

ปฏิบัติหน้าที่  
สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ  
เลขรับ 9258  
วันที่ 25 SR 2557  
เวลา 07.38 น.



ที่ นร ๐๕๐๓/ ๒๒๖๗๕

สำนักนายกรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ภาคผนวกแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง รวม ๕ ฉบับ

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ภาคผนวกในเรื่องนี้ รวม ๕ ฉบับ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอภาคผนวกแนบท้ายความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน ดังนี้

๑. ภาคผนวก ๔ การอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามแดน
๒. ภาคผนวก ๕ การข้ามแดนของบุคคล
๓. ภาคผนวก ๖ กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ
๔. ภาคผนวก ๘ การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว
๕. ภาคผนวก ๑๔ กฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับคอนเทนเนอร์

รวม ๕ ฉบับ เพื่อขอความเห็นชอบของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอภาคผนวกแนบท้ายความตกลงดังกล่าว รวม ๕ ฉบับ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอ สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๒๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ ต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ  
(ประวิตร วงษ์สุวรรณ)

รองนายกรัฐมนตรี รักษาการแทน  
นายกรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทั่วไป  
รับที่ ๕๖๓ / ๕๗ วันที่ ๒๕ ธ.ค. ๒๕๕๗  
เวลา ๑๐.๓๖ น. ส่ง พรบ.....  
สำนักการประชุม

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๗ (อภิสภา)  
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ  
รับที่ ๑๕๐ / ๒๕๕๗  
วันที่ ๒๕ / ๑๒.๑๒.๒๕๕๗  
เวลา ๑๐.๕๖ น.  
สำนักการประชุม

## ANNEX 6: TRANSIT AND INLAND CUSTOMS CLEARANCE REGIME

**To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")**

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

**Referring** to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed at Vientiane on 26 November 1999, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China at Phnom Penh on 3 November 2002, and acceded to by the Union of Myanmar at Dali City on 19 September 2003, and amended at Phnom Penh on 30 April 2004 (hereinafter referred to as "the Agreement"),

**Referring** to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

**Referring** to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

**Referring** to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the 7<sup>th</sup> Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11<sup>th</sup> GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005,

**Recalling** the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) Resolution 48/11 on Road and Rail Transport Modes in Relation to Facilitation Measures, which calls for the accession to the Customs Convention on the International Transport of Goods Under the Cover of TIR Carnets (Geneva, 1975), and

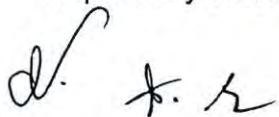
**Referring** to Article 7 of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

**HAVE AGREED AS FOLLOWS:**

### Article 1: General Provisions

#### (a) Definitions

- (i) International Transit means: the segment of the transport operation between two international border crossing points, where the cargo respectively enters and exits the territory of a Contracting Party.




\*\*\*\*\*

- (ii) Inland (National) Transit means: (a) the segment of the transport operation between the inland clearance point and the international border crossing point where the cargo exits the territory of a Contracting Party; or (b) the segment of the transport operation between the international border crossing point where the cargo enters the territory of a Contracting Party and the inland clearance point.
- (iii) Force Majeure means circumstances that could not be foreseen and avoided, and the consequences of which could not be prevented or controlled.
- (iv) Special Drawing Right (SDR) means a unit of account defined by the International Monetary Fund (IMF). Conversion of sums into national currencies shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the IMF.

**(b) Scope of Application**

- (v) The regime of this Annex shall apply to international and inland transit only in the course of international (i.e., cross-border) transport operations and performed along the routes and points of entry and exit designated in Protocol 1 to the Agreement.
- (vi) The regime of this Annex shall only apply to transport operations for reward.
- (vii) The regime of this Annex shall not apply to cargo loads under the cover of the same seal as referred to in Article 3(b)(i) of this Annex and the same Transit and Inland Customs Clearance Document as referred to in Article 4 of this Annex, if they consist of composite loads with multiple origins/destinations, which would entail partial discharge of the Transit and Inland Customs Clearance Document en route.
- (viii) The regime and procedures set out in this Annex are optional for the transport operator, who is entitled either to transit and inland customs clearance under the regime of this Annex or to comply with other customs transit and inland clearance rules and procedures of the Host Country, if any.
- (ix) This Annex shall not preclude the application of national laws and regulations on prohibited and restricted goods for transit transport. The Contracting Parties shall disseminate the list of prohibited and/or restricted goods in transit.
- (x) The Annex shall not preclude the application to the goods of national health/quarantine laws/regulations, compatible with Article 9 of the Agreement.

 Chalors

\*\*\*\*\*

- (xi) When applied, the Customs Clearance regime of this Annex shall replace the national Customs Clearance regime for goods in transit (international and inland).
- (xii) Contracting Parties, where electronic customs clearance procedures are in force in accordance with Article 4(d) of the Agreement, Article 8 of Annex 4, and Article 7 of Annex 12 to the Agreement, shall take appropriate measures to facilitate transport operators' compliance with their electronic procedures.

**Article 2: Customs Transit Formalities**

**(a) Exemption from Physical Inspection, Bond Deposit, and Escort**

Subject to the conditions laid down below, the cargoes carried cross border under the regime of this Annex shall as a general rule be exempted from routine physical customs inspection en route, customs escorts in the national territory, and the deposit of a bond as guarantee for customs duties.

**(b) Document Check and External Inspection**

The motor vehicle together with the cargo and the Transit and Inland Customs Clearance Document shall be presented to the Customs Authorities en route only for processing documentation and external inspection and control of the cargo compartment.

**(c) Exceptional Physical Customs Inspection**

Customs Authorities may, however, by way of exception and in particular when they suspect irregularities, subject the cargo to a physical inspection en route.

**(d) Tracking of Vehicle/Cargo**

Customs Authorities may apply appropriate measures (e.g., electronic means, Global Positioning System, Information and Communication Technology) to monitor the cargo movement, without interference in, delay of, or any additional requirements for the transport operation.

**Article 3: The Means of Transportation**

**(a) Technical Standards and Approval**

(i) Motor vehicles and containers used for the transport of goods under the regime of this Annex shall be constructed and equipped in such a manner that:


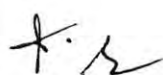
- any smuggling of goods by clandestine substitution, or removal from or introduction in the load compartment without leaving obvious traces of tampering or without breaking the Customs seal, is prevented;
- it allows the simple and efficient affixing of customs seals and tracking devices;



- it does not contain any concealed spaces where goods may be hidden; and
  - all spaces capable of holding goods are readily accessible for Customs inspection.
- (ii) The Host Country Customs Authorities may refuse movement of a vehicle under the regime of this Annex if it is not satisfied that its design and construction offer sufficient safeguard against smuggling of goods.
- (iii) The Host Country Customs Authorities shall not be entitled to refuse a motor vehicle that was approved for transport under the regime of this Annex either individually or by design type (series of road vehicles) according to the motor vehicle technical standards set out in Attachment 1a to this Annex and established by a certificate issued by the Home Country technical inspection authority according to the model set out in Attachment 1b to this Annex.
- (iv) The Host Country Customs Authorities shall not be entitled to refuse a container that was approved for carriage under the regime of this Annex either individually or by design type (series of containers) according to the procedure set out in Attachment 2a to this Annex and established by a certificate issued by the Home Country technical inspection authority according to the model set out in Attachment 2b to this Annex.

**(b) Sealing**

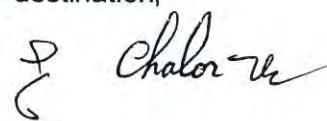
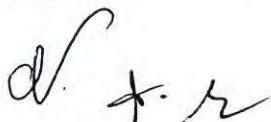
- (i) The vehicle's cargo compartment or the container shall be sealed by the Customs Authority office of departure of the transport operation.
- (ii) The Host Country Customs Authority shall accept the seals affixed by the other Contracting Party's Customs Authorities, provided they are intact, but if required for control purposes, they are entitled to affix an additional seal of their own upon entry into their territory.
- (iii) If Customs Authorities have to break the seals in order to perform a physical inspection of the cargo en route or in case of change of vehicle in accordance with Article 8 (b), they shall affix new seals and record this action in the Transit and Inland Customs Clearance Document without any cost.
- (iv) Heavy or bulky cargoes, which are because of their weight, size, or nature normally not carried in a closed compartment, may be carried by non-sealed vehicles, provided those goods can easily be identified by reference to the description (e.g., in packing lists, photographs, drawings) given, so as to prevent any substitution, removal or addition of goods. Customs Authorities may apply appropriate monitoring measures so as to prevent substitution, removal, or addition of goods, without interference in, delay of, or any additional requirements for the transport operation.

 Chabon

#### Article 4: Transit and Inland Customs Clearance Documents

- (a) Transport operators shall carry a Transit and Inland Customs Clearance Document.
- (b) The Transit and Inland Customs Clearance Document shall be issued by the authorized issuing/guaranteeing organization/institution.
- (c) Through this document the authorized issuing/guaranteeing organization/institution shall guarantee the payment of customs duties, taxes, and interest, as per Article 10(a) of this Annex.
- (d) The Transit and Inland Customs Clearance Document shall consist of the following number of original copies:
  - (i) one for the issuing/guaranteeing organization;
  - (ii) one for the transport operator;
  - (iii) two for the Country of Departure Customs Authority's office;
  - (iv) two for each Country of Transit Customs Authority through whose territory the carriage is to be performed; and
  - (v) two for the Country of Destination Customs Authority's office .
- (e) The Transit and Inland Customs Clearance Document shall include the following particulars in the English language without prejudice to the parallel use of national languages:
  - (i) the title: Transit and Inland Customs Clearance Document;
  - (ii) a reference to Article 7 and Annex 6 of the Agreement;
  - (iii) the name of the issuing organization and a box for signature and/or stamp;
  - (iv) the name and address of the transport operator and a box for signature and/or stamp;
  - (v) its validity:
    - countries of departure, transit, and destination,
    - the respective entry and exit point, and
    - period of validity and extension;
  - (vi) the specification of the motor vehicle performing the carriage;
  - (vii) the seals or identification marks applied;
  - (viii) a box for recording the breaking of the seals and affixing new seals en route by Customs authorities;
  - (ix) a box for recording a change of vehicle en route;
  - (x) eight boxes: two for inland departure, four for transit, and two for inland destination:
    - Box 1 containing: place and date of affixing the exportation seals by the Customs Authority office of departure,
    - Box 2 containing the exit endorsement of the Country of origin of the cargo,
    - Boxes 3-6 containing the entry and exit endorsements of the respective transit Countries,
    - Box 7 containing the entry endorsement of the Country of destination, and



- Box 8 containing the place and date of removal of the seals at destination for domestic use clearance or for placing the goods under another customs regime by the Customs Authority office of destination; and
- (xi) a cargo manifest box, containing:
  - the number and type of packages;
  - the description of the goods,
  - the gross weight of the goods in kilograms, and
  - the customs value.

The Joint Committee may modify the particulars to be included in the Transit and Inland Customs Clearance Document as appropriate.

- (f) The Joint Committee will determine the format, appearance, layout, and printing specifications of the Transit and Inland Customs Clearance Document form.
- (g) The document shall cover all cargo compartments under the same seal.
- (h) The document shall be valid for one journey only and shall specify its geographic scope and the points of entry and exit in accordance with Protocol 1 to the Agreement and its period of validity.
- (i) For goods involved in a commercial transaction, a copy of the invoice of the goods shall be attached to each copy of the Transit and Inland Customs Clearance Document.

**Article 5: Evidence of Application of the Transit and Inland Customs Clearance**

- (a) Evidence of a transport operation under the transit and inland customs clearance regime of this Annex shall flow from the possession of an original copy of the Transit and Inland Customs Clearance Documents, respectively signed by the transport operator and endorsed by the Customs Authorities.
- (b) Evidence of the entry of the cargo into the Host Country territory shall flow from the possession of an original copy of the Transit and Inland Customs Document, respectively signed by the transport operator and endorsed by the Customs Authorities for entry.
- (c) Evidence of the exit of the cargo from the Host Country territory shall flow from the possession of an original copy of the Transit and Inland Customs Document, respectively signed by the transport operator and endorsed by the Customs Authorities for exit.
- (d) For lack of such original copy of the Transit and Inland Customs Clearance Document bearing the exit endorsement, the transport operator may provide alternative proof to satisfy the Customs Authority that the cargo has actually exited.



## Article 6: Discharge of the Transit and Inland Customs Clearance Documents

The Transit and Inland Customs Clearance Documents shall be discharged pursuant either to:

- (a) the exit endorsement entered in the Transit and Inland Customs Clearance Documents by the Transit Country's Customs Authority upon exit of the transit goods from its territory; or
- (b) the clearance for domestic use or the placing under another customs regime, upon arrival of the goods at the Customs office of destination.

## Article 7: Time Limits

- (a) The Transit and Inland Customs Clearance Document shall specify its period of validity with a minimum of six months commencing from the date of issuance. Provided it was first endorsed by the Customs Office of departure before the expiry of its validity period, a Transit and Inland Customs Clearance Document shall however remain valid until the completion of the transport operation for which it was issued.
- (b) The cross-border transport operation under the regime of this Annex shall be completed by the exit of the motor vehicle/container from the Host Country territory within 30 days, commencing from the date of entry in the territory of the Host Country.
- (c) In order to be timely, the Transit and Inland Customs Clearance Document shall be discharged within a period not exceeding three months commencing from the date of entering the territory of the Host Country.

## Article 8: Incidents En Route

### (a) Loss, Destruction, or Shortage of the Cargo En Route

- (i) In case of loss or destruction of the cargo, or damage to the customs seal, the transport operator shall promptly inform the Host Country Customs Authority.
- (ii) The payment of duties and taxes normally due shall be waived for the goods specified in the Transit and Inland Customs Clearance Document, which are established to the satisfaction of the Customs Authority to have been destroyed or to have been irrecoverably lost by force majeure en route, or to be short by reason of their nature.

### (b) Change of Vehicle

In case the transport operator is compelled to change the vehicle en route, he/she shall forthwith inform the Host Country Customs Authority, who shall supervise the transfer of the goods, replace any broken seals, and record the action in the Transit and Inland Customs Clearance Document. The substitute vehicle shall comply with the technical standards referred to in Article 3 of this Annex.



**(c) Change of Itinerary**

In case the transport operator is compelled to abandon the designated route due to circumstances beyond his/her will, he/she shall forthwith inform the Host Country Customs Authority, which shall inform any other Competent Authorities for the purpose of designating an alternative route.

**(d) Extension of Time Limits**



If the transport operator is unable to timely complete the transport operation under the regime of this Annex in the territory of the Host Country or to discharge the Transit Customs Document, due to force majeure or other reasonable cause, he/she is to file a request for extension with the Host Country Customs Authority before the expiry date. The Host Country Customs Authorities will grant such extension if they are satisfied that the timely completion of the transport operation and/or discharge of the Transit and Inland Customs Clearance Document was/were prevented by force majeure or other reasonable cause.

**Article 9: Issuing and Guaranteeing Organizations/Institutions**

- (a) Each Contracting Party shall authorize a national organization/institution to issue the Transit and Inland Customs Clearance Document and to guarantee vis-à-vis the Customs Authority of the Host Country the payment of export and import duties and taxes (including interest) in case the document was not duly or timely discharged or in case of other irregularity.
- (b) The Contracting Parties shall mutually recognize the authorized issuing/guaranteeing organizations/institutions.
- (c) For the purpose of payment of sums claimed by their Customs Authority, the Contracting Parties shall provide the authorized issuing/guaranteeing organization/ institution with facilities for the transfer of currency.

**Article 10: Liability of the Issuing/Guaranteeing Organization/Institution**

- (a) The authorized issuing/guaranteeing organization/institution shall be jointly and severally liable with the transport operator, from whom the sums are directly due, to pay the import and export duties, taxes, and interest, under the customs laws and regulations in the Host Country in respect of the irregularity (e.g., breach of customs laws and regulations, lack of response, lack of timely discharge of the Transit and Inland Customs Clearance Document) in connection with a cross-border transport operation under the regime of this Annex.
- (b) The liability of the authorized issuing/guaranteeing organization shall cover not only the goods that are listed in the Transit and Inland Customs Clearance Document, but also any goods that, although not listed therein, may be contained in the sealed section of the road vehicle cargo compartment or be found on the load platform or among the enumerated goods in case of non-sealed heavy or bulky cargoes.

- (c) At their discretion, the Host Country Customs Authority may also claim the duties, taxes, fines, and interest from the transport operator who is directly liable for them.
- (d) After the Customs Authority of the Host Country establishes an irregularity, the authorized Home Country issuing/guaranteeing organization/institution is to deposit with or pay the duties, taxes, and interest due to the Customs Authority of the Host Country not later than 30 calendar days commencing from notification.
- (e) The Host Country Customs Authority shall refund to the authorized issuing/guaranteeing organization/institution the amount received upon the established absence of any irregularity, without delay, provided that the authorized issuing/guaranteeing organization/institution shall claim such refund within the period of time specified by national laws/regulations.
- (f) The authorized Home Country issuing/guaranteeing organization/institution is entitled to take recourse and claim reimbursement of the customs duties, taxes, and interest that were paid as a guarantor to the Host Country Customs Authority, from the transport operator from whom the sums are due.
- (g) The liability of the authorized issuing/guaranteeing organization/institution shall be limited to SDR 35,000 per Transit and Inland Customs Clearance Document issued.

**Article 11: Guarantor Security to the Customs Authority**

**(a) General**

In order to meet its guarantee obligation vis-à-vis the Host Country Customs Authority, the authorized issuing/guaranteeing organization/institution shall provide the Host Country Customs Authority with the security of the modality and monetary amount indicated in the following paragraphs (b) and (c).

**(b) Modality**

Among other modalities, the authorized issuing/guaranteeing organization/institution shall:

- (i) maintain assets in the Host Country, or
- (ii) make a cash deposit, or
- (iii) deposit a collective and continuous bond with the Host Country Customs Authority:
  - by arranging for a bank guarantee issued by a bank or financial institution established in the Host Country, or
  - by contracting a guarantee insurance with an insurance company established in the Host Country, or
- (iv) be represented by its counterpart organization in the Host Country, or
- (v) provide combinations of two or more of the above;

subject to approval by the Host Country Customs Authority.



**(c) Monetary Amount**

The amount of security to be provided according to this Article shall be a maximum of SDR 70,000. If the amount of security provided is partly or wholly consumed by an outstanding liability, it must be replenished up to the amount of SDR 70,000.

**Article 12: Exclusion of Offenders**

- (a) The Contracting Parties shall have the right to exclude temporarily or permanently from the application of this Annex any person(s)/entity(ies) guilty of a serious offense against their relevant customs laws/regulations applicable to international transport of goods.
- (b) The Customs Authority of the relevant Contracting Party shall notify this exclusion immediately to the Customs Authorities of all other Contracting Parties and to the authorized issuing/guaranteeing organization of the Home Country.

**Article 13: Amendment**

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

**Article 14: Ratification or Acceptance**

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

**Article 15: Entry into Force**

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

**Article 16: Conforming National Law**

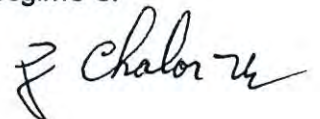
Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

**Article 17: Reservations**

No reservation to the Annex shall be permitted.

**Article 18: Suspension of the Annex**

- (a) Failure to deposit or pay within the time limit specified in Article 10(d) of this Annex, the duties, taxes, and interest to the Host Country Customs Authority by the authorized Home Country issuing/guaranteeing organization/institution in case of an established irregularity, entitles the Host Country Customs Authority to suspend the application of the present transit and inland customs clearance under the regime of



this Annex vis-à-vis Transport Operators whose Home Country issuing/guaranteeing organization/institution defaults.

- (b) Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform as soon as possible the other Contracting Parties of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

**Article 19: Relationship with the Agreement**

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

**Article 20: Relationship of the Attachments to the Annex**

The attachments shall form an integral part of the Annex and shall be equally binding.

**Article 21: Dispute Settlement**

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

**Article 22: Denunciation**

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

**Attachment 1a to Annex 6:** Motor Vehicle Technical Standards for the Purpose of the Customs Transit Regime

**Attachment 1b to Annex 6:** Motor Vehicle Technical Approval Certificate for the Purpose of the Customs Transit Regime

**Attachment 2a to Annex 6:** Container Technical Standards for the Purpose of the Customs Transit Regime

**Attachment 2b to Annex 6:** Container Technical Approval Certificate for the Purpose of the Customs Transit Regime



In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Beijing on 20 March 2007 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia



---

**His Excellency Tram Iv Tek**  
Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport

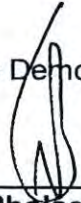
For the Government of the People's Republic of China



---

**His Excellency Weng Mengyong**  
Vice Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic



---

**His Excellency Sommad Phoisena**  
Minister of Communication, Transport, Post and Construction


For the Government of the Union of Myanmar



---

**His Excellency Thura Thaug Lwin**  
Deputy Minister of Rail Transportation

For the Government of the Kingdom of Thailand



---

**His Excellency Sansern Wongcha-um**  
Deputy Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam



---

**His Excellency Tran Doan Tho**  
Vice Minister of Transport

## Attachment 1a: Motor Vehicle Technical Standards

### Article 1

#### Basic principles

Approval for the international transport of goods under Customs seal may be granted only to vehicles, the load compartments of which are constructed and equipped in such a manner that:

- (a) no goods can be removed from or introduced into, the sealed part of the vehicle without leaving obvious traces of tampering or without breaking the Customs seal;
- (b) Customs seals can be simply and effectively affixed to them;
- (c) they contain no concealed spaces where goods may be hidden;
- (d) all spaces capable of holding goods are readily accessible for Customs inspection.

#### Comments

##### *Cylindrical tanks of vehicles*

*Optional tanks should not be considered as load compartments as long as they serve for the vehicle's fuel supply. Additional tanks used for the transport of goods other than fuel should also not be considered as load compartments due to technical difficulties concerning their approval and distinction from normal fuel tanks.*

##### *Markings on load compartments*

*Paintings, transfers, bands of reflective material and other similar markings which cannot be torn off the walls or sheets of load compartments are permissible if they do not cover up the structure of the walls or sheets, which should still be clearly visible. Stickers and other similar markings which could hide openings in the load compartments should not, however, be allowed (see also comment to Article 3, paragraph 5).*

### Article 2

#### Structure of load compartments

##### **1. To meet the requirements of Article 1 of this Attachment:**

**(a) the constituent parts of the load compartment (sides, floor, doors, roof, uprights, frames, crosspieces, etc.) shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving obvious traces. When the sides, floor, doors and roof are made up of various components, these shall meet the same requirements and be of sufficient strength;**

#### Explanatory Note

##### 2.2.1 (a) Assembly of constituent parts

(a) Where joining devices (rivets, screws, bolts and nuts, etc.) are used, a sufficient number of such devices shall be inserted from outside, traverse the assembled constituent parts,

protrude inside and there be firmly secured (e.g. riveted, welded, bushed or bolted and swaged or welded on the nut). However, conventional rivets (i.e. rivets whose placing requires handling from both sides of the assembly of constituent parts) may also be inserted from the inside;

Notwithstanding the above, load compartment floors may be secured by means of selftapping screws, selfdrilling rivets or rivets inserted by means of an explosive charge or pins inserted pneumatically, when placed from inside and passing at right angles through the floor and the metallic crosspieces underneath, on condition, except in the case of selftapping screws, that some of their ends be flush with the level of the outside part of the crosspiece or be welded on to it.

(b) The competent authority shall determine what joining devices, and how many of them, must fulfil the requirements of subparagraph (a) of this note; they shall do so by making sure that the constituent parts so assembled cannot be displaced and replaced without leaving obvious traces. The choice and placing of other joining devices are not subject to any restriction;

(c) Joining devices which can be removed and replaced from one side without leaving obvious traces, i.e. without requiring handling from both sides of the constituent parts to be assembled, shall not be allowed under subparagraph (a) of this note. Examples of such devices are expansion rivets, blind rivets and the like;

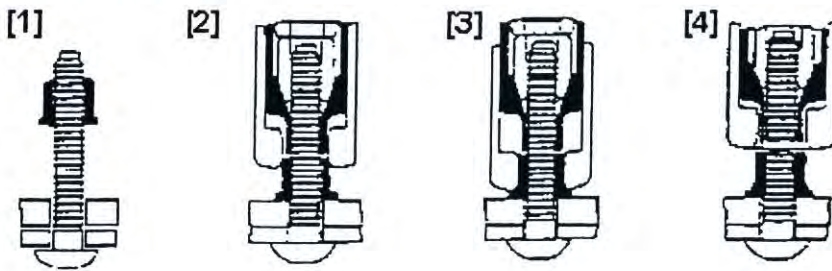
(d) The assembly methods described above shall apply to special vehicles, for example to insulated vehicles, refrigerated vehicles and tank vehicles in so far as they are not incompatible with the technical requirements which such vehicles must fulfil having regard to their use. Where, due to technical reasons, it is not practicable to secure parts in the manner described in subparagraph (a) of this note, the constituent parts may be joined by means of the devices mentioned in subparagraph (c) of this note provided that the devices used on the inner face of the wall are not accessible from the outside.

### Comments

#### *1. Joining device*

*The joining device illustrated below is in accordance with Article 2, paragraph 1(a), provided that a sufficient number of such devices are inserted from the outside and firmly secured from the inside as stipulated in Explanatory Note 2.2.1 (a).*

**Installation sequence**



[1] Pin is inserted through prepared hole. Collar is placed over pintail.

[2] Nose assembly is placed over pintail. Nose assembly / installation tool pulls on pin and starts drawing sheets together.

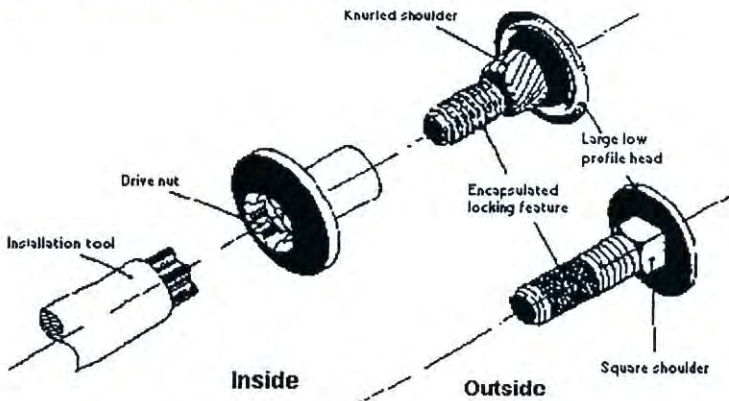
[3] Continued pulling on pintail swages collar into locking grooves.

[4] As pull increases, pintail breaks - anvil pushes off swaged collar.

**2. Joining device**

The joining device, examples of which are given below, is in accordance with Explanatory Note 2.2.1 (a). In view of its inherent technical characteristics such as the large low profile head, the knurled or square shoulder on the underside of the large low profile head and the encapsulated (plastic grip) locking feature the device can be firmly secured on the inside of the load compartments without requiring welding, riveting, etc. While the assembly of the joining device requires handling from both sides of the constituent parts to be assembled, the device can only be opened on the drive nut side, e.g. on the inside of the load compartment. The device with the square shoulder is usually applied to fix hinges to load compartments.

Examples of a joining device

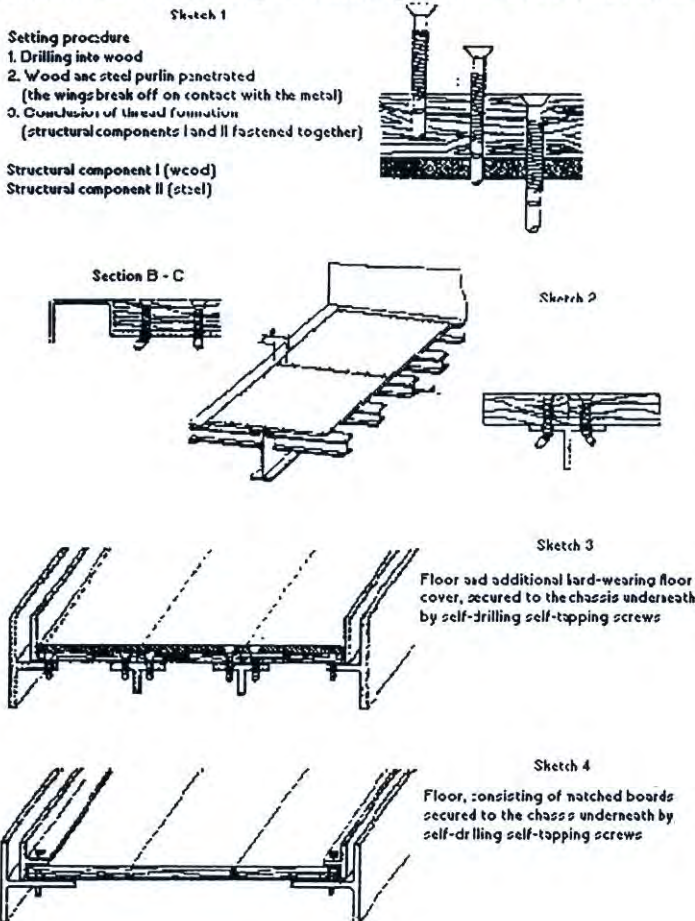


**Pneumatically inserted pins for securing load compartment floors**

In one system of construction, nails with spirally threaded stems are used which in many respects resemble selftapping screws, and give greater holding strength when the floor is relatively thin. In this method, the friction produced when the nail is driven in causes the zinc chromate coating of the stem and of the material of the floor crosspiece to melt, thus satisfactorily welding them together.

*Self-tapping, self-drilling screws*

The self-tapping, self-drilling screw shown in sketch 1 is not regarded as a self-tapping screw in the meaning of Explanatory Note 2.2.1 (a) (a). Such a self-tapping, self-drilling screw shall be welded on to the metallic cross-pieces underneath. Alternatively, the protruding part of some of these screws could instead be bent to an angle of at least 45° as shown in sketch 2. If, however, used together with a floor construction, examples of which are provided for in sketches 3 and 4, welding or bending of the screws is not considered to be necessary.



*Validity of blind rivets*

In general, the use of blind rivets for the assembly of constituent parts of load compartment is not allowed under this Annex as stipulated in Explanatory Note 2.2.1 (a) (c). However, blind rivets can be used on condition that a sufficient number of joining devices as described in Explanatory Note 2.2.1 (a) (a) are used to assemble constituent parts.

**(b) doors and all other closing systems (including stopcocks, manhole covers, flanges etc.) shall be fitted with a device on which Customs seals can be fixed. This device must be such that it cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces, or the door or fastening be opened without breaking the Customs seals. The latter shall be adequately protected. Opening roofs shall be permitted.**

## Explanatory Notes

### 2.2.1 (b) Doors and other closing systems

(a) The device on which Customs seals can be fixed must:

(i) be secured by welding, or by not less than two joining devices conforming to subparagraph (a) of Explanatory Note 2.2.1 (a), or

(ii) be so designed that when the load compartment has been closed and sealed the device cannot be removed without leaving obvious traces,

It must also:

(iii) incorporate holes of not less than 11 mm in diameter or slots of at least 11 mm in length by 3 mm in width, and

(iv) afford equal security whatever type of seal is used;

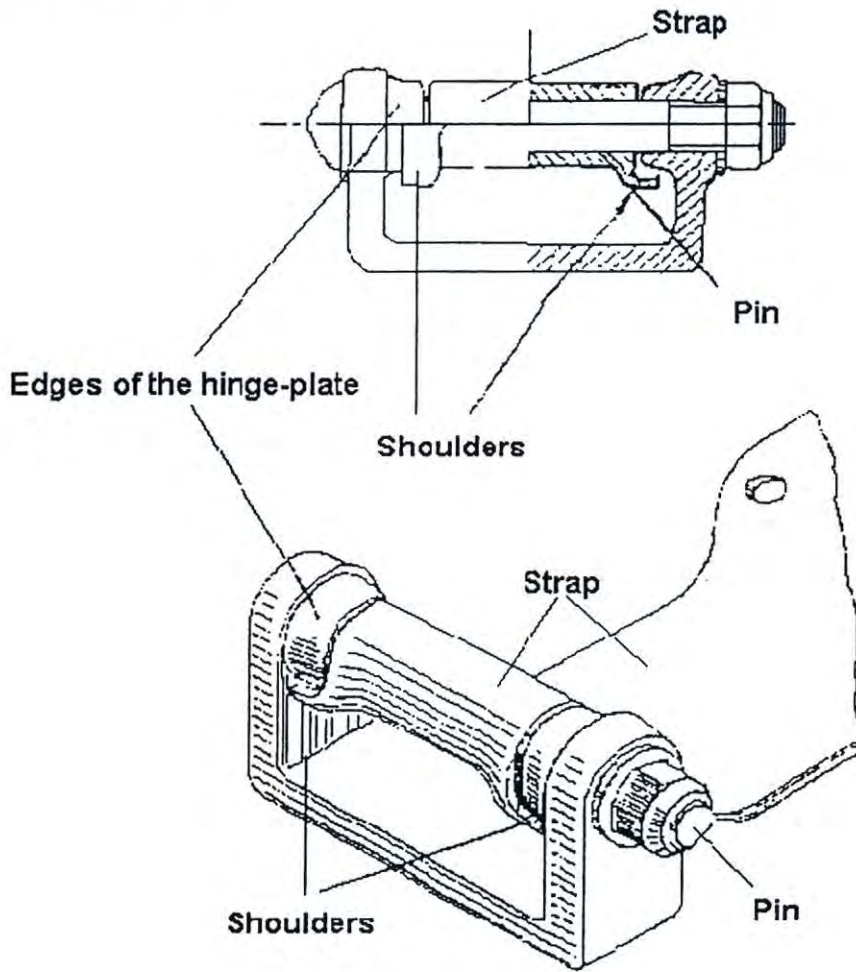
(b) Butt hinges, strap hinges, hingepins and other devices for hanging doors and the like must be secured in conformity with the requirements of subparagraphs (a) (i) and (ii) of this note. Moreover, the various components of such devices (e.g. hingeplates, pins or swivels), provided that they are necessary to guarantee Customs security of the load compartment, shall be so fitted that they cannot be removed or dismantled when the load compartment is closed and sealed without leaving obvious traces (*see sketch No. 5*).

Sketch No. 5

EXAMPLE OF A HINGE NOT REQUIRING SPECIAL PROTECTION

FOR THE HINGEPIN

The hinge illustrated below complies with the requirements of Explanatory Note 2.2.1(b), paragraph (b), second sentence. The design of the strap and the hingeplate make any special protection of the pin unnecessary, since the shoulders of the strap extend behind the edges of the hingeplate. These shoulders therefore prevent the Customs-sealed door from being opened at the hinged side without leaving obvious traces, even if the unprotected pin has been removed.



However, where such a device is not accessible from outside it will suffice if, when the door or the like has been closed and sealed, it cannot be detached from the hinge or similar device without leaving obvious traces. Where a door or closure device has more than two hinges, only those two hinges nearest to the extremities of the door need to be fixed in conformity with the requirements of subparagraph (a) (i) and (ii) above.

(c) Exceptionally, in the case of vehicles having insulated load compartments, the Customs sealing device, the hinges and any fittings, the removal of which would give access to the interior of the load compartment or to spaces in which goods could be concealed, may be fixed to the doors of such load compartments by means of the following systems:

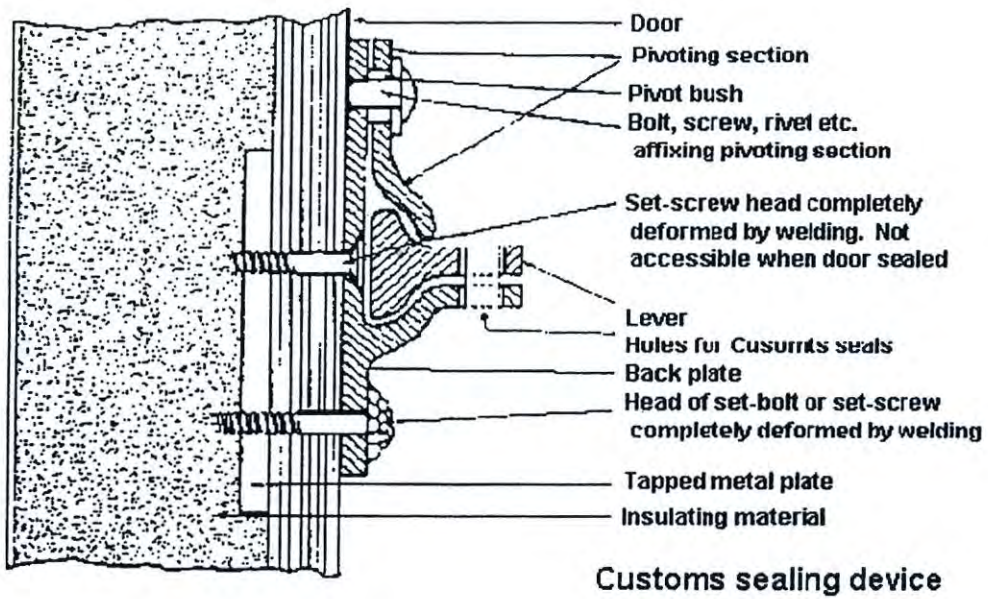
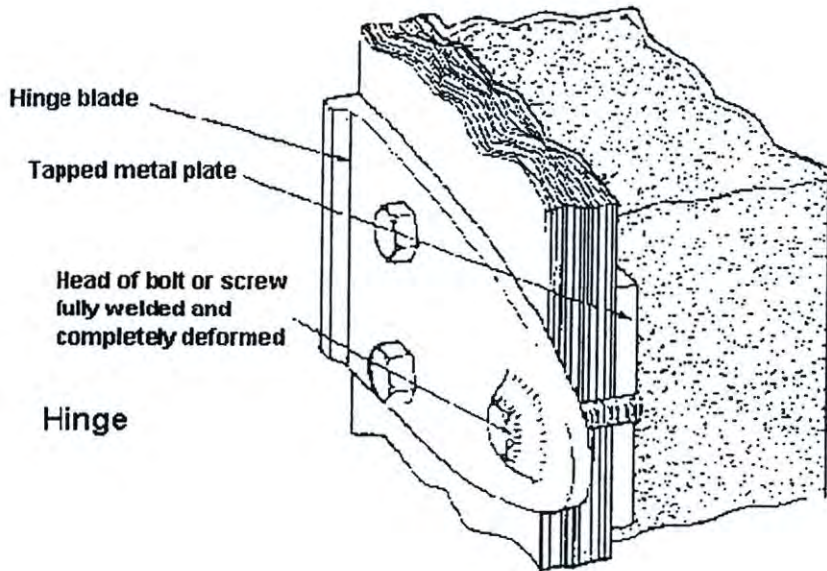
(i) Set bolts or set screws which are inserted from the outside but which do not otherwise meet the requirements of Explanatory Note 2.2.1 (a), subparagraph (a) above, on condition that:

the tails of the set bolts or set screws are fixed into a tapping plate or similar device fitted behind the outer layer or layers of the door structure, and

the heads of the appropriate number of set bolts or set screws are so welded to the Customs sealing device, hinges etc., that they are completely deformed and that the set bolts or set screws cannot be removed without leaving visible signs of tampering (*see sketch No. 6*).

Sketch No. 6

EXAMPLE OF A HINGE AND CUSTOMS SEALING DEVICE ON DOORS  
OF VEHICLES HAVING INSULATED LOAD COMPARTMENTS



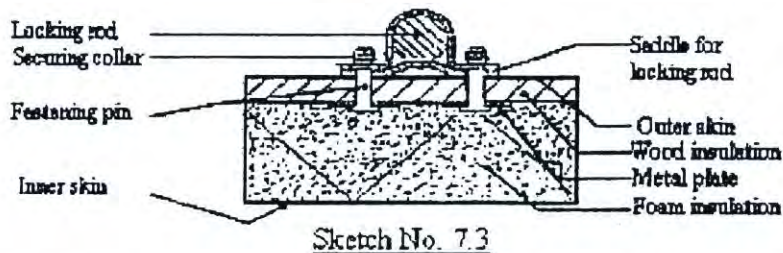
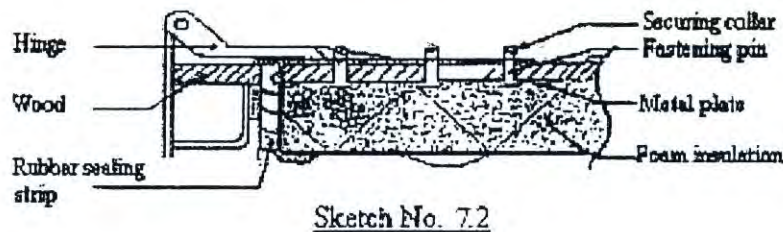
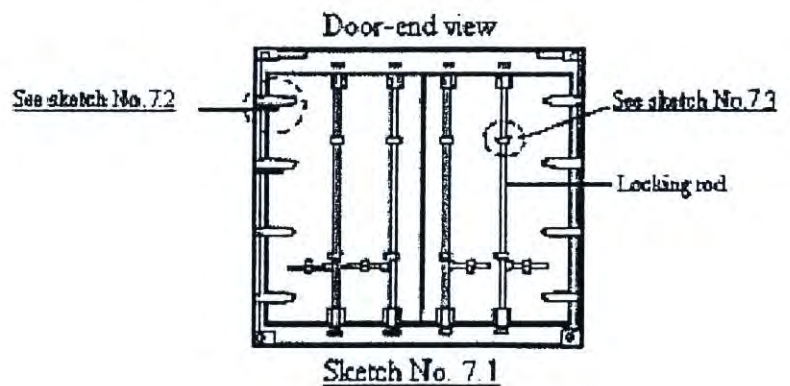
(ii) A fastening device which is inserted from the inside of the insulated door construction on condition that:

the fastening pin and securing collar of the device are assembled by pneumatic or hydraulic tooling and fixed behind a plate or similar device fitted between the outer layer of the door structure and the insulation; and the head of the fastening pin is not accessible from the inside of the load compartment, and

a sufficient number of securing collars and fastening pins are welded together and the devices cannot be removed without leaving visible signs of tampering (see sketch No. 7).

**Sketch No. 7**

**EXAMPLE OF A FASTENING DEVICE INSERTED FROM THE INSIDE OF INSULATED DOOR CONSTRUCTION**



The term "insulated load compartment" is to be taken to include refrigerated and isothermic load compartments.

Comment to Explanatory Note 2.2.1 (b) (b)

*Door or closure-device having more than two hinges*

*In the case where a door or closure-device has more than two hinges, the competent authorities may require additional hinges to be secured, to fulfil the requirements of Article 1.*

Comment to Explanatory Note 2.2.1 (b) (c) (ii)

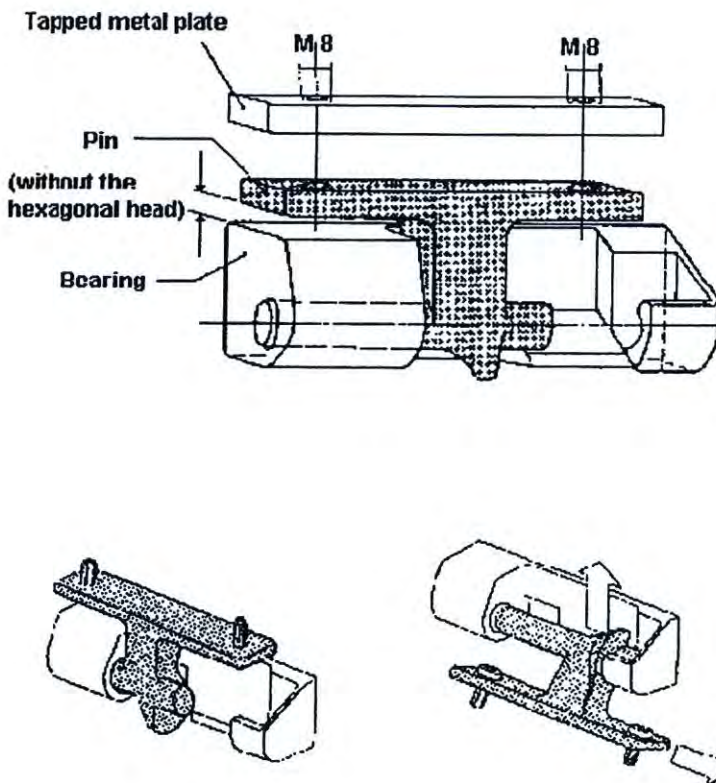
*The text of the first indent could be better understood if, after the wording: "assembled by pneumatic or hydraulic tooling" the words: "and fixed" are replaced by: "securing the head of the pin".*

(d) Vehicles comprising a large number of such closures as valves, stopcocks, manhole covers, flanges and the like must be designed so as to keep the number of Customs seals to a minimum. To this end, neighbouring closures must be interconnected by a common device requiring only one Customs seal, or must be provided with a cover meeting the same purpose;

(e) Vehicles with opening roofs must be constructed in such a manner as to permit sealing with a minimum number of Customs seals.

