

## Regolamento concernente la chiusura doganale dei battelli del Reno

Approvato dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno il 21 novembre 1963<sup>1</sup>  
in vigore per il Reno tra il confine svizzero e il «Mittlere Rheinbrücke» il 1° aprile 1965<sup>2</sup>

(Stato 1° ottobre 1966)

---

### **Art. 1** Certificato di chiusura doganale

Senza pregiudizio delle maggiori agevolazioni previste in una regolazione nazionale, i battelli, per essere ammessi sul Reno al trasporto sotto chiusura doganale, devono essere provvisti di un certificato rilasciato dall'autorità doganale designata a questo scopo dal Governo di uno degli Stati interessati (All. 1) e attestante che il battello è costruito e sistemato conformemente alle disposizioni dell'allegato 2 al presente regolamento. Il certificato di chiusura doganale può essere rilasciato anche per i battelli provvisti di un sistema di chiusura altro che quelli indicati nell'allegato 2, in quanto detto sistema sia stato omologato, di comune intesa, dagli Stati interessati. Nessun'altra condizione può essere chiesta circa la costruzione e la sistemazione dei battelli.

I proprietari dei battelli possono rivolgersi a qualsiasi autorità doganale competente di loro scelta, indipendentemente dalla nazionalità del battello.

### **Art. 2** Presentazione del battello e dei piani

Per l'ottenimento del certificato, il battello deve essere sottoposto, senza carico, all'esame di un'autorità doganale competente. A detta autorità devono essere presentati, in doppio esemplare:

- a. una sezione longitudinale del battello e un piano del ponte in scala di 1:100 almeno e schizzi in scala di 1:10 almeno dai quali appaia chiaramente il modo di costruzione dei dispositivi di chiusura;
- b. per i battelli cisterna, inoltre, un piano particolareggiato delle condutture e dei loro dispositivi di chiusura;
- c. una descrizione, in tedesco, in francese e in olandese, contenente tutte le indicazioni essenziali su la costruzione e la sistemazione del battello, in particolare della stiva, e dei dispositivi di chiusura.

### **Art. 3** Esame del battello e rilascio del certificato di chiusura doganale

1. L'esame, che si svolgerà alla presenza del proprietario o del suo rappresentante e con il suo aiuto e la sua collaborazione, deve permettere alla autorità doganale competente di assicurarsi che il battello corrisponda alle prescrizioni dell'allegato 2.

RU 1965 236

<sup>1</sup> Art. 1 dell'O del 26 mar. 1965 (RS 631.253.41).

<sup>2</sup> Art. 1 dell'O del 26 mar. 1965 (RS 631.253.41).

In caso affermativo, detta autorità rilascia un certificato comprendente le sezioni, i piani, gli schizzi e la descrizione, indicati nelle lettere *a*, *b* e *c* dell'articolo 2.

2. Il certificato è compilato nella forma dell'allegato 4.

3. La suddetta autorità doganale, contemporaneamente al rilascio del certificato, allestisce un libretto di chiusura doganale, nel quale saranno iscritte le appositioni, le sostituzioni e le rotture dei piombi, come pure le osservazioni previste negli articoli 6, 8 numero 3, e 9.

Questo libretto, uguale per tutti gli Stati interessati, è fornito dal proprietario del battello nella forma dell'allegato 5.

4. Il certificato e il libretto devono essere conservati a bordo e presentati agli agenti doganali che li richiedono.

#### **Art. 4** Cambiamento del nome o del proprietario del battello

Qualsiasi cambiamento del nome o del proprietario del battello deve essere annunciato, entro due settimane, dal proprietario del battello a una autorità doganale competente che indicherà nel suddetto certificato i cambiamenti intervenuti e ne informerà l'autorità doganale che l'ha compilato.

#### **Art. 5** Nuovo esame a seguito di trasformazione del battello

1. Un battello che ha subito trasformazioni concernenti la stiva o i dispositivi di chiusura deve essere presentato, per un nuovo esame, alla competente autorità doganale, nelle condizioni previste all'articolo 2. Il risultato di questo esame è oggetto di un attestato complementare inserito nel certificato e rilasciato nelle stesse condizioni. L'attestato è portato a conoscenza dell'autorità che ha rilasciato il certificato.

2. Le sezioni, i piani, gli schizzi e la descrizione, indicati nell'articolo 2 possono essere limitati, in tal caso, alle parti del battello o dei dispositivi di chiusura che hanno subito trasformazioni.

#### **Art. 6** Menzione che conferma l'adeguamento del battello alla chiusura doganale

L'autorità doganale competente o l'ufficio doganale, che in occasione di altre operazioni (ad es. scaricamento completo di uno scompartimento della stiva), costata che il dispositivo di chiusura di un battello non ha subito modificazioni e che il battello è conforme alle notizie contenute nel certificato, ne fa menzione sul libretto di chiusura doganale; questo esame non deve cagionare ritardi al battello.

#### **Art. 7** Frode

In caso di frode o di grave sospetto di frode, le disposizioni dell'articolo 6 non possono essere invocate per sottrarre il battello ai controlli che si avverassero necessari.

**Art. 8** Esame periodico del battello

1. Prima della scadenza di un termine di dieci anni da uno degli esami indicati negli articoli 3 e 5, il battello deve essere presentato a una competente autorità doganale per una revisione generale.

2. Detta autorità, se accerta che il battello è sempre conforme alle prescrizioni dell'allegato 2, proroga la validità del certificato per un nuovo termine di dieci anni, e così di seguito.

L'autorità doganale che ha rilasciato il certificato deve essere informata di queste proroghe.

3. I battelli, il cui certificato è perento, sono eccezionalmente ammessi a effettuare ancora il trasporto sotto chiusura doganale, qualora un ufficio doganale accerti che i loro dispositivi di chiusura sono sufficienti. Questo accertamento è iscritto nel libretto di chiusura doganale.

**Art. 9** Battelli che non sono più conformi alle disposizioni dell'allegato 2

1. L'autorità doganale competente o l'ufficio doganale che, in occasione di uno degli esami o di una delle revisioni indicati negli articoli 5, 6 e 8, costata che il battello non è più conforme alle disposizioni dell'allegato 2, impartisce al proprietario o al conduttore un termine per conformarvisi e ne fa menzione sul libretto di chiusura doganale. Durante questo termine, il battello non può effettuare trasporti sotto chiusura doganale.

2. Se, nel termine stabilito, l'ingiunzione non è adempiuta, il certificato e il libretto di chiusura doganale sono ritirati e trasmessi all'autorità che li ha rilasciati, indicando i motivi del ritiro.

**Art. 10** Riconoscimento di certificati rilasciati per altre vie d'acqua

I battelli provvisti di certificati, rilasciati da un'autorità doganale di uno degli Stati rivieraschi o del Belgio, per il trasporto sotto chiusura doganale su vie d'acqua altre che il Reno saranno ammessi su questo fiume al trasporto sotto chiusura doganale, a condizione che detto certificato sia compilato conformemente alle disposizioni del presente regolamento.

**Art. 11** Reciproco riconoscimento dei sigilli

In ciascuno Stato interessato, i sigilli apposti, conformemente al presente regolamento, in uno degli altri Stati interessati, sono riconosciuti equivalenti ai sigilli nazionali.

**Art. 12** Battelli di mare

1. Le disposizioni del presente regolamento e dell'allegato 2 sono applicabili per analogia ai battelli di mare che adempiono, inoltre, le condizioni stabilite nell'articolo 16 dell'allegato 2.

2. Per i battelli di mare che non navigano regolarmente sul Reno e che non sono provvisti del certificato menzionato nell'articolo 1 del presente regolamento, la

chiusura doganale della stiva può essere permessa per un solo viaggio, se un ufficio doganale riconosce che i dispositivi di chiusura della stiva sono sufficienti e ne conferisce attestazione scritta al capitano del battello.

**Art. 13** Sostituzione del libretto di chiusura doganale

Il libretto di chiusura doganale che deve essere sostituito è presentato a un'autorità doganale competente che ne compilerà uno nuovo, trascrivendovi le menzioni ancora valide contenute nel documento da sostituire.

Questa autorità ne informerà l'autorità doganale che ha rilasciato il certificato, restituendole il libretto annullato. L'autorità doganale che ha rilasciato il certificato conserverà, per cinque anni, il libretto annullato.

**Art. 14** Registro dei battelli e dei certificati di chiusura doganale

Ciascuna autorità doganale competente tiene:

- un registro dei battelli per i quali ha rilasciato un certificato di chiusura doganale; i battelli vi sono iscritti, per ordine di data, con numerazione progressiva;
- una raccolta completa dei dupli dei certificati che ha rilasciato, compresi i documenti indicati nell'articolo 2.

