

# Sbírka zákonů

## Československé socialistické republiky

Částka 27

Vydána dne 23. září 1966

Cena

---

OBSAH:

70. Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o celním projednávání mezinárodních přeprav nákladů, prováděných automobilovou dopravou

---

70

VYHLÁŠKA

ministra zahraničních věcí

ze dne 10. června 1966

**o Úmluvě o celním projednávání mezinárodních přeprav nákladů,  
prováděných automobilovou dopravou**

Dne 18. listopadu 1965 byla v Praze podepsána Úmluva o celním projednávání mezinárodních přeprav nákladů, prováděných automobilovou dopravou (Úmluva AGT).

Podle svého článku 17. odstavce 1 vstoupila

Úmluva v platnost dnem 17. února 1966. Tímto dnem vstoupila rovněž v platnost pro Československou socialistickou republiku.

Český překlad Úmluvy se vyhláší současně.

První náměstek ministra:

JUDr. Gregor v. r.

ÚMLUVA

**o celním projednávání mezinárodních přeprav nákladů,  
prováděných automobilovou dopravou**

(Úmluva AGT)

Smuvní strany, ve snaze urychlit a zjednodušit celní projednávání nákladů, přepravovaných silničními vozidly, takto se dohodly:

Článek 1

[1] Ustanovení této Úmluvy se používají při mezinárodní přepravě nákladů silničními vozidly, evidovanými v jedné ze smluvních stran, jestliže se přeprava provádí mezi územími smluvních stran a uvnitř jejich hranic.

[2] Ustanovení odstavce 1 se vztahuje rovněž na přepravy nákladů v kontejnerech, naložených na silniční vozidla.

[3] Definice pojmů silničních vozidel a kontejnerů je uvedena v příloze č. 1.

Článek 2

[1] Podkladem celního projednávání podle ustanovení této Úmluvy je celní průvodní doklad, nazvaný manifest AGT, jehož vzor je uveden v příloze č. 2.

[2] K manifestu AGT musí být závazně připojeny specifikace, určené pro celní orgány země určené nákladu, obsahující pojmenování a množství přepravovaného nákladu.

## Článek 3

(1) Manifesty AGT vydává dopravce nebo jiná organizace oprávněná k tomu příslušnými orgány smluvních stran.

(2) Celní správy smluvních stran si navzájem oznámí jména dopravců a organizací a rovněž jejich změny.

## Článek 4

(1) Manifest AGT může být použit jen na jednu přepravu, přičemž náklad může být během cesty částečně vyložen nebo může být provedena jeho příkládka.

(2) Použití manifestu AGT končí poté, když celní nebo jiné orgány oprávněné k tomu vnitrostátními předpisy potvrdí náležité ukončení přepravy nákladu.

(3) Způsob použití manifestu AGT je uveden v příloze č. 3.

## Článek 5

(1) Při přepravě musí být náklad umístěn:

- a) v zaplombovaném ložném prostoru silničního vozidla nebo
- b) v zaplombovaných kontejnerech, které mohou být naloženy na silničním vozidle bez přiložení dalších celních závěr.

(2) Silniční vozidla musí odpovídat podmínkám uvedeným v příloze č. 4. Při přepravě nákladu musí být tato způsobilost potvrzena dokladem vydaným podle vnitrostátních předpisů smluvních stran, ve kterých jsou tato silniční vozidla evidována.

(3) Kontejnery musí odpovídat podmínkám uvedeným v příloze č. 4.

## Článek 6

(1) Těžký a (nebo) objemný náklad může se rovněž přepravovat za podmínek uvedených v této Úmluvě. Vymezení pojmů takového nákladu je uvedeno v příloze č. 1.

(2) Těžký a (nebo) objemný náklad musí být v odesílací zemi opatřen identifikačními znaky a rovněž podle možnosti a nezbytnosti musí být přiloženy celní závěry.

## Článek 7

(1) Celní závěry se příkládají na území té smluvní strany, kde začíná přeprava nákladu s použitím manifestu AGT.

(2) Celní orgány každé ze smluvních stran uznají celní závěry a identifikační značky ostatních smluvních stran.

(3) Jestliže v případech uvedených v této Úmluvě budou celní závěry během přepravy sňaty, je příslušný celní orgán povinen přiložit celní závěry nové.

## Článek 8

(1) Budou-li během přepravy celní závěry nebo identifikační znaky porušeny, anebo dojde-li k po-

škození nebo ztrátě nákladu, je řidič povinen do-  
stavit se k nejbližšímu celnímu nebo státnímu  
orgánu nebo vyrozumět jej o tom.

(2) V případě uvedeném v odstavci 1 musí celní nebo jiný státní orgán provést kontrolu a její výsledky vyznačit v protokole, který musí obsahovat číslo manifestu AGT, jméno dopravce a rovněž podpis a příčiny porušení a učiněná opatření. Protokol podepisuje orgán, který ho sepsal a taktéž řidič, který, jestliže si to přeje, může v něm zapsat příslušné vysvětlení. Po kontrole se příkládají nové závěry a v případě nezbytnosti se náklad opatří identifikačními znaky.

(3) Ustanovení odstavce 2 se používají rovněž v těch případech, kdy jsou skutečnosti uvedené v odstavci 1 zjištěny celními nebo jinými státními orgány.