**Butthingses**

*The device illustrated below meets the requirements of Explanatory Note 2.2.1 (b), subparagraph (b) in conjunction with subparagraph (a) (ii).*



Description:

*The pin and the bearing of this device have a special shape which makes it impossible to dismantle these items when the hinge is closed. A screw with a hexagonal head protruding beyond the pin should be used. The space between the screw head and the bearing, when the hinge is closed, should be so small as to prevent the removal of the screw without leaving obvious traces. In this case it would not be necessary to weld the screws.*

*Securing of doors*

*In the case of doors of vehicles or containers which are not refrigerated nor insulated but have an interior lining, the devices (bolts, rivets, etc.) securing the hinges and the Customs sealing device must pass through the whole thickness of the door (including the lining) and be visibly secured on the inside.*

*Number of Customs seals*

*It is recommended that, in cases where a large number of Customs seals are required for Customs secure sealing, the number of such seals should be indicated in the Certificate of Approval under point 5 (Attachment 1b). Whenever appropriate, a sketch should be attached to the Certificate of Approval showing the exact location of the Customs seals.*

*Examples of Customs sealing devices*

*In order to achieve Customs secure sealing of load compartments and containers, sealing devices have to fulfil the requirements of Explanatory Note 2.2.1 (b), subparagraph (a). Furthermore, Customs seals have to be affixed in accordance with the following requirements:*

*The fastening rope is not longer than necessary and is properly tightened;*

*The fastening rope is going through the TIR rings;*

*Customs seals are affixed as tight as possible;*

*The securing of other parts of the closing system, e.g. handles of locking mechanisms, cam engaging devices, locking rod saddles are secured as stipulated in Explanatory Note 2.2.1(a), subparagraph (a)(see Figures 1-4).*

*It should be borne in mind that the effectiveness of any sealing device will be reduced if wear and tear exists in, for instance, locking rods, hinges or cam engaging devices. Appropriate measures should be taken to identify such instances.*

**Figure 1**

**Example of a Rear Door Load Compartment and Container Showing a Customs Secure Door Closing System**

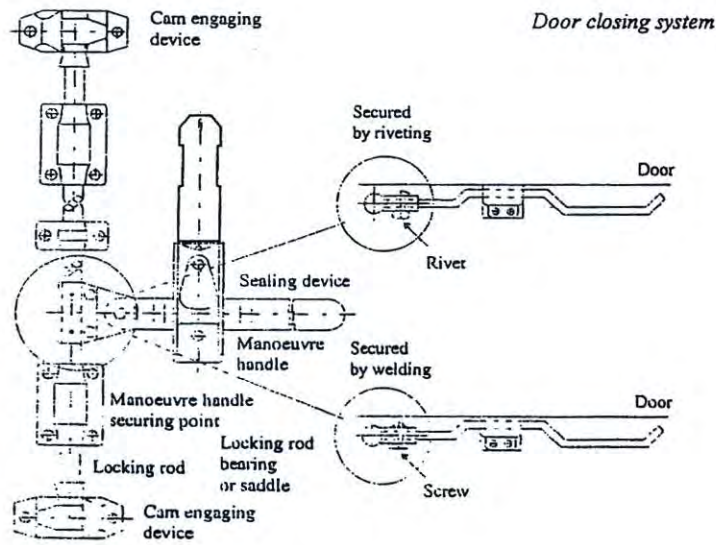
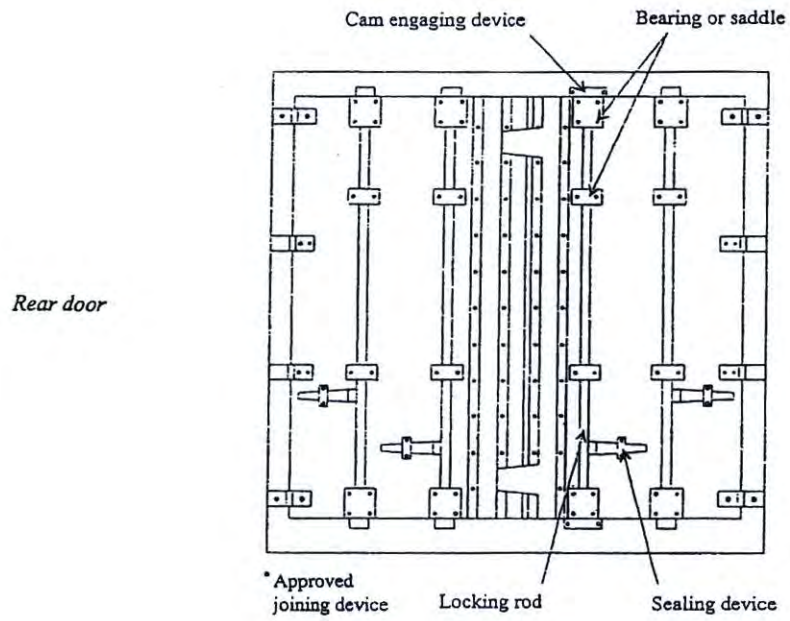
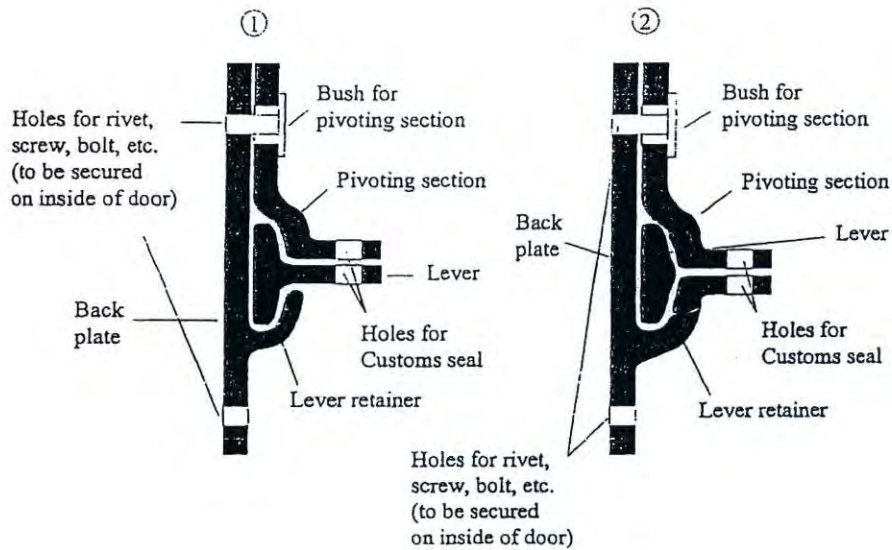
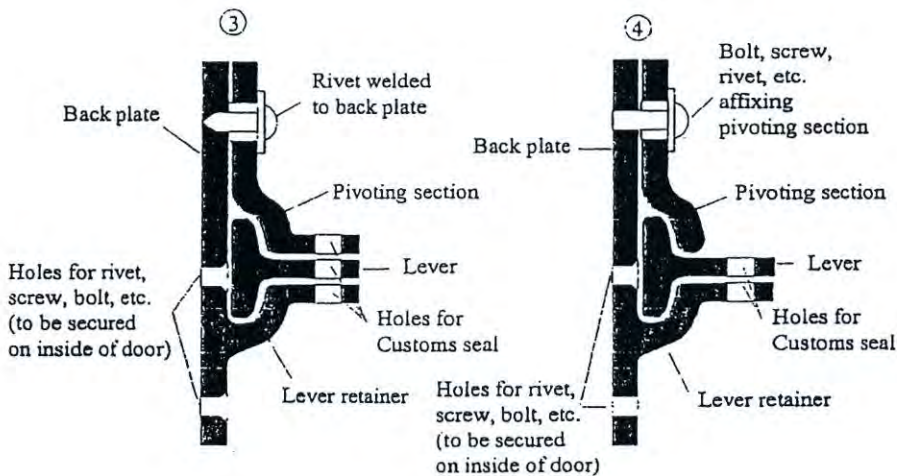


Figure 2

Example of a Customs Sealing Device



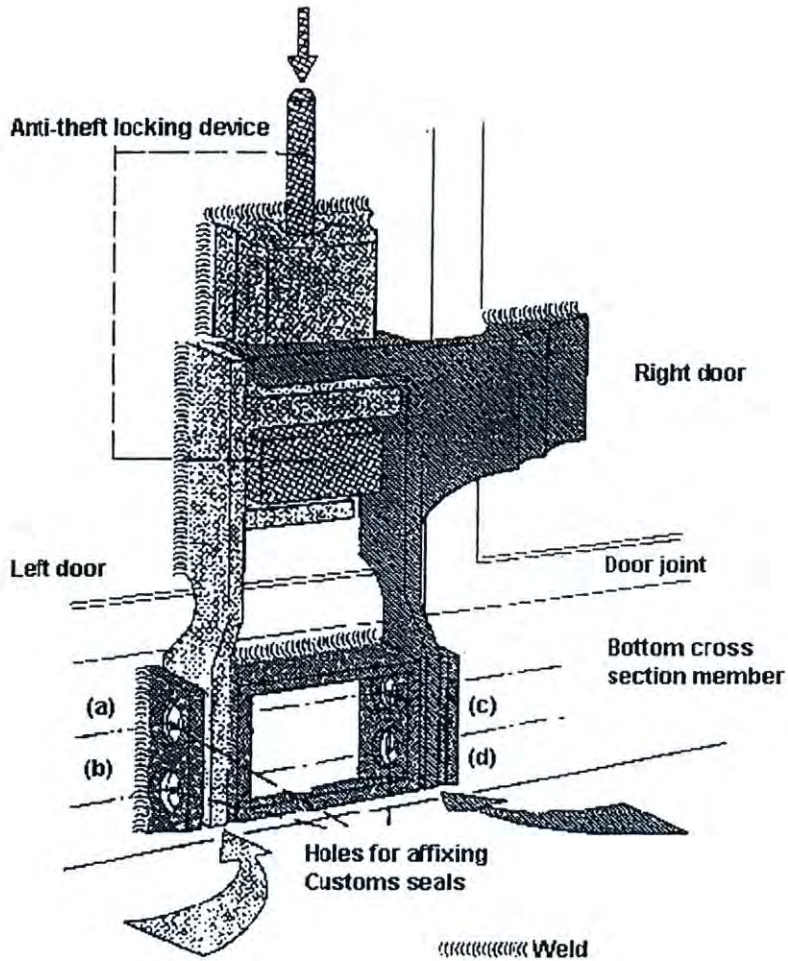
In particular sealing device No.1 is prone to tampering if the above-mentioned requirements are not fulfilled. In view of their better protection against manipulation prior to affixing Customs seals, the devices given below should preferably be used.



*The Customs sealing devices Nos. 3 and 4 may also be used for securing the doors of refrigerated and insulated containers and load compartment. Where so used, the sealing devices may be affixed by means of at least two set bolts or set screws fixed into a metal tapping plate inserted behind the outer layer of the door. In such cases the heads of the set bolts or set screws must be so welded that they are completely deformed (see also Sketsch No.6).*

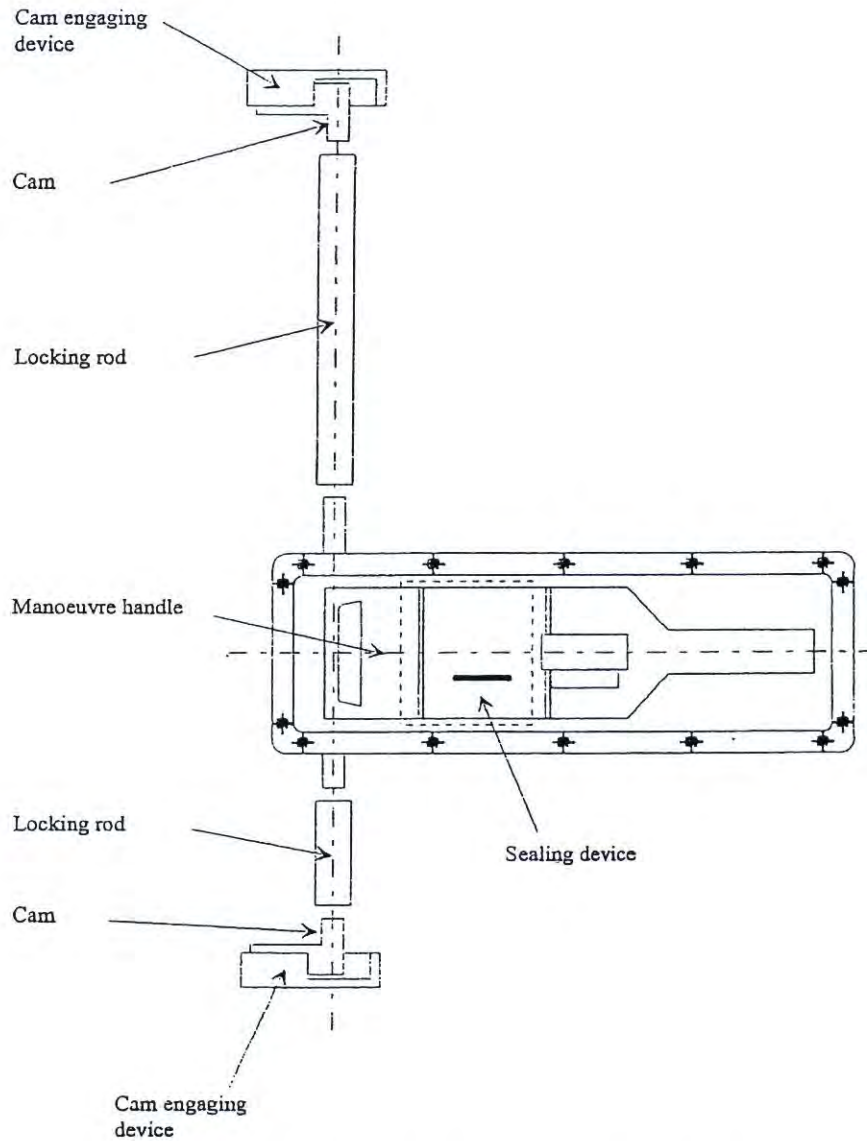
Figure 3

Example of a Customs Sealing Device



*This Customs sealing device should preferably be used on metal containers and load compartments. Care needs to be taken to avoid confusion as to where exactly the seals need to be placed. Various types of seals may be used. If cable seals in the form of an "eight" are used it is recommended that the cable goes through all four holes (a, b, c, d). If rigid seals are used the seal must pass through holes (c) or (d).*

**Figure 4**  
**Example of a Customs Sealing Device**



*This type of Customs sealing device is used for securing the doors of insulated containers and load compartments. The sealing point of this device may differ from one construction to another depending on whether the hold for affixing seals goes horizontally or vertically. From a Customs point of view the device with the vertical hole provides better security whereas the device having a horizontal hold requires tight sealing in order to be Customs secure.*

(c) apertures for ventilation and drainage shall be provided with a device preventing access to the interior of the load compartment. This device must be such that it cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces.

Explanatory Note

2.2.1 (c)-1 Ventilation apertures

(a) Their greatest dimension must, in principle, not exceed 400 mm.

(b) Apertures permitting direct access to the load compartment must be obstructed

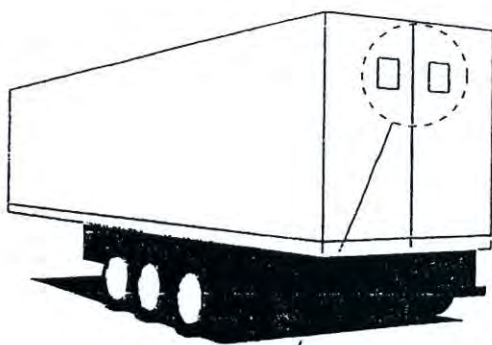
(i) by means of wire gauze or perforated metal screens (maximum dimension of holes: 3 mm in both cases) and protected by welded metal lattice-work (maximum dimension of holes: 10 mm), or

(ii) by means of a single perforated metal screen of sufficient strength (maximum dimension of holes: 3 mm; thickness of the screen: at least 1 mm).

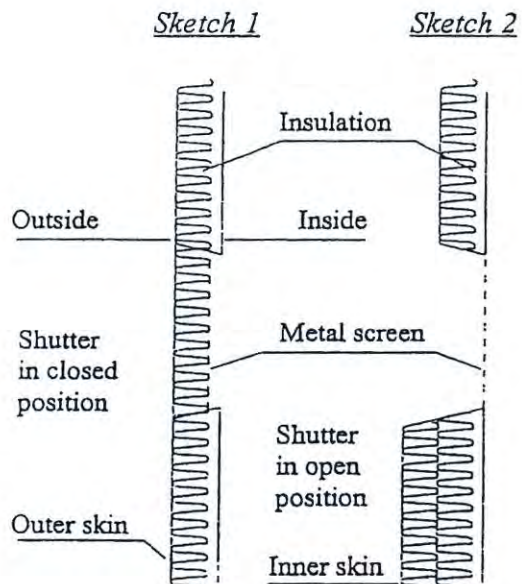
Comment

*Ventilation apertures of insulated load compartments*

*Example of a screen fitted between the inner and outer surfaces of insulated load compartments.*



See sketches 1 and 2



(c) Apertures not permitting direct access to the load compartment (e.g. because of elbow or baffleplate systems) must be provided with devices referred to in subparagraph (b), in which, however, the dimensions of the holes may be as much as 10 mm (for the wire gauze or metal screen) and 20 mm (for the metal lattice-work).

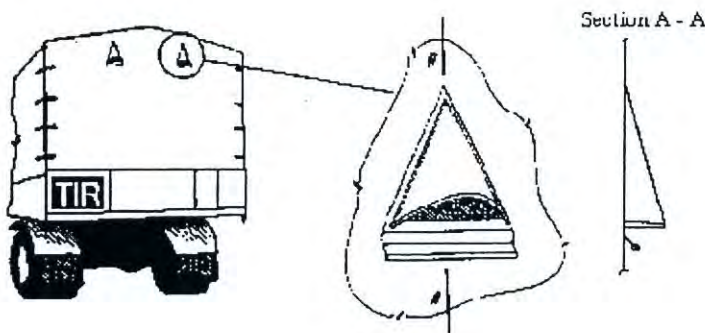
(d) Where openings are made in sheets, the devices referred to in subparagraph (b) of this note must in principle be prescribed. However, blocking devices in the form of a perforated metal screen fitted outside, and wire or other gauze fitted inside, will be allowed.

(e) Identical nonmetal devices may be allowed provided that the holes are of the requisite dimensions and the material used is strong enough to prevent the holes from being substantially enlarged without visible damage. In addition, it must be impossible to replace the ventilation device by working from one side of the sheet only.

(f) The ventilation aperture may be provided with a protective device. This shall be secured to the sheet in such a way as to permit Customs inspection of the aperture. This protective device shall be secured to the sheet at a distance of not less than 5 cm from the screen of the ventilation aperture.

### Comments

#### *Example of a protective device*



#### *Ventilation apertures in load compartments*

*Although ventilation apertures should not in principle exceed 400 mm, any competent administration may, provided that all other requirements are complied with, give its approval to an opening greater than 400 mm if such an opening is presented to it.*

### Explanatory Note

#### 2.2.1 (c)-2 Drainage apertures

(a) Their greatest dimension must, in principle not exceed 35 mm;

(b) Apertures permitting direct access to the load compartment must be provided with the devices described in subparagraph (b) of Explanatory Note 2.2.1 (c)1 for ventilation apertures;

(c) When drainage apertures do not permit direct access to the load compartment, the devices referred to in subparagraph (b) of this note will not be prescribed, on condition that the apertures are provided with a reliable baffle system readily accessible from inside the load compartment.

**2. Notwithstanding the provisions of Article 1 (c) of this Attachment, constituent parts of the load compartment which, for practical reasons, have to include empty spaces (for example, between the partitions of a double wall) shall be permitted. In order that the said spaces cannot be used to conceal goods:**

(i) where it covers the full height from floor to roof, or, in other cases, where the space between it and the outer wall is completely enclosed, the lining inside the load compartment shall be so fitted that it cannot be removed and replaced without leaving obvious traces, and

(ii) where a lining is of less than full height and the spaces between the lining and the outer wall are not completely enclosed, and in all other cases where spaces occur in the construction of a load compartment, the number of such spaces shall be kept to a minimum and these spaces shall be readily accessible for Customs inspection.

Comment to Article 2, paragraph 2

*Elimination of hollow beam structural members*

*Structural members of load compartments with enclosed spaces, such as hollow beams, shall be kept to a minimum and shall be eliminated gradually in the design of new load compartments utilizing open profile beams whenever possible. If, for constructional reasons, enclosed spaces in structural members of load compartments are used, the provision of holes intended to facilitate Customs inspection of hollow spaces are admissible. The presence of such inspection holes shall be noted under item 12 in the Certificate of Approval of road vehicles (Attachment 1b).*

**3. Windows shall be allowed provided that they are made of materials of sufficient strength and that they cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces. Glass may nevertheless be permitted, but if glass other than safety glass is used, the windows shall be fitted with a fixed metal grille which cannot be removed from the outside; the mesh of the grille shall not exceed 10 mm.**

Explanatory Note

2.2.3 Safety glass

Glass shall be considered as safety glass if there is no risk of it being destroyed as a result of any factor ordinarily occurring in the normal conditions of use of a vehicle. The glass shall bear a mark which characterizes it as safety glass.

**4. Openings made in the floor for technical purposes, such as lubrication, maintenance and filling of the sandbox, shall be allowed only on condition that they are fitted with a cover capable of being fixed in such a way as to render the load compartment inaccessible from the outside.**

Comment to Article 2, paragraph 4

*Securing of floor openings for technical purposes*

*Covers of floor openings for technical purposes in road vehicles are sufficiently protected if the arrangements to prevent access to the load compartment from the outside are themselves inside the load compartment.*

### **Article 3**

#### **Sheeted vehicles**

**1. Where applicable, the provisions of Articles 1 and 2 of this Attachment shall apply to sheeted vehicles. In addition, these vehicles shall conform to the provisions of this Article.**

**2. The sheet shall be either of strong canvas or of plasticcovered or rubberized cloth, which shall be of sufficient strength and unstretchable. It shall be in good condition and made up in such a way that once the closing device has been secured, it is impossible to gain access to the load compartment without leaving obvious traces.**

**3. If the sheet is made up of several pieces, their edges shall be folded into one another and sewn together with two seams at least 15 mm apart. These seams shall be made as shown in sketch A appended to this Attachment; however, where in the case of certain parts of the sheet (such as flaps and reinforced corners) it is not possible to assemble the pieces in that way, it shall be sufficient to fold the edge of the top section and make the seams as shown in sketches B or B(1) appended to this Attachment. One of the seams shall be visible only from the inside and the colour of the thread used for that seam shall be clearly different from the colour of the sheet itself and from the colour of the thread used for the other seam. All seams shall be machine-sewn.**

#### **Explanatory Note**

##### **2.3.3 Sheets made up of several pieces**

(a) The several pieces constituting one sheet may be made of different materials conforming to the provisions of Article 3, paragraph 2.

(b) Any arrangement of the pieces which adequately guarantees security will be allowed in making up the sheet, on condition that the pieces are assembled in conformity with the requirements of Article 3.

**4. If the sheet is of plastic covered cloth, and is made up of several pieces, the pieces may alternatively be welded together in the manner shown in sketch C appended to this Attachment. The edges of the pieces shall overlap by at least 15 mm. The pieces shall be fused together over the whole width of the overlap. The edge of the outer sheet shall be covered with a band of plastic material at least 7 mm wide, affixed by the same welding process. The plastic band and the sheet on each side of it for a width of at least 3 mm shall have a clearly defined uniform relief pattern stamped on them. The pieces shall be welded in such a way that they cannot be separated and rejoined without leaving obvious traces.**

#### **Comments**

##### ***Band of plastic material***

*The requirement for the band of plastic material is essential for Customs security purposes. Consequently, it should not be permitted to dispense with it.*

**Overlap of the edges of the pieces of the sheet**

*While for Customs security purposes, an overlap of the edges of the pieces of the sheet of at least 15 mm is sufficient, an overlap of 20 mm and more is admitted and may be necessary for technical reasons depending on the material of the sheet and its adhesion.*

**Methods for welding pieces of the sheet**

*Methods for welding pieces of sheets which are recognized as Customs secure if applied in accordance with the provisions of this Attachment include the "fusing method", where pieces of sheets are fused using high temperatures and the "high frequency method", where pieces of sheets are welded using high frequency and pressure.*

**5. Repairs shall be made in accordance with the method described in sketch D appended to this Attachment; the edges shall be folded into one another and sewn together with two visible seams at least 15 mm apart; the colour of the thread visible from the inside shall be different from that of the thread visible from the outside and from that of the sheet itself; all seams shall be machinesewn. When a sheet which has been damaged near the edges is repaired by replacing the damaged part by a patch, the seam can also be made in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article and sketch A appended to this Attachment. Sheets of plastic-covered cloth may alternatively be repaired in accordance with the method described in paragraph 4 of this Article, but in that case the plastic band must be affixed to both sides of the sheet, the patch being fitted on the inside of the sheet.**

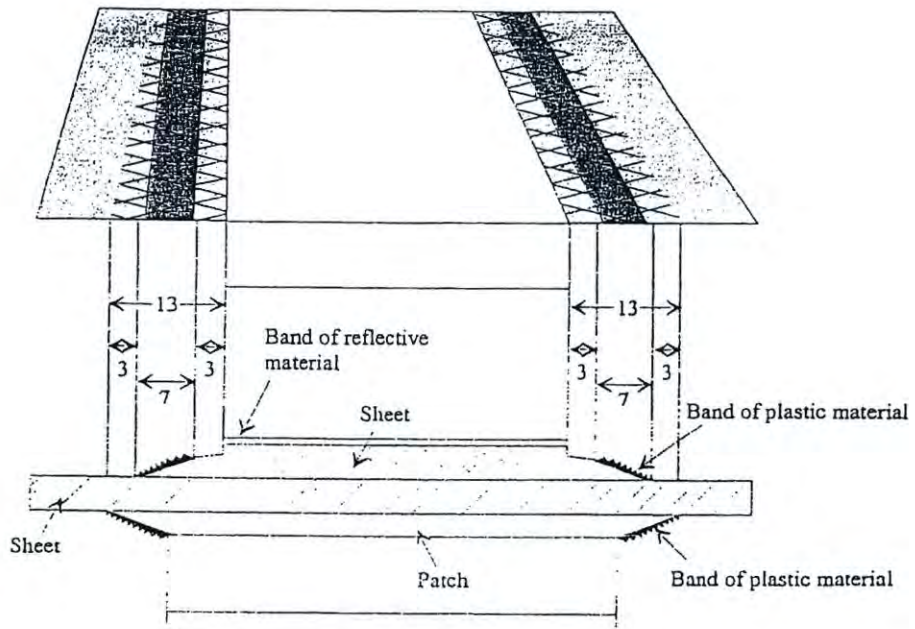
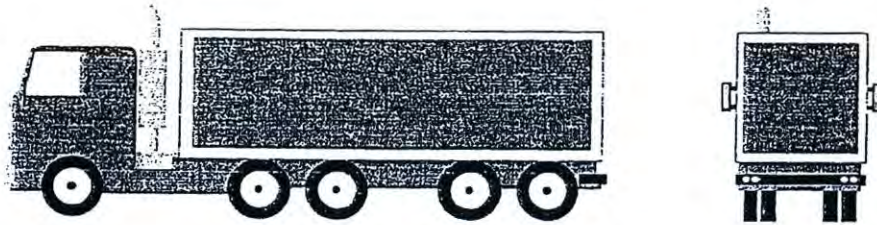
**Comments to Article 3, paragraph 5**

***Bands of reflective material***

*Bands of reflective material which can be torn off and which cover up the structure of the sheets of load compartments are permissible, however, if they are completely welded to the sheets of plastic-covered cloth and are secured in accordance with the requirements of article 3, paragraph 5 (see sketch No. 8).*

Sketch No. 8

SKETCH PRESENTING REQUIRMENTS OF ARTICLE 3, PARAGRAPH 5



***Repair of sheets made of plastic covered cloth***

*The following process is permitted for the repair of such sheets: Vinyl liquefied under pressure and heat is used to secure the piece on the sheet by melting. Obviously in such cases a band of plastic material stamped with a relief pattern will be affixed to the edge of the piece on both sides of the sheet.*

**6. The sheet shall be fixed to the vehicle in strict compliance with the conditions set forth in Article 1(a) and (b) of this Attachment. The following systems can be used:**

**(a) The sheet can be secured by:**

**(i) metal rings fixed to the vehicles,**

**(ii) eyelets let into the edge of the sheet, and**

**(iii) a fastening passing through the rings above the sheet and visible from the outside for its entire length.**

**The sheet shall overlap solid parts of the vehicle by at least 250 mm, measured from the centre of the securing rings, unless the system of construction of the vehicle in itself prevents all access to the load compartment.**

**Explanatory Notes**

**2.3.6 (a)-1 Vehicle with sliding rings**

Metal securing rings sliding on metal bars fixed to the vehicles are acceptable for the purpose of this paragraph (*see sketch No. 9*) provided that:

(a) the bars are affixed to the vehicle at maximum spacings of 60 cm and in such a manner that they cannot be removed and replaced without leaving obvious traces;

(b) the rings are made with a double hoop or equipped with a central bar and made in one piece without the use of welding; and

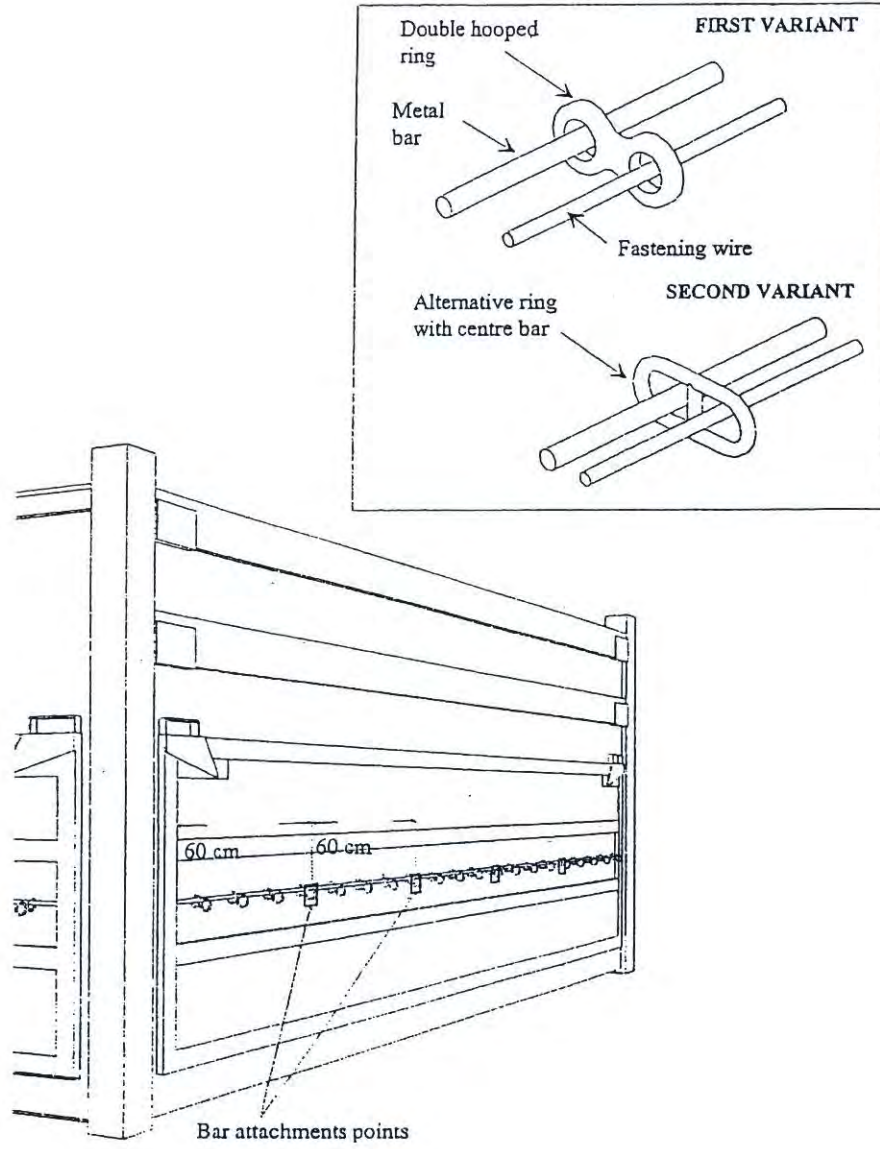
(c) the sheet is fixed to the vehicle in strict compliance with the conditions set forth in Article 1(a).

**2.3.6 (a)-2 Vehicles with swivel rings**

Metal swivel rings, each of which rotates in a metal bracket fixed to the vehicle are acceptable for the purpose of this paragraph (*see sketch No 9a*) provided that:

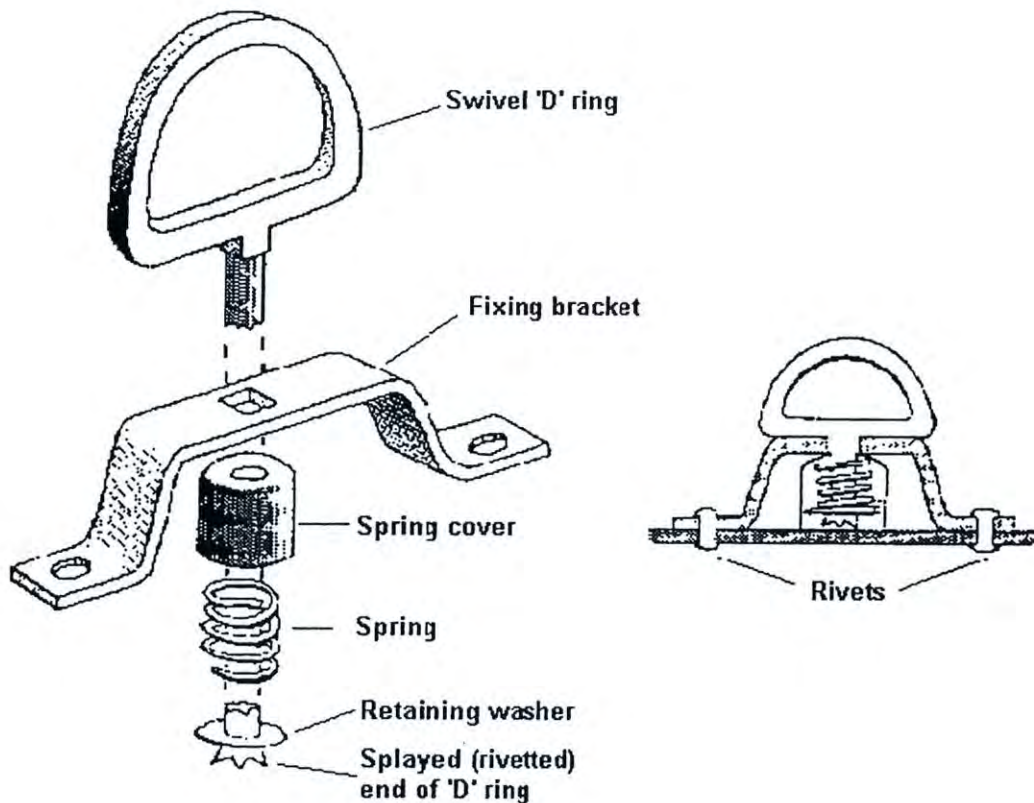
Sketch No. 9

SHEETED VEHICLE WITH SLIDING RINGS



Sketch No. 9a

EXAMPLE OF A SWIVEL RING ("D" RING)



---

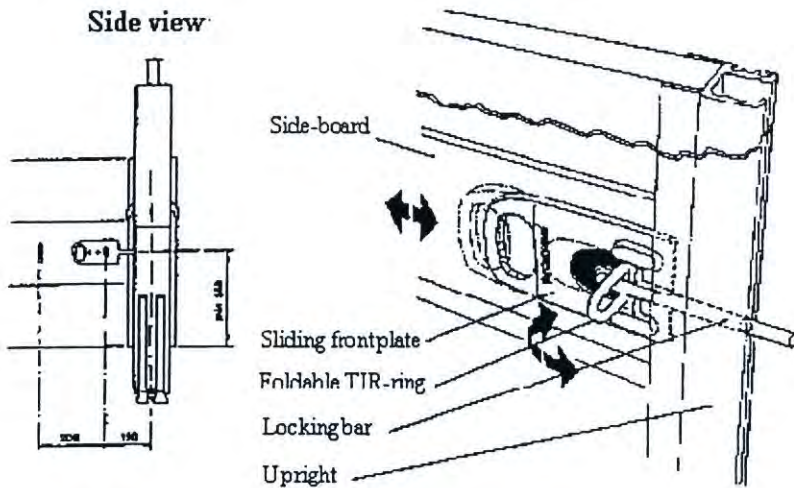
(a) each bracket is affixed to the vehicle in such a manner that it cannot be removed and replaced without leaving obvious traces; and

(b) the spring under each bracket is completely enclosed by a bellshaped metal cover.

**Comments**

*Example of a locking bar construction*

*The device illustrated below meets the requirements of Article 1, paragraph (a) and Article 3, paragraphs 6 (a) and 8.*



**Description of above sketch**

*The device will be fitted on the side-board in the same position as a conventional type of TIR-ring and in such a way that the TIR-ring of the device will be located at a maximum distance of 150 mm from the centreline of the upright. The device will be fastened to the side-board with two rivets similar to the fastening of the usual TIR-rings. It consists of three integrated metal parts: base plate, foldable TIR-ring and a sliding front plate including locking bar. When the front plate is slid into locked position, the locking bar goes into a hole in the upright and locks the side-board to the upright. The locking bar shall, however, intrude into the upright by at least 20 mm. At the same time the TIR-ring is automatically folded out. In fold-out position, with the fastening rope passing through the ring above the sheet, the sliding front plate is locked and secured and cannot be slid back in open position.*

**Shape of eyelets**

*Eyelets in the sheets could be round or oval and the rings should not protrude more than necessary from the relevant parts of the vehicles. In order to ensure that the sheets are properly fixed, Customs authorities should make sure, when sealing the road vehicle, that the fastening rope is properly tightened.*

**Example of metal rings for fastening vehicle sheets**

*In the welded metal pillars, which support and contain the locking mechanisms for the side-boards, a folding type of metal TIR-ring is integrated. The TIRring can be folded out by hand through a small opening in the outside plate of the pillar. By spring-load the TIR-ring is kept in either "in" or "out" position. The functioning of this special ring is integrated in the side-board locking mechanism as follows:*

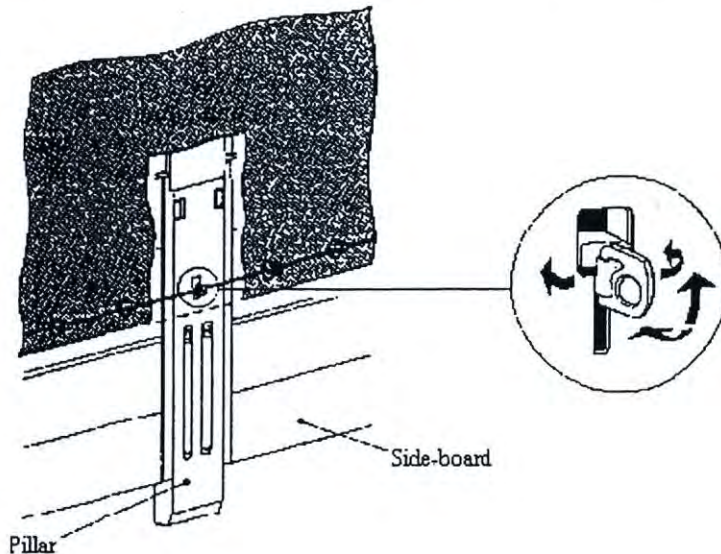
*A piece of metal is welded on to each side-board locking pin so that when the TIR-ring is in foldedout position the vertical movement of the locking pins is restricted and side-boards cannot be released. At the same time, the shape and location of these metal pieces prevent the folding out of the TIR-rings with open side-board locks.*

*This means, that in foldedout position, when secured by the sheet and fastening rope passing through the ring, the TIRring will in the first place secure the side-boards to the pillar and in the second place secure the pillar to the floor of the load compartment (side-rave).*

*Furthermore, the upper pillar locking pin, which is welded on to one of the locking pins for the side-boards, will secure the toproof construction at the same time as the side-boards are secured.*

*As long as the TIR-ring is folded out the pillar must be completely destroyed before the side-board or top-roof construction can be opened.*

#### **Example of metal rings for fastening vehicle sheets**



**(b) When any edge of a sheet is to be permanently secured to a vehicle, the two surfaces shall be joined together without a break and shall be held in place by strong devices.**

#### **Explanatory Note**

##### **2.3.6 (b) Permanently secured sheets**

Where one or more edges of the sheet are permanently attached to the body of the vehicle, the sheet shall be held in place by one or more strips of metal or other suitable material secured to the body of the vehicle by joining devices meeting the requirements of subparagraph (a) of Explanatory Note 2.2.1(a)

**(c) When a sheet locking system is used it shall in locked position join the sheet tightly to the outside of the load compartment (as an example see sketch F appended to this Attachment).**

**7. The sheet shall be supported by an adequate superstructure (uprights, sides, arches, slats, etc.).**

#### **Comment**

**Supports for vehicle sheets**

*The hoops supporting the sheet are sometimes hollow and might be used as a hiding place. It is, however, always possible to inspect them, as is the case for many other vehicle parts. In these conditions, hollow hoops are permissible.*

**8. The spaces between the rings and the spaces between the eyelets shall not exceed 200 mm. The spaces may however be greater but shall not exceed 300 mm between rings and eyelets on either side of the upright if the construction of the vehicle and the sheet is such as to prevent all access to the load compartment. The eyelets shall be reinforced.**

**Explanatory Note**

2.3.8 Spaces exceeding 200 mm but not exceeding 300 mm are acceptable over the uprights if the rings are recessed in the side-boards and the eyelets are oval and so small that they can just pass over the rings.

**9. The following fastenings shall be used:**

**(a) steel wire ropes of at least 3 mm diameter; or**

**(b) ropes of hemp or sisal of at least 8 mm diameter encased in a transparent sheath of unstretchable plastic.**

**Wire ropes may have a transparent sheath of unstretchable plastic.**

**In cases where the sheet has to be fixed to the frame in a system of construction which otherwise complies with the provisions of paragraph 6 (a) of this Article, a thong can be used as fastening (an example of such a system of construction is given in sketch G appended to this Attachment). The thong has to comply with the requirements stipulated in paragraph 11 (a)(iii) with regard to material, dimensions and shape.**

**Explanatory Note**

2.3.9 For purposes of this paragraph, ropes comprising a textile core surrounded by at least four strands consisting solely of steel wire and completely covering the core will be allowed on condition that the ropes (without taking into account the transparent plastic sheath, if any) are not less than 3 mm in diameter.

**Comments to Explanatory Note 2.3.9**

***Nylon ropes***

*Nylon ropes in plastics sheathing are not permitted, since they do not meet either the requirements of Article 3, paragraph 9, or the description in the above Explanatory Note.*

***Fastening rope***

*Where the sheet has to be fixed to the frame in a system of construction which otherwise complies with the provisions of Article 3, paragraph 6 (a), instead of a thong a rope could be used, which could consist of two pieces.*

**10. Each rope shall be in one piece and have a hard metal endpiece at each end. The fastener of each metal endpiece shall include a hollow rivet passing through the rope so as to allow the introduction of the thread or strap of the Customs seal. The rope shall remain visible on either side of the hollow rivet so that it is possible to ensure that the rope is in one piece (see sketch E appended to this Attachment).**

**11. At the openings in the sheet, used for loading and unloading, the two surfaces shall be joined together. The following systems can be used:**

**(a) The two edges of the sheet shall have an adequate overlap. They shall also be fastened by:**

**(i) a flap sewn or welded in accordance with paragraphs 3 and 4 of this Article,**

**(ii) rings and eyelets meeting the conditions of paragraph 8 of this Article, the rings shall be manufactured of metal, and**

**(iii) a thong made of appropriate material, in one piece and unstretchable, at least 20 mm wide and 3 mm thick, passing through the rings and holding together the two edges of the sheet and the flap; the thong shall be secured inside the sheet and fitted either with:**

**an eyelet to take the rope mentioned in paragraph 9 of this Article, or**

**an eyelet which can be attached to a metal ring mentioned in paragraph 6 of this Article and be secured by the rope mentioned in paragraph 9 of this Article.**

**A flap shall not be required if a special device, such as a baffle plate, is fitted, which prevents access to the load compartment without leaving obvious traces.**

**(b) A special locking system holding the edges of the sheets tightly locked when the load compartment is closed and sealed. The system shall be provided with an opening through which a metal ring mentioned in paragraph 6 of this Article can pass and be secured by the rope mentioned in paragraph 9 of this Article. Such a system is described in sketch H appended to this Attachment.**

**Explanatory Notes to paragraph 11 (a)**

**2.3.11 (a)-1 Sheet tension flaps**

The sheets of many vehicles are provided on the outside with a horizontal flap pierced by eyelets running along the length of the side of the vehicle. Such flaps, known as tension flaps, are used to tauten the sheet by means of tension cords or similar devices. Such flaps have been used to conceal horizontal slits made in the sheets giving improper access to the goods carried in the vehicle. It is therefore recommended that the use of flaps of this type should not be allowed. The following devices may be used instead:

(a) tension flaps of similar design fixed on the inside of the sheet; or

(b) small individual flaps each pierced by one eyelet secured to the outside surface of the sheets and spaced at such distances as will permit an adequate tension of the sheet.

Alternatively, it may be possible in certain cases to avoid the use of tension flaps on sheets.

### 2.3.11 (a)-2 Sheet thongs

The following materials are regarded as suitable for making thongs:

(a) leather;

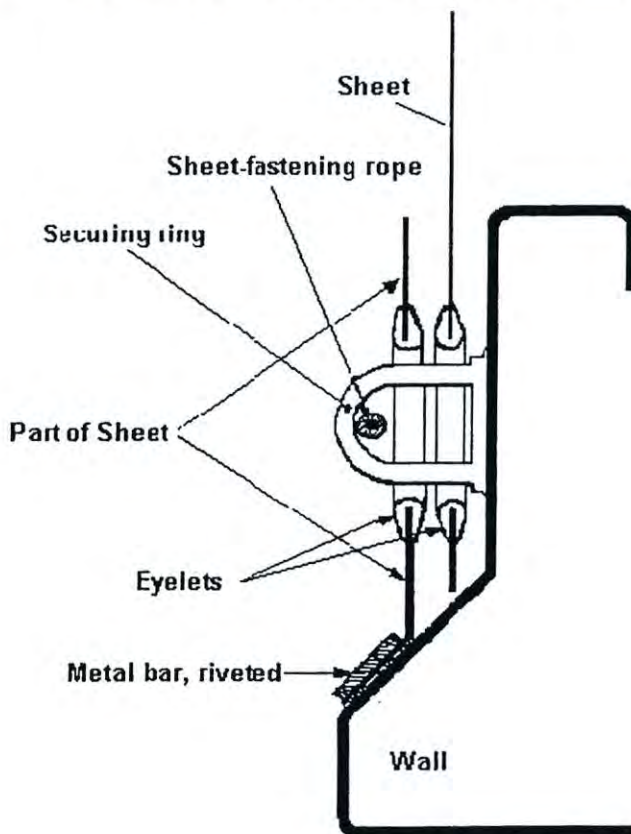
(b) nontensile materials including plastic covered or rubberized cloth, provided that such materials cannot after severance be welded or reconstituted without leaving obvious traces. Furthermore, the plastic material used to cover thongs shall be transparent and smooth surfaced.

2.3.11 (a)-3 The device shown in sketch No. 10 meets the requirements of the last part of Article 3, paragraph 11 (a). It also meets the requirements of, Article 3, paragraphs 6 (a) and 6 (b).