Tutte le modificazioni e proroghe di certificati sono iscritte nel registro.

**Art. 15** Autorità doganali competenti

Le autorità doganali competenti di ciascuno Stato interessato sono elencate nell'allegato 1.

**Art. 16** Spese cagionate dalle operazioni regolamentari

Il proprietario sopporterà alle spese cagionate dall'esame del suo battello da parte di un'autorità doganale competente, dalla compilazione del certificato e del libretto di chiusura doganale e dalle operazioni accessorie previste nel presente regolamento.

*Allegato 1*

Le autorità doganali competenti nel senso dell'articolo 1 del regolamento sono:

In Germania.

– Hauptzollamt:

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

Gli uffici doganali segnati con «\*» non sono autorizzati a controllare se i battelli cisterna possono essere messi sotto chiusura doganale e a rilasciare certificati per questi battelli.

In Belgio.

Direction des Douanes et Accises:

Anvers, Bruxelles, Gand, Liège

In Francia.

Direction régionale des Douanes de Strasbourg:

Bureau du port

Nei Paesi Bassi.

Inspectie der Invoerrechten:

Amsterdam, Arnhem, Groningen, Rotterdam, Vlissingen.

Nella Svizzera.

Ispettorato delle dogane: Basilea, Porto del Reno-Kleinhüningen.

## **Disposizioni tecniche**

### **Art. 1** In generale

I battelli non devono avere scompartimenti della stiva, depositi, serbatoi, ecc., nascosti nè uscite che non siano immediatamente visibili a un'ispezione esterna. Tutte le uscite che non possono essere piombate, ad esempio i coperchi delle casse pompe, devono essere indicate con il segno «O» che significa apertura (ouverture). Questi posti devono essere menzionati negli schizzi e nella descrizione da presentare conformemente all'articolo 2 del regolamento concernente la chiusura doganale.

### **Art. 2** Sistemazione esterna

Le murate dello scafo, che servono da parete agli scompartimenti della stiva, destinati a essere piombati, devono essere di lamiera ribadite o saldate o di legno spesso.

### **Art. 3** Sistemazione interna

1. Le paratie che separano, l'uno dall'altro o dagli altri locali del battello, gli scompartimenti della stiva, destinati a essere piombati, devono essere di lamiera ribadite o saldate e devono formare con lo scafo del battello un insieme tale per cui non possano essere staccate senza tracce visibili.

2. Nei battelli di legno, queste paratie possono essere costituite di tavole alte quanto lo scafo e solidamente congiunte a esso. Inoltre, ogni tavola deve essere fissata mediante ribattini a una cintura di ferro ribadita essa stessa su tutta la murata dello scafo.

3. Nei battelli menzionati ai numeri 1 e 2 del presente articolo, possono essere ammesse paratie intermedie mobili costituite di tavole di legno, se dette tavole sono commesse, in alto e in basso, in ferri a U solidamente fissati allo scafo e possono essere piombate efficacemente.

4. Le pareti degli scompartimenti della stiva non devono avere porte, nè finestre, nè altre aperture.

5. Le pompe d'esaurimento in comunicazione con la stiva devono essere sistemate in modo che, se le pompe sono fisse, sia impossibile toglierle senza tracce visibili e, se le pompe sono mobili, siano separate dalla stiva mediante cappe fisse (casse pompe). Queste cappe, di metallo o di legno, devono essere conformi alle condizioni stabilite nei numeri 1, 2 e 4 del presente articolo. Parimente, gli spazi riservati agli alberi mobili devono essere separati dalla stiva mediante cappe conformi alle stesse condizioni. Affinchè i battelli di ferro beneficino del regolamento concernente la chiusura doganale, le cappe fisse di legno devono essere sostituite quando richiedono riparazioni importanti, con cappe metalliche ribadite, saldate o ricavate da un solo pezzo.

**Art. 4** Chiusure

1. Le briglie, gli occhielli, i chiodi, i ribattini, i tiranti, le viti, le chiavarde, i ganci, le bocchette e gli altri mezzi di congiunzione che sono posti all'esterno degli scompartimenti della stiva, destinati a essere piombati, e che servono alla chiusura devono avere le estremità battute, ribadite, inchiavardate o altrimenti fissate all'interno di detti scompartimenti in modo che non possano essere tolti senza tracce visibili. Le briglie, ecc., che servono alla chiusura possono essere saldate all'esterno degli scompartimenti piombati, in quanto la saldatura sia solida e durevole.

2. Qualora fossero usate cerniere, i perni devono essere saldati alle due estremità. Perni ribaditi o inchiavardati non sono ammessi. La piastrina della parte mobile attorno al perno deve essere saldata, salvo che la parte mobile sia foggata di un sol pezzo.

Queste prescrizioni non si applicano alle cerniere destinate solo ad agevolare la manipolazione dei cantonali di ferro o di metallo leggero (art. 10 n. 3).

3. A nessun pezzo metallico per la chiusura, come sbarre, occhielli, briglie e cerniere, deve essere data una mano di colore. È, invece, permesso ricoprirli con un anticorrosivo trasparente. Tuttavia, ai ferri a U o ai cantonali (art. 10 n. 2, 3 e 4) può essere data una mano qualsiasi, salvo sulle parti in contatto con i loro mezzi d'attacco.

**Art. 5** Perni di chiusura di metallo leggero

1. I sommieri, gli arpioni e i portelli dei boccaporti possono essere di leghe di metallo leggero di prima fusione, alla condizione che la lega e l'esecuzione siano ammesse per le costruzioni navali da un organo di classificazione dei battelli. I sommieri e gli arpioni di metallo leggero possono essere vuoti, in quanto siano ermeticamente chiusi e i pezzi di cui risultano siano solidamente ribaditi o saldati fra di loro mediante saldatura autogena.

2. Le leghe di metallo leggero, di cui al numero 1, possono parimente essere usate per l'esecuzione dei seguenti pezzi elencati nell'articolo 10: boncinelli (n. 1 lett. a), spranghe (n. 1 lett. d), profili a U (n. 2) e cantonali (n. 3 e 4).

**Art. 6** Ponte

1. Il ponte deve formare un tutto indivisibile e fare corpo con lo scafo e con le paratie in modo che sia impossibile entrare nella stiva piombata senza danneggiare una parte dello scafo o del ponte.

2. Una corsia di larghezza sufficiente deve essere sistemata longitudinalmente ai due lati del telaio dei boccaporti.

3. La posa di viti, ribattini, chiavarde, ecc., deve essere conforme all'articolo 4.

4. Eccettuati i boccaporti, il ponte non deve avere apertura né parti mobili che consentano d'accedere nella stiva.

**Art. 7** Scompartimenti della stiva

1. Le aperture degli scompartimenti della stiva, destinati a essere piombati, devono essere delimitate mediante telaio o battenti che costituiscano un tutto indivisibile e facciano corpo con il ponte.
2. Il sommiere, qualora ne sia usato per sostenere le estremità dei portelli mobili, deve essere collegato, alle sue due estremità, con un pezzo dello scafo, in modo che non possa essere mosso dall'esterno quando l'apertura è chiusa.
3. Il rivestimento del sommiere deve essere di ferro o di metallo leggero di sufficiente spessore. Se il sommiere e il suo rivestimento non sono costituiti di un profilo a doppio T, di ferro o di metallo leggero, il rivestimento deve essere ribadito al sommiere o fissato mediante chiavarde, i cui dadi sono posti all'interno della stiva, la parte della chiavarda che sporge dal dado essendo poi ribadita.