## Článek 9

Jsou-li dodrženy všechny podmínky uvedené v této Úmluvě, celní orgány smluvních stran:

- a) zpravidla nekontrolují přepravovaný náklad, pokud se při vývozu nebo při dovozu neprovádí konečné celní projednání celého nákladu, nebo jeho části;
- b) nevybírají za náklad žádné peněžní záruky k úhradě jak cla, tak i jiných celních poplatků.

## Článek 10

Doprovce je povinen během přepravy s použitím manifestu AGT zajistit neporušenost celních závěr a identifikačních znaků a předkládat po celé trase jízdy celním orgánům náklad společně s patřičně vyplněným manifestem AGT a k němu přiloženými specifikacemi ve smyslu odst. 2, článku 2.

## Článek 11

(1) Doprovce odpovídá celní správě smluvní strany za úhradu cla, pokud a jiných celních poplatků, předepisovaných při porušení ustanovení této Úmluvy nebo zákonů smluvní strany, na jejímž území došlo k tomuto porušení, za náklad přepravovaný pod celní závěrou.

(2) Úhrada cla, pokud a jiných celních poplatků může být požadována do jednoho roku ode dne vzniku práva úhrady.

(3) Výdaje spojené s použitím ustanovení tohoto článku se hradí podle úmluv o platech platných mezi smluvními stranami.

## Článek 12

Ustanovení této Úmluvy se žádným způsobem nedotýkají zákonů a vnitrostátních předpisů smluvních stran, týkajících se povolení, veřejné bezpečnosti, zdravotních, veterinárních, fytopatologických a jiných tomu podobných předpisů.

## Článek 13

Tato Úmluva předvídá jen minimální celní zjednodušení a nevylučuje, aby si smluvní strany stanovily výhodnější způsob.

## Článek 14

Přílohy této Úmluvy tvoří její nedělitelnou část.

## Článek 15

Tato Úmluva je vystavena k podpisu do 31. ledna 1966, po tomto datu zůstává otevřena k přístupu.

## Článek 16

Každý stát se může stát smluvní stranou této Úmluvy:

- a) podpisem,
- b) schválením po podpisu s výhradou schválení,
- c) přístupem.

## Článek 17

[<sup>1</sup>] Tato Úmluva vstoupí v platnost devadesát dní po té, co ji tři státy podepsaly bez výhrady schválení nebo odevzdaly depozitáři doklad o schválení nebo přístupu.

[<sup>2</sup>] Pro ostatní státy vstoupí tato Úmluva v platnost devadesát dní po té, co ji podepsaly bez výhrady schválení nebo odevzdaly depozitáři doklad o schválení nebo o přístupu.

## Článek 18

[<sup>1</sup>] Každá ze smluvních stran může navrhnout příslušnou změnu této Úmluvy, zašle-li svůj návrh depozitáři, který o tom uvědomí ostatní smluvní strany.

[<sup>2</sup>] K přijetí změny této Úmluvy je třeba souhlasu všech smluvních stran. Neobdrží-li depozitář

Za vládu Bulharské lidové republiky:  
s výhradou schválení

Lazar Bonev v. r.

Za vládu Maďarské lidové republiky:

Ernö Szemelka v. r.

Za vládu Německé demokratické republiky:

Gerhard Stauch v. r.

odpověď od smluvní strany za šest měsíců ode dne, kdy obdržel oznámení ve smyslu odst. 1, má se za to, že tato smluvní strana projevila s navrženou změnou souhlas. Změna vstoupí v platnost devadesát dní po té, co depozitář obdržel souhlas poslední smluvní strany.

[<sup>3</sup>] Přílohy této Úmluvy mohou být změněny se souhlasem celních správ všech smluvních stran. Ustanovení odstavců 1 a 2 se používá obdobným způsobem.

## Článek 19

[<sup>1</sup>] Každá ze smluvních stran může tuto Úmluvu vypovědět tím, že to oznámí depozitáři. Výpověď vstoupí v platnost šest měsíců po té, co depozitář obdrží oznámení o výpovědi.

[<sup>2</sup>] Potom, kdy tato Úmluva ztratí svou platnost pro vypovídající stranu, zůstávají její ustanovení v platnosti pro přepravy, které započaly před tímto dnem.

## Článek 20

Depozitářem této Úmluvy je vláda Československé socialistické republiky, která všem smluvním stranám předá ověřené kopie této Úmluvy, notifikuje podepsání, schválení, přístup, vstup této Úmluvy v platnost a vstup Úmluvy v platnost pro každou smluvní stranu, jakož i oznámení týkající se změny této Úmluvy a její výpovědi.

Dáno v Praze dne 18. listopadu 1965 v jednom původním vyhotovení v jazyce ruském.

Na důkaz toho zmocněnci smluvních stran podepsali tuto Úmluvu

Za vládu Polské lidové republiky:  
s výhradou schválení

Józef Konarzewski v. r.

Za vládu Československé socialistické republiky:

St. Saur v. r.