Sketch No. 10

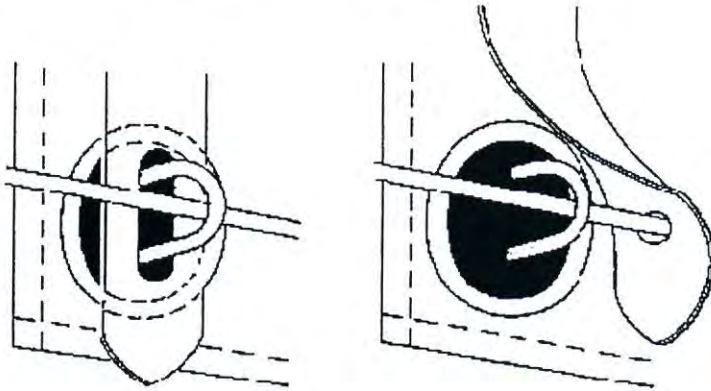
### EXAMPLE OF A DEVICE FOR FASTENING VEHICLE SHEETS

The device illustrated below meets the requirements of the last part of paragraph 11 (a) of Article 3. It also meets the requirements of Article 3, paragraphs 6(a) and 6 (b).



**Comments to Explanatory Note 2.3.11 (a)-2**

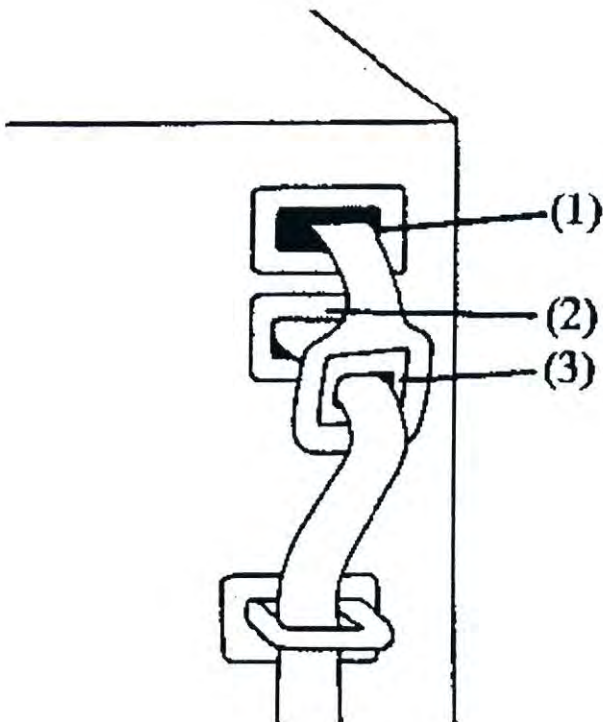
*Example of thongs for fastening vehicle sheets*



*The Joint Committee is of the opinion that the eyelets in the thong should be reinforced.*

**Securing of thongs**

*The device illustrated below meets the requirements of Article 3, paragraph 11 (a) (iii).*



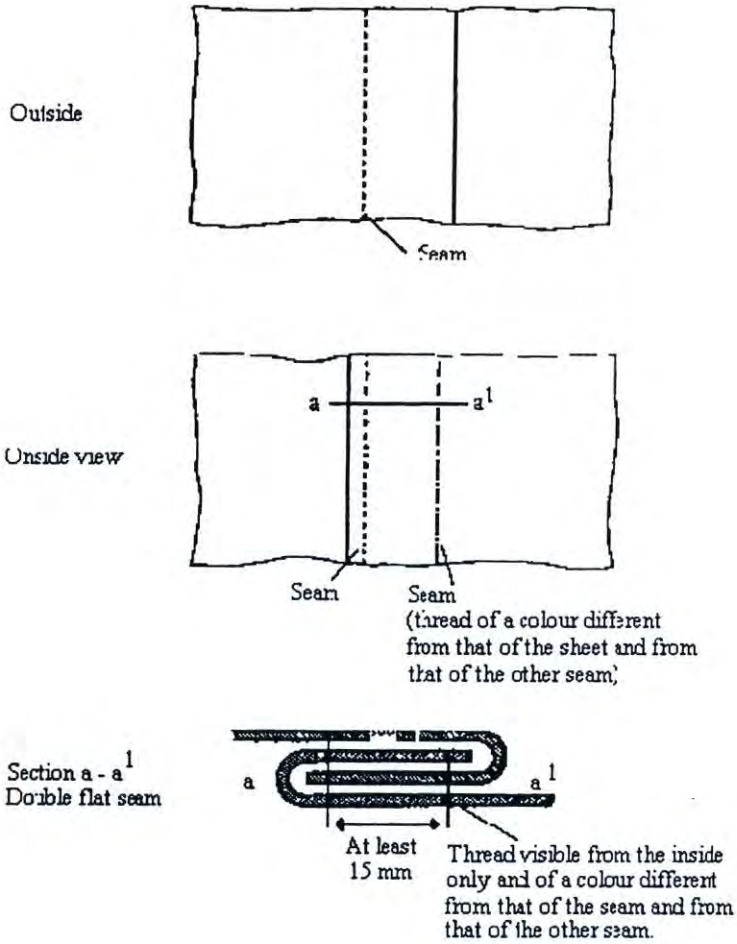
**Description**

*The thong has to be passed through the upper eyelet (1) in the opening of the sheet for loading and unloading, comes out of the load compartment through the lower eyelet (2) and is then passed through the reinforced eyelet (3) at the end of the thong.*

Sketches Appended to Attachment 1a

Sketch A

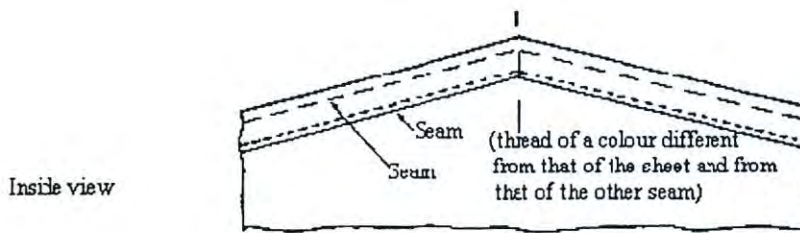
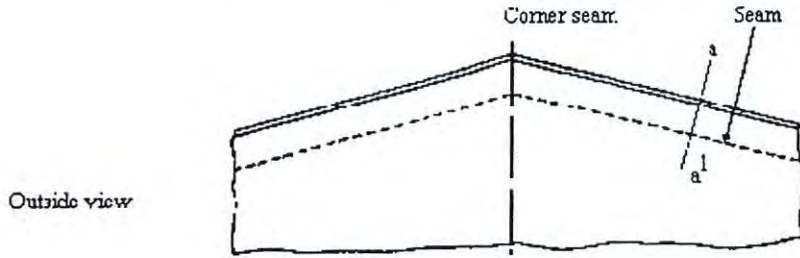
SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER



Sketches Appended to Attachment 1a

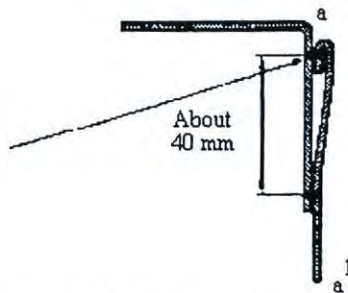
Sketch B

SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER



Section a - a' 1

Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam

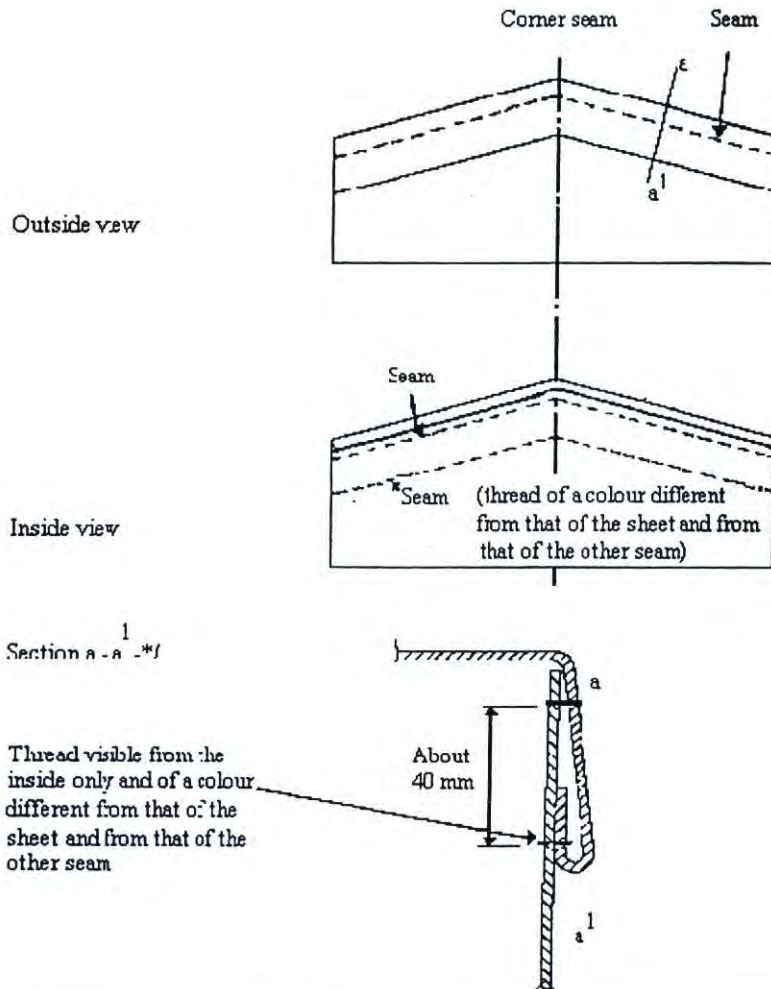


\* This sketch shows the top folded section of the sheet according to Article 3, paragraph 3.

Sketches Appended to Attachment 1a

Sketch B(1)

SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER

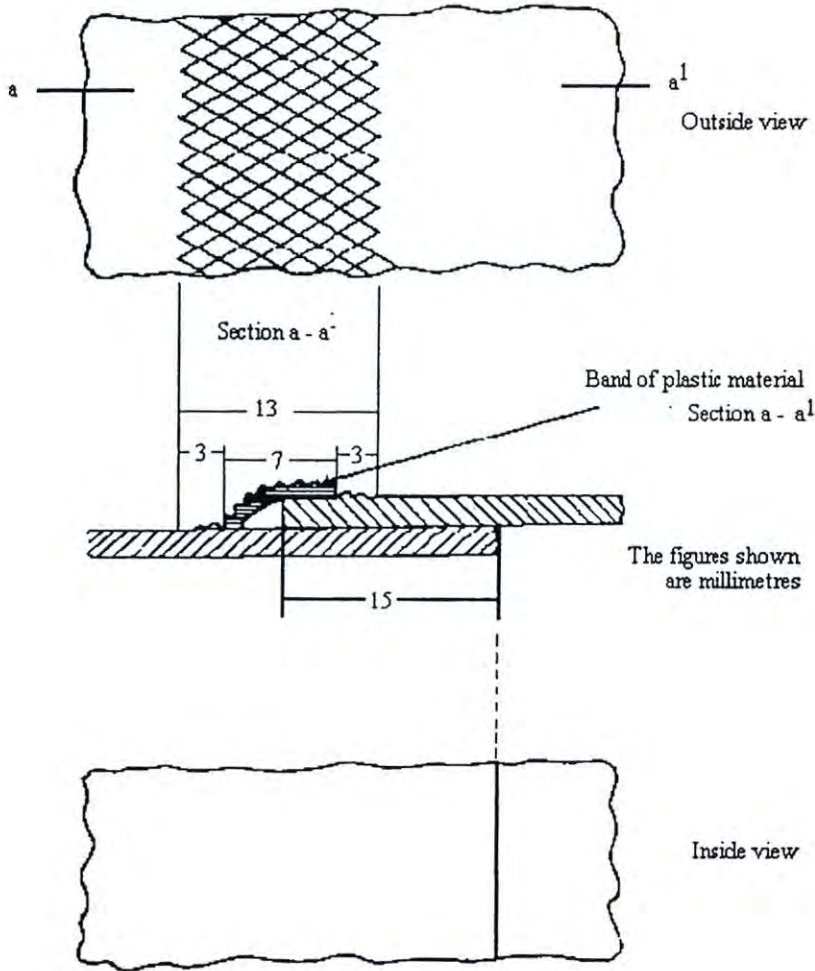


\* This sketch shows the top folded section of the sheet according to Article 3, paragraph 3.

Sketches Appended to Attachment 1a

Sketch C

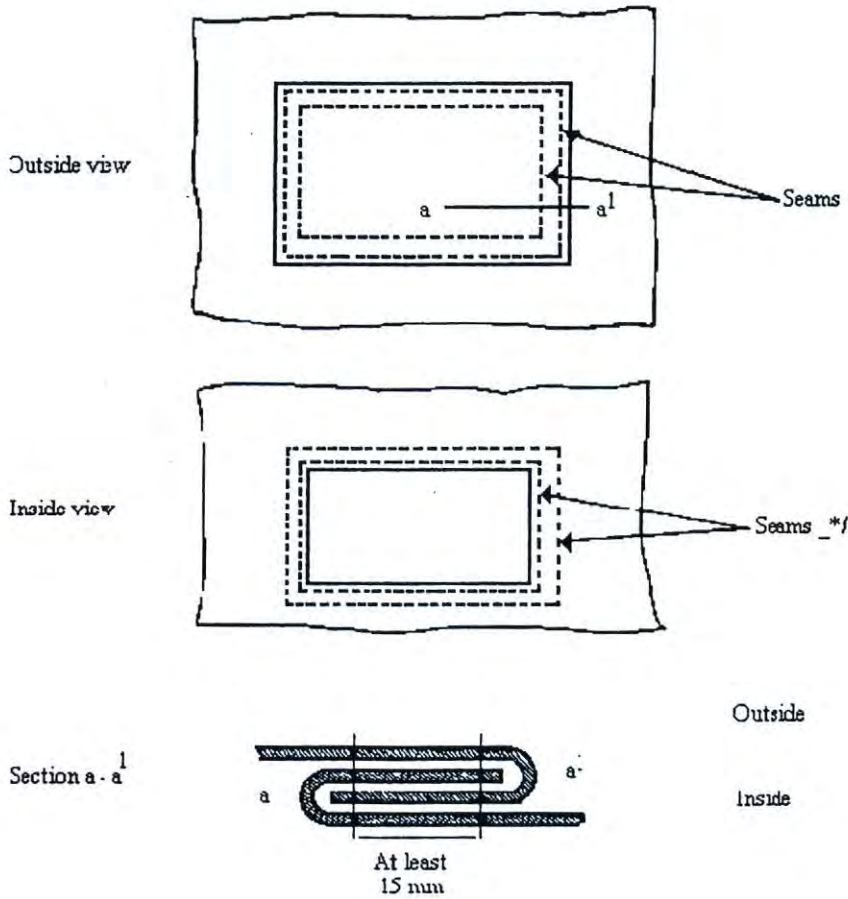
SHEET MADE OF SEVERAL PIECES WELDED TOGETHER



### Sketches Appended to Attachment 1a

#### Sketch D

#### REPAIR OF THE SHEET

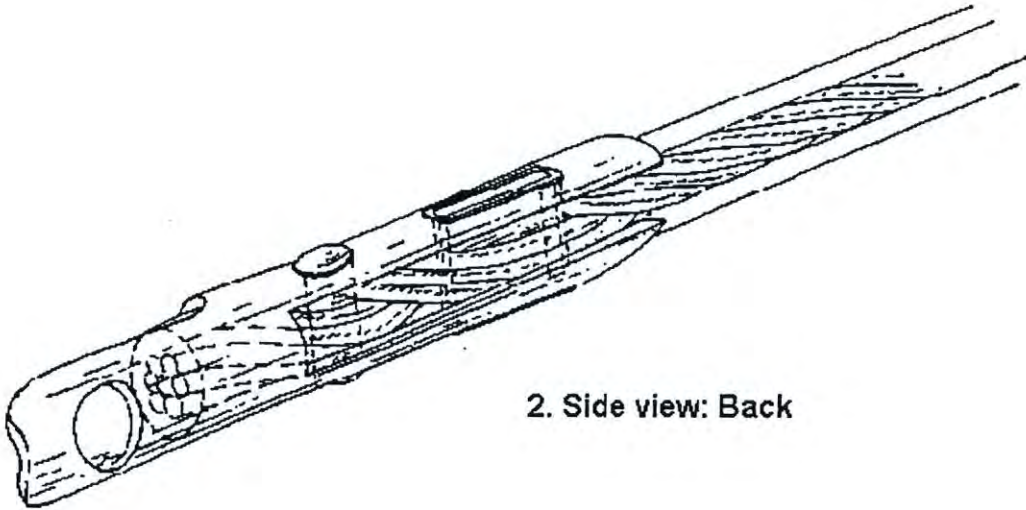


\* Threads visible from the inside shall have a colour different from that of the threads visible from the outside and from that of the sheet.

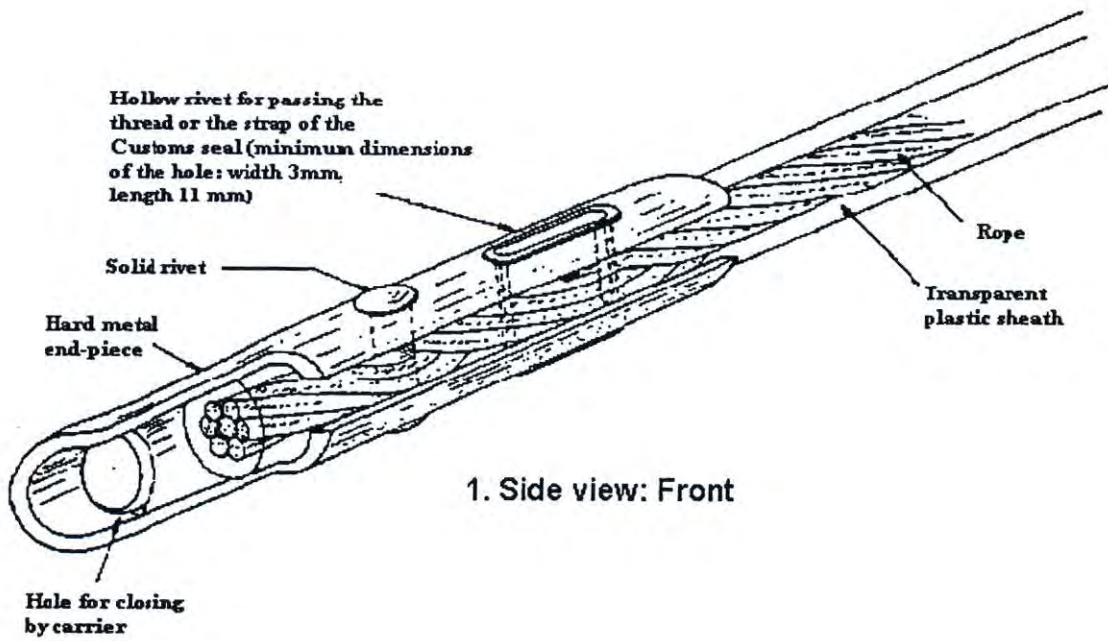
Sketches Appended to Attachment 1a

Sketch E

EXAMPLE OF END-PIECE



2. Side view: Back

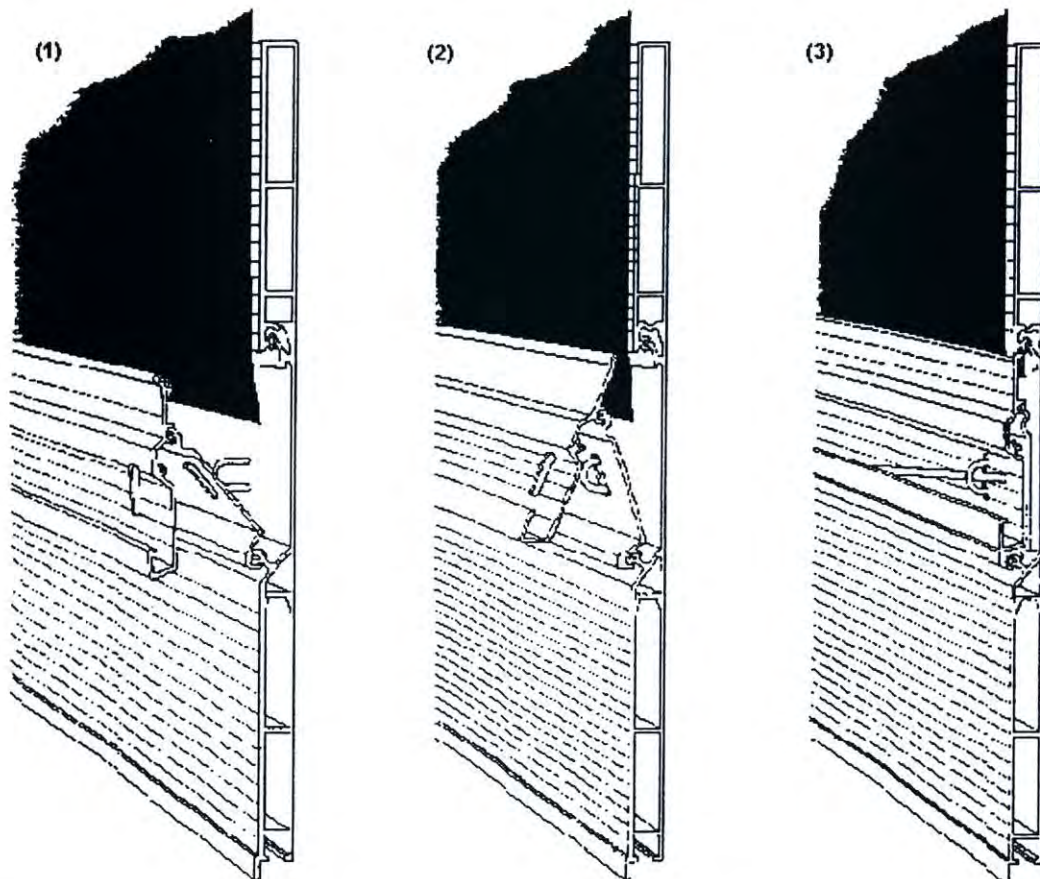


1. Side view: Front

Sketches Appended to Attachment 1a

Sketch F

EXAMPLE OF SHEET LOCKING SYSTEM



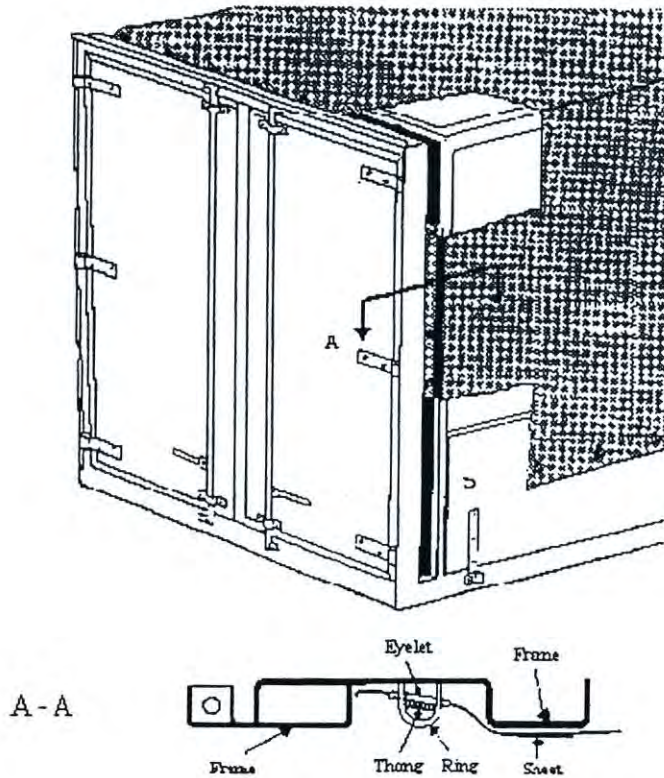
**Description**

This sheet locking system is acceptable provided that it is fitted with at least one metal ring at each gate end. The openings through which the ring passes are oval and of a size just sufficient to allow the ring to pass through it. The visible part of the metal ring does not protrude more than twice the maximum thickness of the fastening rope when the system is locked.

### Sketches Appended to Attachment 1a

#### Sketch G

#### EXAMPLE OF SHEETS FIXED TO SPECIAL-SHAPED FRAME



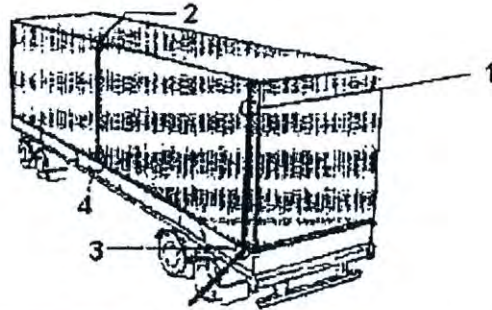
#### Description

This fastening device of the sheet to the vehicle is acceptable provided that the rings are recessed in the profile and do not protrude more than the maximum depth of the profile. The width of the profile shall be as narrow as possible.

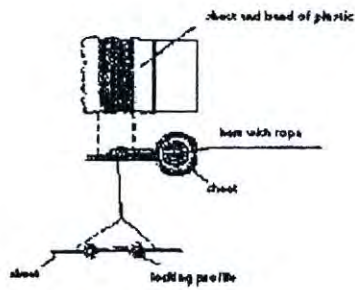
Sketches Appended to Attachment 1a

Sketch H

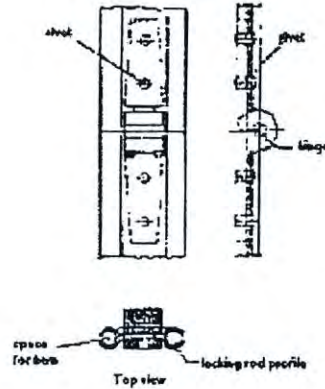
SHEET LOCKING SYSTEM AT OPENINGS FOR LOADING AND UNLOADING



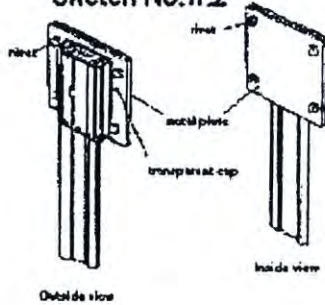
Sketch No. H.1



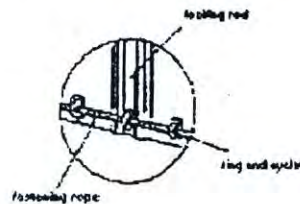
Sketch No. H.3



Sketch No. H.2



Sketch No. H.4



**Description**

In this locking system the two edges at the openings in the sheet used for loading and unloading are united by means of an aluminium locking rod. The sheet openings are provided with a hem over its entire length enclosing a rope (see sketch No. H.1). This makes it impossible to pull the sheet out of the locking rod's profile. The hem shall be on the outside and be welded in accordance with Article 3, paragraph 4.

The edges are to be passed into the open profiles on the aluminium locking rod and slid into two parallel longitudinal channels which should be closed at their lower end. When the locking rod is in its upper position the edges of the sheet are united.

At the upper end of the opening the locking rod is stopped by a transparent plastic cap fixed by riveting to the sheet (see sketch No. H.2). The locking rod consists of two sections, joined by a riveted hinge, to allow folding for easy fitting and removal. This hinge must be designed in such a way so as not to allow the removal of the swivel pin once the system is locked (see sketch No. H.3).

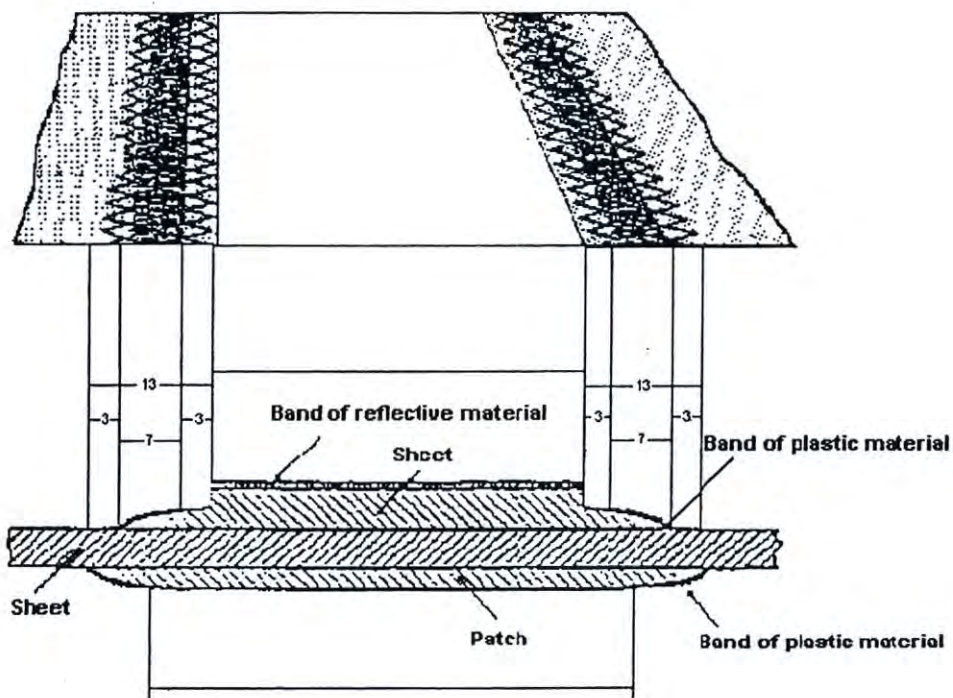
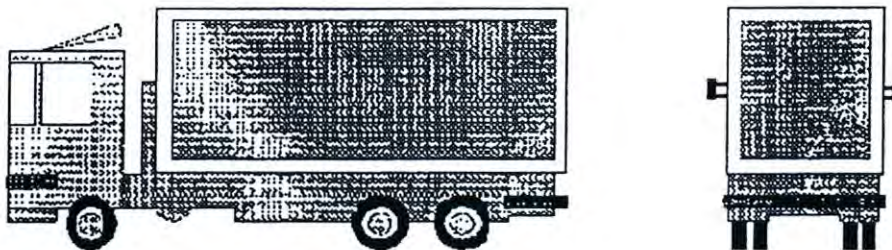
At the lower part of the locking rod is an opening through which the ring passes. The opening is oval and of a size just sufficient to allow the ring to pass through it (see sketch No. H.4). The fastening rope will be pulled through this ring to secure the locking rod.

\*\*\*\*\*

### Sketches Appended to Attachment 1a

#### Sketch I

#### BANDS OF REFLECTIVE MATERIAL



## **Attachment 1b: Motor Vehicle Technical Approval Certificate**

### **Approval Certificate**

The Certificate of Approval should be of format A 3, folded in two. See model below.

### **Photographs or diagrams to be attached**

Whenever photographs or diagrams need to be attached to the Approval Certificate, they have to reflect accurately and in an updated manner the actual vehicle.

### **Approval of demountable bodies**

Demountable bodies are to be treated as containers. Therefore Certificates of Approval as provided for in Attachment 1b to this Annex are not required for demountable bodies. Approval plates in line with the provisions of Attachment 1 to Annex 14 are however required

**APPROVAL CERTIFICATE**  
of a road vehicle for the transport of goods  
under Customs seal

Certificate No. ....

Issued by .....

(Competent Authority)

**Model Certificate of Approval of a Road Vehicle**

<p><b>IDENTIFICATION</b></p> <p>1. Registration No .....                  2. Type of vehicle .....                  3. Chassis No. ....                  4. Trade mark (or name of manufacturer) .....                  5. Other particulars .....                  6. Number of annexes .....</p>	<p><b>1. Certificate No.</b></p>																				
<p><b>7. APPROVAL</b></p> <p><input type="checkbox"/> individual approval  <input type="checkbox"/> approval by design type</p> <p>Authorization No (if applicable) .....                  Place .....                  Date .....                  Signature .....</p>	<p><b>Valid until</b></p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center; padding: 5px;">Stamp</p> </div>																				
<p><b>8. HOLDER, (manufacturer, owner or operator) (for unregistered vehicles only)</b></p> <p>Name and address .....</p>																					
<p><b>9. RENEWALS</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">Valid until</td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td>Place</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Date</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Signature</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Stamp</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Valid until				Place				Date				Signature				Stamp			
Valid until																					
Place																					
Date																					
Signature																					
Stamp																					

\*\*\*\*\*

REMARKS (reserved for the use of Competent Authorities			Certificate No.
10. Defects noted		11. Rectification of defects	
Authority	Stamp	Authority	Stamp
Signature		Signature	
10. Defects noted		11. Rectification of defects	
Authority	Stamp	Authority	Stamp
Signature		Signature	
10. Defects noted		11. Rectification of defects	
Authority	Stamp	Authority	Stamp
Signature		Signature	
12. Other remarks			

**IMPORTANT NOTICE**

1. When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by the authority shall be attached to the approval certificate. The number of those documents shall then be inserted by the competent authority, under item No. 6 of the certificate.
2. The certificate shall be kept on the road vehicle. This must be the original of the certificate, not, however, a photocopy.
3. Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal or approval where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.
4. If a road vehicle no longer complies with the technical conditions prescribed for the approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under cover of this Annex, be restored to the condition which had justified its approval so as to comply again with the said technical conditions.
5. If the essential characteristics of a road vehicle are changed, the vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be re-approved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of this Annex.

**Attachment 2a: Container Technical Standards**

**REGULATIONS ON TECHNICAL CONDITIONS APPLICABLE TO  
CONTAINERS WHICH MAY BE ACCEPTED  
FOR INTERNATIONAL TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL**

**Article 1**

**Basic principles**

**Approval for the international transport of goods under Customs seal may be granted only to containers constructed and equipped in such a manner that:**

- (a) no goods can be removed from, or introduced into, the sealed part of the container without leaving visible traces of tampering or without breaking the Customs seal;**
- (b) Customs seals can be simply and effectively affixed to them;**
- (c) they contain no concealed spaces where goods may be hidden;**
- (d) all spaces capable of holding goods are readily accessible for Customs inspection.**

**Comment**

*Markings on containers*

*Paintings, transfers and other similar markings which cannot be torn off the walls or sheets of containers are permissible if they do not cover up the structure of the wall or sheet which should still be clearly visible. Stickers and other similar markings which could hide openings in the containers should, however, not be allowed.*

**Article 2**

**Structure of containers**

**1. To meet the requirements of Article 1 of these Regulations:**

- (a) the constituent parts of the container (sides, floor, doors, roof, uprights, frames, crosspieces, etc.) shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving visible traces or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving visible traces. When the sides, floor, doors and roof are made up of various components, these shall meet the same requirements and be of sufficient strength;**
- (b) doors and all other closing systems (including stopcocks, manhole covers, flanges, etc.) shall be fitted with a device on which Customs seals can be fixed. This device must be such that it cannot be removed and replaced from outside the container without leaving visible traces, or the door or fastening be opened without breaking the Customs seals. The latter shall be adequately protected. Opening roofs shall be permitted;**

Comment

*Protection of Customs seals on containers*

*As there is no specific requirement as to the means for protection of the seal, there is a choice either to protect the seal by covering it with a special device, or to construct the door in such a way that there can be no danger that the seal may be damaged by impact.*

**(c) apertures for ventilation and drainage shall be provided with a device preventing access to the interior of the container. This device must be such that it cannot be removed and replaced from outside the container without leaving visible traces.**

Comment

*Ventilation apertures in containers*

*Although ventilation apertures should not in principle exceed 400 mm, any competent administration may, provided that all other requirements are complied with, give its approval to an opening greater than 400 mm, if such an opening is presented to it.*

**2. Notwithstanding the provisions of Article 1 (c) of these Regulations, constituent parts of the container which, for practical reasons, have to include empty spaces (for example, between the partitions of a double wall) shall be permitted. In order that the said spaces cannot be used to conceal goods:**

**(i) where it covers the full height from floor to roof, or, in other cases, where the space between it and the outer wall is completely enclosed, the lining inside the container shall be so fitted that it cannot be removed and replaced without leaving obvious traces, and**

**(ii) where a lining is of less than full height and the spaces between the lining and the outer wall are not completely enclosed, and in all other cases where spaces occur in the construction of a container, the number of such spaces shall be kept to a minimum and these spaces shall be readily accessible for Customs inspection.**

Comment

*Elimination of hollow beam structural members*

*Structural members of containers with enclosed spaces, such as hollow beams shall be kept to a minimum and shall be eliminated gradually in the design of new containers utilizing open profile beams whenever possible. If, for constructional reasons, enclosed spaces in structural members of containers are used, the provision of holes intended to facilitate Customs inspection of hollow spaces are admissible. The presence of such inspection holes shall be noted under item 9 in the Model "by design type" or under item 7 in the Model "at a stage subsequent to manufacture" in the Certificate of Approval of containers in Attachment 2b.*

**3. Windows shall be allowed in demountable bodies (defined as a load compartment which has no means of locomotion and which is designed in particular to be transported upon a road vehicle, the chassis of which, together with the under-framing of the body, is especially adapted for this purpose), provided that they are made of materials of sufficient strength and that they cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces. Glass may nevertheless be permitted, but if glass other than safety glass is used, the windows shall be fitted with a fixed metal grille which cannot be removed from the outside; the mesh of the grille shall not**

exceed 10 mm. Windows shall not be allowed in containers other than in demountable bodies as defined above.

### Article 3

#### Containers capable of being folded or dismantled

Containers capable of being folded or dismantled shall be subject to the provisions of Articles 1 and 2 of these Regulations; in addition, they shall be fitted with a bolting system which locks the various parts together once the container has been erected. This bolting system must be capable of being sealed by the Customs if it is on the outside of the container when the latter has been erected.

### Article 4

#### Sheeted containers

1. Where applicable, the provisions of Articles 1, 2 and 3 of this Attachment shall apply to sheeted containers. In addition, these containers shall conform to the provisions of this Article.

2. The sheet shall be either of strong canvas or of plastic covered or rubberized cloth, which shall be of sufficient strength and unstretchable. It shall be in good condition and made up in such a way that once the closing device has been secured, it is impossible to gain access to the load without leaving visible traces.

3. If the sheet is made up of several pieces, their edges shall be folded into one another and sewn together with two seams at least 15 mm apart. These seams shall be made as shown in sketch No. 1 appended to this Attachment; however, where in the case of certain parts of the sheet (such as flaps and reinforced corners) it is not possible to assemble the pieces in that way, it shall be sufficient to fold the edge of the top section and make the seams as shown in sketch No.2 appended to these Attachment. One of the seams shall be visible only from the inside and the colour of the thread used for that seam shall be clearly different from the colour of the sheet itself and from the colour of the thread used for the other seam. All seams shall be machine sewn.

4. If the sheet is of plastic covered cloth, and is made up of several pieces, the pieces may alternatively be welded together in the manner shown in sketch No.3 appended to this Attachment. The edges of the pieces shall overlap by at least 15 mm. The pieces shall be fused together over the whole width of the overlap. The edge of the outer sheet shall be covered with a band of plastic material at least 7 mm wide, affixed by the same welding process. The plastic band and a width of at least 3 mm on each side shall have a well marked uniform relief stamped on it. The pieces shall be welded in such a way that they cannot be separated and rejoined without leaving visible traces.

#### Comments to Article 4, paragraph 4

##### *Band of plastic material*

*The requirement for the band of plastic material is essential for Customs security purposes. Consequently, it should not be permitted to dispense with it.*

*Overlap of the edges of the pieces of the sheet*

*While for Customs security purposes, an overlap of the edges of the pieces of the sheet of at least 15 mm is sufficient, an overlap of 20 mm and more is admitted and may be necessary for technical reasons depending on the material of the sheet and its adhesion.*

*Methods for welding pieces of the sheet*

*Methods for welding pieces of sheets which are recognized as Customs secure if applied in accordance with the provisions of Attachment 1a to this Annex, include the "fusing method", where pieces of sheets are fused using high temperatures and the "high frequency method", where pieces of sheets are welded using high frequency and pressure.*

**5. Repairs shall be made in accordance with the method described in sketch No.4 appended to this Attachment; the edges shall be folded into one another and sewn together with two visible seams at least 15 mm apart; the colour of the thread visible from the inside shall be different from that of the thread visible from the outside and from that of the sheet itself; all seams shall be machine sewn. When a sheet which has been damaged near the edges is repaired by replacing the damaged part by a patch, the seam can also be made in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article and sketch No.1 appended to this Attachment. Sheets of plastic covered cloth may alternatively be repaired in accordance with the method described in paragraph 4 of this Article, but in that case the plastic band must be affixed to both sides of the sheet, the patch being fitted on the inside of the sheet.**

*Comments to Article 4, paragraph 5*

*Repair of sheets made of plastic covered cloth*

*The following process is permitted for the repair of such sheets: Vinyl liquefied under pressure and heat is used to secure the piece on the sheet by melting. Obviously in such cases a band of plastic material stamped with a relief pattern will be affixed to the edge of the piece on both sides of the sheet.*

*Bands of reflective material*

*Bands of reflective material which can be torn off and which cover up the structure of the sheets of containers are permissible, however, if they are completely welded to the sheets of plastic-covered cloth and are secured in accordance with the requirements of Article 3, paragraph 5 of Attachment 1a to this Annex (see sketch No.9 below).*

**6. The sheet shall be fixed to the container in strict compliance with the conditions set forth in Article 1 (a) and (b) of this Attachment. The following systems can be used:**

**(a) The sheet can be secured by**

**(i) metal rings fixed to the containers,**

**(ii) eyelets let into the edge of the sheet, and**

**(iii) a fastening passing through the rings above the sheet and visible from the outside for its entire length.**

**The sheet shall overlap solid parts of the container by at least 250 mm, measured from the centre of the securing rings, unless the system of construction of the container by itself prevents all access to the goods.**

Explanatory Note

Example of a system of affixing sheets around containers' corner-castings, acceptable from Customs point of view, is given in the *sketch appended*.

**(b) When any edge of a sheet is to be permanently secured to a container, the two surfaces shall be joined together without a break and shall be held in place by strong devices.**

**(c) When a sheet locking system is used, it shall in locked position join the sheet tightly to the outside of the container (as an example, see sketch No. 6 appended to this Attachment).**

**7. The sheet shall be supported by an adequate superstructure (uprights, sides, arches, slats, etc.).**

Comment

*Supports for sheets*

*The hoops supporting the sheet are sometimes hollow and might be used as a hiding place. It is, however, always possible to inspect them, as is the case for many other container parts. Under these conditions, hollow hoops are permissible.*

**8. The spaces between the rings and the spaces between the eyelets shall not exceed 200 mm. The spaces may however be greater but shall not exceed 300 mm between rings and eyelets on either side of the upright if the construction of the container and the sheet is such as to prevent all access to the interior of the container. The eyelets shall be reinforced.**

**9. The following fastenings shall be used:**

**(a) steel wire rope of at least 3 mm diameter; or**

**(b) a rope of hemp or sisal of at least 8 mm diameter encased in a transparent unstretchable plastic sheath.**

**Wire ropes may have a transparent unstretchable plastic sheath.**

**In cases where the sheet has to be fixed to the frame in a system of construction which otherwise complies with the provisions of paragraph 6(a) of this Article, a thong can be used as fastening (an example of such a system of construction is given in sketch No. 7 appended to this Attachment). The thong has to comply with the requirements stipulated in paragraph 11 (a)(iii) with regard to material, dimensions and shape.**

Comment to Article 4, paragraph 9

*Use of thongs*

*In the latter system of construction instead of a thong a rope could be used, which could consist of two pieces.*

**10. Each rope shall be in one piece and have a hard metal endpiece at each end. The fastener of each metal endpiece shall include a hollow rivet passing through the rope so as to allow the introduction of the thread or the strap of the Customs seal. The rope**

shall remain visible on either side of the hollow rivet so that it is possible to ensure that the rope is in one piece (see sketch No. 5 appended to this Attachment).

11. At the openings in the sheet, used for loading and unloading, the two surfaces shall be joined together. The following systems can be used:

(a) The two edges of the sheet shall have an adequate overlap. They shall also be fastened by:

(i) a flap sewn or welded in accordance with paragraphs 3 and 4 of this Article,

(ii) rings and eyelets meeting the conditions of paragraph 8 of this Article, the rings shall be manufactured of metal, and

(iii) a thong made of appropriate material, in one piece and unstretchable, at least 20 mm wide and 3 mm thick, passing through the rings and holding together the two edges of the sheet and the flap; the thong shall be secured inside the sheet and fitted either with:

an eyelet to take the rope mentioned in paragraph 9 of this Article, or

an eyelet which can be attached to a metal ring mentioned in paragraph 6 of this Article and be secured by the rope mentioned in paragraph 9 of this Article.

A flap shall not be required if a special device, such as a baffle plate, is fitted, which prevents access to the load compartment {*container*} without leaving visible traces.

(b) A special locking system holding the edges of the sheet tightly locked when the load compartment {*container*} is closed and sealed. The system shall be provided with an opening through which a metal ring mentioned in paragraph 6 of this Article can pass and be secured by the rope mentioned in paragraph 9 of this Article. Such a system is described in sketch No. 8 appended to this Attachment

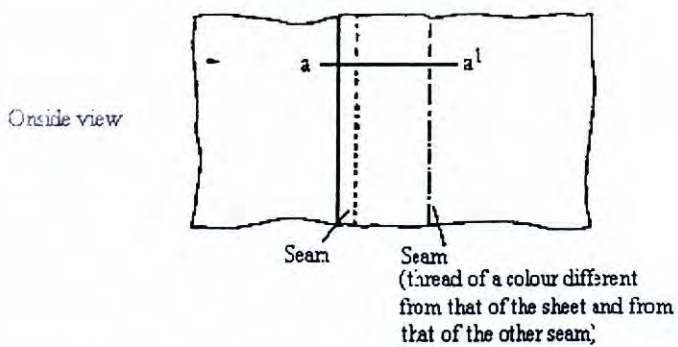
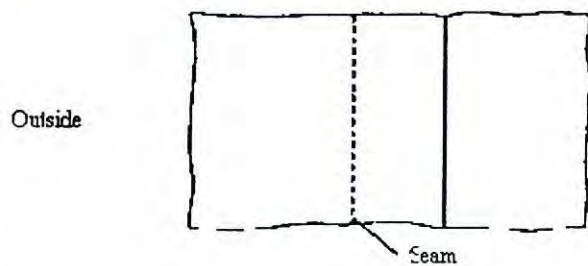
12. The identification marks, which must appear on the container, and the approval plate provided for in Attachment 1 to Annex 14, shall in no circumstances be covered by the sheet.