**Art. 8** Portelli dei boccaporti

1. I portelli dei boccaporti devono essere costituiti da lastre, tavole o pannelli sufficientemente resistenti, di spessore appropriato, saldati, ribaditi, incastrati o commessi in modo da non lasciare nessun interstizio che permetta l'accesso al compartimento riservato al carico. I singoli elementi devono combaciare esattamente ed essere fissati in modo che sia impossibile spostarli o toglierli senza lasciare tracce visibili di scasso o senza danneggiare la chiusura doganale. I portelli dei boccaporti devono essere rimovibili oppure a cerniera.<sup>3</sup> I portelli dei boccaporti che non siano commessi in una scanalatura del telaio devono essere provvisti, sulla faccia interna, di una scanalatura sufficientemente profonda o di una traversa che formi una sporgenza di almeno 35 mm all'interno del telaio in modo da adattarsi esattamente a questo e da non poter essere spostata in alcun senso. Inoltre i portelli mobili, all'estremità di ogni loro sezione, devono essere appoggiati lateralmente su un arpione fisso ribadito al battente, in guisa che non possano essere sollevati o spostati.
2. I portelli mobili, qualora sia usato un sommiere di legno per sostenerne le estremità, devono essere commessi per almeno 50 mm in una scanalatura del sommiere o sotto il suo rivestimento metallico. Se il sommiere è di ferro o di metallo leggero o se i portelli sono commessi sotto il rivestimento di un sommiere di legno, la parte superiore coprirà i portelli per almeno 75 mm. Se sono usati portelli di metallo, le misure sopra indicate devono essere ridotte rispettivamente a 30 mm e a 50 mm. Gli arpioni, posti sul sommiere e sul telaio, devono trovarsi sotto i portelli, laddove questi si toccano, ed essere intieramente coperti dai lati di detti portelli.
3. Per i battelli della categoria dei battelli di canale, detti «belgi», i cui portelli dei boccaporti consistono di piccole tavole ben riunite, commesse l'una nell'altra, sono arcuati e vanno da una costa all'altra, i due lati longitudinali di ciascun portello devono essere provvisti di una latta, su tutta la loro lunghezza, ribadita sulle due tavole esterne di ciascun portello.

<sup>3</sup> Nuovo testo dei periodi che precedono giusta il n. I dell'O del DFFD del 25 ago. 1966, in vigore dal 1° ott. 1966 (RU 1966 1333).

**Art. 9** Boccaporto

Il boccaporto può essere chiuso lateralmente o dall'alto.

**Art. 10** Chiusura del boccaporto

1. Se per la chiusura sono usate spranghe di ferro, sono applicabili le seguenti disposizioni:

- a. ciascun portello deve essere provvisto di almeno un boncinello – se non vi è sommiere, uno da ciascuna parte - dello spessore di almeno 6 mm o, per boncinelli di ferro piatto o di metallo leggero senza cerniere, di almeno 3 mm. Se il boncinello risulta di due pezzi, di cui l'uno fisso al portello, la parte che si chiude sull'occhiello fissato al telaio del boccaporto (vedi lett. *c* seg.) non deve superare la lunghezza strettamente necessaria. Il boncinello deve essere costruito in modo che, se chiuso, non possa essere aperto o allungato forzando. La parte che fissa il boncinello al portello deve avere uno spessore di almeno 4 mm, se i portelli sono di legno, ed essere fissata mediante chiavarde in modo che almeno una chiavarda passi per la traversa quella esterna dovendo essere ribadita vicino all'occhiello posto sul telaio;
- b. i boncinelli di un sol pezzo, che sono introdotti in feritoie di appropriate dimensioni aperte nei portelli, devono avere una testa sporgente in larghezza almeno 5 mm. Se i portelli sono di legno, le feritoie devono essere aperte in una piastra metallica resistente fissata al portello mediante chiavarde o viti ribadite all'interno;
- c. gli occhielli, posti sulle facce laterali del telaio, destinati a ricevere i boncinelli, devono avere uno spessore di almeno 7,5 mm. L'apertura dell'occhiello non deve essere di dimensioni maggiori a quelle strettamente necessarie per permettere il passaggio delle spranghe di ferro, dopo la chiusura del boncinello;
- d. le spranghe che sono introdotte negli occhielli, davanti ai boncinelli, devono essere di ferro o di metallo leggero, di spessore adeguato e di un sol pezzo, testa compresa. La lunghezza delle spranghe e la posizione dei fori in esse aperti per permettere d'introdurre la cordicella di piombatura devono essere tali che sia impossibile, anche se la cordicella si allenta, levare la spranga dall'occhiello, dopo l'introduzione della cordicella. Le teste devono essere formate di sbarre, con le estremità assai lunghe, in modo che sia impossibile girare le spranghe attorno al loro asse;
- e. le spranghe, di cui alla lettera *d*, possono essere sostituite con cavi metallici che offrano uguale garanzia di sicurezza. Esse devono, in particolare, essere provviste, a un'estremità, di un dispositivo atto a essere piombato e, all'altra estremità, di una testa fissa che ne impedisca l'intero passaggio attraverso l'occhiello. I cavi non devono avere impalmature, salvo all'estremità ove si trova la testa ed è operata la chiusura doganale, in quanto l'impalmatura sia protetta mediante manicotti di metallo ribaditi sul cavo;

- f. se, invece degli occhielli, il telaio del boccaporto è provvisto di ferri profilati con feritoie, attraverso le quali passano i boncinelli, detti ferri devono avere uno spessore di almeno 7,5 mm ed essere ribaditi o saldati al telaio. Le feritoie dei ferri profilati devono corrispondere al diametro dei boncinelli e chiuderli strettamente. L'apertura del boncinello per il passaggio della spranga deve trovarsi esattamente sotto il ferro profilato, in modo che sia impossibile sollevare i portelli dopo il passaggio delle spranghe;
- g. è vietato usare catene per la chiusura.
2. Se sono usati profili a U, di ferro o di metallo leggero, sono applicabili le disposizioni seguenti:
- i profili a U devono essere posti, a due a due, alle estremità esterne del portello. I portelli devono essere commessi in detti profili che sono provvisti di due denti saldati all'interno in punti adeguati. I profili a U devono essere costruiti in modo che non possano essere piegati o mossi, dopo la chiusura doganale;
  - lo spessore dei profili a U deve essere di almeno 4 mm e una delle ali deve essere lunga almeno 75 mm;
  - il telaio deve essere provvisto all'esterno, in punti adeguati, di tasselli dello spessore di almeno 8 mm, saldati all'interno del telaio; in questi tasselli devono essere scavate scanalature, nelle quali i denti dei profili a U devono adattarsi esattamente;
  - nei portelli devono essere tagliate, in punti adeguati, delle tacche che consentano di passarvi i profili a U e le chiavette di cui alla lettera e;
  - i profili a U devono essere provvisti, nel loro punto di congiunzione, di due fessure attraverso le quali passa una chiavetta di acciaio duro, con, alle estremità, due fori per il passaggio della cordicella; dopo l'apposizione della piombatura, deve essere impossibile smuovere i profili a U.
- Invece della chiavetta, i profili a U possono essere provvisti, nel loro punto di congiunzione, di una linguetta piegata verso il basso. In ciascuna di queste linguette devono essere aperti due fori, uno dei quali servirà al passaggio della cordicella di piombatura e l'altro al passaggio della chiavarda di congiunzione con la linguetta vicina.
3. Se sono usati cantonali, devono essere applicate le disposizioni seguenti:
- i cantonali devono essere posti, a due a due, alle estremità esterne del portello e adattarsi a questo. Essi devono essere provvisti, in punti adeguati, di due aperture con lume a T. Saranno costruiti in modo che, apposta la chiusura doganale, non possano essere piegati o spostati;
  - lo spessore dei cantonali deve essere di almeno 8 mm e la larghezza di ciascuna ala di almeno 75 mm.
- Se l'ala orizzontale è almeno di 100 mm, di cui almeno 70 mm ricoprono il portello del boccaporto, lo spessore può essere ridotto a 4 mm, se il cantonale è di ferro, e a 6,5 mm, se è di metallo leggero;

- c. il telaio deve essere provvisto, in punti adeguati, di tasselli con sezione a T, ribaditi, di uno spessore di almeno 8 mm, ai quali le aperture dei cantonali devono adattarsi esattamente;
  - d. i cantonali devono essere provvisti, nel loro punto di congiunzione, di una linguetta piegata verso l'esterno. In ciascuna di queste linguette devono essere aperti due fori, uno dei quali servirà al passaggio della cordicella di piombatura e l'altro al passaggio di una chiavarda di congiunzione con la linguetta vicina, che deve impedire lo spostamento laterale dei cantonali dopo la piombatura.
4. Se sono usati cantonali del «sistema Apeldoorn», sono applicabili le seguenti disposizioni:
- a. i cantonali devono essere posti, a due a due, alle estremità esterne del portello. Le loro ali orizzontali devono adattarsi ai portelli e le estremità inferiori delle loro ali verticali devono chiudere contro il telaio senza giuoco rilevante. I cantonali devono essere provvisti, in punti adeguati, di due parti ripiegate sull'ala verticale, formanti ciascuna due fessure verticali che permettano il loro agganciamento, in senso opposto, negli uncini menzionati alla lettera c. Essi devono essere costruiti in modo che, operata la chiusura doganale, non possano essere piegati o spostati;
  - b. lo spessore dei cantonali è quello stabilito al numero 3 lettera *b*;
  - c. il telaio deve essere provvisto, in punti adeguati, di uncini a Z, di ferro piatto, di uno spessore minimo di 8 mm e di una larghezza di almeno 40 mm che si adatteranno esattamente alle fessure dei cantonali. In vicinanza delle fessure, l'ala verticale del cantonale deve essere provvista di una impugnatura;
  - d. i cantonali devono essere provvisti, nel loro punto di congiunzione, di una linguetta ripiegata verso l'esterno. In ciascuna di queste linguette devono essere aperti due fori, uno dei quali servirà al passaggio della cordicella di piombatura e l'altro al passaggio di una chiavarda di congiunzione con la linguetta vicina, che deve impedire lo spostamento dei cantonali dopo la piombatura.