Za vládu Svazu sovětských socialistických republik:

A. Jefimov v. r.

Příloha č. 1

## Vysvětlení pojmů

1. Silničními vozidly jsou všechny automobily, přívěsy a návěsy určené k přepravě nákladu.
2. Kontejnerem se rozumí zařízení určené k přepravě nákladu (přepravní skříň, snímatelná cisterna nebo jiné podobné zařízení) s obsahem alespoň 1 m<sup>3</sup>, dostatečně pevné, aby mohlo sloužit k několikerému použití; upravené tak, aby se dalo lehce naplnit a vyprázdnit; zvlášť přizpůsobené k vázané přepravě jak na silničním vozidle, tak na jiném dopravním prostřed-

- ku, a rovněž pro překládání ze silničního vozidla na jiný dopravní prostředek. Dopravní prostředky a normální obal nejsou kontejnery.
3. Těžké a (nebo) objemné náklady jsou předměty o váze vyšší než 7000 kg, jejichž jeden rozměr je větší než 5 m nebo dva rozměry jsou větší než 2 m, které jsou vyšší než 2 m a které při přepravě nemohou být buď vůbec rozmontovány, anebo rozmontovány jen s velkými obtížemi.

## Příloha č. 2

## Manifest AGT

...čís. 00001

Strana 1

|   |
|---|
| 1. Název organizace vydávající Manifest AGT                                       |
| 2. Jméno dopravce   |
| 3. Státní poznávací značka:<br>motorového vozidla .....<br>přívěsu (návěsu) ..... |
| 4. Počet a čísla specifikací  |

Rubriky 1—4 vyplňuje zástupce dopravce nebo jiné k tomu zmocněné organizace

Strana 2

|   |
|---|
| 5. Potvrzení celního orgánu o projednání nákladu na počátku přepravy s použitím Manifestu AGT |
| 6. Druh a množství přiložených celních závěr a identifikačních znaků                          |
| 7. Potvrzení celních (státních) orgánů během přepravy   |

Strana 3

| 8. Další potvrzení celních orgánů |        |
|-----------------------------------|--------|
| vjezd                             | výjezd |
|                                   |        |
|                                   |        |
|                                   |        |
|                                   |        |
|                                   |        |

Strana 4

| 9. Další záznamy celních (státních) orgánů během přepravy |
|---|
|   |

**Způsob používání Manifestu AGT**

1. Tiskopisy manifestu AGT jsou tištěny v jazyce ruském nebo německém, a je-li to třeba, přeloženy do jazyka země, jejíž organizace manifest AGT vydává.
2. Dopravce nebo jím zmocněná organizace vyplní příslušné rubriky manifestu AGT ve svém jazyce.
3. Dopravce nebo organizace opatří manifest AGT pořadovými čísly. Před pořadovým číslem musí být zkráceně uvedeno písmeny označení země přijaté v mezinárodním styku pro silniční vozidlo.
4. Manifest AGT vydává se na náklad naložený na jednom silničním vozidle. Je-li k přepravě nákladu použito přívěsu, vystavuje se manifest AGT na tento náklad zvlášť.
5. Jestliže je náklad, na nějž je vydán jediný manifest AGT určen několika příjemcům, musí být na každý z nich specifikace vyplněny zvlášť. Při přepravě nákladu v kontejnerech může být obsah kontejneru určen jen jednomu příjemci.
6. Celní orgán země, ve které přeprava nákladu začíná, přezkouší, zda je manifest AGT vydán příslušným dopravcem nebo organizací, zda je správně vyplněn, a mimoto, zda jsou zápisy o silničním vozidle a specifikacích správně uvedeny.
7. Po projednání zboží na počátku přepravy při použití manifestu AGT učiní celní orgán v rubrice 5 manifestu příslušný záznam a v rubrice 6 uvede druh a množství přiložených celních závěr a při přepravě těžkého a (nebo) objemného nákladu rovněž počet identifikačních znaků.
8. Pohraniční celní orgány, provádějící projednání při průjezdu silničního vozidla, potvrzují v rubrice 8 manifestu AGT vjezd a výjezd.
9. V rubrice 9 manifestu AGT celní orgány poznamenají:
  - a) částečnou vykládku nákladu;
  - b) příkladku nákladu, přičemž v manifestu musí být dodatečně připsán počet a čísla specifikací;
  - c) nové celní závěry, přiložené v případech uvedených v bodech a) a b);
  - d) sestavení protokolu v případech uvedených v článku 8 Úmluvy.
10. Jestliže bude v jednotlivých rubrikách manifestu AGT nedostatek místa pro zápisy, mohou se provádět doplňující zápisy s odvoláním na příslušná čísla rubrik na straně 4 manifestu.
11. Protokol, uvedený v článku 8 Úmluvy, sepisuje se v jazyce země, ve které byl skutkový stav zjištěn, přičemž se jedno vyhotovení protokolu přikládá k manifestu AGT.
12. Celní (státní) orgány země, ve které přeprava nákladu končí, provedou projednání na základě manifestu AGT a k němu přiložených specifikací a byla-li z hlediska celních předpisů přeprava provedena správně, potvrdí manifest ve smyslu článku 4 Úmluvy.
13. Po skončení přepravy při použití manifestu AGT zůstává tento manifest celnímu orgánu.
14. V případě nezbytnosti celní orgány budou vyžadovat, aby údaje, obsažené v rubrice 4 manifestu AGT byly potvrzeny podpisem řidiče.

