving de toepasselijke artikelen van bijlage 2 van het Reglement voor de douanesluiting worden vermeld.

Partie III – Teil III – Deel III

(Page m + 1)
 (Seite m + 1)
 (Bladzijde m + 1)

Appositions, modifications, remplacements et retraits des scellés ou plombs

Anlegen, Ändern, Ersetzen und Entfernen der Verschlüsse

Aanbrengen, veranderen, vervangen en afnemen van de verzegeling

(Pages m + 2 et suivantes paires)
 (Seiten m + 2 und folgende gerade)
 (Bladzijden m + 2 en volgende even)

(Côté gauche)
 (Linke Seite)
 (Linkerzijde)

Partie III. Appositions, modifications
Teil III. Anlegen, Ändern, Ersetzen
Deel III. Aanbrengen, veranderen, vervangen

A. Appositions de scellés (Rempl.)						
A. Anbringung der Verschlüsse (Ersetzung)						
A. Aanbrengen van de verzegeling (Vervanging)						
N° d'ordre	Date	a) N° des cales	Nombre de scellés	Modèle et N° des pinces	Nom de l'agent, sceau	Visa du conducteur
Laufd. Nr.	Datum	a) Raum Nr.	Anzahl der Bleie	Modell und Nr. der Zange	Name des Zollbeamten	Anerkennung durch den Schiffsführer
Volg. Nr.	Datum	b) Pontée b) Decklast	Aantal zegels	Model en Nr. van de tang	Dienststempel Naam van de douaneambtenaar, stempel	Handtekening van de schipper
1	2	3	4	5	6	7

remplacements et retraits des scellés
und Entfernen der Verschlüsse
en afnemen van de verzegeling

(Pages m + 3 et suivantes impaires)
(Seiten m + 3 und folgende ungerade)
(Bladzijden m + 3 en volgende oneven)
(Côté droit)
(Rechte Seite)
(Rechterzijde)

B. Retraits de scellés B. Abnahme der Verschlüsse B. Afnemen van de verzegeling					
N° d'ordre Laufd. Nr. Volg Nr.	Date Datum Datum	a) N° des cales a) Raum Nr. a) Ruimen Nr. b) Pontée b) Decklast b) Deklast	Nombre et état des scellés Anzahl und Beschaffenheit d. Bleie Aantal en toestand d. zegels	Nom de l'agent, sceau Name des Zoll- beamten, Dienststempel Naam v. d. Douaneambte- naar, stempel	Observation, Bemerkungen Opmerkingen
8	9	10	11	12	13