#### **Art. 11** Chiusura dei boccaporti dal basso

1. Qualora i boccaporti siano chiusi dal basso, ciascuno di essi deve essere provvisto di almeno due forti sbarre di ferro, di sezione rettangolare e d'un solo pezzo, poste attraverso i portelli a una conveniente distanza dai loro lati. Se i portelli non sono lunghi più di un metro o se uno dei lati del portello è fissato al telaio mediante una cerniera conforme alle condizioni stabilite nell'articolo 4, è sufficiente una sola sbarra. Le sbarre devono passare per due briglie di ferro, fissate alle due parti opposte del telaio, e per una briglia di ferro, fissata al centro di ciascun portello. Le aperture delle briglie devono corrispondere esattamente alla sezione delle sbarre. Le briglie saranno poste in modo che la sbarra posi direttamente sui portelli e che questi non possano essere sollevati. Una delle estremità della sbarra deve essere foggata a testa, in guisa che la sbarra sia fermata nella briglia. L'altra estremità deve

essere forata, il più vicino possibile alla briglia, in modo che vi possa essere introdotta una copiglia di ferro di lunghezza appropriata. Questa, quando è collocata, deve presentare due fori, da una parte e dall'altra della sbarra e il più vicino possibile ad essa, che consentano il passaggio della cordicella di piombatura. Se una estremità della sbarra non è foggata a testa, è richiesto l'uso di copiglie ad ambedue le estremità della sbarra.

2. Le briglie non sono richieste sui portelli di piccole dimensioni che non possono essere piegati o spostati. Invece di briglie sui telai, potranno essere usati boncinelli e occhielli conformi alle prescrizioni dell'articolo 10.

3. Se una fila di portelli è così lunga che le sbarre possano essere piegate in modo che sia possibile togliere uno dei portelli, è necessario collocare un numero sufficiente di altre sbarre che incrocino le prime ad angolo retto e le tengano a posto. Dette sbarre devono essere fissate secondo uno dei metodi indicati sopra. Se sono usate due file di sbarre che s'incrociano ad angolo retto, la fila inferiore potrà essere di legno.

#### **Art. 12** Nuove costruzioni

Per la costruzione di battelli, messi in cantiere sei mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento concernente la chiusura doganale, è proibito usare:

- legno per le cappe delle pompe e degli alberi mobili,
- boncinelli di un sol pezzo per la chiusura laterale.

I portelli dei boccaporti di questi battelli devono essere costruiti in modo che la loro curvatura non possa formare fessure attraverso le quali sia possibile accedere al carico.

#### **Art. 13** Coperte

1. Gli spazi destinati alle merci poste sotto chiusura doganale mediante coperte devono avere la forma di quadrilatero e possono comprendere uno o più boccaporti. La chiusura potrà parimente essere effettuata sopra portelli mobili di boccaporti, in quanto gli scompartimenti della stiva situati sotto dette porte siano piombati. La chiusura doganale sarà operata conformemente alle seguenti disposizioni:

- a. se il ponte o i portelli sono di legno, piastre di ferro, di almeno 20 mm di spessore, 70 mm di lunghezza e 40 mm di larghezza, devono essere poste a una distanza massima di 400 mm l'una dall'altra e fissate al ponte mediante forti chiavarde. Le estremità delle chiavarde devono essere ribadite all'interno conformemente all'articolo 7 numero 3, o ben ribadite sulla piastra stessa. In quest'ultimo caso l'estremità ribadita deve essere ben visibile. Ciascuna piastra deve avere nel mezzo una chiocciola di almeno 15 mm di diametro, che la attraversi per intero. Dette chioccioline sono destinate a ricevere occhielli a vite che devono poter essere chiusi contro la piastra. Se il ponte è di ferro e di uno spessore sufficiente affinché gli occhielli a vite possano essere chiusi con il grado di sicurezza richiesto dalla dogana, può essere rinunciato a fissare piastre speciali per gli occhielli a vite. Nei battelli

costruiti sei mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento concernente la chiusura doganale, gli occhielli devono essere di ferro e avere una lunghezza di almeno 46 mm, larghezza di 32 mm e spessore di 13 mm. La loro estremità inferiore deve terminare con una filettatura a vite lunga almeno 12 mm. L'apertura dell'occhiello deve essere esattamente tale da permettere il passaggio della spranga di chiusura (art 10 n. 1 lett. *d*) in modo che sia impossibile girare gli occhielli;

- b. gli occhielli possono parimente essere avvitati in briglie di ferro piatto di almeno 8 mm di spessore e 32 mm di larghezza. Queste briglie devono essere piegate a guisa di gomito su una lunghezza di 35 mm e un'altezza di 6 mm al massimo. Le briglie devono essere saldate o ribadite sui ponti di ferro o sulle piastre dei portelli dei boccaporti. Le chiocciole, descritte alla lettera *a*, nelle quali saranno avvitati gli occhielli, devono trovarsi nel mezzo della briglia;
  - c. invece di piastre o di briglie con chiocciole, piastre di ferro di almeno 8 mm di spessore possono essere commesse nel ponte o nei portelli dei boccaporti e fissate nel modo descritto alla lettera *a*, oppure briglie di almeno 8 mm di spessore potranno essere saldate o ribadite sul ponte di ferro o sulle piastre dei portelli dei boccaporti dette piastre o briglie devono avere nel mezzo un'apertura, arrotondata nella sua parte mediana, simile alla bocchetta di una toppa a due facce. L'apertura deve essere di 26 mm di lunghezza, 7 mm di larghezza e la parte arrotondata deve avere 14 mm di diametro. Sotto l'apertura, deve esserci una cavità circolare, con forma di piccola scatola, chiusa da tutte le parti mediante una lamiera saldata alla piastra di ferro. L'apertura è destinata a ricevere un occhiello, che, superiormente, è della forma e dello spessore descritti alla lettera *a*. La parte inferiore dell'occhiello deve essere provvista, invece che della filettatura a vite, di un dente di 16 mm di lunghezza e 13 mm di diametro che termina alla sua estremità inferiore con un panettone a due facce, ciascuna di 6 mm di lunghezza e 6 mm di spessore. L'occhiello e l'apertura arrotondata della piastra devono essere tali che le spranghe di chiusura non possano essere introdotte nell'apertura dell'occhiello se non dopo averlo girato di 90° e che questo non possa in seguito essere girato. In tale posizione, il panettone dell'occhiello si troverà per traverso nell'apertura dalla forma di una bocchetta di toppa, in modo che l'occhiello non possa più essere ritirato. Per questo genere di chiusura sono ammesse solo le spranghe.
  - d. gli occhielli previsti alle lettere *a* e *b* che precedono possono essere sostituiti con anelli di ferro semicircolari, di 10 mm di spessore e 15 mm di apertura, saldati direttamente sul ponte o sulle piastre di ferro dei portelli dei boccaporti; ciascuno di questi anelli tratterà una maglia a catena di ferro saldata, del medesimo spessore dell'anello, e avente una apertura di 15 mm nel senso della larghezza e di 35 mm nel senso della lunghezza.
2. Le coperte devono essere di tela forte, cioè in tessuto ricoperto di materia plastica o in tessuto gommato, non estensibile e sufficientemente resistente. Dovranno essere in buono stato e confezionate in modo tale che una volta posto il dispositivo di chiusura, non sia possibile toccare il carico senza lasciare tracce visibili. Le coperte in

tessuto ricoperto di materia plastica o in tessuto gommato avranno un colore diverso dal nero o di un colore simile.