## Technické podmínky pro silniční vozidla a kontejnery

### A. Silniční vozidla

#### I. Všeobecná ustanovení

Silniční vozidla musí být konstruována a zařízena tak, aby

1. z části silničního vozidla, které je pod celní závěrou, nebylo možno vyjmout nebo do ní vložit náklad, aniž zůstanou viditelné stopy lomu nebo poškození celní závěry;
2. v nich nebyly tajné prostory pro ukrytí nákladu;
3. je bylo možno uzavřít celními závěrami jednoduchým a běžným způsobem;
4. všechny prázdné prostory (skříňky, nádrže, ostatní místa), ve kterých může být uložen náklad, byly lehce přístupné pro celní prohlídku;
5. prázdné prostory mezi různými příčkami, tvořícími stěny, podlahu a střechu, jejichž vnitřní obložení bylo dokonale upevněno a celistvé a nemohlo být odstraněno, aniž zůstanou viditelné stopy.

#### II. Ložný prostor

Ložný prostor musí být zkonstruován takto:

1. Stěny, podlaha a střecha musí být konstruovány z kovových plátů, prken nebo desek dostatečně pevných a příslušné síly, pevně spojených (přivařených, spojených nýty nebo v čep apod.), aby mezi nimi nebyly mezery dovolující přístup k obsahu; tyto části musí být přesně zasazeny a upevněny tak, aby ani jednu z nich nebylo možno přemístit nebo vyjmout, aniž zůstanou viditelné stopy po vypáčení nebo poškození celní závěry;
2. provádě-li se montáž nýty, mohou být vsazeny zevnitř nebo zvenčí silničního vozidla; nýty, které spojují hlavní části stěn, podlahy a střechy, musí být vsazeny přes spojené části. Neprovádě-li se montáž nýtováním, pak šrouby nebo jiná zařízení k montáži, která drží hlavní části ložného prostoru, musí být patřičně zašroubovány, zanýtovány nebo přivařeny; ostatní šrouby nebo jiná zařízení pro montáž mohou být umístěny uvnitř pod podmínkou, že matka bude zvenčí patřičně přivařena a nebude zakryta neprůzračnou hmotou. Montáž kovových plátů a desek se rovněž může provádět ohnutím anebo založením jejich okrajů uvnitř sil-

ničního vozidla a upevněním těchto okrajů buď nýty, šrouby nebo jinými zařízeními pro montáž, zapuštěnými do ohnutých nebo založených okrajů nebo v případě nezbytnosti spojujícím zařízením, nebo kovovými pruhy, ohnutými pod tlakem do tvaru skoby současně s okraji součástí, patřících k montáži a zajišťujících trvalý spoj, jak je vyobrazeno v náčrtku č. 1.

3. ventilační otvory jsou povoleny pod podmínkou, že jejich největší rozměry nepřevyšují 400 mm. Dovolují-li bezprostřední přístup do ložného prostoru, zakrývají se kovovou sítí nebo perforovanou kovovou deskou (průměr otvorů nesmí přesahovat 3 mm) a zabezpečují se přivařenou kovovou sítí (průměr otvorů nesmí přesahovat 10 mm). Nedovolují-li bezprostřední přístup do ložného prostoru (např. v těch případech, kdy je ventilace zajištěna systémem kolenových vzdušných ventilací nebo systémem vzdušných ventilací s přepážkami), opatřují se tímž zařízením, ale průměr otvorů těchto zařízení může dosahovat 10 mm a 20 mm (namísto 3 mm a 10 mm). Tato zařízení musí být upravena tak, aby nemohla být zvenčí sejmuta, aniž zůstanou viditelné stopy. Kovové sítky musí být z drátu ne slabšího než 1 mm, přičemž musejí být zhotoveny tak, aby nebylo možno posunout drát a tím rozšířit otvory, aniž zůstanou viditelné stopy.
4. okénka jsou dovolena pod podmínkou, že budou opatřena sklem a kovovou sítí, jež jsou dokonale upevněny a nemohou být zvenčí odstraněny. Největší rozměr průměru otvorů sítky nesmí přesahovat 10 mm.
5. otvory v podlaze, upravené pro technické potřeby (např. k mazání, naplnění pískových nádrží, k údržbě) musí být opatřeny kryty připravenými tak, aby nebylo zvenčí možno vniknout do ložného prostoru.

#### III. Uzavření ložného prostoru

Způsoby uzavření ložného prostoru musí odpovídat těmto podmínkám:

1. jakákoli závěrová zařízení ložného prostoru (např. dvířka) musí být opatřena zařízením umožňujícím jednoduše a běžně přiložit celní závěru. Musí být k závěrovému zařízení přivařena nebo připevněna alespoň dvěma šrouby,

- jejichž matky se zevnitř rozklepou nebo přivaří.
2. Veřeje se zhotovují a připevňují tak, aby závěrová zařízení, jsou-li uzavřena, nemohla být sejmuta se závěsů; šrouby, záklopky, tyče a ostatní spojovací součástky musí být přivařeny k vnějším částem veřejí. Nevyžaduje se to jedině tehdy, pokud dvířka a ostatní závěrová zařízení jsou opatřena zvenčí nepřístupným uzavíracím mechanismem, který, když je uzavřen, znemožňuje sejmoutí dveří se závěsů;
  3. dvířka se musí uzavírat tak, aby nezůstávaly žádné mezery a aby bylo zajištěno úplné a účinné uzavření;
  4. silniční vozidlo musí být opatřeno zařízením chránícím celní závěru nebo musí být konstruováno tak, aby celní závěra byla dostatečně chráněna.