Sketches

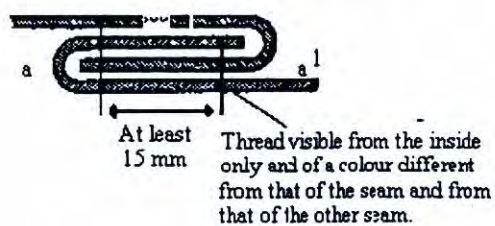
Sketch No. 1

**SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES**

Sewn together by means of seams



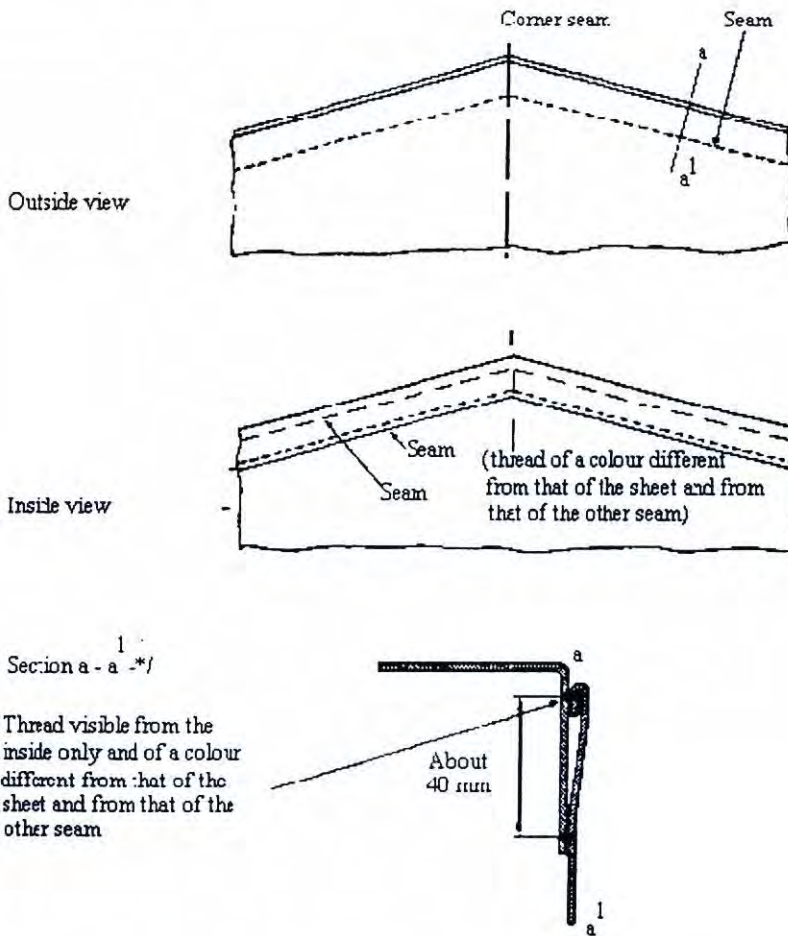
Section a - a<sup>1</sup>  
Double flat seam



\*\*\*\*\*

**Sketch No. 2**

**SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES**



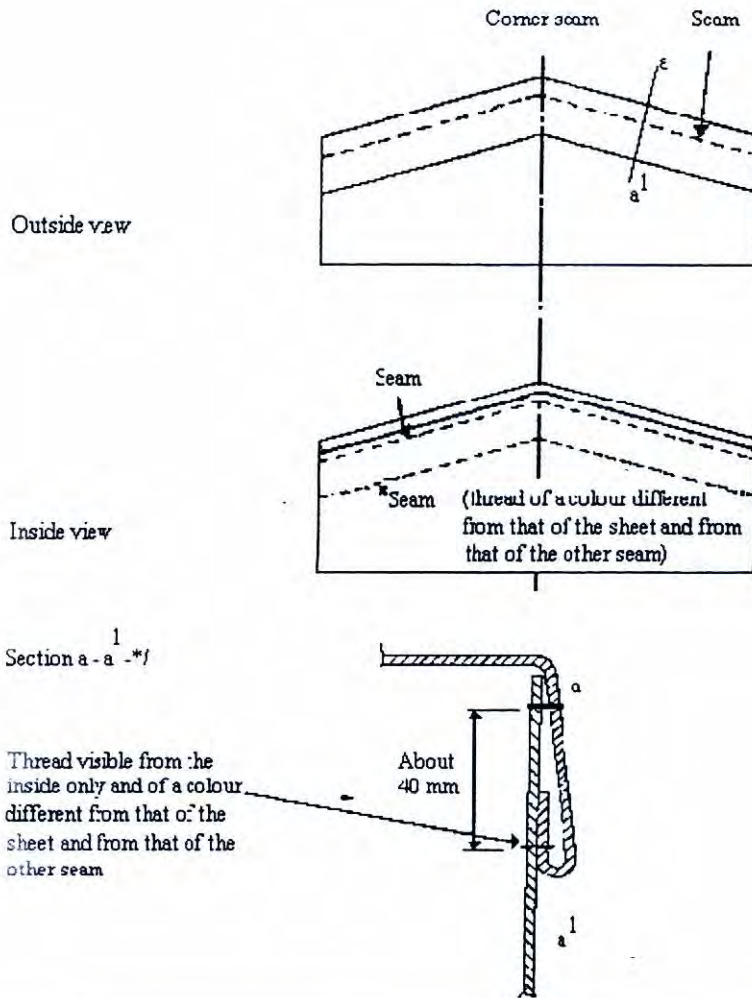
{This sketch shows the top folded section of the sheet according to *Attachment 1a, Article 3, paragraph 3*}.

**Sketches**

**Note:** The corner seams made according to the method illustrated in sketch B in Attachment 1a are also allowed.

Comment

Sketch B to Attachment 1a "SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER" is reproduced here as an example of an approved method of sewing corner seams according to the above Note.



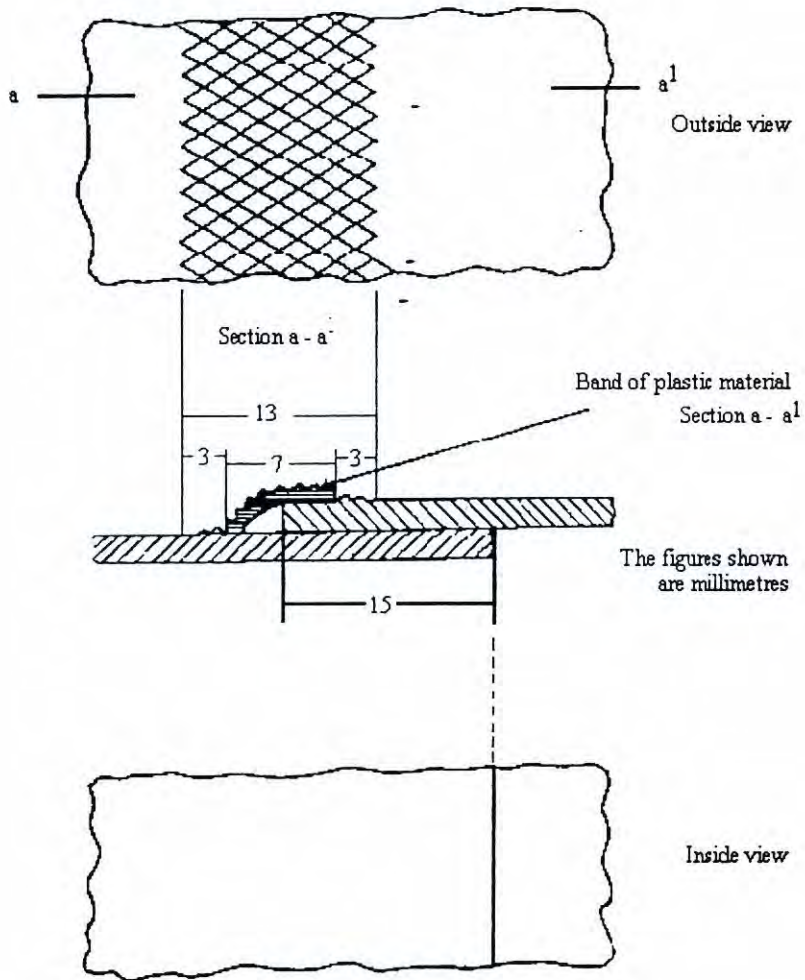
---

*\*/ This sketch shows the top folded section of the sheet according to Attachment 1a, Article 3, paragraph 3.*

---

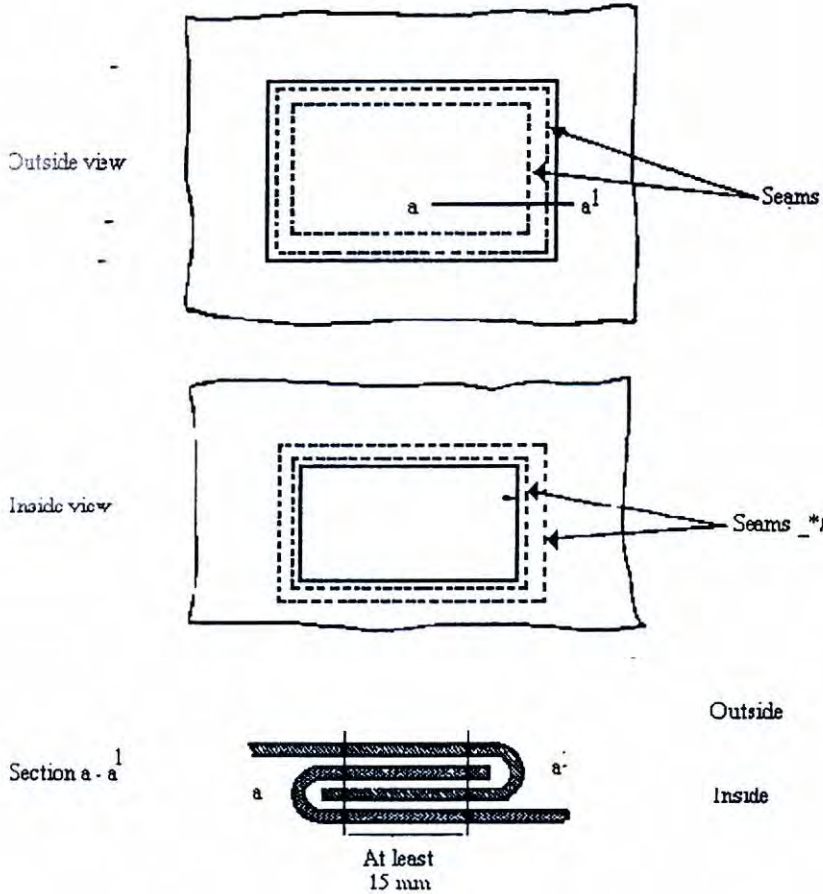
**Sketch No. 3**

**SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES Welded together**



Sketch No. 4

REPAIR OF THE SHEET



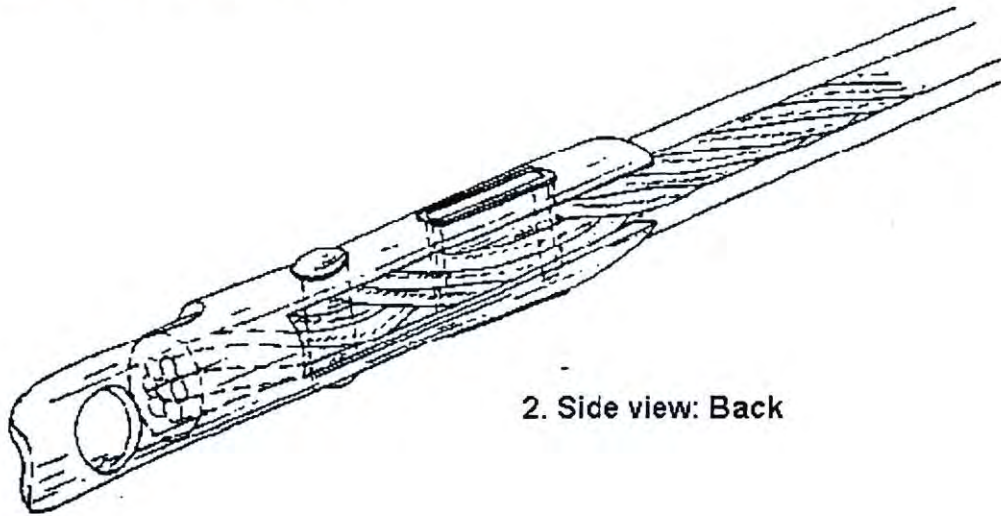
---

**\*/ Threads visible from the inside shall be of a colour different from that of the threads visible from the outside and from that of the sheet.**

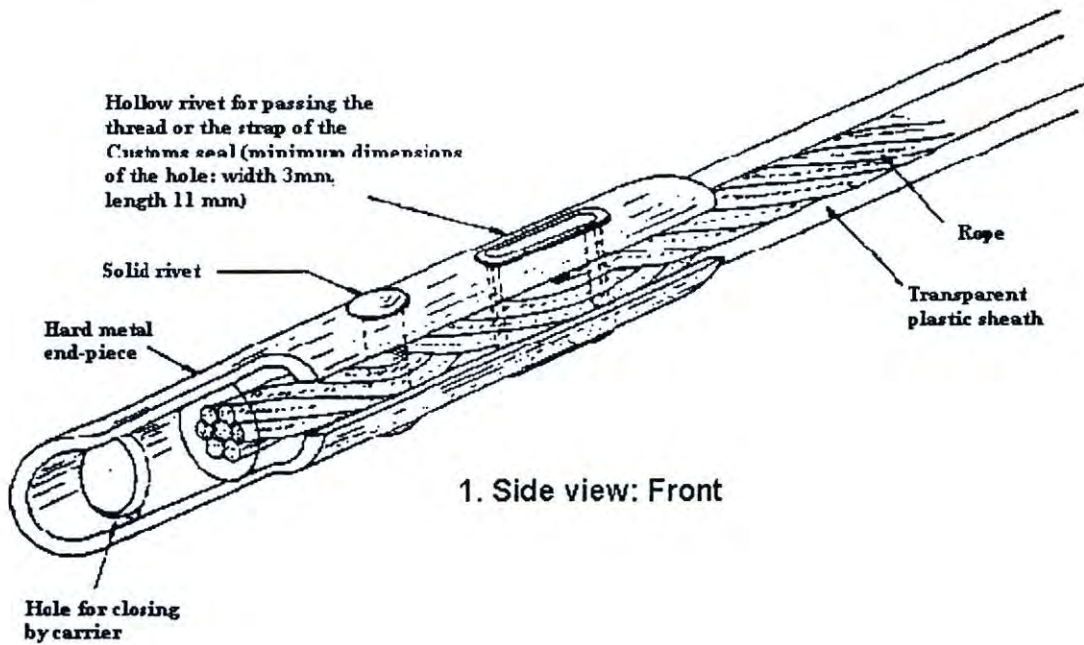
---

**Sketch No. 5**

**SPECIMEN OF END-PIECE**



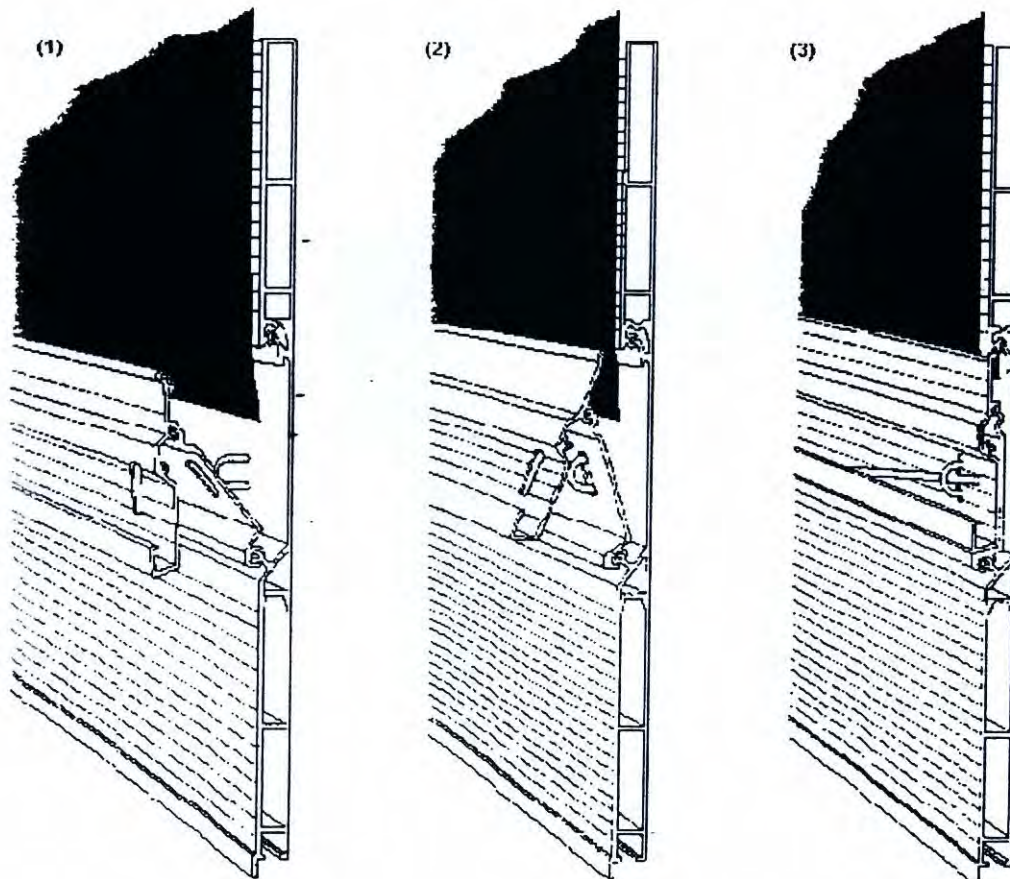
**2. Side view: Back**



**1. Side view: Front**

Sketch No. 6

EXAMPLE OF SHEET LOCKING SYSTEM



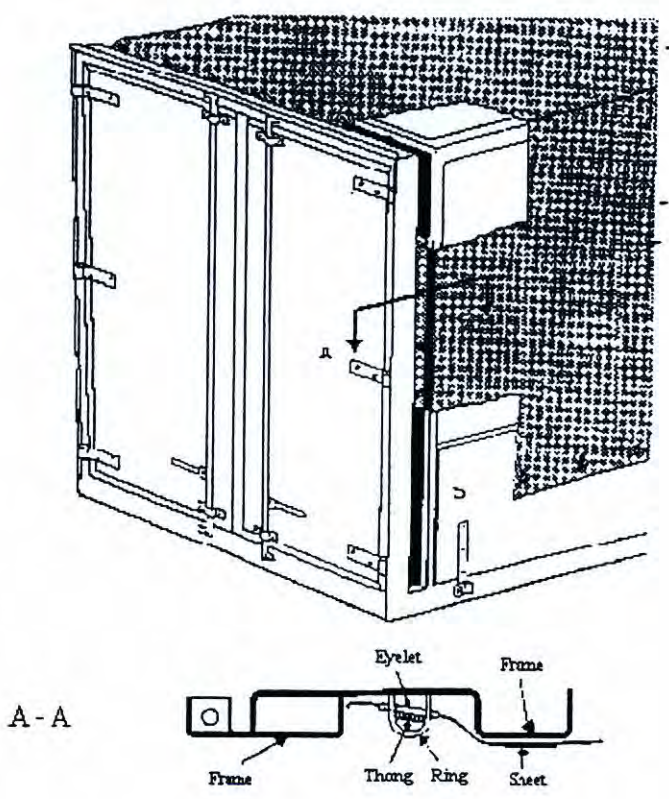
**Description**

This sheet locking system is acceptable provided that it is fitted with at least one metal ring at each gate end. The openings through which the ring passes are oval and of a size just sufficient to allow the ring to pass through it. The visible part of the metal ring does not protrude more than twice the maximum thickness of the fastening rope when the system is locked.

**Sketch No. 7**

**EXAMPLE OF SHEETS FIXED TO SPECIAL-SHAPED FRAMES**

---

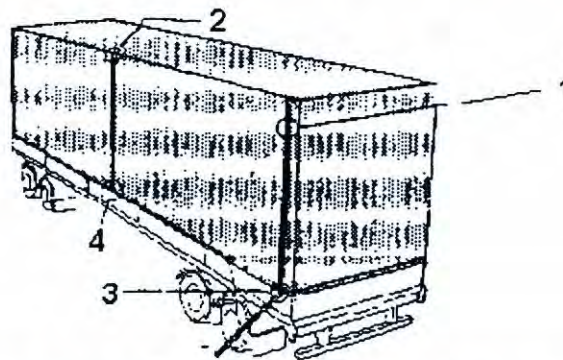


**Description**

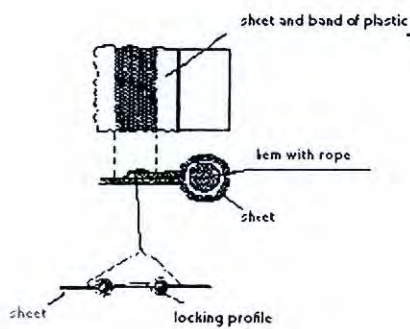
This fastening device of the sheet to the container is acceptable provided that the rings are recessed in the profile and do not protrude more than the maximum depth of the profile. The width of the profile shall be as narrow as possible.

**Sketch No. 8**

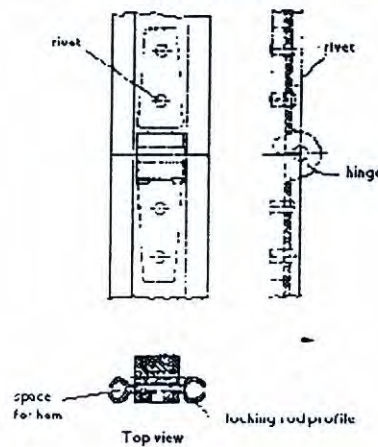
**SHEET LOCKING SYSTEM AT OPENINGS FOR LOADING AND UNLOADING**



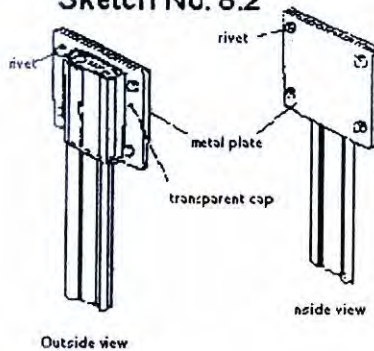
**Sketch No. 8.1**



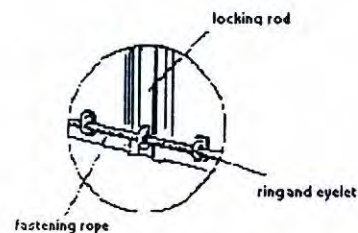
**Sketch No. 8.3**



**Sketch No. 8.2**



**Sketch No. 8.4**



**Description**

In this locking system the two edges at the openings in the sheet used for loading and unloading are united by means of an aluminium locking rod. The sheet openings are provided with a hem over its entire length enclosing a rope (see sketch No. 8.1). This makes it impossible to pull the sheet out of the locking rod's profile. The hem shall be on the outside and be welded in accordance with Attachment 1a, Article 3, paragraph 4

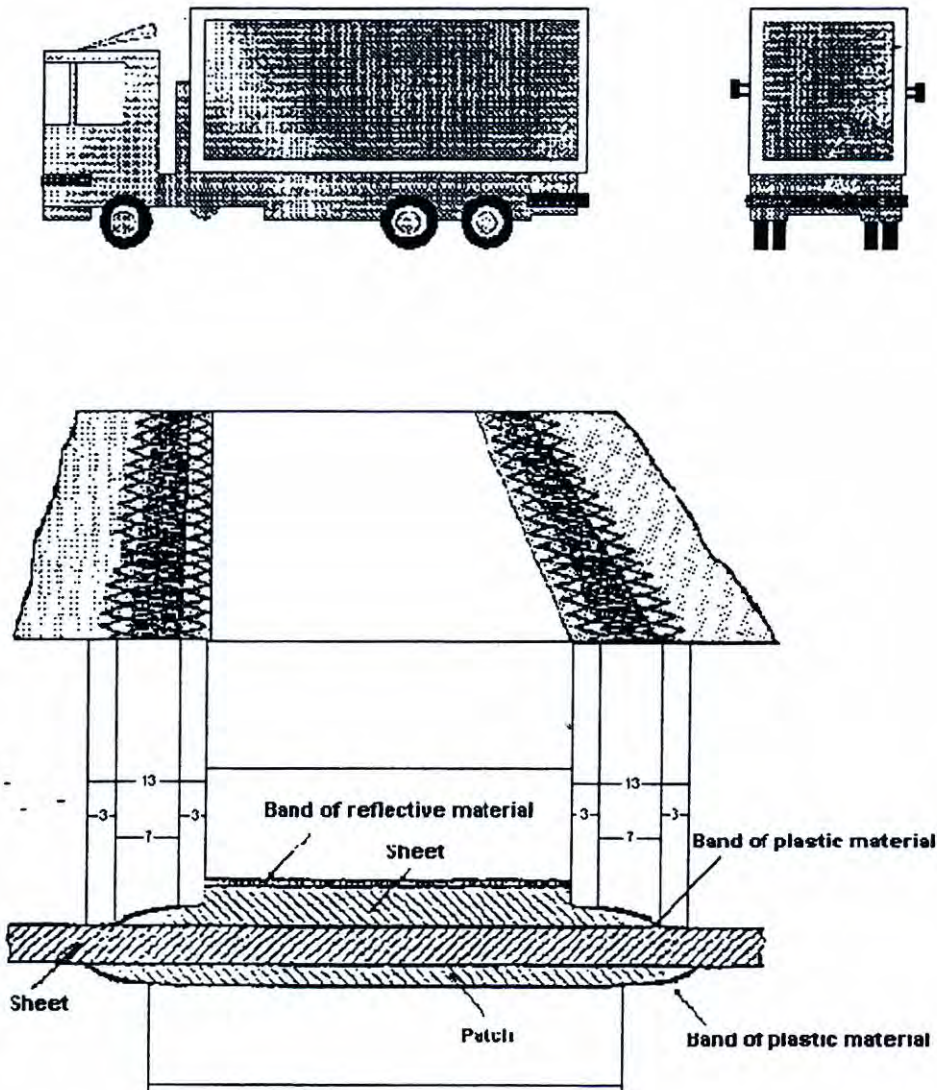
The edges are to be passed into the open profiles on the aluminium locking rod and slid into two parallel longitudinal channels which should be closed at their lower end. When the locking rod is in its upper position the edges of the sheet are united.

At the upper end of the opening the locking rod is stopped by a transparent plastic cap fixed by riveting to the sheet (see sketch No. 8.2). The locking rod consists of two sections, joined by a riveted hinge, to allow folding for easy fitting and removal. This hinge must be designed in such a way so as not to allow the removal of the swivel pin once the system is locked (see sketch No. 8.3).

At the lower part of the locking rod is an opening through which the ring passes. The opening is oval and of a size just sufficient to allow the ring to pass through it (see sketch No. 8.4). The fastening rope will be pulled through this ring to secure the locking rod.

### Sketch No. 9

#### **BANDS OF REFLECTIVE MATERIAL**



**Attachment 2b: Container Certificate of Approval**

**Model Certificate of Approval "By Design Type":**

1. Certificate No.\*/.....
2. This is to certify that the container design type described below has been approved and that containers manufactured to this type can be accepted for the transport of goods under Customs seal.
3. Kind of container .....
4. Identification number or letters of the design type .....
5. Identification number of the working drawings .....
6. Identification number of the design specifications .....
7. Tare weight .....
8. External dimensions in cm .....
9. Essential characteristics of structure (nature of material, kind of construction, etc.)  
.....
10. This certificate is valid for all containers manufactured in conformity with the drawings and specifications referred to above.
11. Issued to .....  
(manufacturer's name and address)

who is authorized to affix an approval plate to each container of the approved design type manufactured by him, at ..... on ..... 20.....  
(place) (date) by ..... (signature and stamp of issuing service or organization) ----- \*/ Insert the letters and figures, which are to be marked on the approval plate

**{Important notice overleaf}**

**IMPORTANT NOTICE**

If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.

If the essential characteristics of a container are changed the container shall cease to be covered by the approval and shall be re-approved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

\*\*\*\*\*

**Model Certificate of Approval  
"granted at a stage subsequent to manufacture"**

- 1. Certificate No.\*/.....
- 2. This is to certify that the container (containers) specified below has (have) been approved for the transport of goods under Customs seal.
- 3. Kind of container(s) .....
- 4. Serial number(s) assigned to the container(s) by the manufacturer .....
- 5. Tare weight .....
- 6. External dimensions in cm .....
- 7. Essential characteristics of structure (nature of material, kind of construction, etc.) .....
- 8. Issued to .....  
(applicant's name and address) who is authorized to affix an approval plate to the above-mentioned container(s),  
at..... on ..... 20 .....  
(place) (date) by .....  
(signature and stamp of issuing service or organization)

\_\_\_\_\_ \*/ Insert the letters and figures, which are to be marked on the approval plate

**{Important notice overleaf}**

**Important Notice**

If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.

If the essential characteristics of a container are changed the container shall cease to be covered by the approval and shall be re-approved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

**ภาคผนวก 6 : กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและ  
สินค้าผ่านแดนในประเทศ**

**ตามความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐ  
ประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม  
เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน  
(ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ภาคผนวก”)**

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว  
สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ประเทศภาคี  
คู่สัญญา”)

อ้างถึง ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐบาลแห่ง  
ราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อการอำนวยความสะดวกในการ  
ขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน ซึ่งมีการลงนามครั้งแรกเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ณ เวียงจันทน์  
และมีการแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 ณ กรุงย่างกุ้ง ซึ่งราชอาณาจักรกัมพูชาได้  
ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 ณ กรุงย่างกุ้ง สาธารณรัฐประชาชนจีนได้  
ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2545 ณ กรุงพนมเปญ และสหภาพพม่าได้ภาคยานุวัติเข้า  
เป็นภาคีเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 ณ เมืองดาลี และมีการแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547  
ณ กรุงพนมเปญ (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ความตกลง”)

อ้างถึง ข้อ 3 (ข) และ (ท) ของความตกลง ซึ่งมีผลให้ภาคผนวกและพิธีสารเป็นการกำหนด  
รายละเอียดทางเทคนิคหรือเวลา และ/หรือสถานที่โดยเฉพาะ และให้ภาคผนวกและพิธีสารถือเป็นส่วนหนึ่ง  
ของความตกลงและมีผลผูกพันเท่าเทียมกัน

อ้างถึง ข้อ 36 ของความตกลงที่มีการแก้ไข การลงนามและการให้สัตยาบันหรือการภาคยานุวัติและ  
การมีผลบังคับใช้ของความตกลง อาจทำแยกออกจากภาคผนวกและพิธีสาร

อ้างถึง การประชุมระดับรัฐมนตรีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง 6  
ประเทศ ครั้งที่ 9 ณ กรุงมะนิลา เมื่อเดือนมกราคม 2543 การประชุมคณะทำงานสาขาการขนส่งภายใต้  
ความร่วมมือในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 7 ณ นครโฮจิมินห์ เมื่อเดือนสิงหาคม 2545 และการประชุม  
ระดับรัฐมนตรีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ครั้งที่ 11  
ณ กรุงพนมเปญ เมื่อเดือนกันยายน 2545 ซึ่งรัฐบาลของประเทศภาคีได้ให้ความเห็นชอบต่อแผนงานการ  
จัดทำความตกลงและภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงให้แล้วเสร็จในปี 2548

ระลึกถึง ข้อมติที่ 48/11 ของคณะกรรมการการเศรษฐกิจและสังคมขององค์การสหประชาชาติ เรื่องการ  
ขนส่งทางถนนและรถไฟในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรการอำนวยความสะดวก ที่เรียกร้องให้มีการภาคยานุวัติ  
อนุสัญญาภาคีศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้ TIR คาร์เนต (เจนีวา พ.ศ.2518) และ

อ้างถึง ข้อ 7 ของความตกลง ซึ่งกำหนดให้มีภาคผนวกนี้เพื่อกำหนดรายละเอียดทางด้านเทคนิค  
ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

**ข้อ 1 : บททั่วไป**

**(ก) คำนิยาม**

- (1) การผ่านแดนระหว่างประเทศ หมายถึง ส่วนหนึ่งของการดำเนินการขนส่งระหว่างจุดผ่านแดน  
ระหว่างประเทศ 2 ประเทศ ที่ซึ่งสินค้าได้ผ่านเข้าและผ่านออกอาณาเขตของภาคีคู่สัญญา  
ตามลำดับ

- (2) การผ่านแดนในประเทศ หมายถึง (ก) ส่วนหนึ่งของการดำเนินการขนส่งระหว่างจุดตรวจปล่อยภายในประเทศกับจุดผ่านแดนระหว่างประเทศซึ่งสินค้าได้ผ่านออกจากอาณาเขตของประเทศภาคีสัญญา หรือ (ข) ส่วนหนึ่งของการดำเนินการขนส่งระหว่างจุดผ่านแดนระหว่างประเทศซึ่งสินค้าได้ผ่านเข้าอาณาเขตของประเทศภาคีสัญญากับจุดตรวจปล่อยภายในประเทศ
  - (3) เหตุสุดวิสัย หมายถึง สถานการณ์ที่ไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าและหลีกเลี่ยง และไม่สามารถป้องกันหรือควบคุมผลสืบเนื่องที่เกิดขึ้นได้
  - (4) หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) หมายถึง หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินซึ่งกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (ไอเอ็มเอฟ) การแปลงค่าเป็นหน่วยเงินตราของประเทศจะต้องคำนวณโดยสอดคล้องกับวิธีการคำนวณค่าเงินซึ่งกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ
- (ข) กรอบการบังคับใช้
- (5) ให้นำกฎเกณฑ์ตามภาคผนวกนี้ไปใช้กับการผ่านแดนระหว่างประเทศและการผ่านแดนภายในประเทศสำหรับการดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศเท่านั้น (เช่น การข้ามพรมแดน) และเป็นการประกอบกระบวนระหว่างเส้นทางและจุดผ่านเข้าและผ่านออกที่กำหนดไว้ในพิธีสาร 1 ของความตกลง
  - (6) ให้นำกฎเกณฑ์ตามภาคผนวกนี้ไปใช้กับการดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อสินค้าจางวัลเท่านั้น
  - (7) ไม่ให้นำกฎเกณฑ์ตามภาคผนวกนี้ไปใช้กับการบรรทุกสินค้าที่อยู่ภายใต้ตราประทับเดียวกันตามที่อ้างไว้ในข้อ 3 (ข) (1) ของภาคผนวกนี้ และภายใต้เอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศฉบับเดียวกันตามที่กล่าวถึงในข้อ 4 ของภาคผนวกนี้ หากของที่บรรทุกมาดังกล่าวมีประเทศกำเนิด/ประเทศปลายทางหลายแห่งซึ่งจำเป็นต้องขนถ่ายของบางส่วนตามเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศระหว่างทาง
  - (8) กฎเกณฑ์และพิธีการที่กำหนดไว้ในภาคผนวกนี้ เป็นทางเลือกของผู้ประกอบการขนส่งที่มีสิทธิจะปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนตามกฎหมายเกณฑ์ของภาคผนวกนี้ หรือจะปฏิบัติตามระเบียบและพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนอื่นของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น (หากมี)
  - (9) ภาคผนวกนี้ไม่เป็นการห้ามในการบังคับใช้กฎและระเบียบของประเทศสำหรับของต้องห้ามต้องกำกััดที่ขนส่งผ่านแดน และให้ประเทศภาคีสัญญาเผยแพร่รายการของต้องห้ามต้องกำกััดในการขนส่งผ่านแดนด้วย
  - (10) ภาคผนวกนี้ไม่เป็นการห้ามในการบังคับใช้กฎและระเบียบของประเทศสำหรับด้านสุขอนามัย/กักกันโรคติดต่อที่สอดคล้องกับข้อ 9 ของความตกลงฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับสินค้า

- (11) เมื่อใดที่สามารถปฏิบัติได้ให้นำพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนตามภาคผนวกนี้มาใช้แทนพิธีการศุลกากรของประเทศสำหรับสินค้าผ่านแดน (ทั้งระหว่างประเทศและขณะผ่านในประเทศ)
- (12) ในที่ซึ่งพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์มีผลบังคับใช้ตามข้อ 4 (ง) ของความตกลงข้อ 8 ของภาคผนวก 4 และข้อ 7 ของภาคผนวก 12 ของความตกลงนี้ ให้ประเทศภาคีสัญญาใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถปฏิบัติพิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ของตนได้

## ข้อ 2 : พิธีการศุลกากรผ่านแดน

- (ก) การยกเว้นการตรวจสินค้า การวางประกัน และการคุมส่ง  
ให้ถือเป็นกฎทั่วไปที่ให้สินค้าที่ขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กฎเกณฑ์ตามภาคผนวกนี้ ได้รับการยกเว้นจากการตรวจสินค้าในระหว่างทางที่ศุลกากรปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ การคุมส่งภายในประเทศ และการวางประกันเพื่อค้ำประกันค่าภาษีศุลกากร ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ข้างล่างนี้
- (ข) การตรวจเอกสารและการตรวจภายนอก  
ให้นำรถยนต์พร้อมด้วยสินค้าและเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศมาแสดงต่อหน่วยงานศุลกากรในระหว่างทาง เพื่อการตรวจสอบเอกสารและตรวจสอบสภาพภายนอกและการควบคุมห้องบรรทุกสินค้าเท่านั้น
- (ค) การตรวจสินค้าของศุลกากรเป็นกรณีพิเศษ  
อย่างไรก็ตาม สำหรับกรณีพิเศษและกรณีเฉพาะที่สงสัยในความผิดปกติ หน่วยงานศุลกากรอาจทำการตรวจสินค้าระหว่างทางได้
- (ง) การติดตามรถ/สินค้า  
หน่วยงานศุลกากรอาจใช้มาตรการที่เหมาะสม (เช่น วิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ ระบบติดตามตำแหน่ง เทคโนโลยีด้านข้อมูลและการสื่อสาร) เพื่อติดตามการเคลื่อนย้ายของสินค้าโดยปราศจากการแทรกแซง หน่วงเหนี่ยวให้ล่าช้า หรือเรียกร้องใด ๆ เพิ่มเติมจากผู้ประกอบการขนส่ง

## ข้อ 3 : ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง

- (ก) มาตรฐานทางเทคนิคและการรับรอง
  - (1) รถยนต์และคอนเทนเนอร์ที่ใช้ในการขนส่งภายใต้กฎเกณฑ์ของภาคผนวกนี้จะต้องถูกสร้างและติดตั้งอุปกรณ์ในลักษณะที่
    - ไม่สามารถลักลอบสินค้าใด ๆ ด้วยการแทนที่อย่างมีเงื่อนไข การเอาสินค้าออกหรือนำสินค้าเข้าไปในห้องบรรทุกโดยไม่ทิ้งร่องรอยที่แสดงให้เห็นถึงการกระทำหรือการทำลายตราประทับศุลกากรอย่างเห็นได้ชัด
    - สามารถติดตราประทับศุลกากรรวมถึงอุปกรณ์ติดตามได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ

- ปราศจากส่วนปกปิดใด ๆ ที่สามารถซ่อนสินค้าได้ และ
  - เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถเข้าไปตรวจพื้นที่ทั้งหมดที่ใช้บรรจุสินค้าได้โดยง่าย
- (2) ภายใต้กฎเกณฑ์ของภาคผนวกนี้ หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น อาจปฏิเสธการให้เคลื่อนย้ายรถ หากไม่สามารถทำให้เป็นที่พอใจได้ว่าการออกแบบและการสร้างรถนั้นแสดงถึงความปลอดภัยจากลักลอบสินค้าได้อย่างเพียงพอ
  - (3) ภายใต้กฎเกณฑ์ของภาคผนวกนี้ หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น จะต้องไม่ปฏิเสธรถยนต์ที่ผ่านการรับรองสำหรับการขนส่งแล้วไม่ว่าจะเป็นเฉพาะคันหรือแบบที่ออก (รุ่นของยานพาหนะ) ตามมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับรถยนต์ที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบ 1 ก ของภาคผนวกนี้ และได้รับหนังสือรับรองที่ออกโดยหน่วยงานตรวจสอบสภาพรถของประเทศผู้ส่งตามที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบ 1 ข ของภาคผนวกนี้
  - (4) ภายใต้กฎเกณฑ์ของภาคผนวกนี้ หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น จะต้องไม่ปฏิเสธคอนเทนเนอร์ที่ผ่านการรับรองสำหรับการขนส่งแล้วไม่ว่าจะเป็นเฉพาะคอนเทนเนอร์นั้นหรือตามประเภทของแบบ (รุ่นของคอนเทนเนอร์) ตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบ 2 ก ของภาคผนวกนี้ และได้รับหนังสือรับรองที่ออกโดยหน่วยงานตรวจสอบสภาพคอนเทนเนอร์ของประเทศผู้ส่งตามแบบที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบ 2 ข ของภาคผนวกนี้

**(ข) การติดตราประทับ**

- (1) ให้หน่วยงานศุลกากรของประเทศต้นทางของการดำเนินการขนส่งติดตราประทับที่ตู้บรรจุทุกสินค้าของรถหรือคอนเทนเนอร์
- (2) ให้หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นยอมรับตราประทับที่ติดมาโดยหน่วยงานศุลกากรของประเทศภาคีสัญญาอื่นที่อยู่ในสภาพไม่เสียหาย แต่หากมีความจำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ด้านการควบคุมก็มีสิทธิที่จะติดตราประทับของตนเพิ่มเติมในขณะที่ผ่านเข้ามาในเขตแดนของตน
- (3) หากหน่วยงานศุลกากรจำเป็นต้องทำลายตราประทับเพื่อทำการตรวจสอบสินค้าระหว่างทางหรือในกรณีที่มีการเปลี่ยนรถตามที่ระบุไว้ในข้อ 8 (ข) หน่วยงานศุลกากรจะต้องติดตราประทับอันใหม่และบันทึกการดำเนินการนี้ไว้ในเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใด ๆ
- (4) สินค้าที่หนักหรือมีขนาดใหญ่มากอันเนื่องมาจากน้ำหนัก ขนาด หรือลักษณะตามธรรมชาติที่ตามปกติไม่ขนส่งในตู้บรรจุทุกแบบปิด อาจให้ขนส่งด้วยยานพาหนะที่ไม่มีการติดตราประทับก็ได้ หากสินค้าเหล่านี้สามารถระบุได้โดยง่ายจากรายละเอียดที่ให้มา (เช่น บัญชีบรรจุหีบห่อ รูปถ่าย ภาพวาด) ทั้งนี้ เพื่อป้องกันการสับเปลี่ยนสินค้า การเอาสินค้าออกไปหรือการนำสินค้าเพิ่มเข้ามา หน่วยงานศุลกากรอาจใช้มาตรการติดตามที่เหมาะสม เพื่อป้องกันการสับเปลี่ยนสินค้า การเอาสินค้าออกไป หรือการนำสินค้าเพิ่มเข้ามา

**ข้อ 4 : เอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ**

- (ก) ให้ผู้ประกอบการขนส่งนำเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศติดไปด้วย
- (ข) ให้องค์กร/สถาบันที่ค้าประกัน/ออกเอกสารที่ได้รับมอบอำนาจเป็นผู้ออกเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ
- (ค) ด้วยเอกสารนี้ องค์กร/สถาบันค้าประกัน/ออกเอกสารที่ได้รับมอบอำนาจจะต้องค้าประกันการชำระอากรศุลกากร ภาษี และดอกเบี้ยตามที่ระบุในข้อ 10 (ก) ของภาคผนวกนี้
- (ง) เอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศจะต้องประกอบด้วยจำนวนสำเนาต้นฉบับ ดังต่อไปนี้
  - (1) หนึ่งฉบับสำหรับองค์กรที่ค้าประกัน/ออกเอกสาร
  - (2) หนึ่งฉบับสำหรับผู้ประกอบการขนส่ง
  - (3) สองฉบับสำหรับสำนักงานของหน่วยงานศุลกากรประเทศต้นทาง
  - (4) สองฉบับสำหรับหน่วยงานศุลกากรของประเทศที่ให้ผ่านแดนซึ่งมีการขนส่งเกิดขึ้นในเขตแดนของตน
  - (5) สองฉบับสำหรับสำนักงานของหน่วยงานศุลกากรประเทศปลายทาง
- (จ) เอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศจะต้องครอบคลุมถึงรายละเอียดต่อไปนี้ เป็นภาษาอังกฤษโดยปราศจากอคติในการใช้ภาษาประจำชาติควบคู่กันไป
  - (1) ชื่อเอกสาร : เอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ
  - (2) ข้อความที่กล่าวอ้างถึงข้อ 7 และภาคผนวก 6 ของความตกลง
  - (3) ชื่อองค์กรที่ออกเอกสารและช่องสำหรับลงลายมือชื่อและ/หรือตราประทับ
  - (4) ชื่อและที่อยู่ของผู้ประกอบการขนส่งและช่องสำหรับลงลายมือชื่อและ/หรือตราประทับ
  - (5) รายละเอียดอื่นเพื่อเป็นหลักฐานตรวจสอบ :
    - ประเทศต้นทาง ประเทศผ่านแดน และประเทศปลายทาง
    - จุดผ่านเข้าและผ่านออกตามลำดับ และ
    - อายุของเอกสารและการขยายเวลา
  - (6) คุณสมบัติเฉพาะของรถยนต์ที่ใช้ประกอบการขนส่ง
  - (7) ตราประทับหรือเครื่องหมายที่ใช้ระบุ
  - (8) ช่องสำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรบันทึกการทำลายตราประทับและการติดตราประทับอันใหม่ระหว่างทาง
  - (9) ช่องสำหรับบันทึกการเปลี่ยนนรระหว่างทาง
  - (10) 8 ช่อง : 2 ช่องสำหรับภายในประเทศต้นทาง 4 ช่องสำหรับประเทศผ่านแดน และ 2 ช่องสำหรับภายในประเทศปลายทาง :
    - ช่องที่ 1 ประกอบด้วย สถานที่และวันที่ที่สำนักงานของหน่วยงานศุลกากรประเทศต้นทางติดตราประทับสำหรับการส่งออก
    - ช่องที่ 2 ประกอบด้วย การรับรองการผ่านออกของประเทศกำเนิดสินค้า
    - ช่องที่ 3 - 6 ประกอบด้วย การรับรองการผ่านเข้าและผ่านออกของประเทศผ่านแดนตามลำดับ
    - ช่องที่ 7 ประกอบด้วย การรับรองการผ่านเข้าของประเทศปลายทาง และ