Qualora la coperta risulti di teli interi, i bordi di queste devono essere ripiegati l'uno sull'altro e uniti per mezzo di doppie cuciture distanziate fra loro di almeno 15 mm. I fili utilizzati per ogni cucitura dovranno essere di colori nettamente contrastanti fra di loro; ogni cucitura sarà visibile solamente all'interno e il colore del filo utilizzato per queste cuciture sarà in contrasto nettamente con il colore della coperta. Anche i rammendi si effettueranno in maniera analoga. Per questi rammendi i bordi saranno ripiegati l'uno sull'altro e riuniti per mezzo di doppie cuciture visibili e distanti fra loro di almeno 15 mm; il colore del filo visibile dall'interno sarà differente dal colore del filo visibile dall'esterno e da quello della coperta. Ogni cucitura deve essere eseguita a macchina. Qualora la coperta risulti di più parti di tessuto ricoperto di materiale plastico, queste parti dovranno ugualmente essere saldate insieme. Queste parti devono essere sovrapposte l'una all'altra per almeno 15 mm. Per tutta la lunghezza dei bordi dovrà essere assicurata la fusione dei pezzi. Il bordo esterno, dopo essere stato riunito, sarà coperto da un nastro di tela plastica, di larghezza di almeno 7 mm che sarà fissato con uguale processo di saldatura. Su questo nastro e per una larghezza di almeno 3 mm da ogni lato di questo, sarà stampato un rilievo uniforme e ben visibile. La saldatura sarà fatta in tale maniera che i pezzi non possano essere separati quindi riuniti senza lasciare segni visibili. I rammendi delle coperte in tessuto ricoperto di materiale plastico potranno egualmente essere effettuati seguendo il procedimento di saldatura descritto più sopra.

Le coperte devono essere provviste, lungo i lati, di occhi metallici distanziati l'un dall'altro di 200 mm al massimo e destinati a ricevere i cavi o le spranghe di chiusura. Gli orli nei quali sono posti gli occhi, devono essere larghi almeno 50 mm.

3. Le disposizioni dell'articolo 10 numero 1 lettere *d* ed *e* sono applicabili alle sbarre e ai cavi di ferro che passano attraverso gli occhielli e gli occhi della coperta; gli occhi devono essere convenientemente ripartiti fra gli occhielli.

#### **Art. 14** Battelli cisterna con serbatoi che fanno parte dello scafo

I battelli cisterna, i cui serbatoi fanno parte dello scafo, devono essere conformi alle seguenti condizioni:

- a. tutte le condutture, compresi i pezzi di raccordo e i dispositivi di chiusura, devono essere di metallo duro; una deroga a questa norma è concessa solo per i battelli a cisterna destinati a trasportare liquidi, per i quali l'uso di condutture, ecc. di metallo duro non è idoneo (ad es. i battelli cisterna che trasportano l'acido solforico). Le parti delle condutture che non sono circondate da elementi che non possono essere piombati devono essere completamente visibili su tutta la loro lunghezza, in modo da permettere un esame particolareggiato;
- b. i passaggi per uomini e altre aperture eventuali che danno direttamente accesso alle cisterne, saranno muniti di chiusure che possono essere sigillate efficacemente. Tutte le condutture, compresi i pezzi di raccordo e i dispositivi di chiusura, devono essere sistemate in modo che sia impossibile, dopo la piombatura, togliere dalla cisterna una parte del contenuto. Sono permessi

solo i dispositivi di chiusura che offrono, per la loro costruzione, completa garanzia di sicurezza. Una installazione appropriata, fissata in modo stabile sul ponte o in un'altra parte importante del ponte, dovrà permettere, una volta che i dispositivi di chiusura siano completamente chiusi, di apporvi un dispositivo di chiusura doganale che impedisca di riaprire i dispositivi di chiusura senza rompere i sigilli apposti. Le condutture e le pompe devono essere provviste di un dispositivo di svuotamento.

**Art. 15** Battelli cisterna con serbatoi indipendenti dallo scafo

Per i battelli cisterna, i cui serbatoi sono indipendenti dallo scafo, le prescrizioni che precedono sono applicabili nella misura in cui sono compatibili con gli impianti di detti battelli.

**Art. 16** Battelli di mare

1. Le disposizioni che precedono sono applicabili per analogia ai battelli di mare che devono, inoltre, adempiere alle condizioni stabilite nei numeri 2 e 3.
2. Qualsiasi accesso a un locale del sottocoperta o delle sovrastrutture che serva da magazzino deve poter essere piombato efficacemente.
3. I ventilatori che danno nei magazzini devono essere di metallo in modo che, salvo la parte superiore, non possano essere tolti dopo la piombatura senza lasciar tracce di danneggiamento. L'apertura superiore della parte fissa deve essere provvista di una piastra di ferro perforata o di una griglia che non possa essere smagliata, le cui maglie devono avere una larghezza non superiore a 20 mm. La piastra di ferro perforata o la griglia deve essere ribadita o saldata al ventilatore.
4. La chiusura dei magazzini, se non è attuata mediante i dispositivi previsti negli articoli 10, 11, 13, 14, potrà essere effettuata mediante sbarre poste trasversalmente ai portelli dei boccaporti (sbarre di chiusura o ferri a U). Alle loro estremità, queste sbarre devono essere fortemente avvitate ai telai dei boccaporti mediante viti di tensione. I telai devono essere larghi almeno 75 mm. Le viti di tensione devono poter essere piombate in modo da non poterle girare. Le sbarre e l'avvitamento devono essere tali che sia impossibile sollevare o smuovere le sbarre o i portelli. È permesso includere nella chiusura doganale olone incatramate.

## Clôtures douanières – Zollverschlüsse

Explications illustrées – Bildliche Erläuterung

Exemples de construction – Konstruktionsbeispiele

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

### *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

7. Sommier en fer et en bois

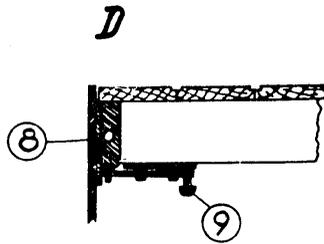
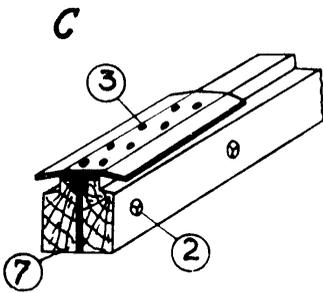
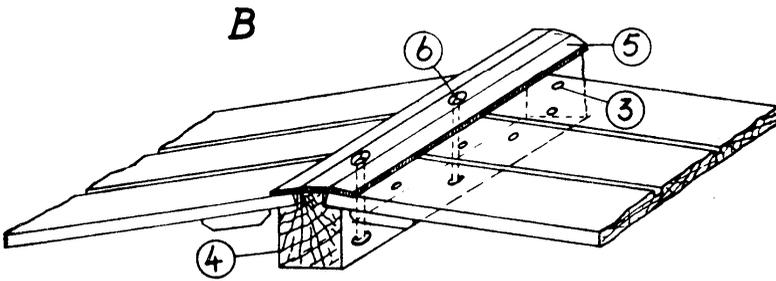
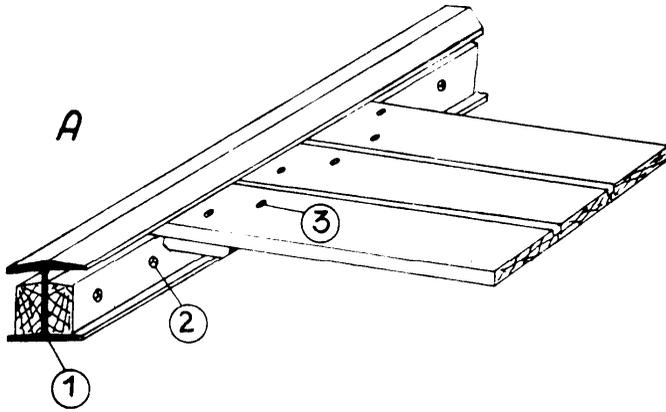
8. Broche