#### IV. Silniční vozidla pro zvláštní účely

Výše uvedené podmínky vztahují se rovněž na silniční vozidla pro zvláštní účely (např. izotermická, ledárenská, chladiřenská a stěhovací silniční vozidla a cisterny), pokud odpovídají technickým zvláštnostem vyplývajícím z určení těchto silničních vozidel. Kryty otvorů, kohoutky potrubí a okénka k čištění cisteren musí být upravena tak, aby se přiložení celních závěr mohlo provádět lehce a účinně.

#### V. Silniční vozidla krytá plachtami

Silniční vozidlo kryté plachtou musí odpovídat těmto podmínkám:

1. podmínky uvedené v oddílech II. a IV. částí A této přílohy používají se v nejvyšší možné míře;
2. systém uzavření a ochrany větracích otvorů oddíl II, bod 3 částí A této přílohy) může se skládat z vnější perforované kovové desky a vnitřní kovové nebo jiné pevné sítky (dráty nemohou být posunuty, aniž zůstanou viditelné stopy), přičemž deska a síťka se k plachtě připevňuje tak, aby nebylo možno porušit jejich spojení, aniž zůstanou viditelné stopy;
3. plachta musí být zhotovena z pevného hrubého plátna nebo z tkaniny pokryté plastickou hmotou nebo z neroztažitelné impregnované tkaniny pod podmínkou, že nebude tmavě zbarvená. Plachta musí být zhotovena z jednoho kusu nebo z několika pásů, z nichž každý pás musí být z jednoho kusu;
4. plachta musí být v bezvadném stavu a zhotovena tak, aby po uzavření závěrového zařízení nebyl možný přístup k nákladu, aniž zůstanou viditelné stopy;
5. je-li plachta zhotovena z několika pásů, musí být okraje těchto pásů založeny do sebe a prošity dvěma švy, které mohou být od sebe vzdáleny nejméně 15 mm. Tyto švy musí být provedeny jak je znázorněno v náčrtku č. 2; jest-

liže je však obtížné na některých částech plachty (např. na zadních odklopných pásech a zesílených rozích pro pevnost prošití pásy zmíněným způsobem, je třeba dostatečně zahnout okraj vnější části plachty tak, jak je znázorněno v náčrtku č. 3. Nitky používané pro každý ze dvou švů musí být výrazně jiné barvy; jeden ze švů musí být viditelný pouze zevnitř, ale barva nitky používaná pro tento šev musí se výrazně lišit od barvy samotné plachty. Všechny švy musí být šity strojem;

6. jestliže plachta je zhotovena z několika pásů tkaniny pokryté plastickou hmotou, mohou být tyto pásy spojeny rovněž svářením podle náčrtku č. 4. Okraj každého pásu musí překrývat okraj druhého pásu nejméně 15 mm. Spojení pásů musí být provedeno po celé této šířce. Vnější okraj spojení musí být zakryt páskou z plastické hmoty nejméně 7 mm širokou, připojovanou týmž svářecím způsobem. Na této pásce a rovněž po každé její straně, v šířce nejméně 3 mm, musí být vyražen standardní zřetelný relief. Sváření se provádí tak, aby pásy nemohly být rozpojeny a znovu spojeny, aniž zůstanou viditelné stopy;
7. oprava se provádí způsobem znázorněným v náčrtku č. 5, sešívání okraje musí být založeno do sebe a spojeny dvěma jasně viditelnými švy, vzdálenými od sebe nejméně 15 mm. Barva nitě viditelné zvenčí musí se odlišovat od barvy nitě viditelné zevnitř a od barvy samotné plachty. Všechny švy musí být šity strojem. Oprava plachty z tkaniny pokryté plastickou hmotou může se rovněž provádět způsobem popsaným v bodu 6;
8. upínací kroužky musí být zasazeny tak, aby je nebylo možno zvenčí odtrhnout. Oka v plachtě musí být zesílena kovem nebo kůží. Vzdálenost mezi oky nesmí přesahovat 200 mm;
9. plachta se připevňuje k bočnicím tak, aby přístup k nákladu byl zcela znemožněn. Musí být podepřena alespoň třemi podélnými tyčemi nebo latěmi, připevněnými na obou koncích ložného prostoru k obloukům nebo k posledním bokům ložného prostoru; překračuje-li délka tohoto prostoru 4 m, povinně musí být alespoň jeden doplňující oblouk. Tyto oblouky musí být připevněny tak, aby jejich poloha nemohla být zvenčí měněna;
10. k připevnění plachty slouží:
  - a) ocelové lano o průměru alespoň 3 mm; nebo
  - b) provazy konopné nebo sisálové v průměru alespoň 8 mm, potažené průzračným neroztažitelným obalem z plastické hmoty; nebo
  - c) železné tyče — závory v průměru alespoň 8 mm.