- ช่องที่ 8 ประกอบด้วย สถานที่และวันที่ที่สำนักงานของหน่วยงานศุลกากรประเทศปลายทางได้เอาตราประทับออกที่ประเทศปลายทางเพื่อปฏิบัติพิธีการตรวจปล่อยสำหรับใช้ภายในประเทศหรือปฏิบัติพิธีการศุลกากรอื่นสำหรับสินค้าและ

(11) ช่องบัญชีสินค้าสำหรับเรือ ประกอบด้วย :

- จำนวนและชนิดหีบห่อ
- รายละเอียดสินค้า
- น้ำหนักรวมของสินค้าและหีบห่อที่บรรจุเป็นกิโลกรัม และ
- ราคาศุลกากร

คณะกรรมการร่วมอาจเปลี่ยนแปลงรายละเอียดที่มีอยู่ในเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศตามความเหมาะสม

- (ฉ) ให้คณะกรรมการร่วมกำหนดรูปแบบ ลักษณะ โครงสร้าง และคุณสมบัติเฉพาะของการพิมพ์แบบฟอร์มเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ
- (ช) เอกสารควรครอบคลุมรวมถึงห้องบรรทุกสินค้าทั้งหมด ภายใต้ตราประทับศุลกากรเดียวกัน
- (ซ) เอกสารจะต้องมีผลใช้ได้กับการเดินทางเพียงครั้งเดียวและจะต้องระบุขอบเขตทางภูมิศาสตร์และจุดผ่านเข้าและผ่านออกที่เป็นไปตามพิธีสาร 1 ของความตกลง และระยะเวลาที่เอกสารมีผลบังคับใช้
- (ฌ) สำหรับสินค้าเชิงพาณิชย์จะต้องแนบสำเนาบัญชีราคาสินค้าไว้กับแต่ละสำเนาของเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ

**ข้อ 5 : หลักฐานการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ**

- (ก) ให้หลักฐานของการดำเนินการขนส่งภายใต้กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศของภาคผนวกนี้ถือตามสำเนาดัชนีของเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศที่มีอยู่ ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งได้ลงลายมือชื่อไว้และหน่วยงานศุลกากรได้รับรองแล้วตามลำดับ
- (ข) ให้หลักฐานของการผ่านเข้าของสินค้าไปยังเขตแดนของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นถือตามสำเนาดัชนีของเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศที่มีอยู่ ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งได้ลงลายมือชื่อไว้และหน่วยงานศุลกากรได้รับรองถึงการผ่านเข้าแล้วตามลำดับ
- (ค) ให้หลักฐานของการผ่านออกของสินค้าจากเขตแดนของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นถือตามสำเนาดัชนีของเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศที่มีอยู่ ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งได้ลงลายมือชื่อไว้และหน่วยงานศุลกากรได้รับรองถึงการผ่านออกแล้วตามลำดับ
- (ง) กรณีที่ไม่มีสำเนาดัชนีของเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศดังกล่าวข้างต้นที่อ้างอิงถึงการรับรองของการผ่านออก ผู้ประกอบการขนส่งอาจจัดหาวิธีพิสูจน์อื่นที่ทำให้หน่วยงานศุลกากรพอใจได้ว่าสินค้าได้ถูกนำออกไปแล้วจริง

**ข้อ 6 : การล้างเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ**  
ให้เอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศถูกล้างออกด้วยการดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง คือ

- (ก) หน่วยงานศุลกากรของประเทศผ่านแดนได้รับรองการผ่านออกในเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศในเวลา que สินค้าผ่านแดนได้ผ่านออกไปจากเขตแดน หรือ
- (ข) หน่วยงานศุลกากรประเทศปลายทางได้ปฏิบัติพิธีการตรวจปล่อยสินค้าเพื่อใช้ภายในประเทศ หรือปฏิบัติพิธีการศุลกากรอื่นสำหรับสินค้าในเวลา que สินค้าได้มาถึงที่หน่วยงานปลายทาง

**ข้อ 7 : กรอบเวลา**

- (ก) ให้เอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศระบุนระยะเวลาที่สามารถใช้เอกสารนั้นได้อย่างน้อย 6 เดือนนับแต่วันที่ออกเอกสาร ทั้งนี้ หากสำนักงานของหน่วยงานศุลกากรประเทศต้นทางได้มีการรับรองครั้งแรกแล้วก่อนที่ระยะเวลามีผลบังคับใช้สิ้นสุดลง ก็ให้เอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศยังคงมีผลให้ใช้ได้จนกระทั่งการดำเนินการขนส่งสำหรับเอกสารที่ได้ออกไว้นั้นเสร็จสมบูรณ์
- (ข) การดำเนินการขนส่งข้ามแดนภายใต้กฎเกณฑ์ของภาคผนวกนี้จะเสร็จสมบูรณ์ด้วยการที่รถยนต์/คอนเทนเนอร์ได้ผ่านออกไปจากเขตแดนของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นภายใน 30 วันนับแต่วันที่ผ่านเข้ามาในเขตแดนของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น
- (ค) เพื่อให้ทันตามกำหนดเวลาเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศจะต้องถูกล้างภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับแต่วันที่ผ่านเข้ามาในเขตแดนของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น

**ข้อ 8 : เหตุการณ์ระหว่างทาง**

(ก) สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือขาดหายจำนวนระหว่างทาง

- (1) กรณีที่สินค้าสูญหาย หรือเสียหาย หรือตราประทับศุลกากรชำรุดเสียหาย ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องแจ้งให้หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นทราบโดยทันที
- (2) ให้สินค้าที่ระบุในเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศจะต้องได้รับการยกเว้นจากการชำระภาษีและอากร ในกรณีที่พิสูจน์ให้หน่วยงานศุลกากรพอใจได้ว่าสินค้าถูกทำลายหรือสูญหายจนไม่อาจเรียกคืนได้ด้วยเหตุสุดวิสัยระหว่างทาง หรือการขาดหายไปตามธรรมชาติเท่านั้น

(ข) การเปลี่ยนพาหนะ

กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งจำเป็นต้องเปลี่ยนพาหนะระหว่างทาง บุคคลนั้นจะต้องแจ้งให้หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นทราบโดยทันที หน่วยงานศุลกากรจะต้องควบคุมการขนย้ายสินค้า ดัดตราประทับแทนอันที่ถูกทำลาย และบันทึกผลการดำเนินงานในเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ พาหนะที่นำมาใช้แทนนั้นจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานทางเทคนิคที่ระบุไว้ในข้อ 3 ของภาคผนวกนี้

**(ค) การเปลี่ยนเส้นทาง**

กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งจำเป็นต้องเลิกใช้เส้นทางอนุมัติเนื่องจากสถานการณ์ที่อยู่นอกเหนือเจตนาของตน บุคคลนั้นจะต้องแจ้งให้หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นทราบโดยทันที หน่วยงานศุลกากรจะต้องแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทราบเพื่อวัตถุประสงค์ในการอนุมัติเส้นทางอื่นแทน

**(ง) การขยายเวลา**

กรณีที่ผู้ประกอบการไม่สามารถดำเนินการขนส่งให้เสร็จสมบูรณ์ตามเวลาภายใต้กฎเกณฑ์ของภาคผนวกนี้ในเขตแดนของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น หรือไม่สามารถล้างเอกสารผ่านแดนศุลกากรได้ทันตามกำหนดเวลา เนื่องจากเหตุสุดวิสัยหรือสาเหตุอื่นที่มีเหตุผล บุคคลนั้นจะต้องยื่นความจำนงขอขยายเวลาต่อหน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นก่อนวันหมดอายุ หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นอาจยอมรับให้ขยายเวลานั้น หากพอใจได้ว่าไม่สามารถดำเนินการขนส่งให้เสร็จสมบูรณ์ตามเวลา หรือล้างเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศได้เพราะเหตุสุดวิสัยหรือสาเหตุอื่นที่มีเหตุผล

**ข้อ 9 : องค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและคำประกัน**

- (ก) ให้แต่ละประเทศภาคีสัญญามอบอำนาจให้องค์กร/สถาบันของประเทศเป็นผู้ออกเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ และให้การคำประกันต่อหน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นสำหรับการชำระอากรส่งออกและนำเข้า และค่าภาษี (รวมถึงดอกเบี้ย) เมื่อมีกรณีที่ไม่ได้ล้างเอกสารอย่างถูกต้องหรือตามกำหนดเวลา หรือกรณีความผิดปกติอื่น ๆ
- (ข) ประเทศภาคีสัญญาจะยอมรับองค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและคำประกันที่ได้รับมอบอำนาจ
- (ค) เพื่อวัตถุประสงค์สำหรับการชำระจำนวนเงินที่หน่วยงานศุลกากรเรียกร้อง ประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นจะต้องจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการโอนเงินตราให้กับองค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและคำประกันที่ได้รับมอบอำนาจ

**ข้อ 10 : ความรับผิดชอบขององค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและคำประกัน**

- (ก) องค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและคำประกันที่ได้รับมอบอำนาจจะต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งในอันที่จะต้องชำระอากรนำเข้าและส่งออก ภาษี และดอกเบี้ยภายใต้กฎหมายและระเบียบศุลกากรในประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นที่เกี่ยวกับความผิดปกติ (เช่น การฝ่าฝืนกฎหมายและระเบียบศุลกากร การขาดความรับผิดชอบ การล้างเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศไม่ทันตามกำหนดเวลา) อันเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินการขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กฎเกณฑ์ของภาคผนวกนี้
- (ข) ความรับผิดชอบขององค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและคำประกันที่ได้รับมอบอำนาจจะต้องไม่เพียงแต่ครอบคลุมถึงสินค้าตามรายการในเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศเท่านั้น แต่ยังรวมถึงสินค้าใด ๆ ที่แม้ว่าจะมิได้อยู่ในบัญชีรายการก็ตาม แต่อาจบรรจุอยู่ในส่วนของผู้สินค้าที่มีตราประทับของพาหนะทางบก หรือถูกพบบนบริเวณชานชาลาหรือบนรถบรรทุก หรืออยู่ท่ามกลางสินค้าที่ระบุในกรณีของสินค้าที่หนักและมีขนาดใหญ่มากที่ไม่มีการตีตราประทับ

- (ค) ภายใต้อำนาจที่มีอยู่ หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นอาจเรียกธำค่าอากรภาษี ค่าปรับ และดอกเบี้ยจากผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงสำหรับของนั้น
- (ง) หลังจากที่หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นตรวจพบความผิดปกติ องค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและค่าประกันที่ได้รับมอบอำนาจจะต้องวางประกัน หรือชำระค่าอากรภาษี และดอกเบี้ยให้กับหน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นไม่เกิน 30 วันปฏิทินนับแต่วันที่ได้มีการแจ้ง
- (จ) เมื่อตรวจไม่พบความผิดปกติ หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นจะต้องคืนอากรตามจำนวนที่ได้เรียกเก็บไว้โดยไม่รอช้าให้แก่องค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและค่าประกันที่ได้รับมอบอำนาจ ทั้งนี้ องค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและค่าประกันที่ได้รับมอบอำนาจจะต้องเรียกร้องการขอคืนอากรดังกล่าวภายในระยะเวลาที่ระบุไว้ในกฎและระเบียบของประเทศ
- (ฉ) องค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและค่าประกันที่ได้รับมอบอำนาจของประเทศที่จดทะเบียนมีสิทธิที่จะขอความช่วยเหลือและเรียกร้องการชำระเงินคืนค่าอากรศุลกากร ภาษี และดอกเบี้ยที่ได้ชำระไว้ในฐานะผู้ค้ำประกันต่อหน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้นจากผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นผู้รับผิดชอบต่อจำนวนเงินนั้น
- (ช) ให้ความรับผิดชอบขององค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและค่าประกันที่ได้รับมอบอำนาจจำกัดอยู่ที่จำนวน 35,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศที่ออก

#### ข้อ 11 : การวางหลักประกันต่อหน่วยงานศุลกากร

##### (ก) บททั่วไป

เพื่อให้เป็นไปตามพันธะในการค้ำประกันต่อหน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น องค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและค่าประกันที่ได้รับมอบอำนาจจะต้องจัดหาหลักประกันให้แก่หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น ด้วยรูปแบบและมูลค่าเป็นเงินที่แสดงไว้ในย่อหน้า (ข) และ (ค) ดังต่อไปนี้

##### (ข) รูปแบบ

นอกเหนือจากรูปแบบอื่น ๆ แล้ว องค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและค่าประกันที่ได้รับมอบอำนาจจะต้อง :

- (1) คงไว้ซึ่งสินทรัพย์ในประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น หรือ
- (2) วางมัดจำเป็นเงินสด หรือ
- (3) วางมัดจำทำนองฉบับจำนวนหนึ่งและต่อเนื่องต่อหน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น :
  - ด้วยการจัดหาหนังสือธนาคารค้ำประกันที่ออกโดยธนาคาร หรือสถาบันการเงินที่ก่อตั้งในประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น หรือ
  - ด้วยการทำสัญญาประกันการค้ำประกันกับบริษัทประกันภัยที่ก่อตั้งในประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น หรือ
- (4) มีองค์กรที่มีฐานะเท่าเทียมกันทำหน้าที่เป็นตัวแทนในประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น หรือ
- (5) จัดทำเป็นแบบผสมผสานจากรูปแบบข้างต้นตั้งแต่ 2 แบบ หรือมากกว่า

ทั้งนี้ ขึ้นกับการยอมรับของหน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น

**(ค) มูลค่าเป็นเงิน**

มูลค่าสูงสุดของหลักประกันที่จัดหาไว้ตามข้อนี้ คือ 70,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) หากมูลค่าของหลักประกันที่จัดหาไว้ได้ถูกใช้ไปบางส่วนหรือทั้งหมดเนื่องจากความรับผิดชอบที่เกิดขึ้น จะต้องเติมให้ครบเป็นจำนวน 70,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR)

**ข้อ 12 : การปฏิเสธผู้กระทำความผิด**

- (ก) ให้ประเทศภาคีสัญญามีสิทธิในการปฏิเสธการใช้ภาคผนวกนี้อย่างชั่วคราวหรือถาวรสำหรับบุคคล/หน่วยงานเกี่ยวข้องใด ๆ ที่กระทำความผิดร้ายแรงละเมิดต่อกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรในการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- (ข) ให้หน่วยงานศุลกากรของประเทศภาคีสัญญาที่เกี่ยวข้องแจ้งการปฏิเสธนี้โดยทันทีกับหน่วยงานศุลกากรของประเทศภาคีสัญญาอื่นทั้งหมด และองค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและคำประกันที่ได้รับมอบอำนาจของประเทศที่มีการจดทะเบียน

**ข้อ 13 : การแก้ไข**

ภาคีสัญญาใด ๆ อาจเสนอให้มีการแก้ไขภาคผนวกผ่านคณะกรรมการร่วม การแก้ไขดังกล่าวจะต้องผ่านความเห็นชอบเป็นเอกฉันท์จากประเทศภาคีสัญญาทุกประเทศ

**ข้อ 14 : การให้สัตยาบันหรือการยอมรับ**

ภาคผนวกนี้จะต้องได้รับสัตยาบันหรือการยอมรับจากรัฐบาลของประเทศภาคีสัญญา ข้อบทนี้ให้ใช้ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกนี้ด้วย (ถ้ามี)

**ข้อ 15 : ผลบังคับใช้**

ภาคผนวกจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ประเทศภาคีสัญญาอย่างน้อยสองประเทศได้ให้สัตยาบันหรือยอมรับภาคผนวก และจะมีผลบังคับระหว่างประเทศที่ให้สัตยาบันหรือยอมรับภาคผนวกแล้วเท่านั้น ข้อบทนี้ให้ใช้ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกนี้ด้วย (ถ้ามี)

**ข้อ 16 : การปรับกฎหมายภายในประเทศ**

ในกรณีที่จำเป็น ประเทศภาคีสัญญาที่ดำเนินการปรับกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องให้รับกับเนื้อหาของภาคผนวกนี้

**ข้อ 17 : ข้อสงวน**

ไม่อนุญาตให้มีการตั้งข้อสงวนต่อภาคผนวกนี้

**ข้อ 18 : การระงับใช้ภาคผนวก**

- (ก) หากองค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและคำประกันที่ได้รับมอบอำนาจของประเทศที่มีการจดทะเบียนไม่วางมัดจำหรือชำระค่าอากร ภาษี และดอกเบี้ยภายในกำหนดเวลาที่ตามที่ระบุไว้ในข้อ 10 (ค) ของภาคผนวกนี้แก่หน่วยงานศุลกากรของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น เมื่อมีกรณีที่ได้พิสูจน์พบความผิดปกติกแล้ว ให้หน่วยงานศุลกากรในประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น มีสิทธิระงับการให้บริการพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ

ภายใต้กฎเกณฑ์ที่เป็นอยู่ตามภาคผนวกนี้ต่อผู้ประกอบการขนส่งซึ่งองค์กร/สถาบันที่ออกเอกสารและคำประกันของประเทศที่มีการจดทะเบียนนั้นผิดสัญญา

- (ข) ประเทศภาคีสัญญาแต่ละประเทศอาจจะรับการบังคับใช้ภาคผนวกทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นการชั่วคราวโดยทันทีเมื่อมีกรณีฉุกเฉินที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยภายในประเทศ ประเทศภาคีสัญญาจะต้องแจ้งกับประเทศภาคีสัญญาอื่นทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้เกี่ยวกับการระงับใช้ภาคผนวกซึ่งจะสิ้นสุดลงทันที เมื่อเหตุการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ

#### **ข้อ 19 : ความสัมพันธ์กับความตกลง**

ในฐานะที่เป็นมาตรการในการดำเนินการตามหลักการที่กำหนดไว้ในความตกลง ภาคผนวกนี้จะต้องไม่เบี่ยงเบนหรือขัดต่อข้อกำหนดดังกล่าวในกรณีที่มีความขัดแย้งระหว่างภาคผนวกและความตกลงให้ถือตามความตกลงเป็นหลัก และในกรณีที่มีความขัดแย้งระหว่างภาคผนวกนี้และภาคผนวกอื่นหรือพิธีสารอื่น ให้ตีความโดยอาศัยความตกลงเป็นหลัก

#### **ข้อ 20 : ความสัมพันธ์กับเอกสารแนบท้ายภาคผนวก**

เอกสารแนบถือเป็นส่วนหนึ่งของภาคผนวกและมีผลผูกพันเท่าเทียมกัน

#### **ข้อ 21 : การระงับข้อพิพาท**

การพิพาทระหว่างประเทศภาคีสัญญาตั้งแต่สองประเทศหรือมากกว่านั้นเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ภาคผนวกนี้จะตัดสินโดยตรงหรือโดยการเจรจาฉันมิตรในคณะกรรมการร่วม

#### **ข้อ 22 : การเพิกถอน**

เมื่อภาคผนวกมีผลบังคับใช้แล้วไม่อาจยกเลิกเพิกถอนภาคผนวกแยกต่างหากจากความตกลงได้

เอกสารแนบ 1 ก ของภาคผนวก 6 มาตรฐานทางเทคนิคของรถยนต์ตามวัตถุประสงค์ของกฎเกณฑ์การผ่านแดนของศุลกากร

เอกสารแนบ 1 ข ของภาคผนวก 6 หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ตามวัตถุประสงค์ของกฎเกณฑ์การผ่านแดนของศุลกากร

เอกสารแนบ 2 ก ของภาคผนวก 6 มาตรฐานทางเทคนิคของคอนเทนเนอร์ตามวัตถุประสงค์ของกฎเกณฑ์การผ่านแดนของศุลกากร

เอกสารแนบ 2 ข ของภาคผนวก 6 หนังสือรับรองสภาพคอนเทนเนอร์ตามวัตถุประสงค์ของกฎเกณฑ์การผ่านแดนของศุลกากร

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามข้างท้ายนี้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจึงได้ลงนามในภาคผนวกนี้  
ทำขึ้น ณ กรุงปักกิ่ง วันที่ 20 มีนาคม 2550 เป็นภาษาอังกฤษโดยมีต้นฉบับจำนวนหกฉบับ  
ลงนามโดย

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา  
ฯพณฯ Tram Iv Tek  
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน  
ฯพณฯ Weng Mengyong  
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการสื่อสาร

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว  
ฯพณฯ Sommad Pholsena  
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมขนส่ง ไปรษณีย์และก่อสร้าง

สำหรับรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า  
ฯพณฯ Thura Thaung Lwin  
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงขนส่งทางรถไฟ

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย  
ฯพณฯ สรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม  
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม  
ฯพณฯ Tran Doan Tho  
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

## เอกสารแนบ 1 ก. : มาตรฐานทางเทคนิครถยนต์

### ข้อ 1

#### หลักเกณฑ์พื้นฐาน

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้ตราประทับศุลกากรจะอนุมัติให้เฉพาะแก่ยานพาหนะซึ่งมีห้องบรรจุสินค้าที่ประกอบขึ้นและติดอุปกรณ์ในลักษณะที่

- (ก) ไม่สามารถเอาสินค้าออก หรือนำสินค้าเข้าไปในส่วนที่ปิดตราประทับแล้วของยานพาหนะโดยไม่ทิ้งร่องรอยที่แสดงให้เห็นถึงการกระทำต่อตัวห้องบรรจุสินค้า หรือการทำลายตราประทับศุลกากร
- (ข) ตราประทับศุลกากรสามารถติดกับยานพาหนะหรือห้องบรรจุสินค้าได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ
- (ค) ยานพาหนะหรือห้องบรรจุสินค้าต้องไม่มีส่วนที่ปกปิดซึ่งสามารถซ่อนสินค้าได้
- (ง) เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถเข้าไปตรวจพื้นที่ทั้งหมดที่ใช้บรรจุสินค้าได้โดยง่าย

#### ความเห็น

ถังแบบ *Cylindrical* ของยานพาหนะ

ถังจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นห้องบรรจุสินค้า ตราบเท่าที่ถังนั้นยังถูกใช้เป็นถังสำหรับบรรจุเชื้อเพลิงของยานพาหนะ ถังอื่นๆที่ถูกใช้เพื่อขนส่งสินค้าซึ่งไม่ใช่ใช้น้ำมันจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นห้องบรรจุสินค้า เนื่องจากความยุ่งยากในทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการอนุมัติและการแยกความแตกต่างจากถังบรรจุน้ำมันทั่วไป

การทำเครื่องหมายบนห้องบรรจุสินค้า

อนุญาตให้ทำสี ดิจรูปลอกจากรูปถ่าย แถบวัสดุสะท้อนแสง และเครื่องหมายอื่นที่คล้ายกันซึ่งไม่สามารถฉีกแยกจากผนังหรือผ้าคลุมของห้องบรรจุสินค้าได้ ทั้งนี้ การกระทำเช่นนั้นต้องไม่ปิดบังโครงสร้างของผนังหรือผ้าคลุมที่ควรเห็นได้อย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม ไม่อนุญาตให้ใช้สติ๊กเกอร์และเครื่องหมายอื่นที่คล้ายกันที่สามารถอำพรางทางเข้าห้องบรรจุสินค้า (ความเห็นตามข้อ 3 ย่อหน้า 5)

### ข้อ 2

#### โครงสร้างของห้องบรรจุสินค้า

1. เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดแห่งข้อ 1 ของเอกสารแนบนี้

- (ก) ส่วนประกอบของห้องบรรจุสินค้า (ผนังกัน พื้น ประตู หลังคา เสาตั้ง โครงค้ำหลังคา เหล็กขวาง และอื่นๆ) ต้องประกอบขึ้นด้วยอุปกรณ์ที่ไม่สามารถถอดออกหรือใส่ใหม่ได้จากภายนอกโดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น หรือประกอบขึ้นด้วยวิธีการที่ทำให้ได้โครงสร้างซึ่งไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น หากผนังกัน พื้น ประตู และหลังคาถูกจัดทำ

ขึ้นด้วยส่วนประกอบหลายส่วน ส่วนประกอบเหล่านั้นต้องมีคุณสมบัติสอดคล้องกับข้อกำหนดเดียวกันและต้องมีความแข็งแรงเพียงพอ

### คำอธิบาย

#### 2.2.1 (ก) การประกอบชิ้นส่วนต่างๆ

(ก) เมื่อมีการใช้อุปกรณ์เชื่อมต่อ (หมุด ตะปูควง สลักเกลียว น็อต และอื่นๆ) อุปกรณ์เหล่านี้ต้องมีจำนวนเพียงพอและใส่จากด้านนอก ผ่านชิ้นส่วนที่ประกอบกันให้ทะลุเข้าไปด้านในและยึดติดให้แน่นที่ด้านใน (เช่น ด้วยการย้ำหมุด การหลอมเชื่อม การขันเกลียวหรือใส่สลัก และการตรึงหมุดหรือเชื่อมตัวน็อต) อย่างไรก็ตาม ตัวหมุดแบบมาตรฐาน (เช่น หมุดที่ต้องใส่จากทั้งสองด้านของชิ้นส่วนที่ประกอบกัน) อาจสอดจากด้านในได้เช่นกัน

นอกจากนี้ โดยไม่คำนึงถึงข้อกำหนดที่กล่าวมาข้างต้น พื้นของห้องบรรจุสินค้าอาจยึดให้แน่นด้วยตะปูควงที่มีเกลียวในตัว หรือหมุดแบบเจาะในตัวหรือหมุดย้ำด้วยวิธีอัดระเบิดหรืออัดลมโดยใส่จากด้านใน และผ่านตรงทะลุพื้นและแผ่นโลหะตัดขวางด้านล่าง โดยให้ปลายหมุดอยู่ในระดับเดียวกับชิ้นส่วนด้านนอกของแผ่นตัดขวางหรือหลอมเชื่อมติดกับชิ้นส่วนด้านนอกของแผ่นตัดขวาง ยกเว้นในกรณีที่เป็นตะปูควงที่มีเกลียวในตัว

(ข) หน่วยงานที่มีอำนาจจะกำหนดว่าต้องใช้อุปกรณ์เชื่อมต่อชนิดใด และจำนวนเท่าไร เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในย่อหน้าย่อย (ก) ของคำอธิบายนี้ การกำหนดดังกล่าวเพื่อให้แน่ใจว่าชิ้นส่วนที่ประกอบกันจะไม่หลุดออกจากกันและใส่กลับเข้าไปใหม่ได้โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น ทั้งนี้ การเลือกใช้อุปกรณ์เชื่อมต่อชนิดอื่นๆมิได้อยู่ภายใต้ข้อจำกัดใดๆ

(ค) อุปกรณ์เชื่อมต่อที่สามารถถอดออกและใส่กลับเข้าไปใหม่ได้จากด้านหนึ่งโดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น เช่น อุปกรณ์ที่ไม่ต้องใส่จากทั้งสองด้านของชิ้นส่วนที่ประกอบกันนั้นจะไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ภายใต้ย่อหน้าย่อย (ก) ของคำอธิบายนี้ ตัวอย่างอุปกรณ์ชนิดนี้ได้แก่ หมุดย้ำแบบยาว หมุดย้ำแบบใส่ได้เร็ว และอุปกรณ์อื่นที่มีลักษณะคล้ายกัน

(ง) วิธีการประกอบชิ้นส่วนที่อธิบายไว้ข้างต้นจะใช้กับยานพาหนะพิเศษ เช่น ยานพาหนะที่บรรทุกฉนวน ยานพาหนะที่มีเครื่องทำความเย็น ยานพาหนะที่มีถังบรรจุน้ำมัน (tank vehicles) ครอบคลุมที่ ยานพาหนะเหล่านี้สอดคล้องกับข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับการใช้ยานพาหนะดังกล่าว ในกรณีที่ไม่สามารถติดชิ้นส่วนต่างๆให้แน่นตามวิธีการที่อธิบายในย่อหน้าย่อย(ก)ของคำอธิบายนี้ อันเนื่องจากเหตุผลทางเทคนิค ชิ้นส่วนต่างๆอาจเชื่อมติดกันโดยใช้อุปกรณ์ดังกล่าวถึงในย่อหน้าย่อย (ค) ของคำอธิบายนี้ แต่ทั้งนี้ อุปกรณ์ที่ใช้กับผิวหน้าด้านในของผนัง ต้องไม่สามารถเข้าถึงได้จากด้านนอก

### ความเห็น

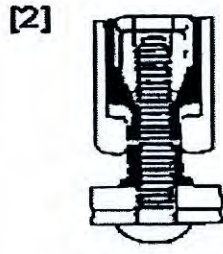
#### 1. อุปกรณ์เชื่อมต่อ

อุปกรณ์เชื่อมต่อที่แสดงภาพตัวอย่างด้านล่างนี้สอดคล้องกับข้อ 2 ย่อหน้า 1 (ก) โดยมีเงื่อนไขว่า อุปกรณ์เหล่านี้ต้องมีจำนวนเพียงพอและใส่จากด้านนอก และยึดติดมั่นคงจากด้านใน ดังที่ กำหนดไว้ในคำอธิบาย 2.2.1 (ก)

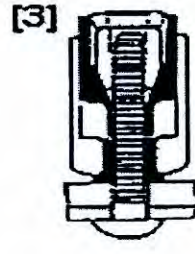
### ขั้นตอนการติดตั้ง



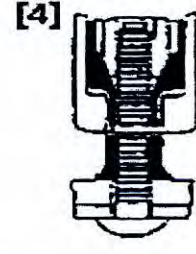
สอดหมุดลงไปในรูที่เตรียมไว้ และวางแหวนรัดไว้ที่เหนือปลายหมุด



วางหัวครอบที่ประกอบแล้วเหนือปลายหมุด หัวครอบที่ประกอบแล้ว/เครื่องมือติดตั้งหมุดและเริ่มกดแผ่นต่างๆเข้าด้วยกัน



ดึงปลายหมุดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะตรึงบารองเข้าไปในร่องสำหรับล๊อค



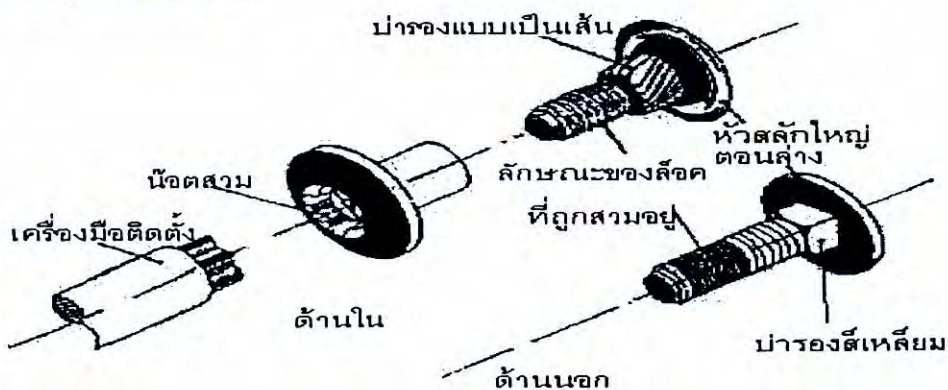
เมื่อดึงเพิ่มขึ้น ปลายหมุดจะแตก - ทั้งเหล็กจะดันบารองที่ถูกขึ้นรูปออกไป

### 2. อุปกรณ์เชื่อมต่อ

อุปกรณ์เชื่อมต่อตามตัวอย่างที่ให้ไว้ด้านล่าง จะสอดคล้องกับคำอธิบาย

2.2.1. (ก) เมื่อพิจารณาถึงในเรื่องเกี่ยวกับลักษณะทางเทคนิค เช่น หัวสลักใหญ่ตอนล่าง บารองแบบเป็นเส้นเป็นเส้นหรือสี่เหลี่ยมที่อยู่ข้างใต้ของหัวสลักใหญ่ตอนล่าง และลักษณะของส่วนล๊อคที่ถูกสวมอยู่ (เมื่อจับทำด้วยพลาสติก) ที่ทำให้อุปกรณ์สามารถยึดติดให้แน่นที่ด้านในของห้องบรรจุสินค้าโดยไม่ต้องหลอมเชื่อม ย้ำหมุด เป็นต้น ขณะที่การประกอบอุปกรณ์เชื่อมต่อต้องใส่ที่ยึดจากทั้ง 2 ด้านของชิ้นส่วนที่ประกอบกัน ทั้งนี้ อุปกรณ์สามารถเปิดได้ด้วยน๊อตที่เป็นตัวสวมเท่านั้น เช่น ตรงด้านในของห้องบรรจุสินค้า โดยทั่วไปแล้ว อุปกรณ์พร้อมบารองแบบสี่เหลี่ยมจะนำมาใช้ติดบานพับกับ ห้องบรรจุสินค้า

### ตัวอย่างอุปกรณ์เชื่อมต่อ



หมุดย้ำด้วยวิธีอัดลมเพื่อยึดพื้นห้องบรรจุสินค้า

ในระบบการประกอบหนึ่งๆ จะใช้ตะปูพร้อมกันที่มีเกลียวในตัวด้วยข้อเท็จจริงหลายประการ เช่นเดียวกับตะปูควงที่มีเกลียวในตัว และทำให้แรงยึดเพิ่มขึ้นเมื่อพื้นมีความบางที่สัมพันธ์กัน ด้วยวิธีนี้ ความฝืดจะเกิดขึ้นเมื่อตอกตะปูเป็นเหตุให้ซิงค์โครเมทที่เคลือบอยู่ที่ก้านและวัสดุของพื้นภาคตัดขวาง ถูกหลอม ดังนั้น จึงเกิดการหลอมเชื่อมเข้าด้วยกันตามต้องการ

ตะปูควงที่มีเกลียวในตัวและแบบเจาะในตัว

ตะปูควงที่มีเกลียวในตัวและแบบเจาะในตัวดังที่แสดงในภาพร่าง 1 ไม่ได้ถือว่าเป็นตะปูควงที่มีเกลียวในตัวในความหมายของคำอธิบาย 2.2.1 (ก) (ก) ตะปูควงที่มีเกลียวในตัวและแบบเจาะในตัวที่ว่านั้นจะต้อง หลอมเชื่อมแผ่นโลหะตัดขวางที่อยู่ข้างใต้ ในอีกทางเลือกหนึ่งส่วนที่ยื่นออกมาของตะปูควงเหล่านี้ สามารถโค้งงอเป็นมุมอย่างน้อย 45 องศาที่ติดตั้งที่แสดงในภาพร่าง 2 อย่างไรก็ตาม หากว่าใช้ด้วยกัน กับการประกอบพื้นการหลอมเชื่อมหรือการโค้งงอของตะปูควงจะไม่ถือว่ามีความจำเป็น ดังตัวอย่างที่อยู่ในภาพร่าง 3 และ 4

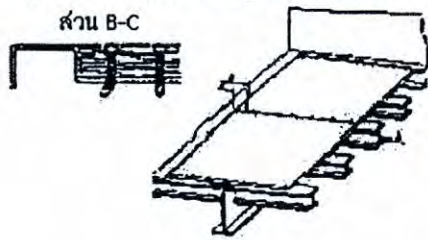
ภาพร่าง 1

วิธีการติดตั้ง

1. เจาะเข้าไปในไม้
2. ไม้และซี่ล้อจะถูกเจาะทะลุ (ส่วนปีกเจาะโลหะที่อยู่ติดกัน)
3. เกิดการทะลุผ่านในที่สุด (โครงของส่วนที่ I และ II ถูกทำให้ติดกัน)



โครงส่วนที่ I (ไม้)  
โครงส่วนที่ II (โลหะ)



ภาพร่าง 2



ภาพร่าง 3

พื้นและส่วนที่ปูเพิ่มให้ทนทานจะยึดกับค้ำซี่ที่อยู่ข้างใต้ ด้วยตะปูควงที่มีเกลียวในตัวและแบบเจาะในตัว



ภาพร่าง 4

พื้นประกอบด้วยชุดแผ่นกระดานยึดกับค้ำซี่ที่อยู่ข้างใต้ ด้วยตะปูควงที่มีเกลียวในตัวและแบบเจาะในตัว



### การใช้หมุดย้ำแบบใส่ได้เร็ว

โดยทั่วไป จะไม่อนุญาตให้ใช้หมุดย้ำแบบใส่ได้เร็วสำหรับการประกอบชิ้นส่วนต่าง ๆ ของห้องบรรจุสินค้าภายใต้ภาคผนวกนี้ ดังที่ระบุอยู่ในคำอธิบาย 2.2.1 (ก) (ค) อย่างไรก็ตาม สามารถใช้หมุดย้ำแบบใส่ได้เร็วในกรณีที่อุปกรณ์เชื่อมต่อที่มีจำนวนเพียงพอ นำมาใช้ในการประกอบชิ้นส่วนต่าง ๆ ดังที่อธิบายอยู่ในคำอธิบาย 2.2.1 (ก) (ก)

(ข) ประตูและระบบปิดอื่นๆ (รวมทั้งหัวปิด ฝาปิดช่องตรวจ จานข้อต่อ ฯลฯ) ต้องพอดีกับอุปกรณ์ที่จะนำตราประทับศุลกากรไปปิด อุปกรณ์นี้ต้องไม่สามารถถอดออกและใส่ใหม่ได้จากภายนอกโดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น หรือประตูหรือที่ขันต้องไม่สามารถเปิดออกได้โดยไม่ทำลายตราประทับศุลกากร ตราประทับดังกล่าวต้องมีการป้องกันที่เหมาะสม อนุญาตให้ใช้ห้องบรรจุสินค้าแบบหลังคาเปิดได้

### คำอธิบาย

2.2.1 (ข) ประตูและระบบปิดอื่นๆ

(ก) อุปกรณ์ที่จะนำตราประทับศุลกากรไปปิดต้อง :

- (1) มีความหนาแน่นหนาโดยการหลอมเชื่อม หรือโดยใช้อุปกรณ์เชื่อมต่อไม่น้อยกว่า 2 ชั้น ดังความในย่อหน้าย่อย(ก) ของคำอธิบาย 2.2.1(ก) หรือ
- (2) ได้รับการออกแบบไม่ให้ถอดออกได้โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็นเมื่อปิดและติดตราประทับห้องบรรจุสินค้าแล้ว

นอกจากนี้ยังต้อง :

- (3) เจาะรูที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 11 มิลลิเมตรหรือช่องขนาดความยาวอย่างน้อย 11 มิลลิเมตรและกว้างอย่างน้อย 3 มิลลิเมตร และ
- (4) มีความหนาแน่นมั่นคงไม่ว่าจะใช้ตราประทับประเภทใด

(ข) บานพับแบบติดที่ขอบ บานพับแบบก้านยาว สลักบานพับ และอุปกรณ์อื่น สำหรับยึดประตู รวมทั้งอุปกรณ์อื่นที่มีลักษณะคล้ายกัน ต้องติดให้แน่นหนาสอดคล้องกับข้อกำหนดในย่อหน้าย่อย(ก) (1) และ (2) ของคำอธิบายนี้ นอกจากนี้ปลอดภัยทางศุลกากรของห้องบรรจุสินค้า ส่วนต่างๆของอุปกรณ์เหล่านั้น (เช่น แผ่นบานพับ หมุด หรือเดือย) ต้องเข้ากันพอดีและไม่สามารถถอดออกหรือแยกออกได้เมื่อปิดห้องบรรจุสินค้า โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น (รูปภาพร่าง 5)

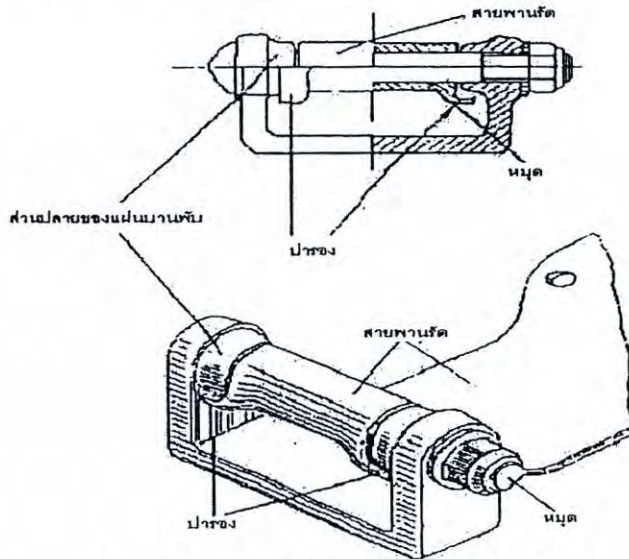
### ภาพร่างหมายเลข 5

#### ตัวอย่างบานพับที่ไม่ต้องมีการป้องกันพิเศษ

#### สำหรับหมุดยึดบานพับ

บานพับที่แสดงไว้ข้างล่างนี้สอดคล้องกับข้อกำหนดของคำอธิบายข้อ 2.2.1 (ข) ย่อหน้า (ข) ประโยคที่ 2 ทั้งนี้ แบบของสายพานรัดและแผ่นบานพับทำให้ไม่จำเป็นต้องมีการป้องกันหมุดเป็นพิเศษ เนื่องจากป่า

รองของसानพานรัดจะยาวไปถึงด้านหลังส่วนปลายของแผ่นบานพับ ป่ารองเหล่านี้จึงป้องกันประตูที่ติดตราประทับสุลกากรมิให้เปิดออกได้จากด้านที่ติดบานพับโดยปราศจากร่องรอยให้เห็น แม้ว่าจะถอดหมุดที่มีได้มีการป้องกันออกไปก็ตาม



อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่อุปกรณ์นั้นไม่สามารถเข้าถึงได้จากด้านนอก ให้ถือว่าเพียงพอแล้วถ้าไม่สามารถถอดอุปกรณ์จากบานพับได้เมื่อปิดประตูและติดตราประทับแล้วโดยปราศจากร่องรอยให้เห็น ในกรณีที่ประตูหรืออุปกรณ์สำหรับปิดอื่น ๆ มีบานพับมากกว่า 2 บาน บานพับ 2 บานที่อยู่ใกล้ส่วนปลายของประตูมากที่สุด ต้องติดให้แน่น สอดคล้องกับข้อกำหนดในย่อหน้าย่อย (ก) (1) และ (2) ข้างต้น

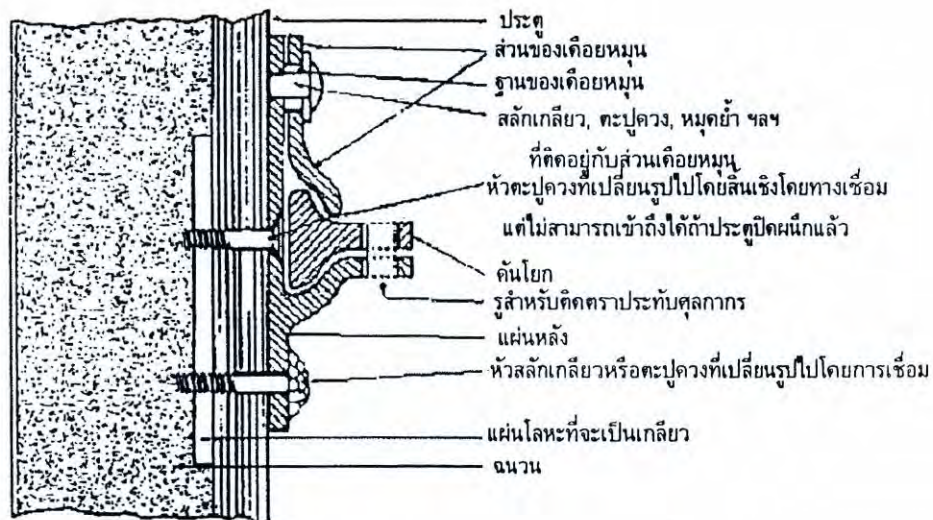
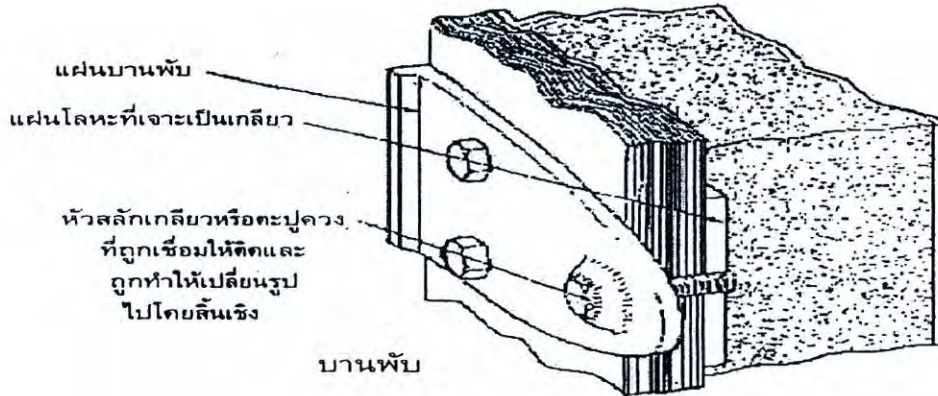
(ค) ยกเว้นเป็นพิเศษในกรณีของยานพาหนะที่มีห้องบรรจุสินค้าบรรทุก อุปกรณ์ติดตราประทับสุลกากร บานพับ และอุปกรณ์ประกอบอื่นๆ ที่เมื่อถอดออกแล้วสามารถเข้าไปภายในห้องบรรจุสินค้าหรือพื้นที่ที่สามารถซ่อนสินค้าได้ อุปกรณ์เหล่านี้อาจติดไว้กับประตูของห้องบรรจุสินค้าด้วยระบบต่อไปนี้

(1) ชุดสลักเกลียวหรือชุดตะปูควงที่สอดจากด้านนอก แต่ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดในคำอธิบายข้อ 2.2.1 (ก) ย่อหน้าย่อย (ก) ข้างต้น ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไขว่า :

ส่วนปลายของชุดสลักเกลียวหรือชุดตะปูควงต้องติดเข้ากับแผ่นรูเกลียว หรืออุปกรณ์อื่นที่คล้ายกันที่ติดไว้ด้านหลังของโครงประตูชั้นนอก และ