9. Verrou

Scherstock aus Eisen und Holz

Pinne oder Bolzen

Riegel

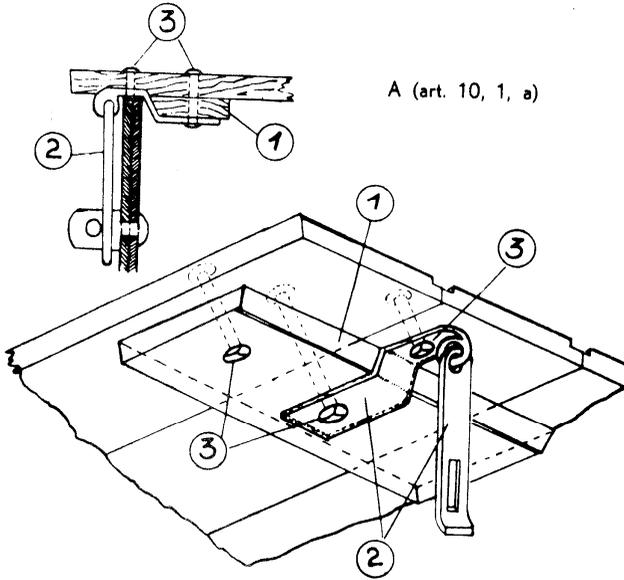


## II

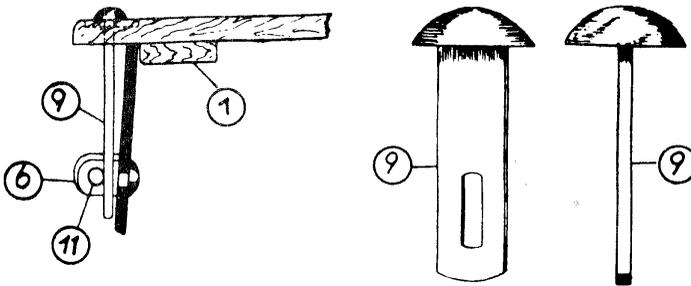
**Clôture latérale par tringles de douanes** (voir art. 10, ch. 1)

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

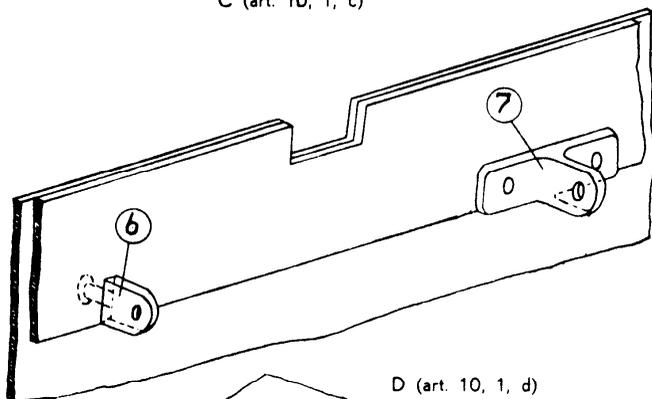
<i>Français</i>	<i>Deutsch</i>
A. Panneau d'écoutille avec moraillon composé de deux pièces	Lukendeckel mit Hängeschlaufen
B. Panneau d'écoutille avec moraillon d'une seule pièce	Lukendeckel mit Stechschlaufen
C. Hiloire avec œillets de clôture	Lukenrahmen mit Verschlussösen
D. Clôture par tringles de douane	Verschluss mit Verschlussstangen
E. Clôture avec fers profilés, percés de trous calibrés	Verschluss, mit Stechschlaufen und gelochtem Profileisen
1. Traverse	Stossleiste
2. Moraillon 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	Genietete oder geschweisste Verschlussöse
7. Oeillet rivé	Genietete Verschlussöse
8. Tête forgée	Geschmiedeter Kopf
9. Moraillon d'une seule pièce	Stechschlaufe
10. Fer profilé	Profileisen
11. Trous pour tringle	Löcher für die Verschlussstange
12. Trous pour moraillons	Löcher für die Stechschlaufen



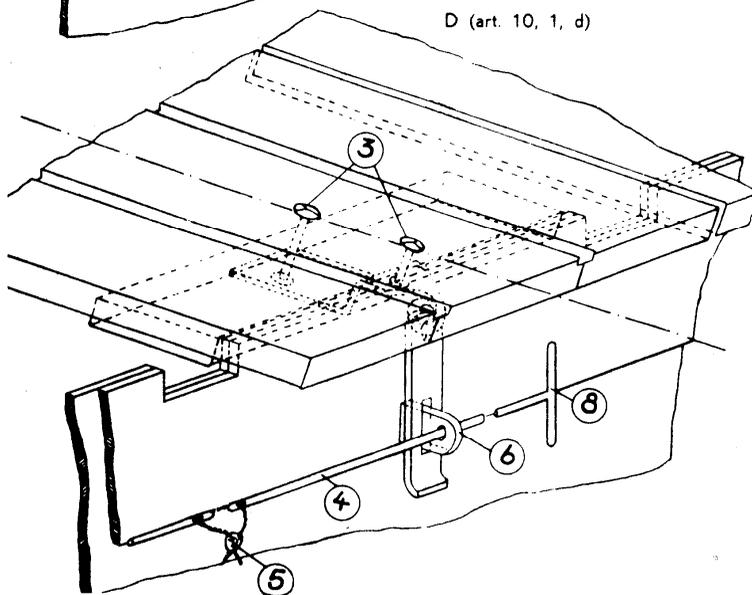
B (art. 10, 1, b)



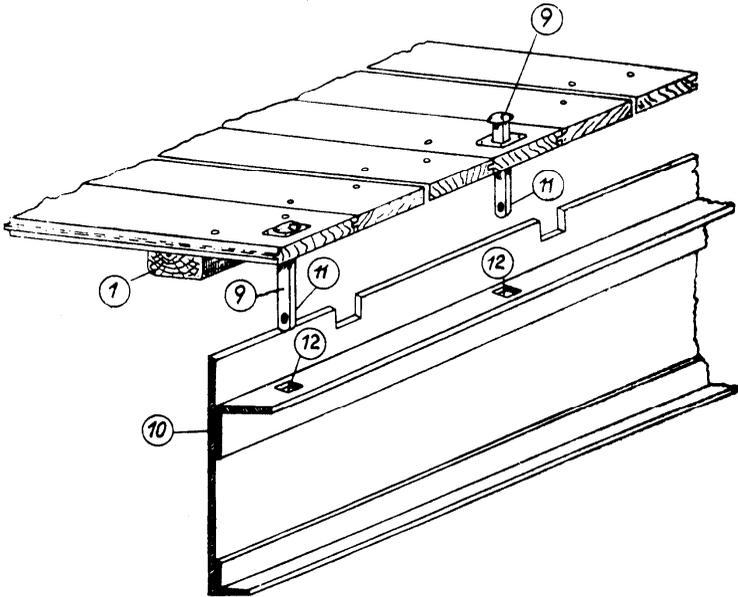
C (art. 10, 1, c)



D (art. 10, 1, d)



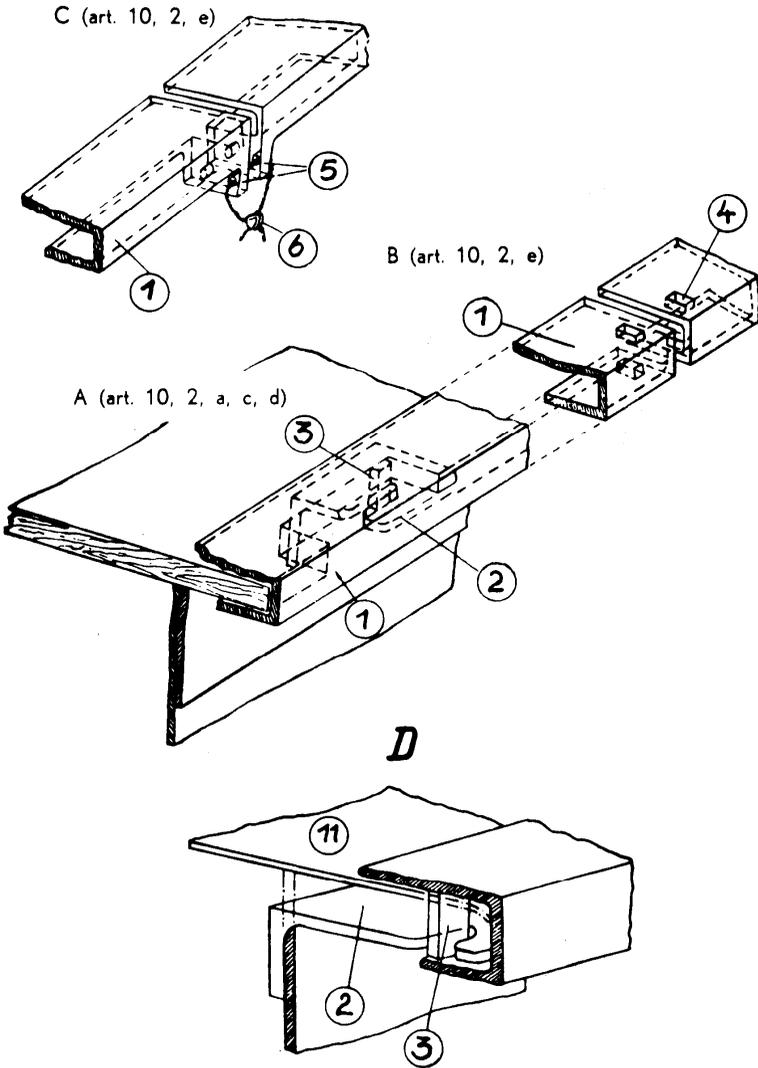
E (art. 10, 1, f)