Potažení ocelových lan je nepřípustné s výjimkou průzračného neroztažitelného obalu z plastické hmoty. Železné tyče — závory nesmí být neprůzračnou hmotou potaženy;



11. každé lano a každý provaz musí být z jednoho kusu a na obou koncích musí být opatřeny kovovými koncovkami, každý z nich musí mít dutý nýt, procházející lanem nebo provazem, a kterým je možno protáhnout motouz pro celní pečeť nebo plombu. Lano nebo provaz musí být viditelné z obou stran dutého nýtu, jak je znázorněno v náčrtku č. 6, aby bylo možno přezkoušet, že jsou skutečně z jednoho kusu;
12. každá železná tyč — závora musí být na jednom konci přizpůsobena pro uzavření a na druhém konci opatřena hlavičkou, která znemožňuje otáčet ji po ose, a musí být z jednoho kusu;
13. ocelových lan nebo provazů je možno použít jen tehdy, není-li výška bočnic silničního vozidla menší než 350 mm, přičemž plachta musí zakrývat tyto bočnice nejméně 300 mm;
14. oba kraje části plachty zakrývající otvory určené k nakládce nebo vykládce silničního vozidla musí se dostatečně překrývat. Kromě toho musí se spojit odklopnou částí ušitou zvenčí ve smyslu ustanovení bodu 5 tohoto oddílu. Prostředky k upevnění musí být buď prostředky uvedenými v bodu 10 tohoto oddílu, nebo koženými řemeny, nebo řemeny z impregnované tkaniny, které se nedají roztáhnout pod podmínkou, že jejich šíře bude nejméně 20 mm a síla 3 mm.

## B. Kontejnery

### I. Všeobecná ustanovení

Kontejnery musí být označeny, zkonstruovány a zařízeny tak, aby:

1. na nich bylo trvanlivě vyznačeno pojmenování a adresa majitele, tára, poznávací značky a čísla a rovněž označení, které je znázorněno v náčrtku č. 7;
2. z části kontejneru pod celní závěrou nebylo možno vyjmout nebo do ní vložit náklad, aniž zůstanou zřejmé stopy odstranění nebo poškození celní závěry;
3. v nich nebyly žádné tajné prostory k ukrytí nákladu;
4. celní závěry mohly k nim být přikládány jednoduchým a běžným způsobem;
5. všechny prázdné prostory, ve kterých může být uložen náklad, byly lehce přístupné k provedení celní kontroly;
6. prázdné prostory mezi různými příčkami tvořícími stěny, podlahu a střechu, jejichž vnitřní obložení bylo dokonale upevněno a celistvé a nemohlo být sňato, aniž zůstanou viditelné stopy.

### II. Konstrukce kontejnerů

Kontejnery musí být konstruovány takto:

1. stěny, podlaha a střecha musí být konstruovány

z kovových listů, prken nebo desek dostatečně pevných a odpovídající síly, pevně spojených (svařených, nýtovaných nebo začepovaných apod.), aby mezi nimi nebyly mezery umožňující přístup k obsahu; tyto části musí být přesně zasazeny a upevněny tak, aby ani jednu z nich nebylo možno přemístit nebo vyjmout, aniž zůstanou viditelné stopy odstranění nebo porušení celní závěry;

2. základní spojovací součástky (např. šrouby, nýty) musí být vsazeny zvenčí a opatřeny z vnitřní strany šroubovou maticí; musí být spolehlivě zašroubovány, upevněny nebo přivařeny. Pod podmínkou, že šrouby, spojující hlavní části stěn, podlahy a střechy zasazují se zvenčí, mohou se ostatní šrouby zasazovat zevnitř a matice musí být spolehlivě zvenčí přivařena a nesmí být zakryta neprůzračnou hmotou;
3. ventilační otvory jsou přípustné pod podmínkou, že jejich nejvyšší rozměr nepřesahuje 400 mm. Pokud umožňují bezprostřední přístup dovnitř kontejneru, opatřují se kovovou sítkou nebo perforovanou kovovou deskou (průměr otvorů nesmí přesahovat 10 mm). Pokud neumožňují bezprostřední přístup dovnitř kontejneru, opatřují se týmiž zařízeními, ale průměr otvorů těchto sítěk může se obdobně rovnat 10 mm a 20 mm (namísto 3 mm a 10 mm). Tato zařízení musí být konstruována tak, aby nebylo možno posunout drát a tím rozšířit otvory, aniž zůstanou viditelné stopy. Kovové sítky musí být z drátu o průměru alespoň 1 mm, přičemž musí být zhotoveny tak, aby nebylo možno posunout drát a tím rozšířit otvory, aniž zůstanou viditelné stopy;
4. otvory pro odtok vody jsou povoleny pod podmínkou, že jejich největší rozměry nepřesahují 35 mm. Musí být opatřeny kovovou sítkou nebo perforovanou kovovou deskou, průměr jejichž otvorů nesmí přesahovat 3 mm v obou případech a překrývají se přivařenou kovovou sítkou, průměr jejichž otvorů nesmí přesahovat 10 mm. Tato zařízení je třeba zhotovit tak, aby nebylo možno sejmut je zvenčí, aniž zůstanou viditelné stopy.