ส่วนหัวของชุดสลักเกลียวหรือชุดตะปูควงจำนวนหนึ่งต้องหลอมเชื่อมกับอุปกรณ์สำหรับติดตราประทับสุลกากร บานพับ และอื่นๆจนเปลี่ยนรูปไปโดยสิ้นเชิง และทำให้ไม่สามารถถอดชุดสลักเกลียวหรือตะปูควงออกได้โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น (ดูรูปภาพร่าง หมายเลข 6)

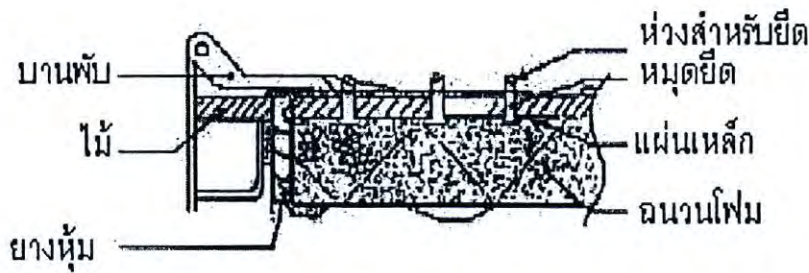
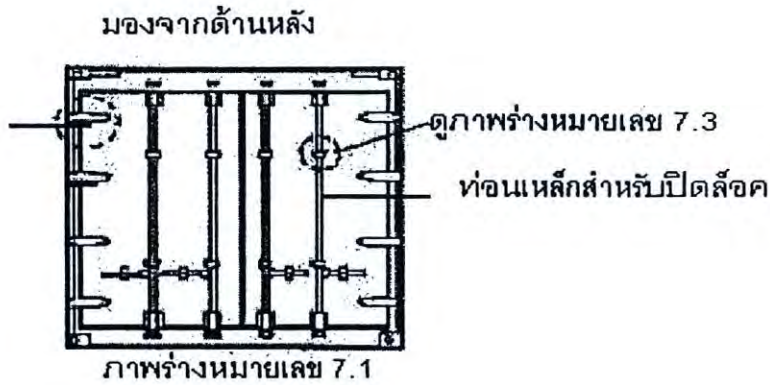
ภาพร่างหมายเลข 6  
ตัวอย่างบานพับและอุปกรณ์ติดตราประทับศุลกากรบนประตูของ  
ยานพาหนะที่มีห้องบรรจุสินค้าบรรทุก



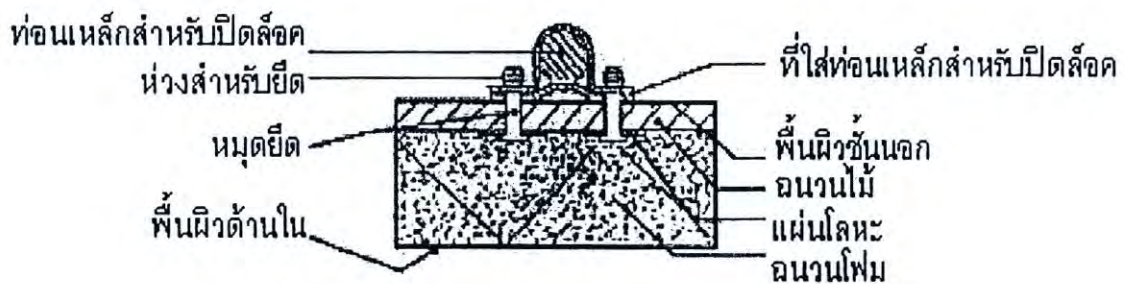
(2) อุปกรณ์สำหรับยึดที่สอดจากด้านในของประตูที่บรรทุก โดยมีเงื่อนไขว่า :

หมุดยึด ห่วงสำหรับยึดต้องประกอบเข้าด้วยกันด้วยวิธีการอัดลมหรืออัดของเหลว และติดไว้ข้างหลังแผ่นหรืออุปกรณ์ที่คล้ายกันที่อยู่ระหว่างโครงประตูชั้นนอกและฉนวน และส่วนหัวของหมุดยึดไม่สามารถเข้าถึงได้จากภายในห้องบรรจุสินค้า และห่วงสำหรับยึดและหมุดยึดจำนวนหนึ่งต้องหลอมเชื่อมเข้าด้วยกัน และไม่สามารถถอดออกได้โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น (ดูภาพร่าง 7)

ภาพร่าง 7  
ตัวอย่างอุปกรณ์ยึดที่ใส่เข้าไปในโครงประตูที่บุฉนวน



ภาพร่างหมายเลข 7.2



ภาพร่างหมายเลข 7.3

คำว่า “ห้องบรรจุสินค้าที่บุฉนวน” ย่อมรวมถึง ห้องบรรจุสินค้าแบบมีเครื่องทำความเย็นและแบบ อุณหภูมิคงที่

ความเห็นต่อคำอธิบาย 2.2.1 (ข) (ข)

ประตูหรืออุปกรณ์เปิดที่มีมากกว่า 2 บานพับ

ในกรณีที่ประตูหรืออุปกรณ์เปิดมีมากกว่า 2 บานพับ หน่วยงานที่มีอำนาจอาจกำหนดให้ติดบานพับเพิ่มเติม เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในข้อ 1

ความเห็นต่อคำอธิบาย 2.2.1 (ข) (ค) (2)

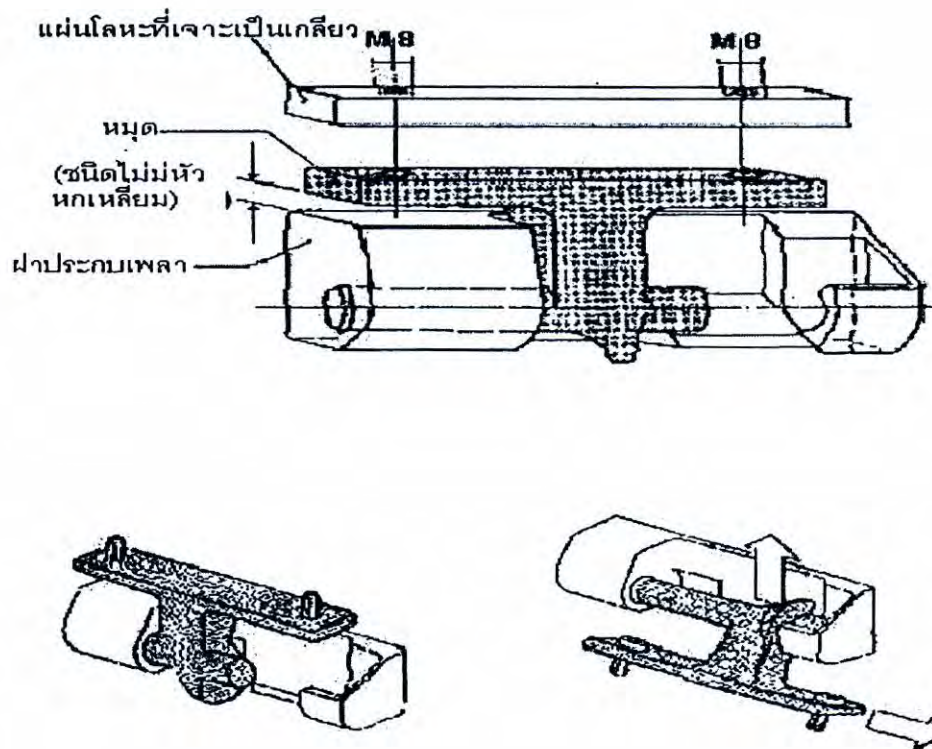
เนื้อหาของย่อหน้าแรกสามารถเข้าใจได้ง่ายขึ้น หากว่า หลังคำว่า “ถูกประกอบกันโดยอุปกรณ์ที่ใช้อากาศอัดหรือที่ใช้น้ำในการขับเคลื่อน” และ คำว่า “และยึด” ถูกแทนที่โดย “ยึดให้แน่นที่หัวหมุด”

(ง) ยานพาหนะที่มีอุปกรณ์สำหรับปิดจำนวนมาก เช่น ลิ้นปิดเปิด จุก ฝาปิดช่องเข้าออก จาน และ อุปกรณ์อื่นที่คล้ายกันจะต้องออกแบบเพื่อให้ติดตั้งประทับสุลกากรน้อยที่สุด เพื่อวัตถุประสงค์นี้ อุปกรณ์สำหรับปิดที่อยู่ใกล้กันต้องใช้อุปกรณ์ชิ้นเดียวเชื่อมต่อถึงกันโดยมีตราประทับสุลกากรเพียงตราเดียวหรือต้องมีฝาปิดเดียวกัน

(จ) ยานพาหนะแบบเปิดหลังคาต้องสร้างในลักษณะที่ให้ติดตั้งประทับสุลกากรน้อยที่สุด

บานพับแบบติดขอบ

อุปกรณ์ที่แสดงภาพด้านล่างนี้เป็นไปตามข้อกำหนดของคำอธิบาย 2.2.1 (ข) ย่อหน้าย่อย (ข) ร่วมกันกับย่อหน้าย่อย (ก) (2)



รายละเอียด

หมุดและฐานรองรับของอุปกรณ์นี้มีลักษณะพิเศษที่ไม่สามารถถอดออกได้ เมื่อปิดบานพับ ดังนั้น ควรจะใช้ตะปูควงหัว 8 เหลี่ยมที่ยื่นออกเหนือหมุด พื้นที่ว่างระหว่างหัวตะปูควงฐานรองรับ เมื่อปิดบานพับ

แล้วควรจะให้เหลือพื้นที่เพียงเล็กน้อยเพื่อป้องกันการเคลื่อนออกของตะปูโดยไม่หิ้งร่องรอยให้เห็น ในกรณีนี้ไม่จำเป็นที่จะหลอมเชื่อมตะปูควง

#### การติดประตูดัดให้แน่นหนา

ในกรณีที่ประตูของยานพาหนะหรือคอนเทนเนอร์ที่ไม่ใช่แบบมีเครื่องทำความเย็นหรือไม่ได้บุฉนวนแต่มีชั้นบุด้านใน อุปกรณ์ติดบานพับ (สลักเกลียว หมุดย้ำ และอื่น ๆ) และอุปกรณ์ติดตราประทับสุลกาการ จะต้องทะลุผ่านความหนาทั้งหมดของประตู (รวมไปถึงชั้นบุ) และจะถูกติดให้แน่นหนาจากภายในอย่างเห็นได้ชัด

#### จำนวนของตราประทับสุลกาการ

แนะนำว่าในกรณีที่จำเป็นต้องติดตราประทับสุลกาการจำนวนมาก ให้จำนวนของแต่ละตราประทับสุลกาการ ควรจะระบุในใบรับรองการอนุมัติภายใต้จุด 5 (เอกสารแนบ 1 ข) และในกรณีที่เหมาะสม ควรจะแนบภาพร่างไปกับใบรับรองการอนุมัติที่แสดงที่ตั้งที่แน่นอนของตราประทับสุลกาการ

#### ตัวอย่างอุปกรณ์ติดตราประทับสุลกาการ

เพื่อที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ในการติดตราประทับสุลกาการที่ห้องบรรจุสินค้าและคอนเทนเนอร์ อุปกรณ์ติดตราประทับจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดใน ภาคผนวก 6 ของ คำอธิบาย 2.2.1(ข) ย่อหน้าย่อย (ก) นอกจากนั้น การติดตราประทับสุลกาการจะต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดดังนี้

เชือกยึดจะต้องไม่ยาวเกินความจำเป็นและจะต้องยึดให้แน่น

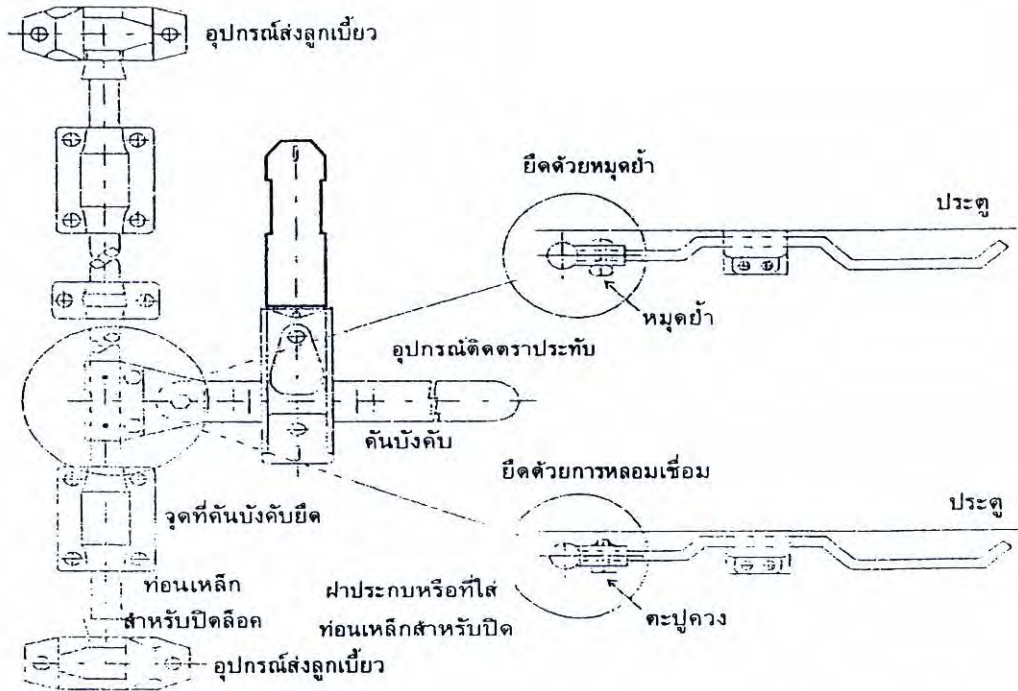
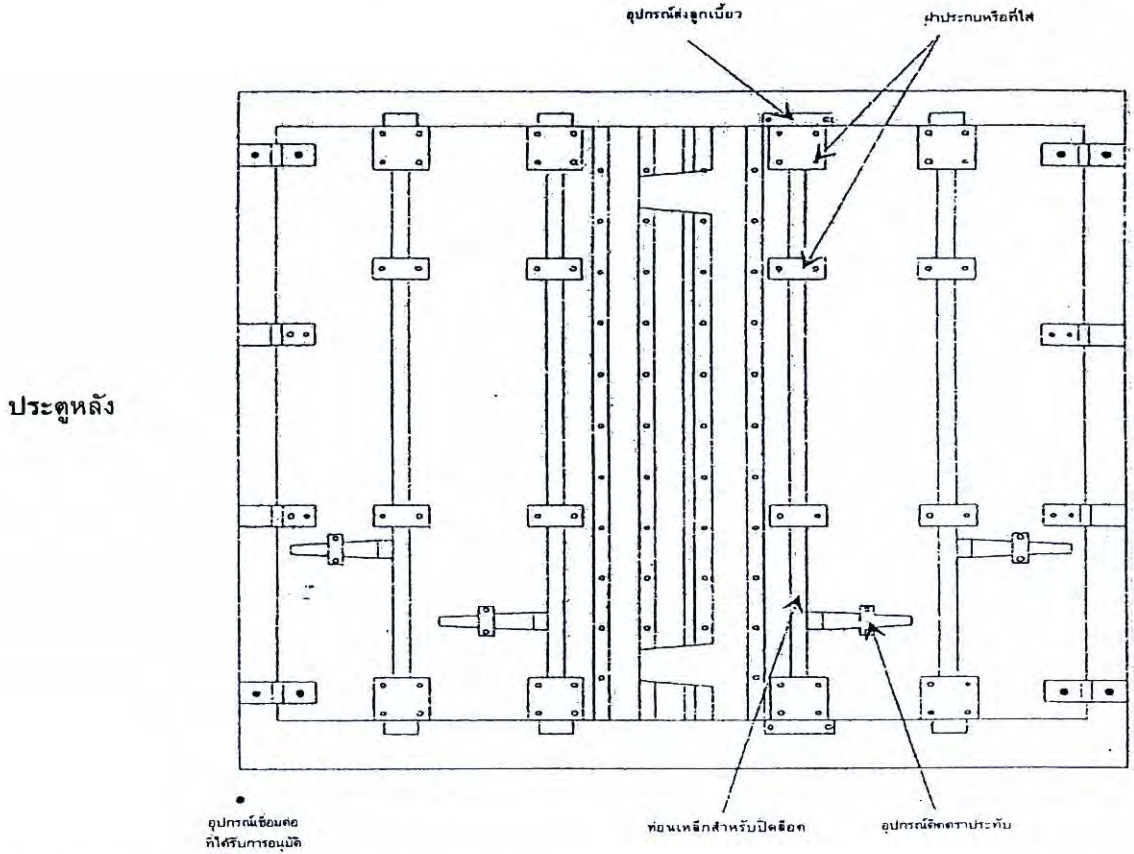
เชือกยึดจะต้องร้อยผ่านแหวน TIR

ตราประทับสุลกาการจะถูกติดไว้อย่างแน่นหนา

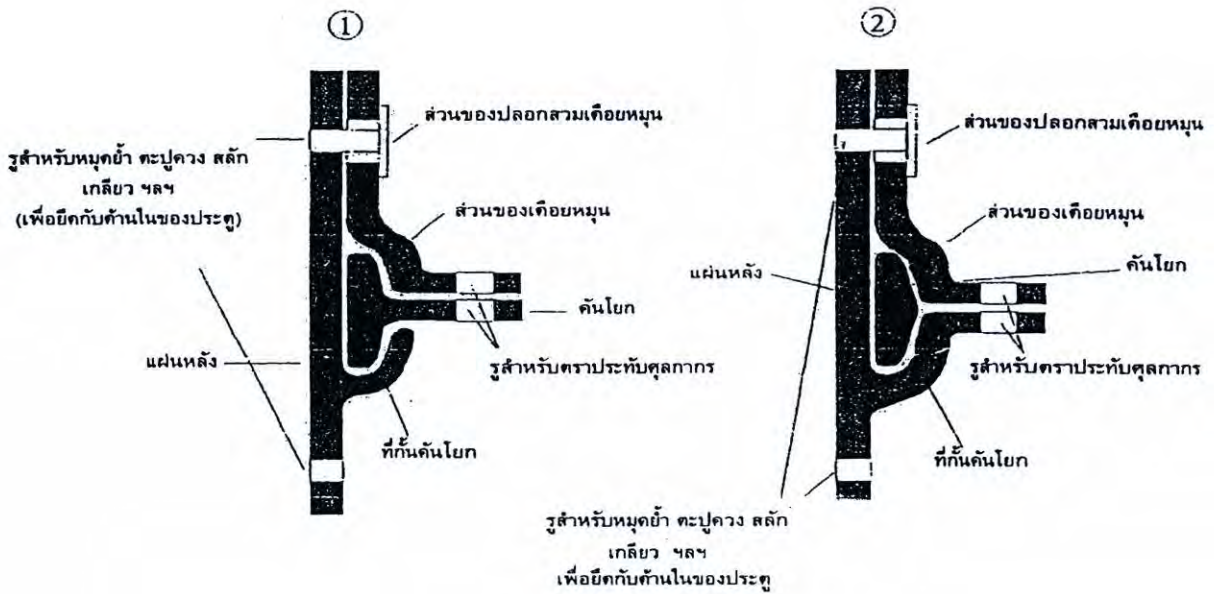
การติดอุปกรณ์อย่างแน่นหนาของระบบการปิด เช่น คันโยกสำหรับกลไกการล็อก อุปกรณ์ส่งลูกเบียร์ ที่ใส่ท่อนเหล็กสำหรับปิดล็อก จะถูกติดอย่างแน่นหนาดังที่ระบุอยู่ในคำอธิบาย 2.2.1 (ก) ย่อหน้าย่อย (ก) (ดูรูป 1-4)

ควรระลึกไว้ว่า ประสิทธิภาพของอุปกรณ์การติดตราประทับจะลดลงหากว่า มีการสึกหรอเกิดขึ้น เช่น ท่อนเหล็กสำหรับปิดล็อก บานพับหรืออุปกรณ์ส่งลูกเบียร์ จึง ควรมีมาตรการที่เหมาะสมกันในเรื่องเหล่านั้น

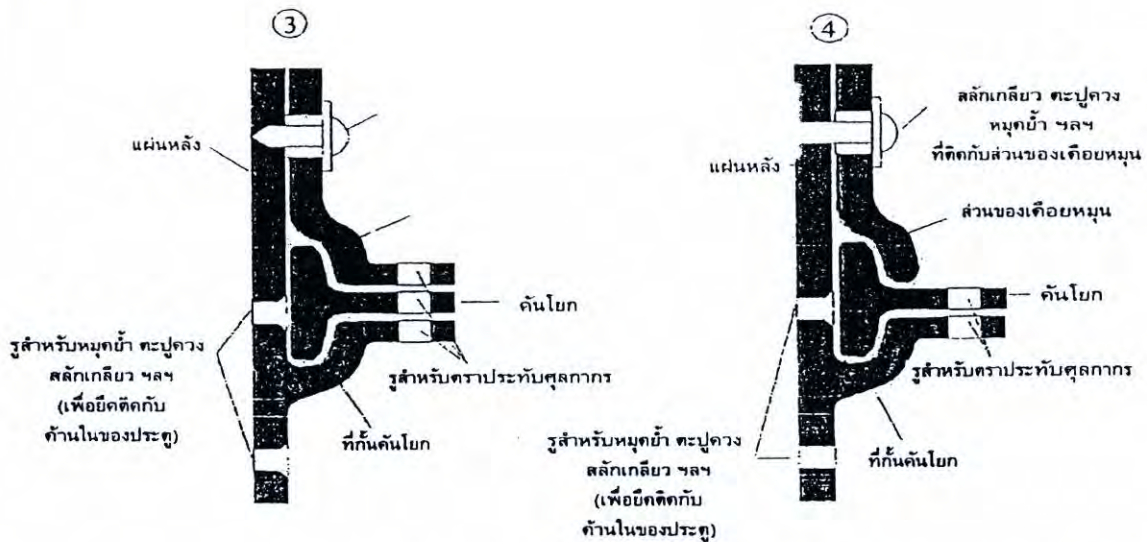
**รูป 1**  
**ตัวอย่างประตูด้านหลังของห้องบรรจุสินค้าและคอนเทนเนอร์**  
**ที่แสดงระบบปิดประตูอย่างแน่นหนา**



รูป 2  
ตัวอย่างอุปกรณ์ติดตราประทับสุลกากร

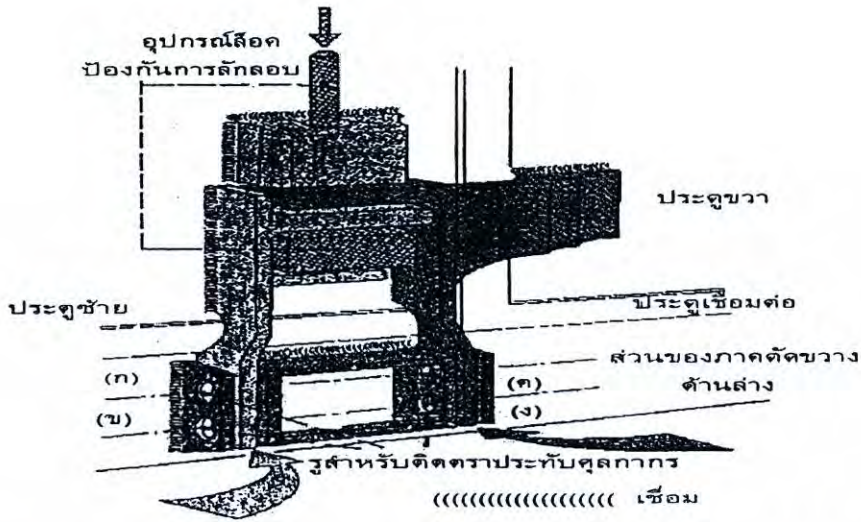


โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุปกรณ์ติดตราประทับหมายเลข 1 มีแนวโน้มว่าจะไม่เป็นไปตามข้อกำหนดที่อ้างข้างต้น เมื่อพิจารณาถึงในเรื่องเกี่ยวกับการป้องกันที่รัดกุมขึ้นต่อการใช้ก่อนที่จะติดตราประทับสุลกากรควรจะใช้อุปกรณ์ด้านล่างมากกว่า



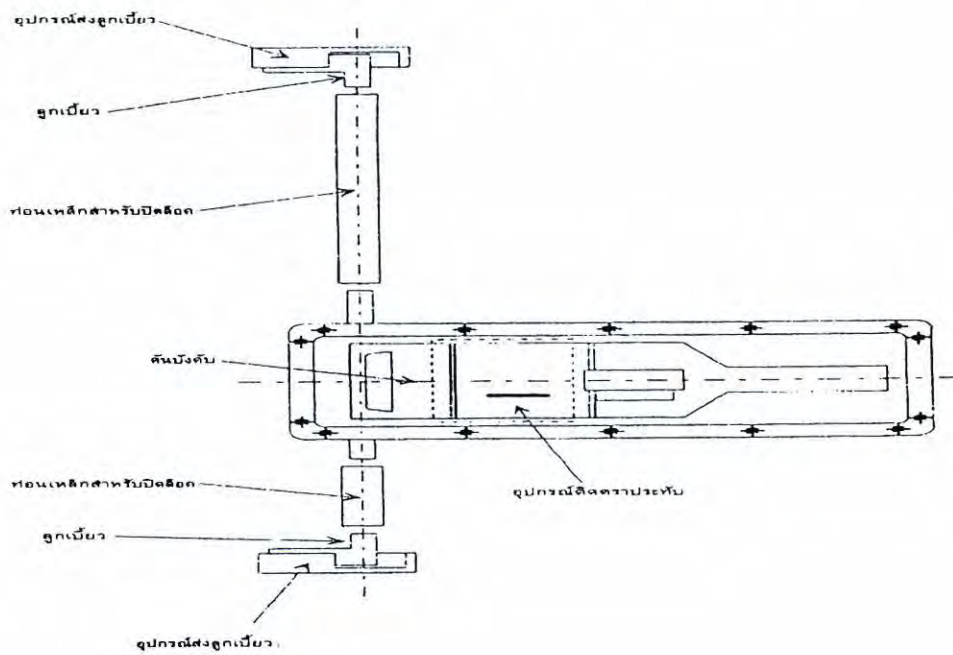
อุปกรณ์ติดตราประทับสุลกากร หมายเลข 3 และ 4 อาจจะถูกใช้เพื่อติดประตู่คอนเทนเนอร์และห้องบรรจุสินค้าที่มีเครื่องทำความเย็นและที่บุนนวม อุปกรณ์ติดตราประทับอาจจะติดโดยวิธีติดชุดสลักเกลียวหรือชุดตะปูควงอย่างน้อย 2 ชุดอยู่ในแผ่นบานพับที่แทรกอยู่หลังชั้นด้านนอกของประตู่ ในแต่ละกรณี ส่วนบนของชุดสลักเกลียวหรือชุดตะปูควงจะต้องถูกเชื่อมกัน ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปโดยสิ้นเชิง (ดูหมายเลข 1)

รูป 3  
ตัวอย่างอุปกรณ์ติดตราประทับสุกลการ



อุปกรณ์ติดตราประทับสุกลการควรจะใช้กับคอนเทนเนอร์และห้องบรรจุสินค้าที่ทำด้วยโลหะมากกว่า จำเป็นต้องให้มีการดูแลรักษาเพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนว่าตราประทับควรจะติดไว้ในบริเวณใด ทั้งนี้ อาจจะใช้ตราประทับหลายรูปแบบ ในกรณีที่ใช้ cable seals รูปร่างเป็น "8" แนะนำให้สายลอดเข้าไปในทั้ง 4 รู (ก, ข, ค, ง) หากว่าใช้ตราประทับที่ไม่ยึดหยุ่น ตราประทับจะต้องทะลุผ่านเข้าไปในรู (ค) หรือ (ง)

รูป 4  
ตัวอย่างอุปกรณ์ติดตราประทับสุกลการ



อุปกรณ์ติดตราประทับสุลกากรแบบนี้จะใช้เพื่อติดประตูคอนเทนเนอร์และห้องบรรจุสินค้าที่บุฉนวนให้แน่นหนา จุดติดตราประทับของอุปกรณ์นี้อาจจะแตกต่างจากการสร้างอื่น ๆ ขึ้นอยู่กับว่าช่องที่ติดอยู่กับ ตราประทับเป็นแนวนอนหรือแนวตั้ง ในแง่ของสุลกากร อุปกรณ์ที่มีช่องแนวตั้งจะสามารถป้องกันได้ดีกว่า ขณะที่อุปกรณ์ที่มีช่องแนวนอนจะต้องจัดทำให้แน่น เพื่อความปลอดภัยทางสุลกากร

(ค ) ช่องระบายอากาศและท่อน้ำทิ้งต้องมีอุปกรณ์ที่ป้องกันมิให้เข้าถึงภายในของห้องบรรจุสินค้า อุปกรณ์ดังกล่าวต้องไม่สามารถถอดออกและใส่ใหม่ได้จากภายนอกโดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น

คำอธิบาย

2.2.1 (ค) -1 ช่องระบายอากาศ

(ก) โดยทั่วไปต้องมีขนาดไม่เกิน 400 มิลลิเมตร

(ข) ช่องเปิดต่าง ๆ ที่เข้าได้โดยตรงถึงห้องบรรจุสินค้า ต้องกันด้วยลวดตาข่ายหรือแผงโลหะเจาะรู

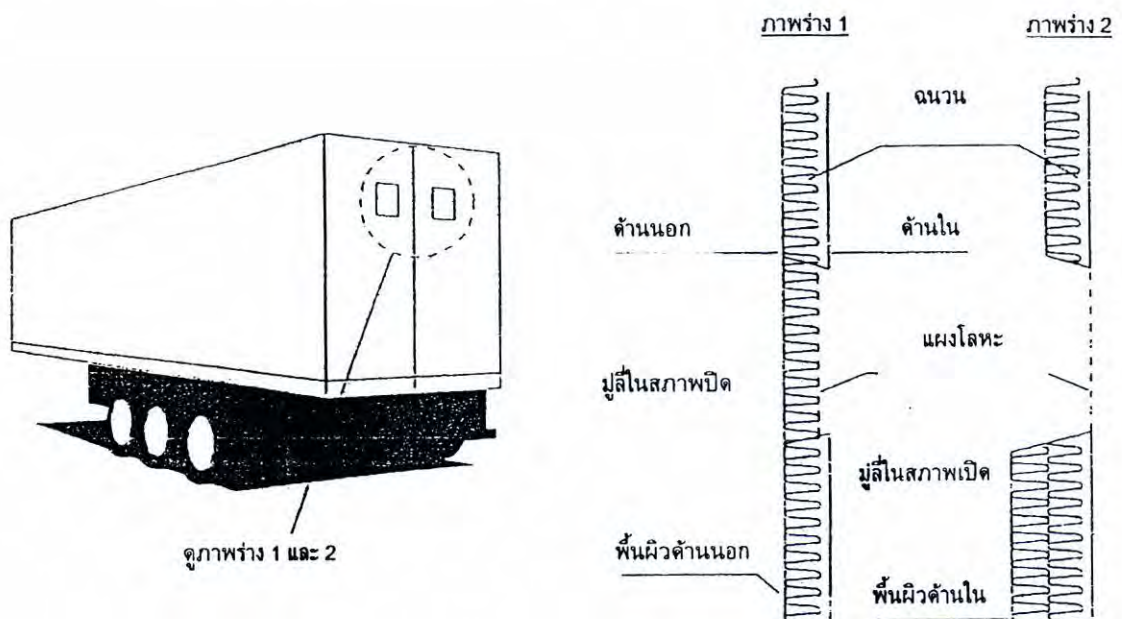
(1) ใช้ลวดตาข่ายหรือแผงโลหะเจาะรู (ขนาดรูไม่เกิน 3 มิลลิเมตรทั้งสองกรณี) และป้องกันโดยใช้โครงตาข่ายแบบหลอมเชื่อมติดกัน (ขนาดรูตาข่ายไม่เกิน 10 มิลลิเมตร)

(2) ใช้แผงโลหะเจาะรูช่องเดียวที่มีความยาวเพียงพอ (ขนาดรูไม่เกิน 3 มิลลิเมตร และแผงหนาอย่างน้อย 1 มิลลิเมตร)

ความเห็น

ช่องระบายอากาศของห้องบรรจุสินค้าที่บุฉนวน

ตัวอย่างของแผงที่ติดตั้งพื้นผิวด้านในและด้านนอกของห้องบรรจุสินค้าที่บุฉนวน



(ค) ช่องเปิดซึ่งไม่สามารถที่จะเข้าถึงห้องบรรจุสินค้าได้โดยตรง (เช่น เนื่องจากมีลักษณะโค้งงอหักศอก หรือมีแผงกั้น) จะต้องมีอุปกรณ์ดังกล่าวในย่อหน้า (ข) ประกอบด้วย ซึ่งขนาดรูอาจเท่ากับ 10 มิลลิเมตร (สำหรับลวดตาข่ายหรือแผงโลหะเจาะรู) และ 20 มิลลิเมตร (สำหรับโครงตาข่ายแบบหลอมเชื่อมติดกัน) ตามลำดับ

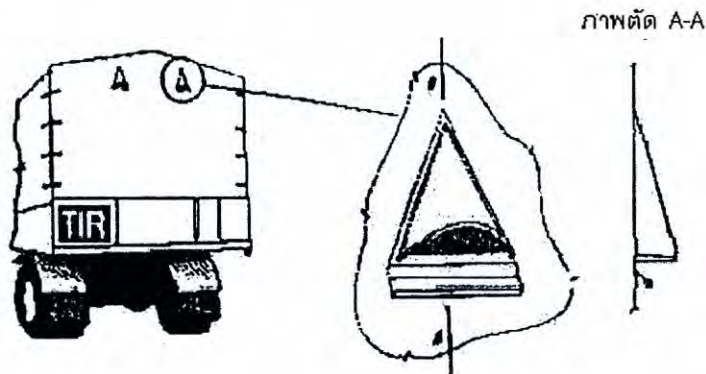
(ง) ในกรณีที่ช่องเปิดมีลักษณะเป็นแผ่น อุปกรณ์ที่อ้างถึงในย่อหน้าย่อย (ข) ของคำอธิบายนี้ในหลักการนี้ต้องถือเป็นข้อกำหนด อย่างไรก็ตาม อุปกรณ์ที่ใช้กันในลักษณะที่เป็นแผงโลหะเจาะรูซึ่งติดตั้งด้านนอก ลวดหรือตาข่ายอื่นซึ่งติดตั้งในนั้นสามารถใช้ได้

(จ) อุปกรณ์ที่มีโซ่โลหะที่มีลักษณะเหมือนกันอาจได้รับอนุญาตให้ใช้ได้ แต่ทั้งนี้ขนาดรูต้องมีขนาดตามที่จำเป็น และวัสดุที่ใช้ต้องแข็งแรงเพียงพอที่จะกันมิให้ถ่วงรูออกได้ โดยไม่ทิ้งร่องรอยความเสียหายให้เห็น นอกจากนี้ ต้องไม่สามารถถอดอุปกรณ์ระบายอากาศออกได้จากด้านใดด้านหนึ่งของผ้าคลุมเพียงด้านเดียว

(ฉ) ช่องระบายอากาศอาจมีอุปกรณ์ป้องกันร่วมอยู่ด้วย มันจะถูกติดตั้งให้แน่นกับแผงในแต่ละวิธีเพื่อที่จะอนุญาตให้บุคลากรตรวจสอบได้ที่ช่อง อุปกรณ์ป้องกันนี้จะถูกติดตั้งให้แน่นกับแผง ระยะห่างไม่เกิน 5 เซนติเมตร จากแผงช่องระบายอากาศ

#### ความเห็น

ตัวอย่างอุปกรณ์ป้องกัน



ช่องระบายอากาศในห้องบรรจุสินค้า

แม้ว่าในหลักการ ช่องระบายจะต้องมีขนาดไม่เกิน 400 มิลลิเมตร แต่หากได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดอื่นที่ต้องการแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจอาจจะอนุมัติให้เปิดช่องที่มีขนาดเกิน 400 มิลลิเมตรได้ หากการเปิดนั้นปรากฏอยู่ต่อหน้า

#### คำอธิบาย

### 2.2.1 (ค) – 2 ช่องระบายน้ำ

(ก) ต้องมีขนาดไม่เกิน 35 มิลลิเมตร

(ข) ช่องเปิดที่เข้าถึงห้องบรรจุสินค้าได้โดยตรงต้องมีอุปกรณ์ดังอธิบายไว้ในย่อหน้าย่อย (ข) ของคำอธิบาย 2.2.1 (ค) -1 ร่วมอยู่ด้วยสำหรับช่องระบายอากาศ

(ค) หากช่องระบายน้ำไม่สามารถเข้าถึงห้องบรรจุสินค้าได้โดยตรง อุปกรณ์ดังกล่าวถึงในย่อหน้าย่อย (ข) ของคำอธิบายนี้ก็ไม่ต้องกำหนดไว้ ทั้งนี้ ภายได้เงื่อนไขว่าช่องเปิดต้องมีระบบป้องกันที่แข็งแรงร่วมอยู่ ซึ่งสามารถเข้าถึงได้จากด้านในของห้องบรรจุสินค้า

2. ให้ส่วนประกอบของห้องบรรจุสินค้า ซึ่งด้วยเหตุผลในทางปฏิบัติ ต้องมีช่องว่าง (เช่น ระหว่างที่กั้นของผนังสองชั้น) เป็นไปตามบทบัญญัติในข้อ 1 (ค) ของเอกสารแนบนี้ เพื่อมิให้ช่องว่างดังกล่าวใช้ซ่อนสินค้าได้ :

(1) ในกรณีที่มีการบุห้องบรรจุสินค้าตลอดความสูงของผนังจากพื้นถึงหลังคา หรือในกรณีที่ช่องว่างระหว่างที่บุและผนังด้านนอกถูกกัไว้สนิท ที่บุภายในห้องบรรจุสินค้าต้องติดให้แน่นจนไม่สามารถถอดออก และใส่ใหม่โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น และ

(2) ในกรณีที่ห้องบรรจุสินค้ามิได้บุไว้ตลอดความสูงของผนัง และช่องว่างระหว่างที่บุกับผนังด้านนอกมิได้ถูกกัไว้สนิท รวมทั้งในกรณีอื่นที่มีช่องว่างเกิดขึ้นเนื่องจากการประกอบห้องบรรจุสินค้านั้น ช่องว่างเหล่านี้ต้องมีจำนวนน้อยที่สุด และต้องพร้อมให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเข้าตรวจได้

#### ความเห็นต่อข้อ 2 ย่อหน้า 2

การจัดการส่วนประกอบทางโครงสร้างสำหรับคานที่เป็นโพรง

เมื่อไรก็ตามที่เป็นไปได้ องค์กรประกอบโครงสร้างของห้องบรรจุสินค้าที่พื้นที่ว่างถูกปิดกั้น เช่น คานที่เป็นโพรง ต้องคงไว้ให้น้อยที่สุดและต้องถูกจัดการทีละน้อยในแบบ (design) ของห้องบรรจุสินค้าใหม่ที่ใช้ โครงสร้างคานแบบเปิด ด้วยเหตุผลด้านการประกอบ หากว่ามีการใช้พื้นที่ว่างที่ปิดอยู่ในส่วนประกอบโครงสร้างของห้องบรรจุสินค้า จะต้องจัดให้มีช่องที่ยอมรับได้เพื่ออำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรในการตรวจสอบ ต้องมีการบันทึกช่องที่มีไว้เพื่อการเข้าไปตรวจสอบนั้นในรายการที่ 12 ของใบรับรองการอนุมัติของยานพาหนะทางถนน (เอกสารแนบ 1 ข)

3. อนุญาตให้มีหน้าต่างได้ หากว่าหน้าต่างนั้นทำด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรงเพียงพอ และไม่สามารถถอดออกและใส่ใหม่ได้จากภายนอกโดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น กระงกก็สามารถติดได้ แต่หากมิได้เป็นกระงกนिरภัย ในกรณีนี้หน้าต่างต้องติดลูกกรงเหล็กให้แน่น และไม่สามารถถอดออกได้จากภายนอก ขนาดช่องลูกกรงต้องไม่ใหญ่กว่า 10 มิลลิเมตร

#### คำอธิบาย

### 2.2.3 กระงกนिरภัย

กระจกที่จะถือว่าเป็นกระจกนิรภัยได้นั้นจะต้องไม่มีความเสี่ยงว่าจะถูกทำลายอันเป็นผลจากบัจจยใด ๆ ก็ตามซึ่งตามปกติเกิดขึ้นในเงื่อนไขทั่วไปของการใช้ยานพาหนะ กระจกจะต้องแสดงเครื่องหมายที่มีลักษณะว่าเป็นกระจกนิรภัย

4. ช่องเปิดบนพื้น ที่ทำไว้เพื่อจุดประสงค์ทางเทคนิค เช่น เพื่อเติมน้ำมันหล่อลื่น, ซ่อมบำรุง และเติมถังทรายอนุญาตให้มีได้เฉพาะในเงื่อนไขที่ว่าช่องเปิดนั้นต้องพอดีกับที่ครอบ ซึ่งปิดได้แน่นจนไม่อาจเข้าถึงห้องบรรจุสินค้าได้จากภายนอก

#### ความเห็นต่อข้อ 2 ย่อหน้า 4

ความปลอดภัยของช่องเปิดบนพื้นสำหรับวัตถุประสงค์ทางเทคนิค

การปิดช่องเปิดบนพื้นให้แน่นสำหรับวัตถุประสงค์ทางเทคนิคในยานพาหนะทางถนนจะได้รับการปกป้องอย่างเพียงพอ หากว่าการดำเนินการที่จะป้องกันการเข้าไปในห้องบรรจุสินค้าจากภายนอกอยู่ภายในห้องบรรจุสินค้าเอง

#### ข้อ 3

##### ยานพาหนะที่มีผ้าคลุม

1. ในกรณีที่ใช้บังคับได้ ให้บทบัญญัติในข้อ 1 และ ข้อ 2 ของเอกสารแนบนี้ใช้กับยานพาหนะที่มีผ้าคลุม นอกจากนี้ให้ยานพาหนะเหล่านี้ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติต่าง ๆ ในข้อนี้ด้วย

2. ผ้าคลุมอาจทำด้วยผ้าใบหนา ผ้าเคลือบพลาสติก หรือผ้าเคลือบยาง ซึ่งต้องมีความแข็งแรงเพียงพอและไม่ยืด ผ้าคลุมต้องอยู่ในลักษณะดีและประกอบขึ้นในลักษณะที่เมื่อปิดอย่างหนาแน่นแล้ว จะไม่สามารถเข้าถึงห้องบรรจุสินค้าได้โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น

3. ถ้าผ้าคลุมประกอบด้วยชิ้นส่วนหลายชิ้น ขอบของชิ้นส่วนหนึ่งต้องพับเข้ากับขอบของอีกชิ้นส่วนหนึ่ง และเย็บติดกันด้วยตะเข็บสองแถวซึ่งห่างกันอย่างน้อย 15 มิลลิเมตร การเย็บตะเข็บได้แสดงไว้ในภาพร่าง ก ท้ายเอกสารแนบนี้ อย่างไรก็ตามในกรณีที่บางส่วนของผ้าคลุม (เช่น ชายผ้าคลุม และมุมที่เสริมให้หนา) ไม่สามารถเย็บเข้าด้วยกันในลักษณะดังกล่าว ให้เพียงพับขอบส่วนที่อยู่ด้านบนและเย็บตะเข็บดังแสดงไว้ในภาพร่าง ข หรือ ข(1) ท้ายเอกสารแนบนี้ ตะเข็บแถวหนึ่งสามารถมองเห็นได้จากด้านในเท่านั้น และสีของด้ายที่ใช้เย็บตะเข็บต้องต่างจากสีของแผ่นคลุมอย่างชัดเจน และต่างจากสีของด้ายที่ใช้เย็บตะเข็บอีกแถวหนึ่ง ทุกตะเข็บต้องเย็บด้วยเครื่อง

#### คำอธิบาย

2.3.3 ผ้าคลุมที่ประกอบด้วยชิ้นส่วนหลายชิ้น

(ก) ชิ้นส่วนหลายชิ้นที่ประกอบขึ้นเป็นผ้าคลุมหนึ่งผืนอาจทำด้วยวัสดุต่างกันซึ่งสอดคล้องกับบทบัญญัติในข้อ 3 ย่อหน้า 2

(ข) อนุญาตให้จัดชิ้นส่วนต่างๆในแบบใดก็ได้เพื่อให้มีความปลอดภัยเพียงพอ เพื่อประกอบเป็นผ้าคลุม โดยมีเงื่อนไขว่าการประกอบชิ้นส่วนนั้นต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดในข้อ 3

4. ถ้าผ้าคลุมทำด้วยผ้าเคลือบพลาสติกและประกอบขึ้นด้วยชิ้นส่วนหลายชิ้น ชิ้นส่วนอาจหลอมเชื่อมเข้าด้วยกันดังแบบที่แสดงไว้ในภาพร่าง ค ท้ายเอกสารแนบนี้ ขอบของชิ้นส่วนต้องซ้อนกันอย่างน้อย 15 มิลลิเมตร และต้องหลอมเชื่อมเข้าด้วยกันตลอดความกว้างของส่วนที่ซ้อนกัน ขอบของผ้าคลุมชิ้นนอกต้องหุ้มด้วยแถบพลาสติกที่กว้างอย่างน้อย 7 มิลลิเมตร และปิดให้สนิทโดยใช้วิธีการหลอมเชื่อม บนแถบพลาสติกและแต่ละด้านของผ้าคลุมซึ่งกว้างอย่างน้อย 3 มิลลิเมตรจะอัดด้วยภาพหนูชัดเจนแบบเดียวกัน ชิ้นส่วนแต่ละชิ้นต้องหลอมเชื่อมเข้าด้วยกันจนไม่สามารถแยกออกจากกันและหลอมเชื่อมใหม่โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น

#### ความเห็น

##### แถบพลาสติก

ข้อกำหนดสำหรับแถบพลาสติกมีความจำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ความปลอดภัยทางศุลกากร เพราะฉะนั้นจึงไม่ควรที่จะยกเว้นมัน

##### การหลอมกันของของชิ้นส่วนผ้าคลุม

เพื่อวัตถุประสงค์ความปลอดภัยทางศุลกากร ขณะที่การหลอมกันของขอบชิ้นส่วนอย่างน้อย 15 มิลลิเมตรถือว่าเพียงพอ และการหลอมกัน 20 มิลลิเมตรและมากกว่านั้น อาจจำเป็นเพื่อเหตุผลทางเทคนิค ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวัสดุที่ทำผ้าคลุมและการยึดติด