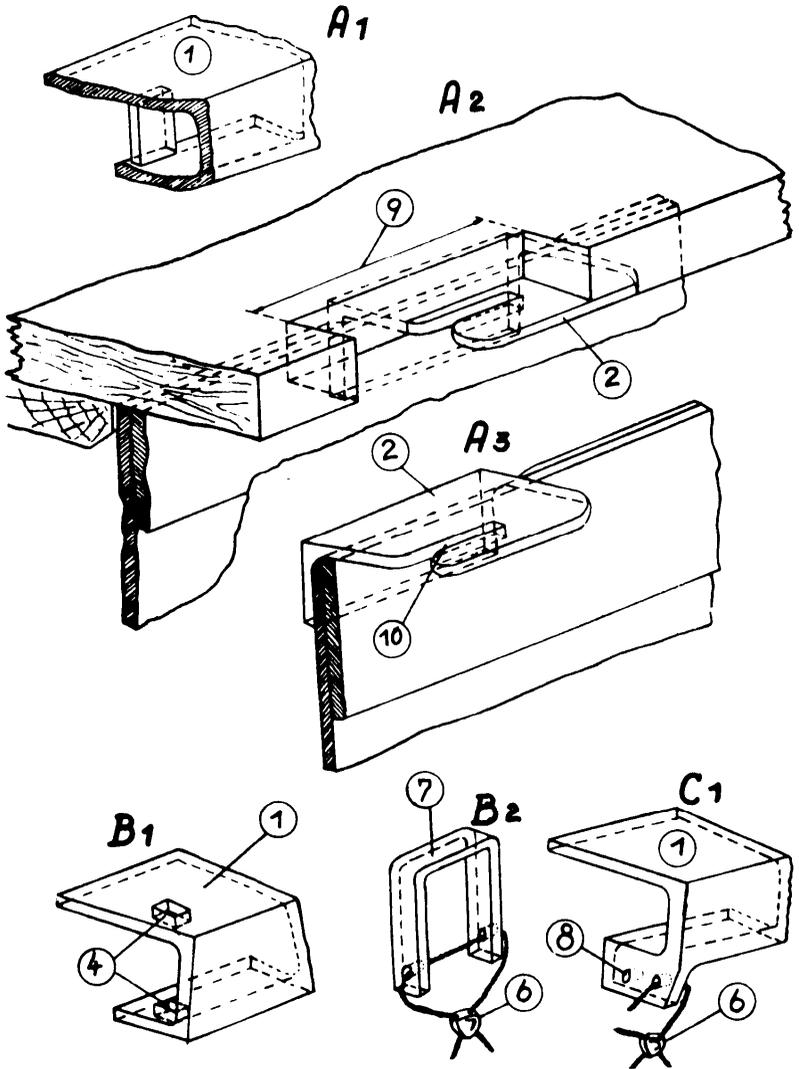


## III

**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)

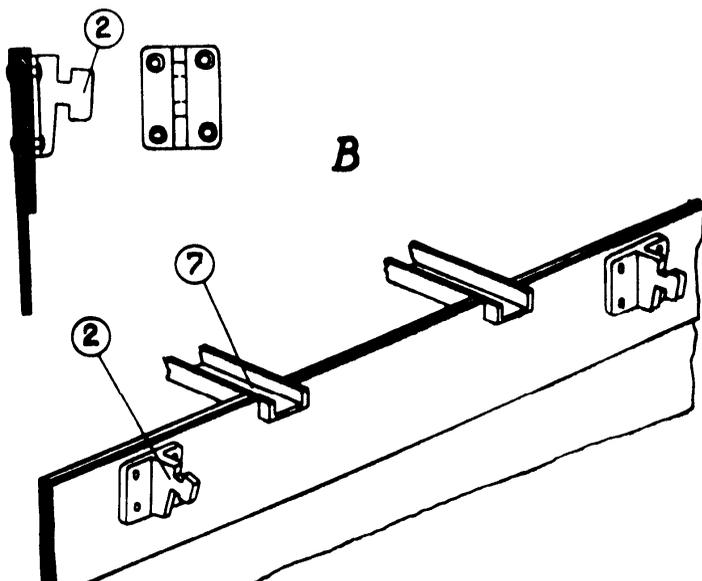
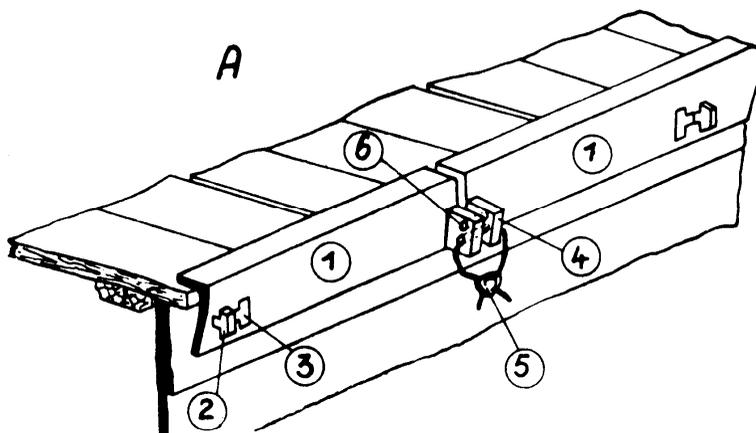
**Seitenverschluss mit Winkelprofilen** (siehe Art. 10 Nr. 3)

*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*

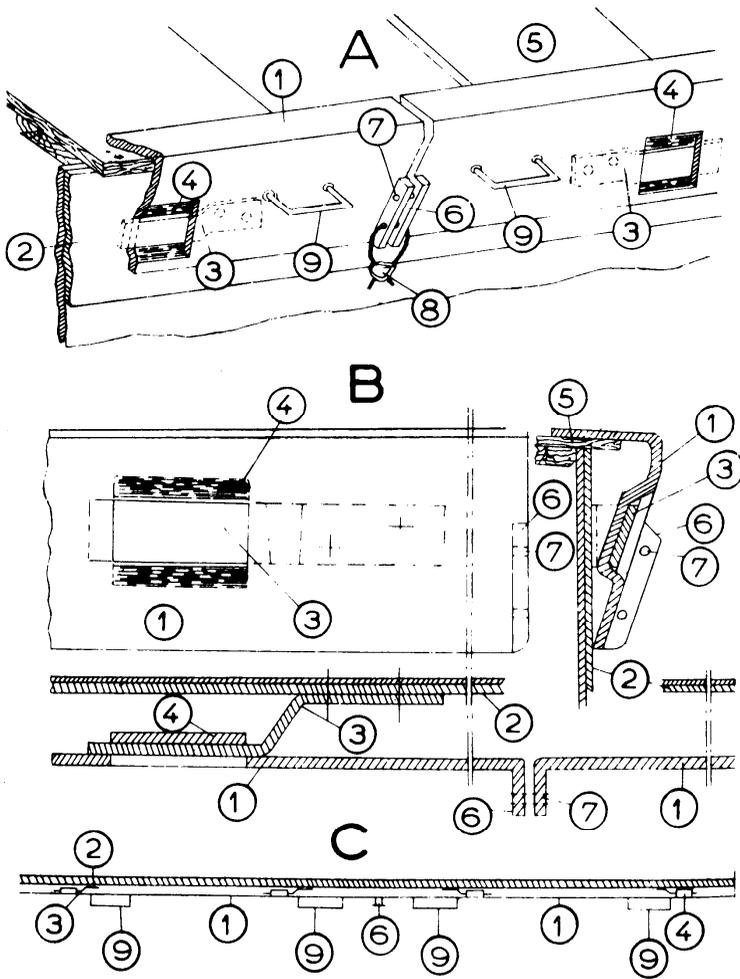
- Befestigung der Winkelprofile
- Befestigung der Krampen
  - Winkelprofile
  - Krampe in T-Form an den Lukenrahmen genietet
  - Öffnung in T-Form
  - Verschlusslasche
  - Zollsiegel oder Zollplombe
  - Löcher für den Verbindungsbolzen
  - Merkling



V

**Clôture latérale par cornières «système Apeldoorn»** (voir art. 10, ch. 4)**Seitenverschluss mit Winkelprofilen «System Apeldoorn»** (siehe Art. 10 Nr. 4)