### III. Uzavření kontejnerů

Způsoby uzavření kontejnerů musí odpovídat těmto podmínkám:

1. všechna zařízení k uzavření kontejnerů (např. dvířka) musí být opatřena zařízeními umožňujícími jednoduše a účinně přiložit celní závěru. Musí být přivařena na zařízení k uzavření nebo připevněna alespoň dvěma šrouby, jejichž matice se zevnitř rozklepou nebo přivaří;
2. veřeje se zhotovují a zasazují tak, aby zařízení k uzavření nemohla být při uzavření sejmuta se závěsů; šrouby, závory, tyče a ostatní upevňovací části musí se přivařovat k vnějším částem

veřejí. Nevyžaduje se to, jsou-li dvířka a ostatní uzavírací zařízení opatřena zvenčí nepřístupným uzávěrovým mechanismem, který při uzavření znemožňuje sejmutí dvířek z jejich závesů;

3. dvířka se musí zavírat tak, aby nezůstaly žádné mezery a aby bylo zajištěno úplné a skutečné uzavření;
4. Kontejnery musí být opatřeny zařízením na ochranu celní závěry nebo musí být konstruovány tak, aby celní závěra byla dostatečně chráněna.

#### **IV. Kontejnery pro zvláštní účely**

Výše stanovené podmínky vztahují se také na kontejnery pro zvláštní účely (např. izotermické, ledárenské, chladiřenské a cisternové kontejnery a zvláštní kontejnery pro leteckou dopravu) pokud odpovídají technickým zvláštnostem, vyplývajícím z určení těchto kontejnerů. Kryty otvorů, kohoutky, potrubí a okénka na čištění cisteren musí být kon-

struovány tak, aby přiložení celní závěry mohlo být provedeno lehce a účinně.

#### **V. Kontejnery skládací nebo rozebírací**

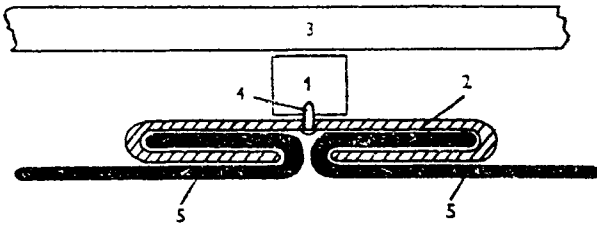
Skládací nebo rozebírací kontejnery musí odpovídat stejným požadavkům jako neskladatelné a nerozevíratelné kontejnery pod podmínkou, že na zařízení umožňující je skládat nebo rozebírat je možno přikládat celní závěry a že ani jedna část těchto kontejnerů nemůže být přemístěna, aniž se poškodí celní závěry.

#### **VI. Kontejnery uzavírané plachtami**

Kontejnery uzavírané plachtami namísto uzavření jako u jiných kontejnerů přípouštějí se k mezinárodní dopravě nákladů pod celní závěrou pod podmínkou, že odpovídají předpisům oddílu V., části A, a také podmínkám této části B, pokud se dají použít.

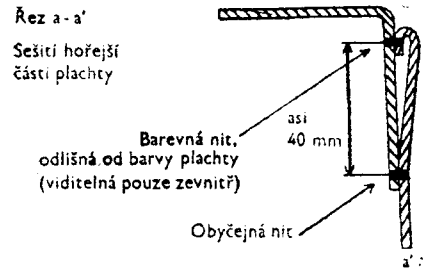
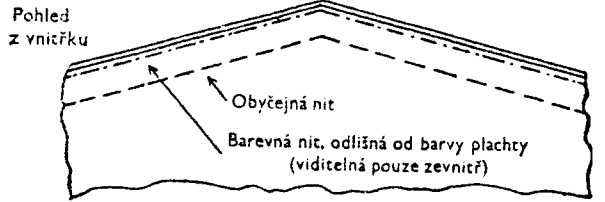
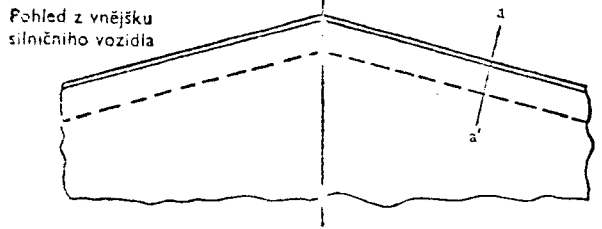
Označení uvedené v oddílu I., bodu I, této části B musí zůstat viditelné také tehdy, je-li kontejner uzavřen plachtou a umístěn na silničním vozidle.

Náčrtek č. 1  
Horizontální řez



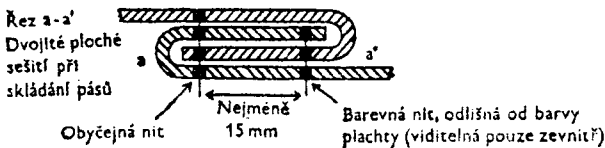
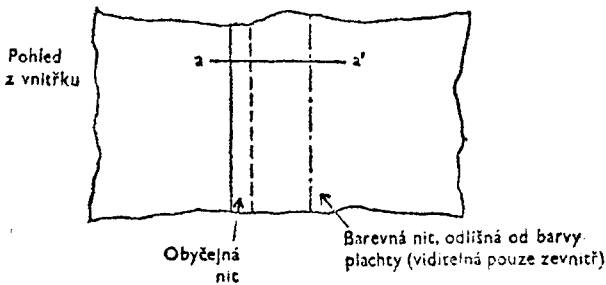
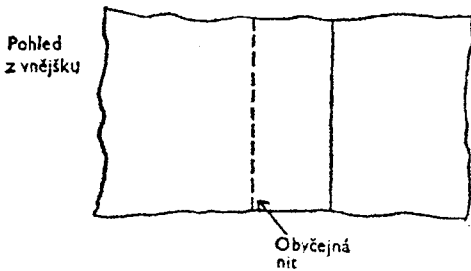
- 1 = dřevěný trámec
- 2 = kovový pás zahnutý do tvaru skoby
- 3 = vnitřní obložení z desek spojené čepem
- 4 = šroub
- 5 = vnější obložení z kovových plátů