##### วิธีการหลอมเชื่อมชิ้นส่วนผ้าคลุม

วิธีการหลอมเชื่อมชิ้นส่วนผ้าคลุมซึ่งจะถือว่ามี ความปลอดภัยทางศุลกากร ก็ต่อเมื่อได้ถูกนำมาใช้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของเอกสารแนบนี้ ซึ่งรวมไปถึง “วิธีหลอมเชื่อม” โดยชิ้นส่วนผ้าคลุมจะถูกหลอมเชื่อมกันโดยใช้อุณหภูมิสูงและ “การใช้คลื่นความถี่สูง” ซึ่งชิ้นส่วนผ้าคลุมจะถูกเชื่อมกันโดยใช้ความถี่สูงและความดัน

5. การซ่อมแซมต้องทำตามวิธีที่ได้อธิบายไว้ในภาพร่าง ง ที่อยู่ท้ายเอกสารแนบนี้ ขอบของชิ้นส่วนต้องทับเข้าด้วยกัน และเย็บด้วยตะเข็บสองแถวซึ่งห่างกันอย่างน้อย 15 มิลลิเมตร สีของด้ายที่เห็นจากด้านในต้องต่างจากสีของด้ายที่เห็นจากด้านนอกและต่างจากสีของผ้าคลุมทุกตะเข็บต้องเย็บด้วยเครื่อง ถ้าผ้าคลุมมีการชำรุดใกล้ขอบและซ่อมโดยใช้แผ่นปะ อาจเย็บตะเข็บตามข้อกำหนดในย่อหน้า 3 ของข้อนี้และตามภาพร่าง ก ท้ายเอกสารแนบนี้ ชิ้นส่วนอื่นๆของผ้าเคลือบพลาสติกอาจซ่อมได้ตามวิธีที่อธิบายไว้ในย่อหน้า 4 ของข้อนี้ แต่ในกรณีดังกล่าวแถบพลาสติกต้องติดแน่นกับผ้าคลุมทั้งสองด้านโดยให้แผ่นปะอยู่ด้านในของผ้าคลุม

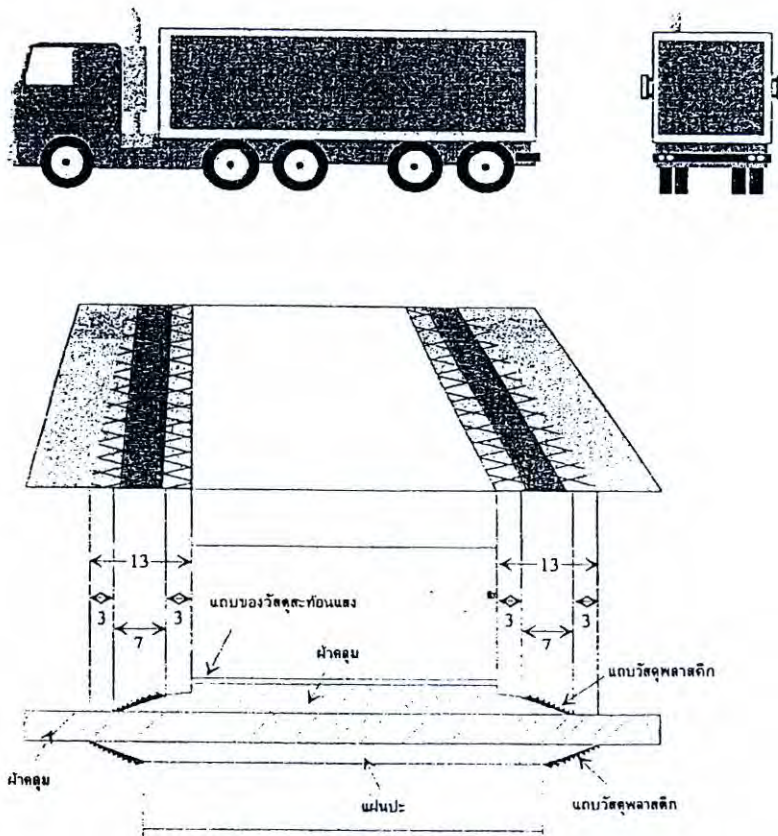
ความเห็นต่อข้อ 3 ย่อหน้า 5

แถบของวัสดุสะท้อนแสง

แถบของวัสดุสะท้อนแสง ซึ่งสามารถฉีกได้และซึ่งปิดโครงของผ้าคลุมของห้องบรรจุสินค้าจะได้รับอนุญาตให้ใช้หากว่าถูกหลอมเชื่อมเข้ากับผ้าคลุมผ้าพลาสติกและผูกให้แน่นหนา ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในข้อ 3 ย่อหน้า 5 (ดูภาพร่าง หมายเลข 8)

ภาพร่างหมายเลข 8

ภาพร่างที่แสดงข้อกำหนดมาตรา 3 ย่อหน้า 5



การซ่อมแซมผ้าคลุมที่ทำด้วยผ้าพลาสติก

กระบวนการซ่อมแซมผ้าคลุมสามารถกระทำได้ดังนี้ ทำเรซินให้เหลวโดยความดันและความร้อนเพื่อใช้ติดชิ้นส่วนผ้าคลุมให้แน่นหนาโดยการหลอม เป็นที่น่าสังเกตว่าแถบพลาสติกที่อัดด้วย relief pattern จะถูกติดแนบไว้ที่ขอบชิ้นส่วนทั้ง 2 ด้านของผ้าคลุม

6. ต้องติดผ้าคลุมกับยานพาหนะอย่างเคร่งครัดตามเงื่อนไขอันระบุไว้ในข้อ 1 (ก) และ (ข) ของเอกสารแนบนี้ ทั้งนี้ อาจใช้ระบบต่อไปนี้ได้

(ก) การติดผ้าคลุมสามารถทำได้โดย

(1) ใช้วงแหวนโลหะที่ติดกับยานพาหนะ

(2) ใช้ร้อยเชือกที่สอดเข้าไปในขอบของผ้าคลุม และ

(3) ใช้ที่รัดซึ่งร้อยผ่านวงแหวนโลหะเหนือผ้าคลุม ที่รัดให้มองเห็นได้จากด้านนอกตลอดความยาวของที่รัดนั้น

ผ้าคลุมจะทับบนส่วนแข็งของยานพาหนะไว้อย่างน้อย 250 มิลลิเมตร โดยวัดจากจุดศูนย์กลางของวงแหวนยึด เว้นแต่ระบบการประกอบยานพาหนะนั้นมีการป้องกันมิให้เข้าถึงห้องบรรจุสินค้าได้ทุกทาง

#### คำอธิบาย

2.3.6 (ก) -1 พาหนะที่มีวงแหวนแบบเลื่อน

วงแหวนโลหะสำหรับยึดที่เลื่อนอยู่บนราวเหล็ก ซึ่งติดกับยานพาหนะอนุญาตให้ใช้ได้ตามจุดประสงค์ของวรรคนี้ (ดูภาพร่างหมายเลข 9) โดยมีข้อกำหนดว่า :

(ก) ราวเหล็กที่ติดกับยานพาหนะต้องอยู่ห่างกันไม่เกิน 60 เซนติเมตร และอยู่ในลักษณะที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายหรือถอดออกได้โดยไม่มีร่องรอย

(ข) วงแหวนต้องทำเป็นห่วงคู่หรือมีแถบโลหะพาดกลาง และทำเป็นชั้นเดียวกันโดยไม่มีรอยเชื่อม และ

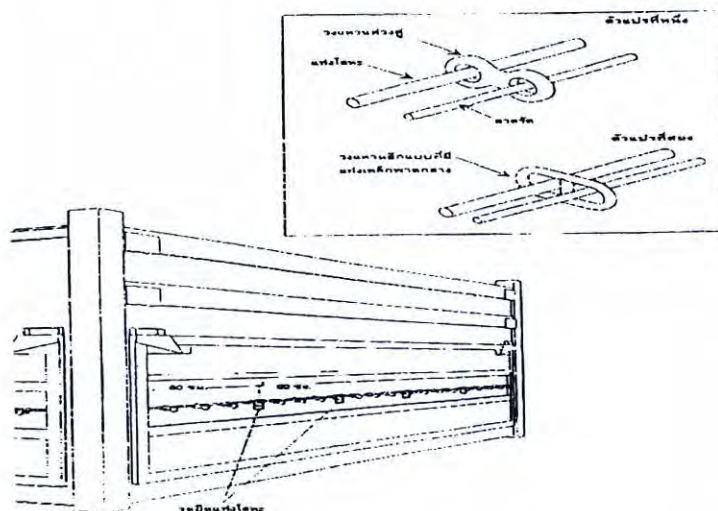
(ค) ผ้าคลุมต้องติดกับยานพาหนะให้ตรงตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ 1 (ก)

2.3.6 (ก) - 2 ยานพาหนะที่ใช้วงแหวนแบบหมุน

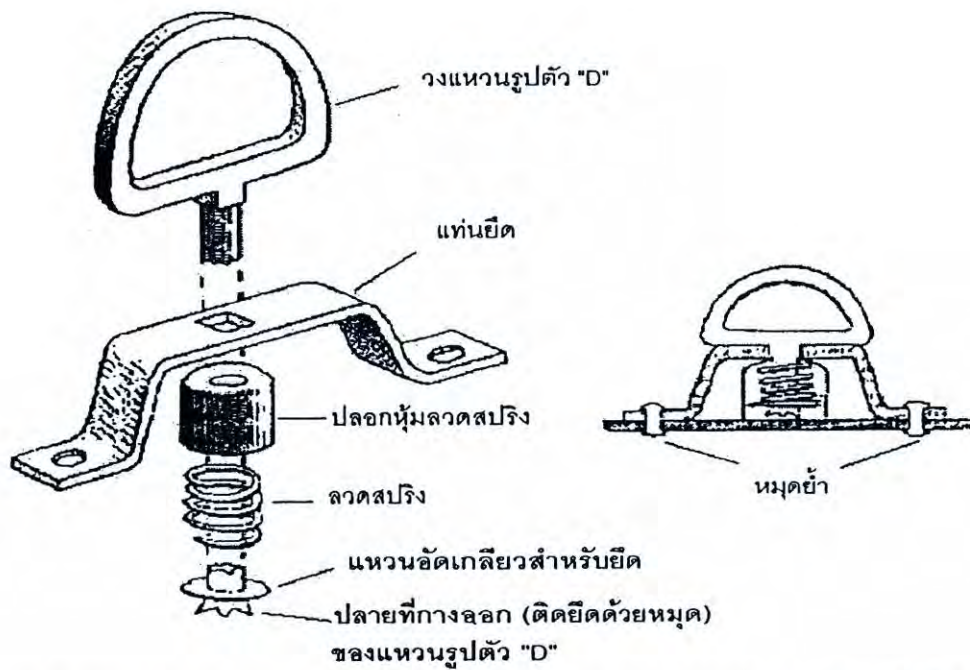
วงแหวนโลหะแบบหมุนซึ่งแต่ละวงจะหมุนอยู่ในแท่นโลหะที่ยึดติดกับตู้สินค้าสามารถใช้ได้เพื่อประโยชน์แห่งย่อหน้านี้ (ดูภาพร่างหมายเลข 9 ก) หากว่า :

#### ภาพร่างหมายเลข 9

#### ผ้าคลุมยานพาหนะพร้อมวงแหวนแบบเลื่อน



ภาพร่างหมายเลข 9 ก  
ตัวอย่างวงแหวนแบบหมุน (รูปตัว 'D')

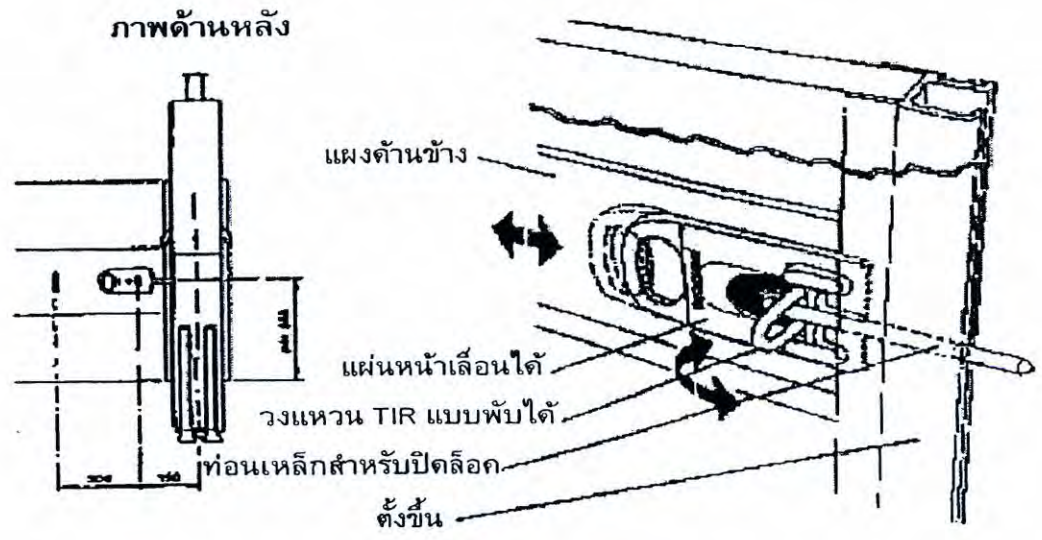


- (ก) แท่นแต่ละแท่นยึดติดแน่นกับยานพาหนะและไม่สามารถถอดออกหรือใส่ใหม่ได้โดยปราศจากร่องรอยให้เห็น และ
- (ข) ลวดสปริงใต้แท่นแต่ละแท่นต้องมีปลอกโลหะทรงระฆังหุ้มไว้อย่างมิดชิด

ความเห็น

ตัวอย่างการประกอบแท่งล็อก

อุปกรณ์ที่แสดงภาพด้านล่างพบอยู่ในข้อกำหนด ข้อ 1 ย่อหน้า (ก) และข้อ 3 ย่อหน้า 6 (ก) และ 8



### รายละเอียดของภาพร่างด้านบน

อุปกรณ์จะถูกติดตั้งบนแผ่นด้านข้างในตำแหน่งเดียวกับวงแหวน TIR แบบดั้งเดิม และในวิธีที่วงแหวน TIR ของอุปกรณ์จะมีระยะห่างจากเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 150 มิลลิเมตร อุปกรณ์จะถูกยึดให้แน่นกับแผ่นด้านข้างด้วยหมุด 2 ตัวคล้ายกันกับที่ใช้ วงแหวน TIR แบบดั้งเดิม ซึ่งประกอบด้วยโลหะทั้งหมด 3 ส่วน คือ แผ่นฐาน วงแหวน TIR แบบพับได้ และ แผ่นหน้าเลื่อนได้ ที่รวมไว้กับแท่งล็อก เมื่อแผ่นหน้า เลื่อนเข้าไปในตำแหน่งที่ถูกล็อก แท่งล็อกก็จะล็อกแผ่นด้านข้างกับเสาไว้ อย่างไรก็ตาม แท่งล็อกต้องเลยผ่านออกมาจากเสาอย่างน้อย 20 mm ในขณะที่วงแหวน TIR จะถูกพับโดยอัตโนมัติ ซึ่งในตำแหน่งที่ถูกพับ แผ่นหน้าเลื่อนได้จะถูกล็อกและยึดติดแน่นด้วยเชือกรัดที่ร้อยวงแหวนเหนือผ้าคลุม

### ลักษณะของรูร้อยเชือก

รูร้อยเชือกในผ้าคลุมอาจเป็นรูปทรงกลมหรือรูปไข่ก็ได้ และวงแหวนต้องไม่ยื่นโผล่ออกมามากเกินไปจากส่วนที่เกี่ยวข้องของยานพาหนะ และเพื่อให้แน่ใจว่าผ้าคลุมจะไม่หลุด เจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องตรวจสอบอีกครั้งว่าเชือกรัดได้ยึดติดแน่นกับผ้าคลุมอย่างดีแล้ว

### ตัวอย่างของวงแหวนโลหะสำหรับยึดผ้าคลุม

ที่จุดยึดเสาตัวโลหะซึ่งค้ำยันและบรรจุกลไกการล็อกสำหรับแผ่นด้านข้างที่มีวงแหวน TIR แบบพับได้ อยู่ ทั้งนี้ สามารถใช้มือพับวงแหวน TIR ให้ผ่านช่องเปิดเล็กๆที่อยู่ในแผ่นด้านนอกของเสาตัว เมื่อมีการบรรจุทุกเกิดขึ้น วงแหวน TIR จะอยู่ในตำแหน่ง “ใน” หรือ “นอก” ก็ได้ หน้าที่วงแหวนพิเศษนี้ถูกรวมอยู่ในระบบล็อกแผ่นด้านข้างดังลักษณะต่อไปนี้

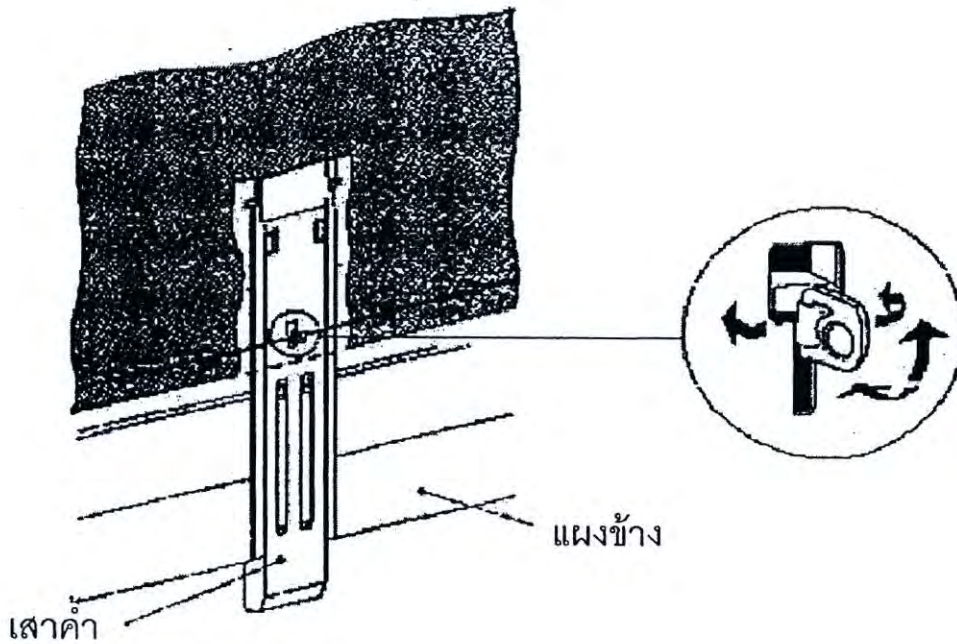
เชื่อมแผ่นโลหะบนหมุดล็อกแต่ละอันของแผ่นด้านข้าง เพื่อว่าเมื่วงแหวน TIR อยู่ในตำแหน่งที่ถูกพับ การเคลื่อนตัวในแนวตั้งของหมุดล็อกจะถูกจำกัดและไม่สามารถคลายแผ่นด้านข้างได้ ในขณะที่วงแหวนรูปร่างและที่ตั้งของแผ่นโลหะเหล่านี้จะป้องกันมิให้วงแหวน TIR ถูกพับกับตัวเปิดล็อกแผ่นด้านข้าง

นั่นคือ ในตำแหน่งที่ถูกพับ เมื่อติดด้วยผ้าคลุมและเชือกรัดร้อยผ่านวงแหวน วงแหวน TIR จะยึดแผ่นด้านข้างกับเสาตัวเป็นจุดแรก และยึดเสาตัวกับพื้นของห้องบรรจุสินค้าเป็นจุดที่สอง

นอกจากนี้ หมุดล็อกเสาตัวส่วนบนที่ถูกเชื่อมติดกับหนึ่งในบรรดาหมุดล็อกสำหรับแผ่นด้านข้างจะยึดโครงหลังคาในเวลาเดียวกับที่ผนังด้านข้างถูกยึดติด

ตราบเท้าที่วงแหวน TIR ถูกพับไว้ ต้องทำลายเสาตัวให้สมบูรณ์ก่อนที่ผนังด้านข้างหรือโครงหลังคาจะถูกเปิดออก

### ตัวอย่างของวงแหวนโลหะสำหรับรัดผ้าคลุม



(ข) เมื่อขอบของผ้าคลุมต้องยึดติดแน่นอย่างถาวรกับยานพาหนะ พื้นผิวทั้งสองต้องเชื่อมติดด้วยกันโดยมิให้มีรอยแยกและต้องยึดติดกับที่โดยใช้อุปกรณ์ที่แข็งแรง

#### คำอธิบาย

##### 2.3.6 (ข) ผ้าคลุมที่ติดถาวร

ในกรณีที่ขอบผ้าคลุมด้านหนึ่งหรือหลายด้านติดถาวรกับตัวถังยานพาหนะ ผ้าคลุมต้องยึดอยู่กับที่ด้วยแถบโลหะหรือแถบวัสดุอื่นที่เหมาะสม โดยแถบโลหะนี้จะยึดติดกับตัวถังยานพาหนะด้วยอุปกรณ์เชื่อมต่อตรงตามข้อกำหนดในย่อหน้าย่อย (ก) ของคำอธิบายข้อ 2.2.1 (ก)

(ค) เมื่อใช้ระบบล็อกผ้าคลุม ต้องให้ระบบนั้นสามารถปิดผ้าคลุมได้อย่างแน่นสนิทที่ด้านนอกของห้องบรรจุสินค้า (ดูตามตัวอย่างภาพร่าง จ ของเอกสารแนบนี้)

7. ผ้าคลุมจะถูกค้ำยันไว้อย่างเพียงพอด้วยโครงส่วนบน (เสาตั้ง ผืน เหล็กโค้ง ระแนง และอื่น ๆ)

#### ความเห็น

##### สิ่งค้ำจุนผ้าคลุมยานพาหนะ

ห่วงซึ่งค้ำผ้าคลุมบางครั้งอาจกลวงและอาจใช้เป็นที่ยึด ดังนั้น เป็นไปได้ที่จำเป็นต้องตรวจสอบห่วงนี้ เช่นเดียวกับในกรณีของชิ้นส่วนรถยนต์อื่น ๆ อย่างไรก็ตามสามารถใช้ hollow hoops ได้

8. ช่องว่างระหว่างวงแหวนและระหว่างรูร้อยเชือกต้องไม่เกิน 200 มิลลิเมตร แต่อย่างไรก็ตาม ช่องว่างระหว่างวงแหวนและรูร้อยเชือกที่อยู่แต่ละด้านของเสาอาจมีมากกว่าแต่ไม่เกิน 300 มิลลิเมตรได้ หากว่ายานพาหนะและผ้าคลุมนั้นประกอบในลักษณะที่ป้องกันมิให้เข้าถึงห้องบรรจุสินค้าได้ รูร้อยเชือกต้องเสริมให้แข็งแรง

#### คำอธิบาย

2.3.8 ช่องห่างที่เกิน 200 มิลลิเมตร แต่ไม่เกิน 300 มิลลิเมตร สามารถใช้ได้บริเวณเหนือเสาโครง หากว่างแหวนนั้นอยู่ลึกเข้าไปในผนังด้านข้าง และหากว่ารูร้อยเชือกเป็นรูปวงรีและมีขนาดเล็กเพียงพอที่ให่วงแหวนลอดผ่านได้

9. อุปกรณ์รัดต้องใช้อุปกรณ์ต่อไปนี้ :

(ก) ลวดเหล็กขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางอย่างน้อย 3 มิลลิเมตร หรือ

(ข) เชือกปอหรือเชือกเกลียวขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางอย่างน้อย 8 มิลลิเมตร หุ้มด้วยปลอกพลาสติกใสไม่มีดีด

ลวดเหล็กก็อาจหุ้มด้วยปลอกพลาสติกใสไม่มีดีด

กรณีที่ผ้าคลุมต้องติดกับโครงสร้างของระบบของการประกอบ ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขข้อกำหนดของย่อหน้า 6(ก) ของข้อนี้ให้สายรัดสามารถใช้เป็นอุปกรณ์รัดได้ (ตัวอย่างของระบบการประกอบดังกล่าวในภาพร่าง ข ของเอกสารแนบนี้ ) ทั้งนี้ สายรัดที่ใช้ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในย่อหน้า 11(ก) (3) ทั้งวัสดุ ขนาด และรูปปร่าง

#### คำอธิบาย

2.3.9 เพื่อประโยชน์แห่งย่อหน้านี้ อนุญาตให้ใช้เชือกที่ประกอบด้วยแกนเส้นใยหุ้มไว้ทั้งหมดด้วยเกลียวเหล็กล้วนอย่างน้อย 4 เส้น ด้วยเงื่อนไขว่าเชือก (ไม่นับรวมปลอกพลาสติกใส ถ้ามี) ต้องมีเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 3 มิลลิเมตร

#### ความเห็นต่อคำอธิบาย 2.3.9

##### เชือกในลอน

ไม่อนุญาตให้ใช้เชือกในลอนที่หุ้มด้วยพลาสติก เพราะไม่สามารถเป็นไปตามข้อกำหนดของข้อ 3 ย่อหน้า 9 หรือรายละเอียดในคำอธิบายข้างต้นได้

##### เชือกมัด

นอกจากนี้ กรณีที่ผ้าคลุมต้องติดกับโครงสร้างของระบบติดตั้งที่เป็นไปตามข้อกำหนดในข้อ 3 ย่อหน้า 6 (ก) นั้น สามารถใช้เชือกที่ประกอบด้วยสองเส้นแทนการใช้สายรัดได้

10. เชือกแต่ละเส้นต้องเป็นเส้นเดียวกันตลอด และมีโลหะแข็งที่ปลายเชือกแต่ละด้าน ตัวรัดที่ปลายเชือกจะมีหมุดกลวงติดไว้ในเชือก เพื่อร้อยเชือกหรือสายรัดของตราประทับศุลกากร เชือกสามารถมองเห็นได้ทุกด้านผ่านหมุดกลวง เพื่อให้แน่ใจว่าเป็นเชือกเส้นเดียวกันตลอด (ดูภาพร่าง จ ท้ายเอกสารแนบนี้)

11. ที่เปิดผ้าคลุมซึ่งใช้เพื่อบรรจุสินค้าหรือถ่ายสินค้าออก ผิวทั้งสองต้องรวมเข้าด้วยกัน โดยสามารถใช้ระบบต่อไปนี้ได้ :

(ก) ต้องให้ขอบของผ้าคลุมทั้งสองด้านทับกันอย่างเพียงพอ อาจรัดขอบเข้าด้วยกันด้วยวิธีต่อไปนี้ :

(1) เย็บชายหรือหลอมเชื่อมเข้าด้วยกันตามย่อหน้า 3 และ 4 ของข้อนี้

(2) ใช้วงแหวนและรูร้อยเชือกตามเงื่อนไขในย่อหน้า 8 ของข้อนี้ วงแหวนต้องทำด้วยโลหะ และ

(3) ใช้สายรัดทำด้วยวัสดุที่เหมาะสมเป็นชิ้นเดียวกันและไม่ยืด มีความกว้างอย่างน้อย 20 มิลลิเมตร และหนา 3 มิลลิเมตร ร้อยผ่านวงแหวนและยึดขอบทั้งสองด้านของแผ่นคลุมและชายไว้ด้วยกัน สายรัดจะผูกไว้ภายในผ้าคลุมและยึดไว้กับ :

รูร้อยเชือก เพื่อร้อยเชือกดังกล่าวถึงในย่อหน้า 9 ของข้อนี้ หรือ

รูร้อยเชือกที่อาจติดกับวงแหวนโลหะดังกล่าวถึงในย่อหน้า 6 ของข้อนี้ และยึดไว้ด้วยเชือกดังกล่าวถึงในย่อหน้า 9 ของข้อนี้

ชายผ้าคลุมไม่จำเป็นต้องมี หากติดอุปกรณ์พิเศษอย่างอื่น เช่น แผ่นกัน เพื่อป้องกันมิให้เข้าถึงห้องบรรจุสินค้าโดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น

(ข) ขอบทั้งสองของผ้าคลุมจะถูกล็อกด้วยระบบล็อกพิเศษ เมื่อห้องบรรจุสินค้าถูกปิดและติดตราประทับ ระบบจะถูกยึดโดยใช้วงแหวนโลหะที่กล่าวถึงในย่อหน้า 6 ของข้อนี้ ซึ่งใช้เชือกรัดร้อยผ่านวงแหวนตามที่กล่าวในย่อหน้า 9 ของข้อนี้ แต่ละระบบถูกอธิบายตามภาพร่าง ช ของเอกสารแนบนี้

คำอธิบายสำหรับย่อหน้า 11 (ก)

2.3.11 (ก) – 1 ชายซึ่งผ้าคลุม

ผ้าคลุมของยานพาหนะหลายคันมีชายในแนวนอนอยู่ด้านนอก และเจาะรูตลอดความยาวด้านข้างของยานพาหนะ ชายแผ่นคลุมนี้ใช้สำหรับดึงแผ่นคลุมให้ตึงด้วยเชือกหรืออุปกรณ์อื่นที่คล้ายกัน ชายแผ่น

คลุมเคยใช้ปิดซ่อนรอยขาดในแนวนอนบนแผ่นคลุม ทำให้มีการลักลอบเข้าถึงสินค้าในยานพาหนะได้ ฉะนั้นจึงไม่ควรอนุญาตให้มีชายแผ่นคลุม อาจใช้อุปกรณ์ต่อไปนี้แทนได้ :

(ก) ชายซึ่งผ้าคลุมที่มีแบบคล้ายกัน เพราะติดอยู่ด้านในของผ้าคลุม หรือ

(ข) ชายผ้าคลุมที่แยกเป็นแผ่นเล็ก ๆ แต่ละแผ่นมีรูร้อยเชือกหนึ่งรู ยึดติดที่ด้านนอกผ้าคลุม เพราะมีระยะห่างพอเหมาะที่จะดึงผ้าคลุมให้ตั้ง

อย่างไรก็ตาม บางกรณีอาจเป็นไปได้ที่จะหลีกเลี่ยงการใช้ชายซึ่งผ้าคลุม

### 2.3.11 (ก) – 2 สายรัดแผ่นคลุม

วัสดุต่อไปนี้เหมาะสำหรับทำสายรัด

(ก) หนัง

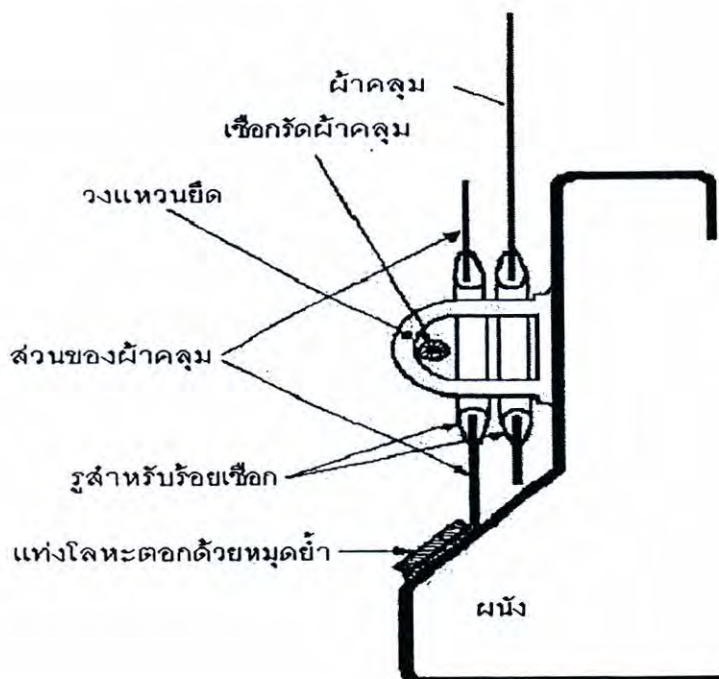
(ข) วัสดุที่ไม่ยึดรวมทั้งผ้าเคลือบพลาสติกหรือผ้าเคลือบยาง แต่ทั้งนี้วัสดุดังกล่าวต้องไม่สามารถหลอมเชื่อมติดกัน หรือประกอบใหม่ได้ หลังจากถูกตัดออก นอกจากนี้ พลาสติกสายรัดต้องโปร่งใสและมีผิวเรียบ

2.3.11 (ก) – 3 อุปกรณ์ที่แสดงไว้ในภาพร่างหมายเลข 10 สอดคล้องกับข้อกำหนดในข้อ 3 ย่อหน้า 11 (ก) และข้อ 3 ย่อหน้า 6 (ก) และย่อหน้า 6 (ข)

### ภาพร่างหมายเลข 10

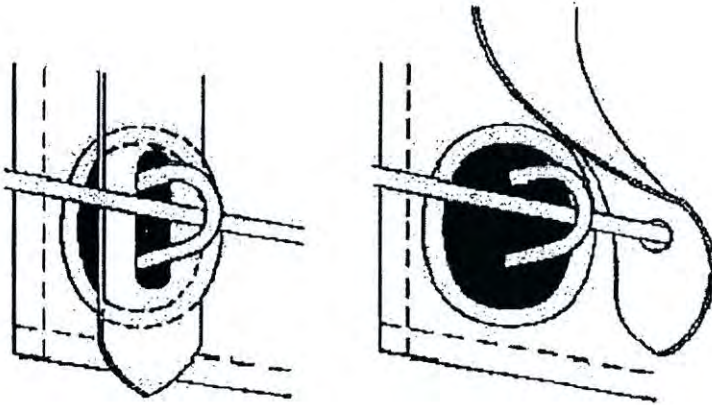
#### ตัวอย่างอุปกรณ์สำหรับรัดผ้าคลุมยานพาหนะ

อุปกรณ์ที่แสดงไว้ข้างล่างนี้สอดคล้องกับข้อกำหนดในส่วนหลังของย่อหน้า 11 ข้อ 3 รวมทั้งข้อกำหนดในข้อ 3 ย่อหน้า 6 (ก) และ 6 (ข)



ความเห็นต่อคำอธิบาย 2.3.11 (ก) - 2

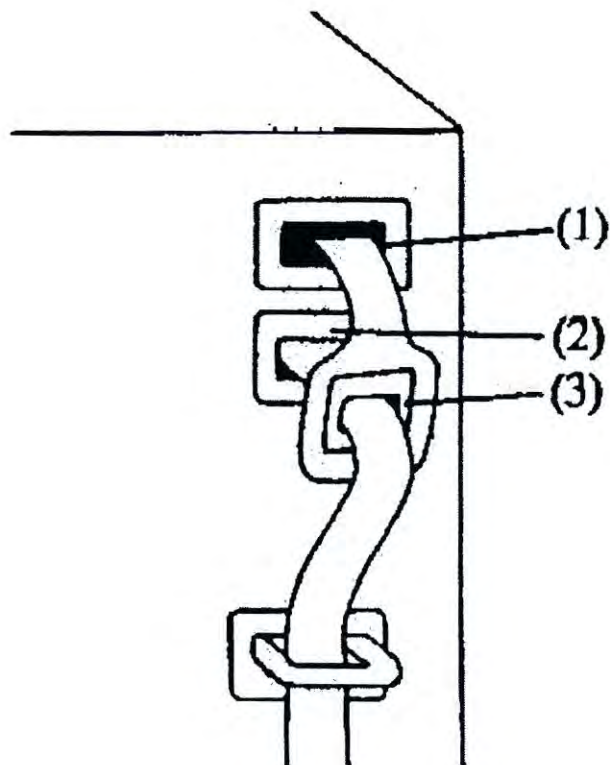
ตัวอย่างของสายรัดสำหรับรัดผ้าคลุมยานพาหนะ



คณะกรรมการของฝ่ายบริหารมีความเห็นว่ารูร้อยเชือกในสายรัดควรถูกเสริมให้แข็งแรง

สายหนังสำหรับรัด

อุปกรณ์ที่แสดงไว้ข้างล่างนี้สอดคล้องกับข้อกำหนดในข้อ 3 ย่อหน้า 11(ก) (3)



รายละเอียด

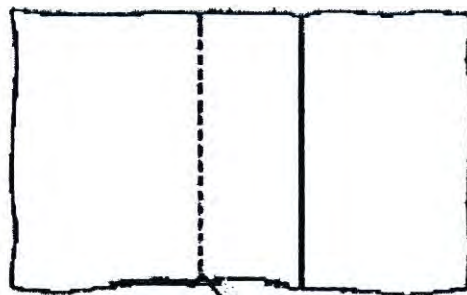
สายรัดต้องสอดผ่านเข้าไปในรูร้อยเชือกข้างบน (หมายเลข 1) ในส่วนที่เปิดของผ้าคลุมเพื่อชนสินค้าชั้นและชนสินค้าล่าง และสอดออกมาทางรูร้อยเชือกที่อยู่ต่ำกว่า (หมายเลข 2) จากนั้นสอดผ่านไปยังรูร้อยเชือกที่มีการเสริมให้แข็งแรง (หมายเลข 3) ตรงส่วนปลายของสายรัด

ภาพร่างเพิ่มเติมจากเอกสารแนบ 1 ก

ภาพร่าง ก

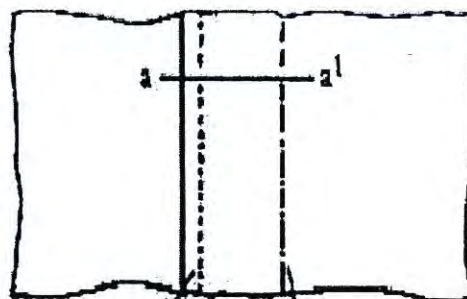
ผ้าคลุมที่ประกอบด้วยชิ้นส่วนหลายชิ้นเย็บเข้าด้วยกัน

มองจากด้านนอก



ตะเข็บ

มองจากด้านใน



ตะเข็บ

ตะเข็บ

(ด้ายเย็บมีสีต่างจากสีของผ้าคลุมและต่างจากสีของด้ายตะเข็บอีกแถวหนึ่ง)

ภาพตัด a-a'

ตะเข็บคู่



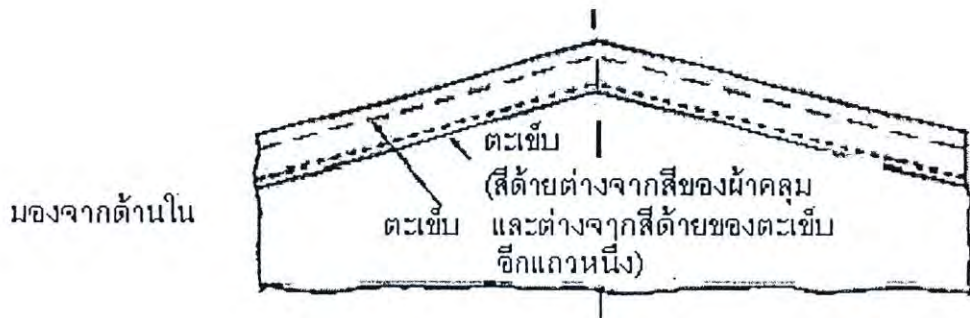
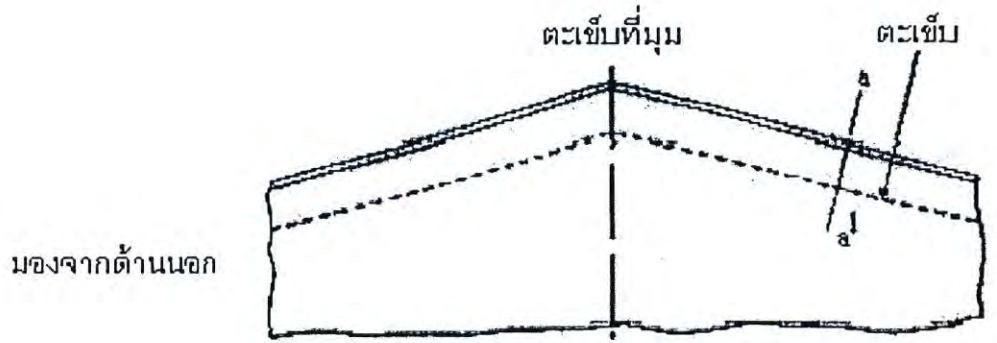
ห่างอย่างน้อย  
15 มม.