<i>Français</i>	<i>Deutsch</i>
A. Vue extérieure de la construction	Aussenansicht der Verschlusseinrichtung
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 Winkelprofils
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



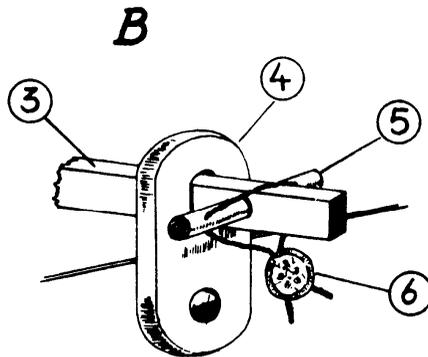
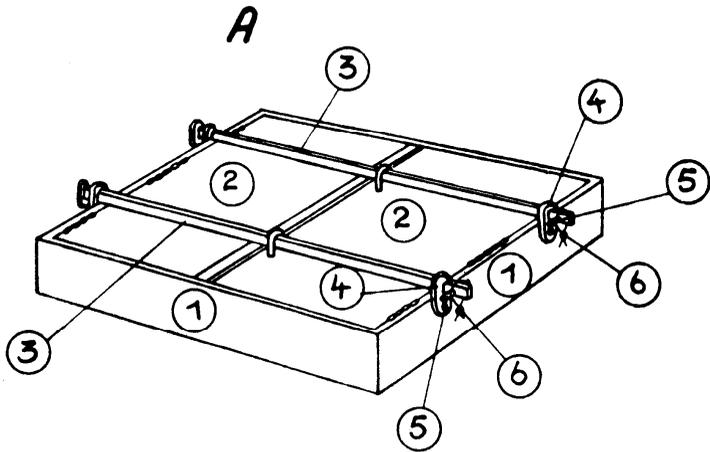
## VI

**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

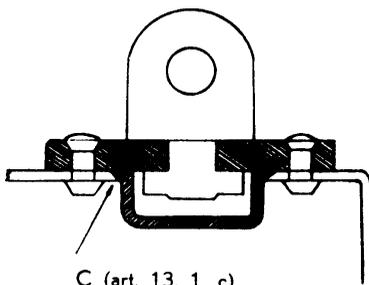
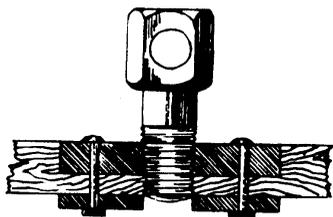


## VII

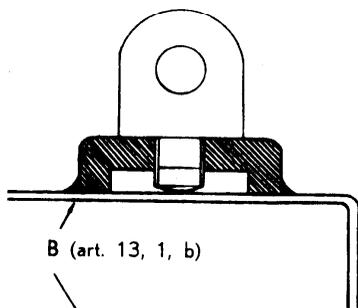
**Clôture par bâchage** (voir art. 13)**Verschluss durch Deckkleider** (siehe Art. 13)

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

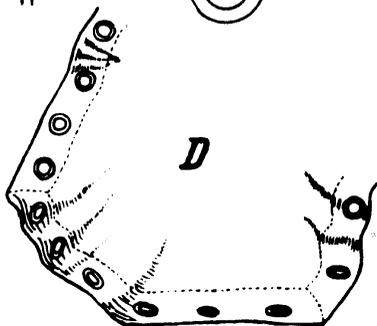
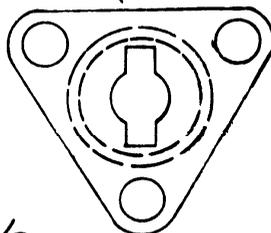
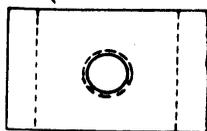
A (art. 13, 1, a)

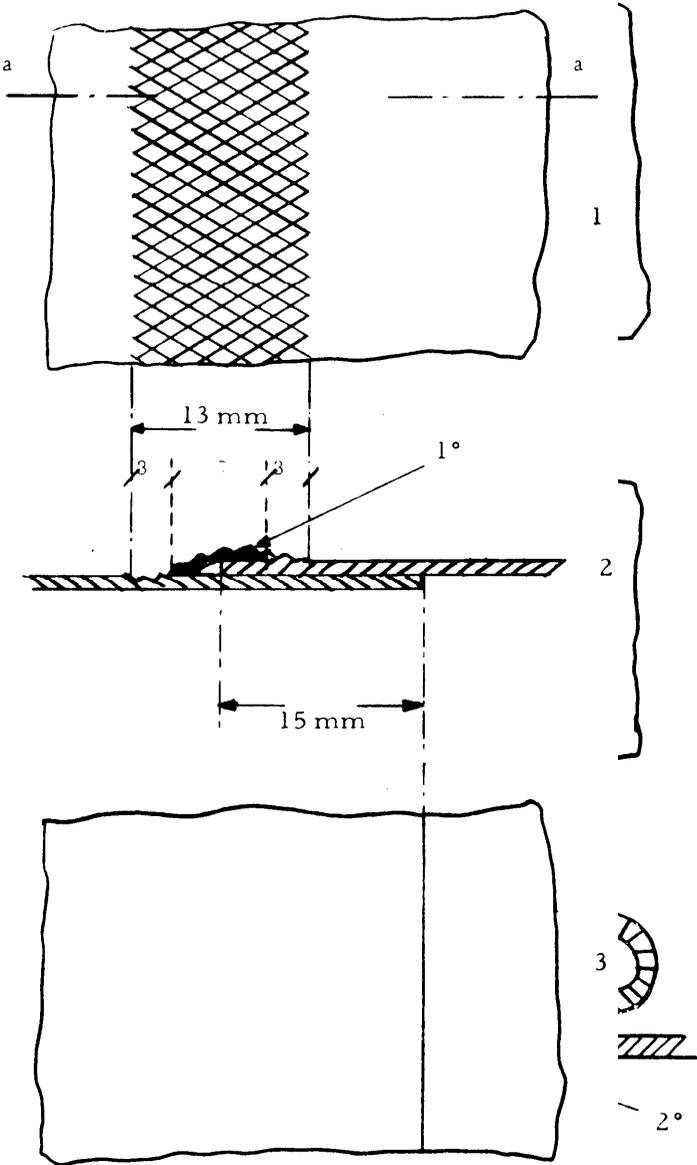


C (art. 13, 1, c)



B (art. 13, 1, b)





*Annexe 4, Anlage 4, Bijlage 4***Certificat d'aptitude à la clôture douanière****Anerkenntnis über die Zollverschlussfähigkeit****Certificaat van geschiktheid voor douanesluiting**

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	Chaland	Remorqueur
Holz	oder/und	Eisen	Güterboot	Schleppschiff	Schlepper
Hout	of/en	Ijzer	Vrachtboot	Sleepschip	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:

Annexes:  
Anlagen:  
Bijlagen:

Cachet  
Stempel  
Stempel

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

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 in  
door het Douanekantoor te

Observations:  
Bemerkungen:  
Opmerkingen:

A

, le  
, den  
, de

Te

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 Anerkenntnisses 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

Te

, le  
, 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°	, délivré par	, le	19..
Verschlussanerkennnis Nr.	, ausgestellt durch	, den	19..
Certificaat van douanesluiting nr	, uitgereikt door	, de	19..

Ce livret contient	pages
Dieses Buch enthält	Seiten
Dit boek bevat	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 déficiences constatées 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 déficiences 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 Verschlussbuch 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 Verschlussbuches 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:
- dans la partie I (colonne 5), le résultat des examens complets;
  - dans la partie II (colonne 6), les critiques aux dispositifs de fermeture et les délais pour s'y conformer;
  - 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:
- in Abt. I (Sp. 5), das Ergebnis der Vollprüfungen;
  - in Abt. II (Sp. 6), die Beanstandungen der Verschlusseinrichtung und die Frist zu ihrer Beseitigung;
  - 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 Schiffseigners oder Führers
Volg. Nr.	Datum	Uitslag van het onderzoek	Naam van de douaneambtenaar, stempel	Handtekening van eigenaar of schipper
1	2	3	4	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.

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

aux dispositifs de clôture  
 der Verschlusseinrichtung  
 de sluitingsinrichting

(Côté droit)  
 (Rechte Seite)  
 (Rechterzijde)

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

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 pincés	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	Aantal zegels	Model en Nr. van de tang	Dienststempel	Handtekening van de schipper
		b) Decklast			Naam van de douaneambtenaar, stempel	
		b) Deklast				

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)

<p>B. Retraits de scellés B. Abnahme der Verschlüsse B. Afnemen van de verzegeling</p>
--

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