Náčrtek č. 3  
Řez vozovou plachtou



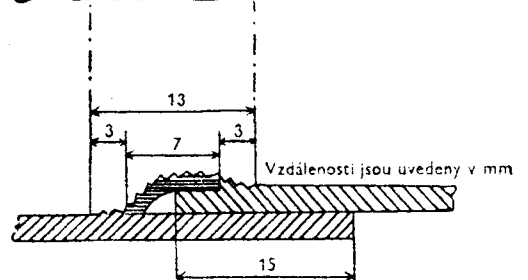
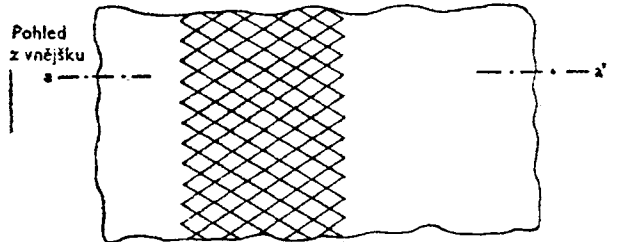
Náčrtek č. 2

Řez vozovou plachtou

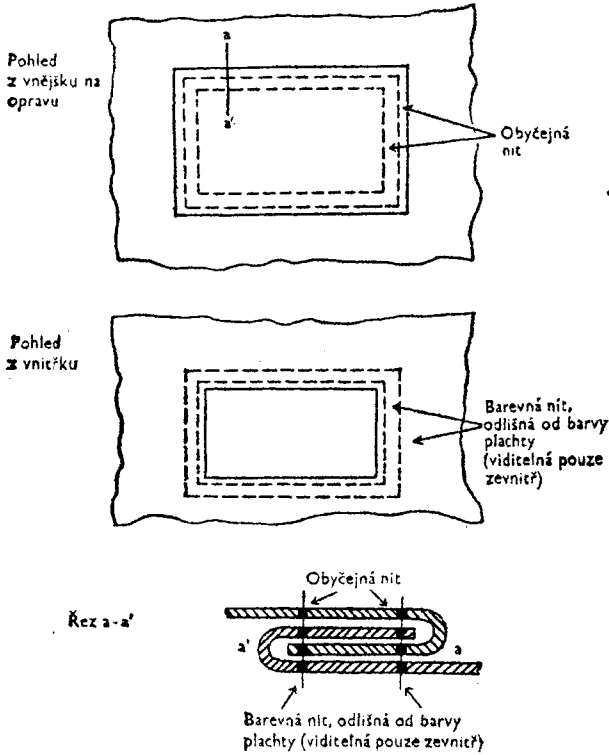


Náčrtek č. 4

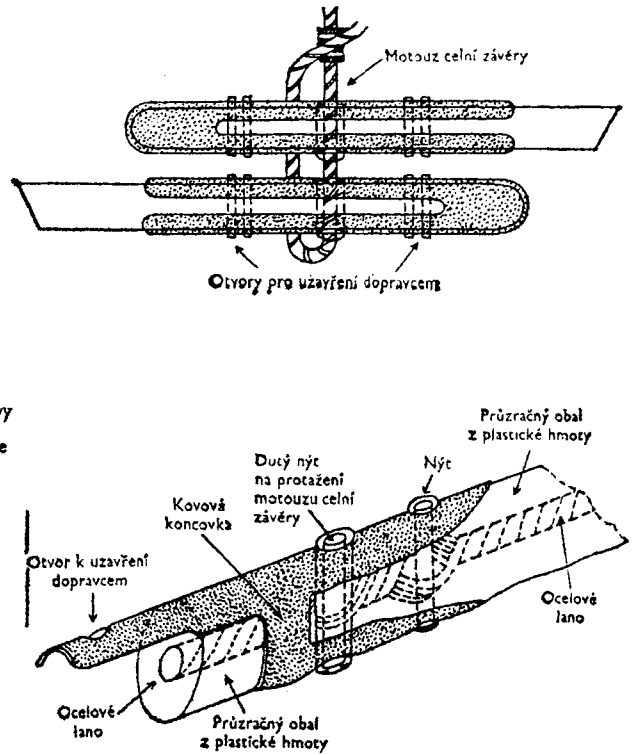
Řez vozovou plachtou



Náčrtek č. 5  
Oprava vozové plachty

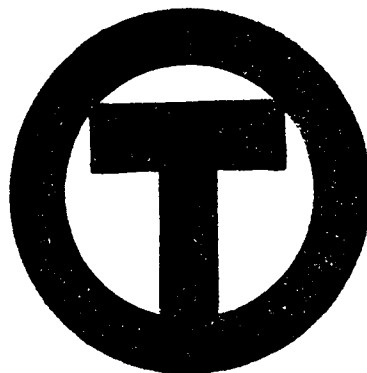


Náčrtek č. 6  
Druhy koncovek



Náčrtek č. 7

Označení kontejnerů, přípustěných k mezinárodním přepravám nákladů pod celní závěrou



Vnější průměr označení 50 mm  
Síla písmene 8 mm