ด้ายที่เห็นจากด้านในเท่านั้น และมีสีต่างจากสีของผ้าคลุม และต่างจากสีของด้ายตะเข็บอีกแถวหนึ่ง

ภาพร่างเพิ่มเติมจากเอกสารแนบ 1 ก

ภาพร่าง ข

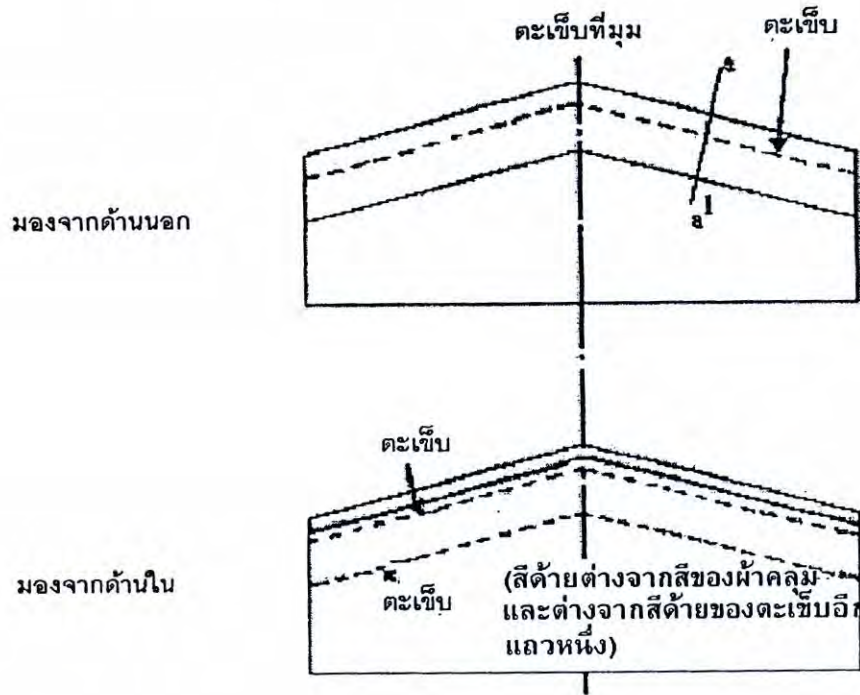
ผ้าคลุมที่ประกอบด้วยชิ้นส่วนหลายชิ้นเย็บเข้าด้วยกัน



\* ภาพร่างนี้แสดงถึงส่วนบนของผ้าคลุมที่ม้วนพับตามข้อ 3 ย่อหน้า 3

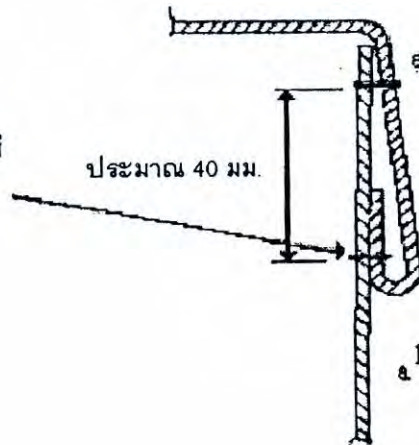
ภาพร่างเพิ่มเติมจากเอกสารแนบ 1 ก  
ภาพร่าง ข (1)

ผ้าคลุมที่ประกอบด้วยชิ้นส่วนหลายชิ้นเย็บเข้าด้วยกัน



ภาพตัด a-a<sup>1</sup>

ด้ายที่เห็นจากด้านในเท่านั้น และมีสีต่างจากสีของผ้าคลุม และต่างจากสีด้ายของตะเข็บอีกแถวหนึ่ง

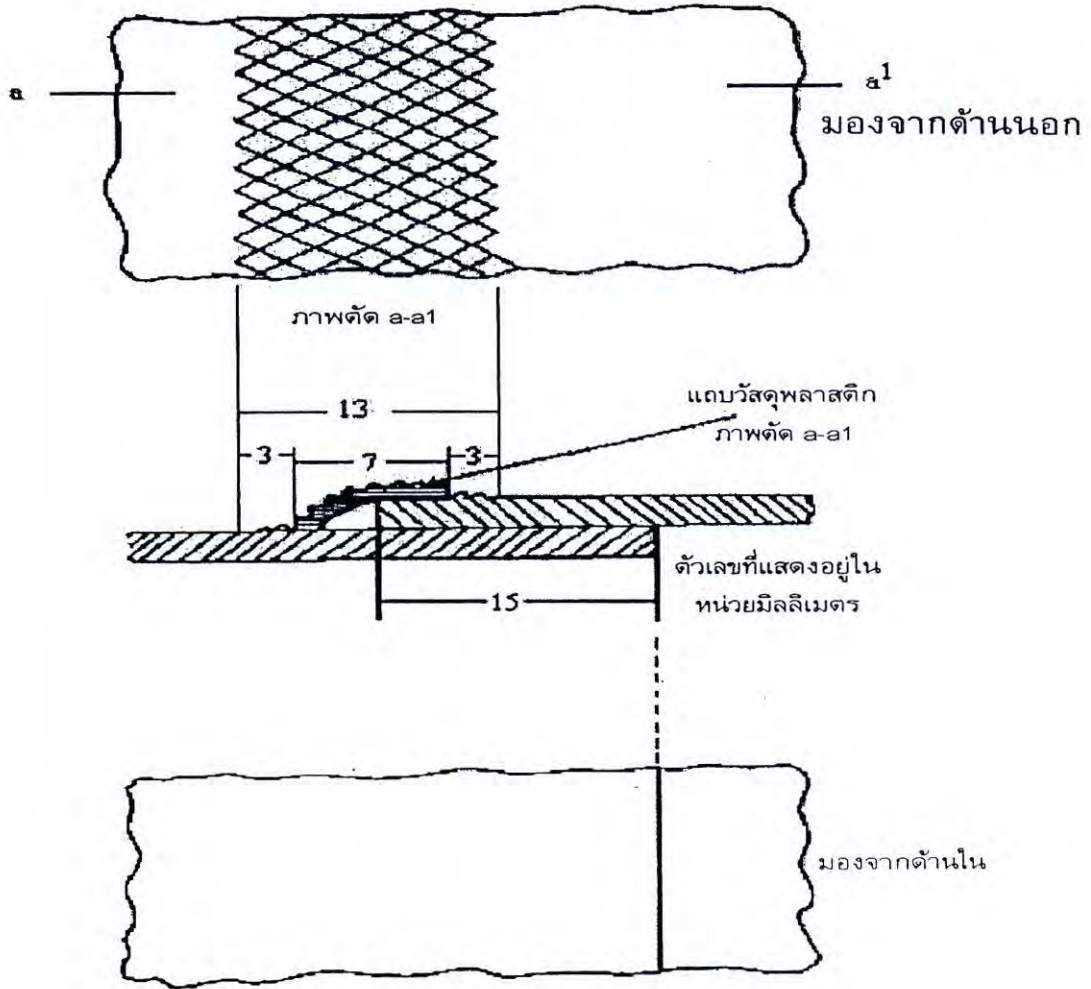


\* ภาพร่างนี้แสดงถึงส่วนบนของผ้าคลุมที่ม้วนพับตามข้อ 3 ย่อหน้า 3

ภาพร่างเพิ่มเติมจากเอกสารแนบ 1 ก

ภาพร่าง ค

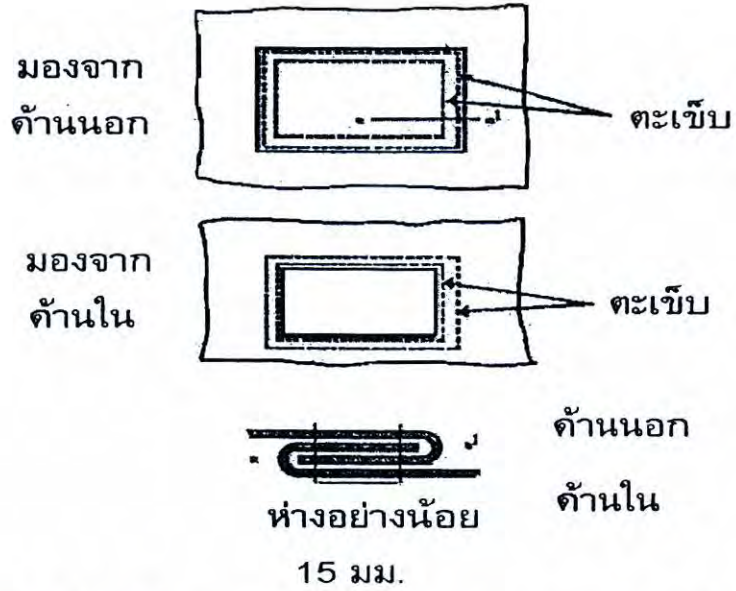
ผ้าคลุมที่ประกอบด้วยชิ้นส่วนหลายชิ้นหลอมเชื่อมติดกัน



ภาพร่างเพิ่มเติมจากเอกสารแนบ 1 ก

ภาพร่าง ง

การซ่อมแซมผ้าคลุม



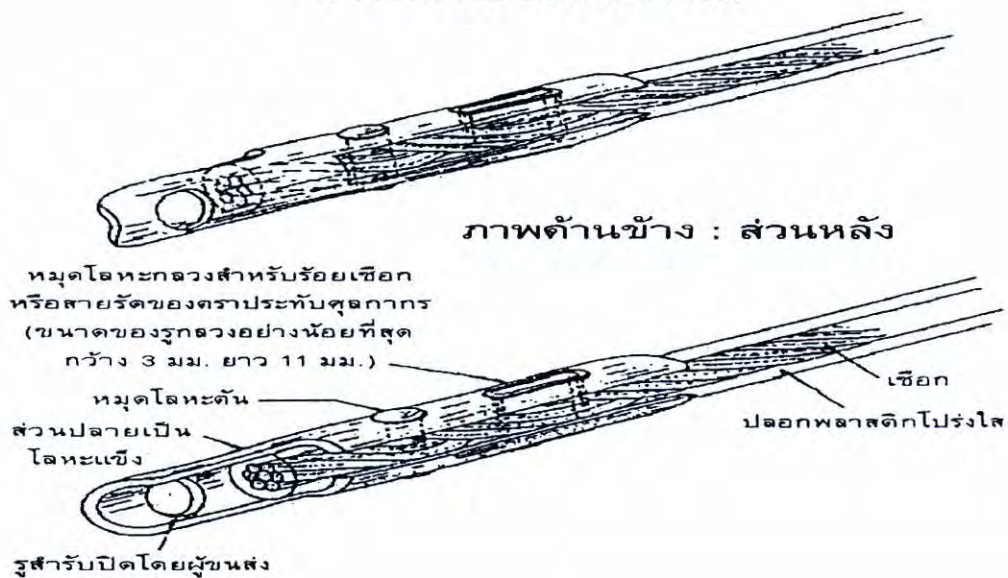
\* ให้อัฒที่มองเห็นจากด้านในมีสีต่างจากสีของอัฐที่เห็นจากด้านนอกและต่างจากสีของผ้าคลุม

ภาพร่างเพิ่มเติมจากเอกสารแนบ 1 ก

ภาพร่าง จ

ตัวอย่างส่วนปลายเชือก

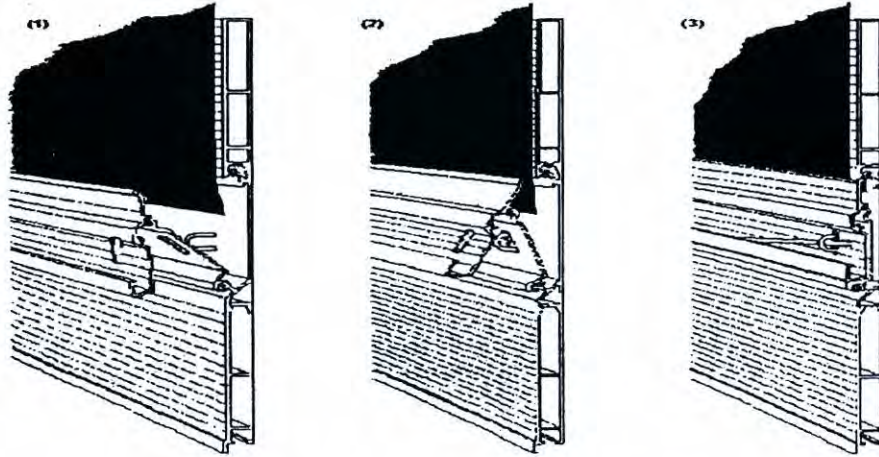
ตัวอย่างของปลายเชือก



ภาพร่างเพิ่มเติมจากเอกสารแนบ 1 ก

ภาพร่าง จ

ตัวอย่างระบบปิดลิ้นค้ำคลุม



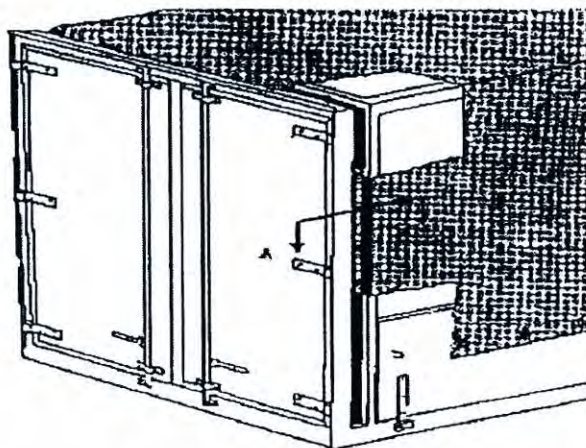
รายละเอียด

ระบบปิดลิ้นค้ำคลุมนี้ยอมรับให้ใช้ได้ หากมีวงแหวนโลหะอย่างน้อยหนึ่งวงติดที่ขอบประตูแต่ละข้าง ช่องใส่วงแหวนเป็นรูปวงรี และมีขนาดพอให้วงแหวนลอดผ่านเท่านั้น ส่วนที่มองเห็นได้ของวงแหวนโลหะต้องยื่นออกมาไม่เกิน 2 เท่าของส่วนที่หนาที่สุดของเชือกรัดปิดลิ้น

ภาพร่างเพิ่มเติมจากเอกสารแนบ 1 ก

ภาพร่าง ช

ตัวอย่างผ้าคลุมที่ยึดติดกับโครงตู้สินค้าแบบพิเศษ



A - A





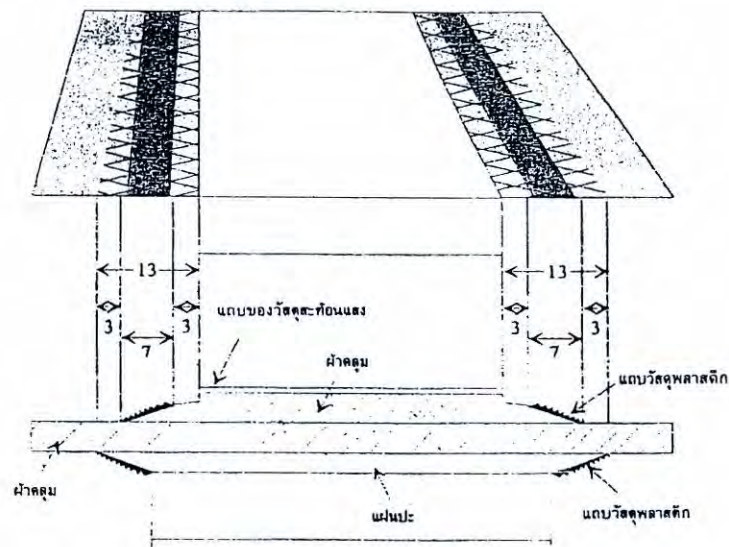
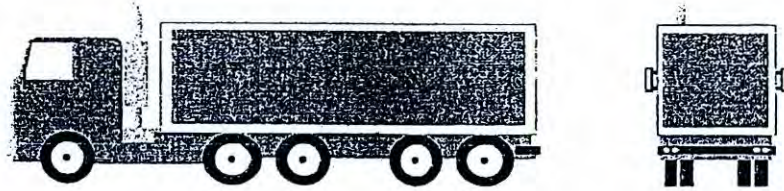
ที่ส่วนบนสุดของท่อนสำหรับปิดล้อยจะถูกหุ้มด้วยฝาครอบพลาสติกใสที่ถูกยึดด้วยหมุดย้ำ (ตามภาพร่าง ข 2 ) ท่อนสำหรับปิดล้อยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน เชื่อมต่อกันด้วยบานพับหมุดย้ำ เพื่อให้ง่ายต่อการติดตั้งและถอดออก จะต้องออกแบบบานพับนี้ด้วยรูปแบบที่ไม่สามารถถอดหมุดหมุนออกมาได้เมื่อระบบได้ปิดล้อยแล้ว (ตามภาพร่าง ข 3)

ที่ส่วนล่างของท่อนสำหรับปิดล้อยจะเป็นช่องเปิดให้วงแหวนร้อยผ่าน ช่องเปิดเป็นรูปวงรีและมีขนาดเพียงพอที่วงแหวนจะร้อยผ่านได้ (ตามภาพ ข 4) เชือกรัดจะถูกดึงผ่านวงแหวนนี้เพื่อยึดท่อนสำหรับปิดล้อย

ภาพร่างเพิ่มเติมจากเอกสารแนบ 1 ก

ภาพร่าง ฅ

แถบของวัสดุสะท้อนแสง



## เอกสารแนบ 1 ข : หนังสือรับรองมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับรถยนต์

### หนังสือรับรอง

หนังสือรับรองควรเป็นขนาด A 3 (ดูตัวอย่างด้านล่างประกอบ)

### เอกสารแนบที่เป็นภาพถ่ายหรือภาพวาด

เมื่อใดก็ตามที่จำเป็นต้องแนบภาพถ่ายหรือภาพวาดกับหนังสือรับรอง ภาพถ่ายหรือภาพวาดนั้นจะต้องแสดงให้เห็นถึงสภาพของยานพาหนะที่แท้จริงอย่างถูกต้องและเป็นปัจจุบัน

### การรับรองตัวถังที่ถอดแยกได้

จะพิจารณาตัวถังที่ถอดแยกได้ในฐานะเป็นคอนเทนเนอร์ ดังนั้น หนังสือรับรองที่กำหนดไว้ตามเอกสารแนบ 1 ข ของภาคผนวกนี้จึงไม่มีความจำเป็นสำหรับตัวถังที่ถอดแยกได้ อย่างไรก็ตามแผ่นป้ายรับรองตามข้อกำหนดของเอกสารแนบ 1 ของภาคผนวก 14 ยังจำเป็นต้องใช้

หนังสือรับรอง  
สำหรับยานพาหนะที่ใช้ถนนเพื่อขนส่งสินค้า  
ภายใต้ตราประทับศุลกากร

หนังสือรับรองเลขที่ .....

ออกให้โดย .....

(หน่วยงานที่มีอำนาจ)

## ตัวอย่างรูปแบบหนังสือรับรองของยานพาหนะที่ใช้ถนน

<b>ลักษณะเฉพาะ</b>	<b>1. หนังสือรับรองเลขที่</b>			
1. หมายเลขทะเบียน ..... 2. ประเภทยานพาหนะ ..... 3. หมายเลขคัสซี ..... 4. เครื่องหมายการค้า (หรือชื่อของผู้ผลิต) ..... 5. รายละเอียดอื่นๆ ..... 6. จำนวนเอกสารแนบ .....				
<b>7. การรับรอง</b> <input type="checkbox"/> เป็นรายคัน <input type="checkbox"/> ตามประเภทของแบบ  คำอนุญาตเลขที่ (หากใช้บังคับ) ..... สถานที่ ..... วันที่ ..... ลายมือชื่อ .....	<b>มีผลใช้ได้ถึง</b>  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 100px; margin: 0 auto;"> <b>ประทับตรา</b> </div>			
<b>8. ผู้ถือหนังสือ (ผู้ผลิต, เจ้าของ หรือผู้ประกอบการ) (เฉพาะยานพาหนะที่มีได้จดทะเบียนเท่านั้น)</b> ชื่อและที่อยู่ .....				
<b>9. การต่ออายุ</b>				
มีผลใช้ได้ถึง				
สถานที่				
วันที่				
ลายมือชื่อ				
ประทับตรา				

หมายเหตุ (สงวนไว้สำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่)

หนังสือรับรองเลขที่

14. บันทึกข้อบกพร่อง		11. แก้ไขข้อบกพร่อง	
หน่วยงาน	ประทับตรา	หน่วยงาน	ประทับตรา
ลายมือชื่อ		ลายมือชื่อ	
13. บันทึกข้อบกพร่อง		12. แก้ไขข้อบกพร่อง	
หน่วยงาน	ประทับตรา	หน่วยงาน	ประทับตรา
ลายมือชื่อ		ลายมือชื่อ	
10. บันทึกข้อบกพร่อง		11. แก้ไขข้อบกพร่อง	
หน่วยงาน	ประทับตรา	หน่วยงาน	ประทับตรา
ลายมือชื่อ		ลายมือชื่อ	
12. หมายเหตุอื่นๆ			

### คำเตือนสำคัญ

1. ให้ติดภาพถ่ายหรือภาพวาดที่เจ้าหน้าที่ผู้ออกบัตรรับรองแล้วว่าเป็นภาพจริงแนบกับหนังสือรับรอง หากหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตเห็นว่าจำเป็น หน่วยงานที่มีอำนาจจะระบุจำนวนเอกสารแนบเหล่านั้นไว้ในรายการที่ 6 ของหนังสือรับรอง
2. หนังสือรับรองต้องเก็บไว้ในยานพาหนะที่ใช้ถนนั้น โดยเอกสารที่เก็บต้องเป็นหนังสือรับรองต้นฉบับ มิใช่สำเนาภาพถ่าย
3. ต้องนำยานพาหนะที่ใช้ถนนมาแสดงต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของประเทศที่จดทะเบียนทุกสองปี เพื่อตรวจสอบสภาพและต่ออายุหนังสือรับรองตามที่เหมาะสม หรือในกรณีที่มิได้จดทะเบียนให้นำไปแสดงต่อเจ้าหน้าที่ของประเทศที่เจ้าของหรือผู้ใช้ยานพาหนะนั้นพำนักอยู่
4. หากยานพาหนะที่ใช้ถนนมีสภาพไม่เป็นตามเงื่อนไขทางเทคนิคอันกำหนดไว้เพื่อได้รับอนุมัติ ต้องซ่อมแซมยานพาหนะนั้นให้อยู่ในสภาพที่จะได้รับอนุมัติเพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขทางเทคนิค ก่อนที่จะใช้ยานพาหนะนั้นเพื่อขนส่งภายใต้ภาคผนวกนี้
5. หากลักษณะสำคัญของยานพาหนะที่ใช้ถนนเปลี่ยนไป การอนุมัติยานพาหนะนั้นจะสิ้นสุดลงและต้องมีการขออนุมัติใหม่โดยหน่วยงานมีอำนาจก่อนที่จะนำไปใช้ขนส่งสินค้าภายใต้ภาคผนวกนี้

เอกสารแนบ 2 ก : มาตรฐานทางเทคนิคของคอนเทนเนอร์  
 กฎระเบียบว่าด้วยเงื่อนไขทางเทคนิคที่ใช้กับคอนเทนเนอร์ที่อนุญาตให้ใช้ในการขนส่งสินค้า  
 ระหว่างประเทศภายใต้ตราประทับศุลกากร

ข้อ 1

หลักเกณฑ์พื้นฐาน

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้ตราประทับศุลกากรจะอนุมัติให้เฉพาะแก่คอนเทนเนอร์  
 ที่ประกอบขึ้นและติดอุปกรณ์ในลักษณะที่ :

- (ก) ไม่สามารถเอาสินค้าออก หรือใส่สินค้าเข้าไปในส่วนที่ติดตราประทับแล้วของคอนเทนเนอร์โดยไม่มีร่องรอยที่แสดงให้เห็นถึงการกระทำต่อคอนเทนเนอร์ หรือการทำลายตราประทับศุลกากร
- (ข) ตราประทับศุลกากรสามารถติดกับคอนเทนเนอร์ได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ
- (ค) คอนเทนเนอร์ต้องไม่มีส่วนที่ปกปิดซึ่งสามารถซ่อนสินค้าได้
- (ง) เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถเข้าไปตรวจพื้นที่ทั้งหมดที่ใช้บรรจุสินค้าได้โดยง่าย

ความเห็น

การทำเครื่องหมายบนคอนเทนเนอร์

อนุญาตให้ทาสี ดิจิตอลจากภาพถ่าย และทำเครื่องหมายอื่นที่คล้ายกันซึ่งไม่สามารถฉีกผนังหรือผ้าคลุมของคอนเทนเนอร์ได้ ทั้งนี้ การกระทำเช่นนั้นต้องไม่ปิดบังโครงสร้างของผนังหรือผ้าคลุมที่ควรเห็นได้อย่างชัดเจน อย่างไรก็ตามไม่อนุญาตให้ใช้สติ๊กเกอร์และเครื่องหมายอื่นที่คล้ายกันที่สามารถอำพรางทางเข้าคอนเทนเนอร์

ข้อ 2

โครงสร้างของคอนเทนเนอร์

1. เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดแห่งมาตรา 1 ของเอกสารแนบนี้

- (ก) ส่วนประกอบของคอนเทนเนอร์ (ผนังกัน พื้น ประตู หลังคา เสาตั้ง โครงค้ำหลังคา เหล็กขวาง และอื่น ๆ) ต้องประกอบขึ้นด้วยอุปกรณ์ที่ไม่สามารถถอดออกหรือใส่ใหม่ได้จากภายนอกโดยไม่มีร่องรอยให้เห็น หรือประกอบขึ้นด้วยวิธีการที่ทำให้ได้โครงสร้างซึ่งไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยไม่มีร่องรอยให้เห็น หากผนังกัน พื้น ประตู และหลังคาถูกจัดทำขึ้นด้วยส่วนประกอบหลายส่วน ส่วนประกอบเหล่านั้นต้องมีคุณสมบัติสอดคล้องกับข้อกำหนดเดียวกันและต้องมีความแข็งแรงเพียงพอ

(ข) ประตูและระบบปิดอื่น ๆ (รวมทั้งห้ปิด ฝาปิดช่องตรวจ จานข้อต่อ และอื่น ๆ) ต้องพอดีกับอุปกรณ์ที่จะนำตราประทับสุลกากรไปปิด อุปกรณ์นี้ต้องไม่สามารถถอดออกและใส่ใหม่ได้จากภายนอกโดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น หรือประตูหรือที่ชั้นต้องไม่สามารถเปิดออกได้โดยไม่ทำลายตราประทับสุลกากร ตราประทับดังกล่าวต้องมีการป้องกันที่เหมาะสม อนุญาตให้ใช้คอนเทนเนอร์แบบหลังคาเปิดได้

#### ความเห็น

การป้องกันตราประทับสุลกากรบนคอนเทนเนอร์

เพราะว่าอนุสัญญาไม่ได้ระบุข้อกำหนดเฉพาะสำหรับวิธีการป้องกันตราประทับ ดังนั้น จึงมีทางเลือกว่าจะป้องกันตราประทับโดยการใช้อุปกรณ์พิเศษ หรือการสร้างประตูในลักษณะที่ป้องกันอันตรายต่อตราประทับที่อาจถูกทำให้เสียหายจากการกระแทก

(ค) ช่องระบายอากาศและท่อน้ำทิ้งต้องมีอุปกรณ์ที่ป้องกันมิให้เข้าถึงภายในคอนเทนเนอร์ อุปกรณ์ดังกล่าวต้องไม่สามารถถอดออกและใส่ใหม่ได้จากภายนอกโดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น

#### ความเห็น

ช่องระบายอากาศในคอนเทนเนอร์

แม้ว่าในหลักการ ช่องระบายจะต้องมีขนาดไม่เกิน 400 มิลลิเมตร แต่หากได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดอื่นที่ต้องการแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจอาจจะอนุมัติให้เปิดช่องที่มีขนาดเกิน 400 มิลลิเมตรได้ หากการเปิดนั้นปรากฏอยู่ต่อหน้า

2. ให้ส่วนประกอบของคอนเทนเนอร์ ซึ่งด้วยเหตุผลในทางปฏิบัติ ต้องมีช่องว่าง (เช่น ระหว่างที่กันของผนังสองชั้น) เป็นไปตามบทบัญญัติในข้อ 1 (ค) ของเอกสารแนบนี้ เพื่อมิให้ช่องว่างดังกล่าวใช้ซ่อนสินค้าได้ :

(1) ในกรณีที่มีการบุคอนเทนเนอร์ตลอดความสูงของผนังจากพื้นถึงหลังคา หรือในกรณีที่ช่องว่างระหว่างที่บุและผนังด้านนอกถูกกรูไว้สนิท ที่บุภายในคอนเทนเนอร์ต้องติดให้แน่นจนไม่สามารถถอดออก และใส่ใหม่โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น และ

(2) ในกรณีที่คอนเทนเนอร์มิได้บุไว้ตลอดความสูงของผนัง และช่องว่างระหว่างที่บุกับผนังด้านนอกมิได้ถูกกรูไว้สนิท รวมทั้งในกรณีอื่นที่มีช่องว่างเกิดขึ้นเนื่องจากการประกอบคอนเทนเนอร์นั้น ช่องว่างเหล่านี้ต้องมีจำนวนน้อยที่สุด และต้องพร้อมให้เจ้าหน้าที่สุลกากรเข้าตรวจได้

#### ความเห็น

การจัดการส่วนประกอบทางโครงสร้างสำหรับคานที่เป็นโพรง

เมื่อไรก็ตามที่เป็นไปได้ องค์กรประกอบโครงสร้างของคอนเทนเนอร์ที่พื้นที่ว่างถูกปิดกัน เช่น คานที่เป็นโพรง ต้องคงไว้ให้น้อยที่สุดและต้องถูกจัดการทีละน้อยในแบบ (design) ของคอนเทนเนอร์ใหม่ที่ใช้ โครงร่างคานแบบเปิด ด้วยเหตุผลด้านการประกอบ หากว่ามีการใช้พื้นที่ว่างที่ปิดอยู่ในส่วนประกอบ โครงสร้างของคอนเทนเนอร์ จะต้องจัดให้มีช่องที่ยอมรับได้เพื่ออำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ สุลกากรในการตรวจสอบ ต้องมีการบันทึกช่องที่มีไว้เพื่อการเข้าไปตรวจสอบนั้นใน รายการที่ 9 ของ ใบรับรองการอนุมัติคอนเทนเนอร์ แบบ "ตามประเภทของแบบ" หรือรายการที่ 7 แบบ "ณ ขั้นตอนหลัง การผลิต"

3. อนุญาตให้มีหน้าต่างในตัวถังที่ถอดออกได้ตามที่ระบุไว้ในคำอธิบาย 0.1 (จ) หากว่า หน้าต่างนั้นทำด้วยวัสดุที่มีความแข็งแรงเพียงพอ และไม่สามารถถอดออกและใส่ใหม่ได้จาก ภายนอกโดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น. กระจกก็สามารถติดได้ แต่หากไม่ได้เป็นกระจกนิรภัย ใน กรณีนี้หน้าต่างต้องติดลูกกรงเหล็กให้แน่น และไม่สามารถถอดออกได้จากภายนอก ขนาด ช่องลูกกรงต้องไม่ใหญ่กว่า 10 มิลลิเมตร และไม่อนุญาตให้มีหน้าต่างในคอนเทนเนอร์ได้ นอกจากในตัวถังที่ถอดได้ ดังที่อธิบายอยู่ในคำอธิบาย 0.1(จ)

#### ข้อ 3

##### คอนเทนเนอร์ที่สามารถพับหรือถอดได้

คอนเทนเนอร์ที่สามารถพับหรือถอดได้จะต้องอยู่ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1 และ 2 ของ เอกสารแนบนี้ ยิ่งไปกว่านั้นจะต้องถูกยึดติดไว้กับระบบสลักซึ่งล็อคส่วนประกอบต่าง ๆ ไว้กับ คอนเทนเนอร์ที่ติดตั้ง ระบบสลักนี้จะถูกติดตราประทับโดยศุลกากรหากว่าอยู่ด้านนอกของ คอนเทนเนอร์ เมื่อได้มีการติดตั้งขึ้นภายหลัง

#### ข้อ 4

##### คอนเทนเนอร์ที่มีผ้าคลุม

1. ในกรณีที่ใช้บังคับได้ ให้บทบัญญัติในข้อ 1, 2 และ 3 ของเอกสารแนบนี้ใช้กับคอนเทน เนอร์ที่มีผ้าคลุม นอกจากนี้ ให้คอนเทนเนอร์ที่มีผ้าคลุมเหล่านี้ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติต่าง ๆ ในข้อนี้ด้วย

2. ผ้าคลุมอาจทำด้วยผ้าใบหนา ผ้าเคลือบพลาสติก หรือผ้าเคลือบยาง ซึ่งต้องมีความ แข็งแรงเพียงพอและไม่ยืด ผ้าคลุมต้องอยู่ในสภาพดีและประกอบขึ้นในลักษณะที่เมื่อปิดอย่าง แน่นหนาแล้ว จะไม่สามารถเข้าถึงห้องบรรจุสินค้าสินค้าได้โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น

3. ถ้าผ้าคลุมประกอบด้วยชิ้นส่วนหลายชิ้น ขอบของชิ้นส่วนหนึ่ง ต้องทับเข้ากับขอบของ อีกชิ้นส่วนหนึ่ง และเย็บติดกันด้วยตะเข็บสองแถวซึ่งห่างกันอย่างน้อย 15 มิลลิเมตร การเย็บ

ตะเข็บได้แสดงไว้ในภาพร่างหมายเลข 1 ท้ายเอกสารแนบนี้ อย่างไรก็ตามในกรณีที่บางส่วนของผ้าคลุม (เช่น ชายผ้าคลุม และมุมที่เสริมให้หนา) ไม่สามารถเย็บเข้าด้วยกันในลักษณะดังกล่าว ให้เพียงพับขอบส่วนที่อยู่ด้านบนและเย็บตะเข็บดังแสดงไว้ในภาพร่างหมายเลข 2 ท้ายเอกสารแนบนี้ ตะเข็บแถวหนึ่งสามารถมองเห็นได้จากด้านในเท่านั้น และสีของด้ายที่ใช้เย็บตะเข็บต้องต่างจากสีของผ้าคลุมอย่างชัดเจน และต่างจากสีของด้ายที่ใช้เย็บตะเข็บอีกแถวหนึ่ง ทุกตะเข็บต้องเย็บด้วยเครื่อง

4. ถ้าผ้าคลุมทำด้วยผ้าเคลือบพลาสติกและประกอบขึ้นส่วนหลายชิ้น ชิ้นส่วนอาจหลอมเชื่อมเข้าด้วยกันดังแบบที่แสดงไว้ในภาพร่างหมายเลข 3 ท้ายเอกสารแนบนี้ ขอบของชิ้นส่วนต้องซ้อนกันอย่างน้อย 15 มิลลิเมตร และต้องหลอมเชื่อมเข้าด้วยกันตลอดความกว้างของส่วนที่ซ้อนกัน ขอบของผ้าคลุมชิ้นนอกต้องหุ้มด้วยแถบพลาสติกที่กว้างอย่างน้อย 7 มิลลิเมตร และปิดให้สนิทโดยใช้วิธีการหลอมเชื่อม บนแถบพลาสติกและแต่ละด้านของผ้าคลุม ซึ่งกว้างอย่างน้อย 3 มิลลิเมตรจะอัดด้วยภาพนูนชัดเจนแบบเดียวกัน ชิ้นส่วนแต่ละชิ้นต้องหลอมเชื่อมเข้าด้วยกันจนไม่สามารถแยกออกจากกันและหลอมเชื่อมใหม่โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น

ความเห็นต่อข้อ 4 ย่อหน้า 4

แถบพลาสติก

ข้อกำหนดสำหรับแถบพลาสติกนั้นจำเป็นเพื่อความมุ่งหมายด้านความปลอดภัยทางศุลกากร เพราะฉะนั้นจึงไม่ควรที่จะอนุญาตให้ยกเว้นมัน

การเชื่อมกันของชิ้นส่วนผ้าคลุม

เพื่อวัตถุประสงค์ความปลอดภัยทางศุลกากร ขณะที่การเชื่อมกันของขอบชิ้นส่วนอย่างน้อย 15 มิลลิเมตรถือว่าเพียงพอ และการเชื่อมกัน 20 มิลลิเมตรและมากกว่านั้น อาจจะเป็นเพื่อเหตุผลทางเทคนิค ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวัสดุที่ทำแผ่นคลุมและการยึดติด

วิธีการหลอมเชื่อมชิ้นส่วนผ้าคลุม

วิธีการหลอมเชื่อมชิ้นส่วนผ้าคลุมซึ่งจะถือมี ความปลอดภัยทางศุลกากร ก็ต่อเมื่อได้ ถูกนำมาใช้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของเอกสารแนบนี้ ซึ่งรวมไปถึง "วิธีหลอมเชื่อม" โดยชิ้นส่วนผ้าคลุมจะถูกหลอมเชื่อมกันโดยใช้อุณหภูมิสูงและ "การใช้คลื่นความถี่สูง" ซึ่งชิ้นส่วนผ้าคลุมจะถูกเชื่อมกันโดยใช้ความถี่สูงและความดัน

5. การซ่อมแซมต้องทำตามวิธีที่ได้อธิบายไว้ในภาพร่างหมายเลข 4 ที่อยู่ท้ายเอกสารแนบนี้ ขอบของชิ้นส่วนต้องพับเข้าด้วยกัน และเย็บด้วยตะเข็บสองแถวซึ่งห่างกันอย่างน้อย 15 มิลลิเมตร สีของด้ายที่เห็นจากด้านในต้องต่างจากสีของด้ายที่เห็นจากด้านนอกและต่างจากสีของผ้าคลุม ทุกตะเข็บต้องเย็บด้วยเครื่อง ถ้าผ้าคลุมมีการชำรุดใกล้ขอบและซ่อมโดยใช้แผ่น

ปะ อาจเย็บตะเข็บตามข้อกำหนดในย่อหน้า 3 ของข้อนี้ และตามภาพร่างหมายเลข 1 ท้ายเอกสารแนบนี้ ชิ้นส่วนอื่น ๆ ของผ้าเคลือบพลาสติก อาจซ่อมได้ตามวิธีที่อธิบายไว้ในย่อหน้า 4 ของข้อนี้ แต่ในกรณีดังกล่าวแถบพลาสติกต้องติดแน่นกับผ้าคลุมทั้งสองด้านโดยให้แผ่นปะอยู่ด้านในของผ้าคลุม

#### ความเห็นต่อข้อ 4 ย่อหน้า 5

การซ่อมแซมผ้าคลุมที่ทำด้วยผ้าพลาสติก

กระบวนการซ่อมแซมผ้าคลุมสามารถกระทำได้ดังนี้ ทำเรซินให้เหลวโดยความดันและความร้อนเพื่อใช้ติดชิ้นส่วนผ้าคลุมให้แน่นหนาโดยการหลอม เป็นที่น่าสังเกตว่าแถบพลาสติกที่อัดด้วย relief pattern จะถูกติดแนบไว้ที่ขอบชิ้นส่วนทั้ง 2 ด้านของผ้าคลุม

แถบของวัสดุสะท้อนแสง

แถบของวัสดุสะท้อนแสง ซึ่งสามารถฉีกได้และซึ่งปิดโครงของผ้าคลุมของคอนเทนเนอร์จะได้รับอนุญาตให้ใช้ หากว่าถูกหลอมเชื่อมเข้ากับผ้าคลุมผ้าพลาสติกและผูกให้แน่นหนา ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 3 ย่อหน้า 5 ตามเอกสารแนบ 1 ก ของภาคผนวกนี้ (ดูภาพร่าง หมายเลข 9)

6. ต้องติดผ้าคลุมกับคอนเทนเนอร์อย่างเคร่งครัดตามเงื่อนไขอันระบุไว้ในข้อ 1 (ก) และ (ข) ของเอกสารแนบนี้ ทั้งนี้ อาจใช้ระบบต่อไปนี้ได้

(ก) การติดผ้าคลุมสามารถทำได้โดย

(1) ใช้วงแหวนโลหะที่ติดกับคอนเทนเนอร์

(2) ใช้ร้อยเชือกที่ติดในขอบของผ้าคลุม

(3) ใช้อุปกรณ์รัดสอดผ่านวงแหวนโลหะขึ้นไปบนผ้าคลุม ที่รัดให้มองเห็นได้ตลอดความยาวจากด้านนอก

ผ้าคลุมจะทับบนส่วนแข็งของคอนเทนเนอร์อย่างน้อย 250 มิลลิเมตร โดยวัดจากจุดศูนย์กลางของวงแหวนยึด เว้นแต่ระบบการประกอบคอนเทนเนอร์นั้นป้องกันมิให้เข้าถึงสินค้าได้ทุกทาง

#### คำอธิบาย

ตัวอย่างของระบบที่ยึดผ้าคลุมมุดตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งต้องได้รับอนุญาตจากศุลกากร ปรากฏในภาพร่างที่แนบ

(ข) เมื่อขอบของผ้าคลุมต้องติดแน่นถาวรกับคอนเทนเนอร์ พื้นผิวทั้งสองต้องเชื่อมติดด้วยกันโดยไม่ให้มีรอยแยก รอยหัก และต้องยึดติดกับที่โดยใช้อุปกรณ์ที่แข็งแรง

(ค) เมื่อใช้ระบบลีดค้ำคลุม ต้องให้ระบบนั้นสามารถปิดผ้าคลุมอย่างแน่นสนิทที่ด้านนอกของคอนเทนเนอร์ (ดูตามตัวอย่างภาพร่าง 6 เพิ่มเติมในเอกสารแนบนี้)

7. ผ้าคลุมจะถูกค้ำยันไว้อย่างเพียงพอด้วยโครงสร้างบน (เสาตั้ง ผับ เหล็กโค้ง ระแนง และอื่น ๆ)

#### ความเห็น

##### สิ่งค้ำจุนผ้าคลุม

ห่วงซึ่งค้ำผ้าคลุมบางครั้งอาจกลวงและอาจใช้เป็นที่ซ่อน ดังนั้น เป็นไปได้ที่จำเป็นต้องตรวจสอบห่วงนี้ เช่นเดียวกับในกรณีของชิ้นส่วนรถยนต์อื่นๆ อย่างไรก็ตามสามารถใช้ hollow hoops ได้

8. ช่องว่างระหว่างวงแหวนและระหว่างรูร้อยเชือกต้องไม่เกิน 200 มิลลิเมตร แต่อย่างไรก็ตาม ช่องว่างระหว่างวงแหวนและรูร้อยเชือกที่อยู่แต่ละด้านของเสาอาจมีมากกว่าแต่ไม่เกิน 300 มิลลิเมตรได้ หากว่าคอนเทนเนอร์และผ้าคลุมนั้นประกอบในลักษณะที่ป้องกันมิให้เข้าถึงคอนเทนเนอร์ได้ รูร้อยเชือกต้องเสริมให้แข็งแรง

9. อุปกรณ์รัดต้องใช้อุปกรณ์ต่อไปนี้ :

(ก) ลวดเหล็กขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางอย่างน้อย 3 มิลลิเมตร หรือ

(ข) เชือกปอหรือเชือกเกลียวขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางอย่างน้อย 8 มิลลิเมตร หุ้มด้วยปลอกพลาสติกใสไม่ยึด

ลวดเหล็กก็อาจหุ้มด้วยปลอกพลาสติกใสไม่ยึดได้

กรณีที่ผ้าคลุมต้องติดกับโครงสร้างของระบบของการประกอบ ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขข้อกำหนดของย่อหน้า 6(ก) ของข้อนี้ให้สายรัดสามารถใช้เป็นอุปกรณ์รัดได้ (ตัวอย่างของระบบการประกอบดังกล่าวในภาพร่าง ข ของเอกสารแนบนี้) ทั้งนี้ สายรัดที่ใช้ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในย่อหน้า 11(ก) (3) ทั้งวัสดุ ขนาด และรูปร่าง

#### ความเห็นต่อข้อ 4 ย่อหน้า 9

##### การใช้สายรัด

ในระบบการประกอบคอนเทนเนอร์สามารถใช้เชือกที่ประกอบด้วย 2 เส้นแทนสายรัดได้

10. เชือกแต่ละเส้นต้องเป็นเส้นเดียวกันตลอด และมีโลหะแข็งที่ปลายเชือกแต่ละด้าน ตัวรัดที่ปลายเชือกจะมีหมุดกลางติดไว้ในเชือก เพื่อร้อยเชือกหรือสายรัดของตราประทับศุลกากร

เชือกสามารถมองเห็นได้ทุกด้านผ่านหมุดกลาง เพื่อให้แน่ใจว่าเป็นเชือกเส้นเดียวกันตลอด (ดูภาพร่าง 5 ตามเอกสารแนบนี้)

11. ที่เปิดผ้าคลุมซึ่งใช้เพื่อบรรจุสินค้าหรือถ่ายสินค้าออก ผิวทั้งสองต้องรวมเข้าด้วยกัน โดยสามารถใช้ระบบต่อไปนี้ได้ :

(ก) ต้องให้ขอบของผ้าคลุมทั้งสองด้านทับกันอย่างเพียงพอ อัจรดขอบเข้าด้วยกันด้วยวิธีต่อไปนี้ :

(1) เย็บชายหรือหลอมเชื่อมเข้าด้วยกันตามย่อหน้า 3 และ 4 ของข้อนี้

(2) ใช้วงแหวนและรูร้อยเชือกตามเงื่อนไขของย่อหน้า 8 ของข้อนี้ วงแหวนต้องทำด้วยโลหะ

(3) ใช้สายรัดทำด้วยวัสดุที่เหมาะสมเป็นชิ้นเดียวกันและไม่ยืด มีความกว้างอย่างน้อย 20 มิลลิเมตร หนา 3 มิลลิเมตร ร้อยผ่านวงแหวนและยึดขอบขอบทั้ง 2 ด้านของผ้าคลุมและชายไว้ด้วยกัน สายรัดจะผูกไว้ภายในผ้าคลุมและยึดไว้กับ :

รูร้อยเชือกตามที่กล่าวไว้ในย่อหน้า 9 ของข้อนี้ หรือ

รูร้อยเชือกที่สามารถติดกับวงแหวนโลหะตามที่กล่าวไว้ในย่อหน้า 6 ของข้อนี้และถูกยึดติดกับเชือกตามที่กล่าวไว้ในย่อหน้า 9 ของข้อนี้

ชายผ้าคลุมไม่จำเป็นต้องมี หากติดอุปกรณ์พิเศษ เช่น แผ่นกัน เพื่อป้องกันมิให้เข้าถึงห้องบรรจุสินค้า (คอนเทนเนอร์) ได้โดยไม่ทิ้งร่องรอยให้เห็น

(ข) ขอบทั้งสองของผ้าคลุมจะถูกมัดด้วยระบบล็อคพิเศษ เมื่อห้องบรรจุสินค้า (คอนเทนเนอร์) ถูกปิดเพราะติดตราประทับ ระบบถูกยึดโดยใช้วงแหวนโลหะที่กล่าวถึงในย่อหน้า 6 ของข้อนี้ ซึ่งใช้เชือกตรร้อยผ่านวงแหวนตามที่กล่าวไว้ในย่อหน้า 9 ของข้อนี้ แต่ละระบบถูกอธิบายตามภาพร่าง 8 ของเอกสารแนบนี้

12. เครื่องหมายที่ระบุชื่อซึ่งจะต้องปรากฏอยู่บนคอนเทนเนอร์ และแผ่นป้ายอนุมัติที่กำหนดอยู่ในเอกสารแนบ 1 ภาคผนวก 14 จะต้องไม่ถูกคลุมด้วยผ้าคลุม

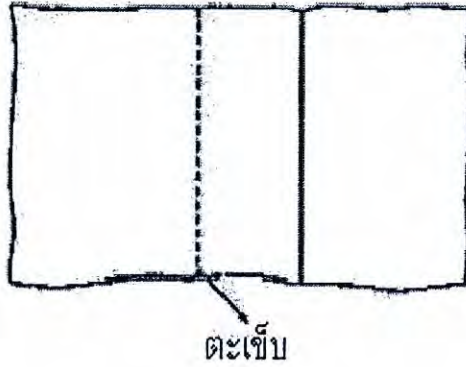
ภาพร่าง

ภาพร่าง 1

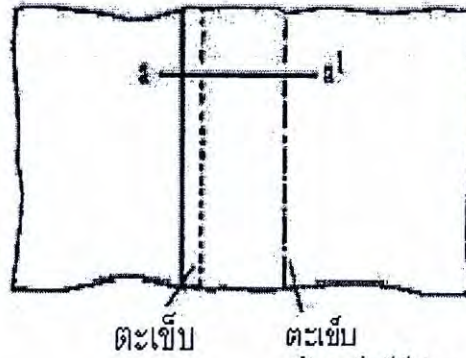
ผ้าคลุมที่ประกอบด้วยชั้นส่วนหลายชั้น

ด้วยวิธีเย็บเข้าด้วยกัน

มองจากด้านนอก



มองจากด้านใน



(ด้ายเย็บมีสีต่างจากสีของผ้าคลุมและต่างจากสีของด้ายตะเข็บอีกแถวหนึ่ง)

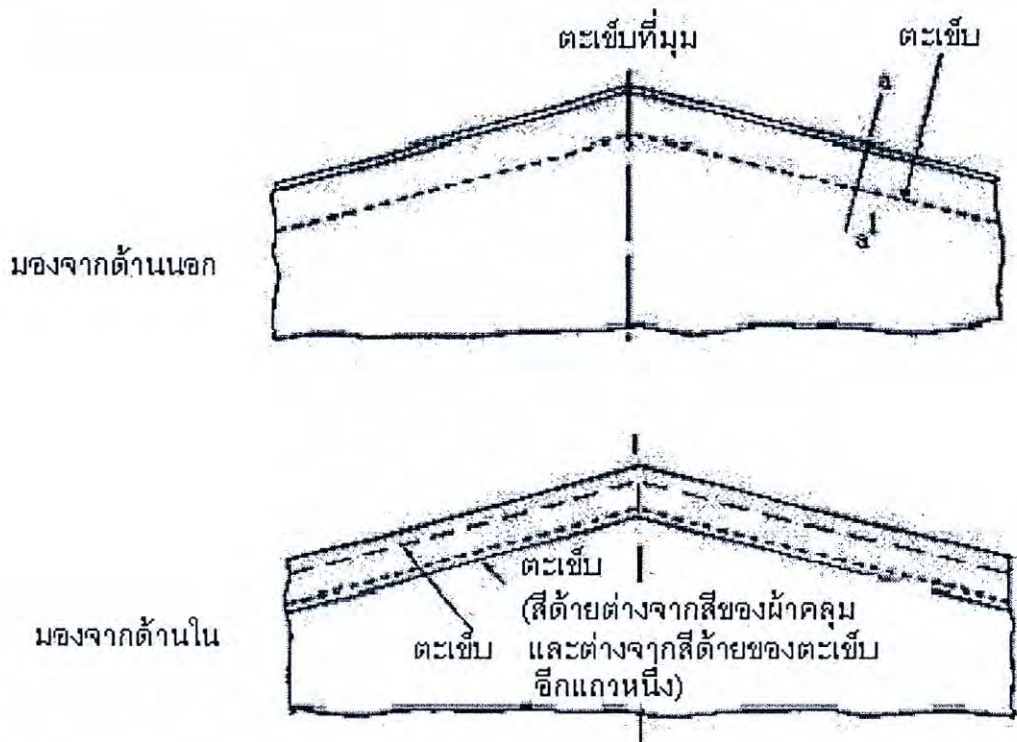
ภาพตัด a-a'  
ตะเข็บคู่



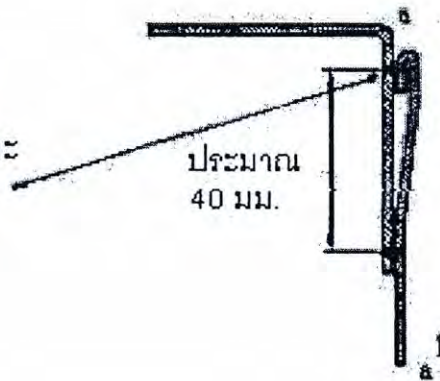
ด้ายที่เห็นจากด้านในเท่านั้น และมีสีต่างจากสีของผ้าคลุม และต่างจากสีของด้ายตะเข็บอีกแถวหนึ่ง

ภาพร่าง 2

ผ้าคลุมที่ประกอบด้วยชิ้นส่วนหลายชิ้น



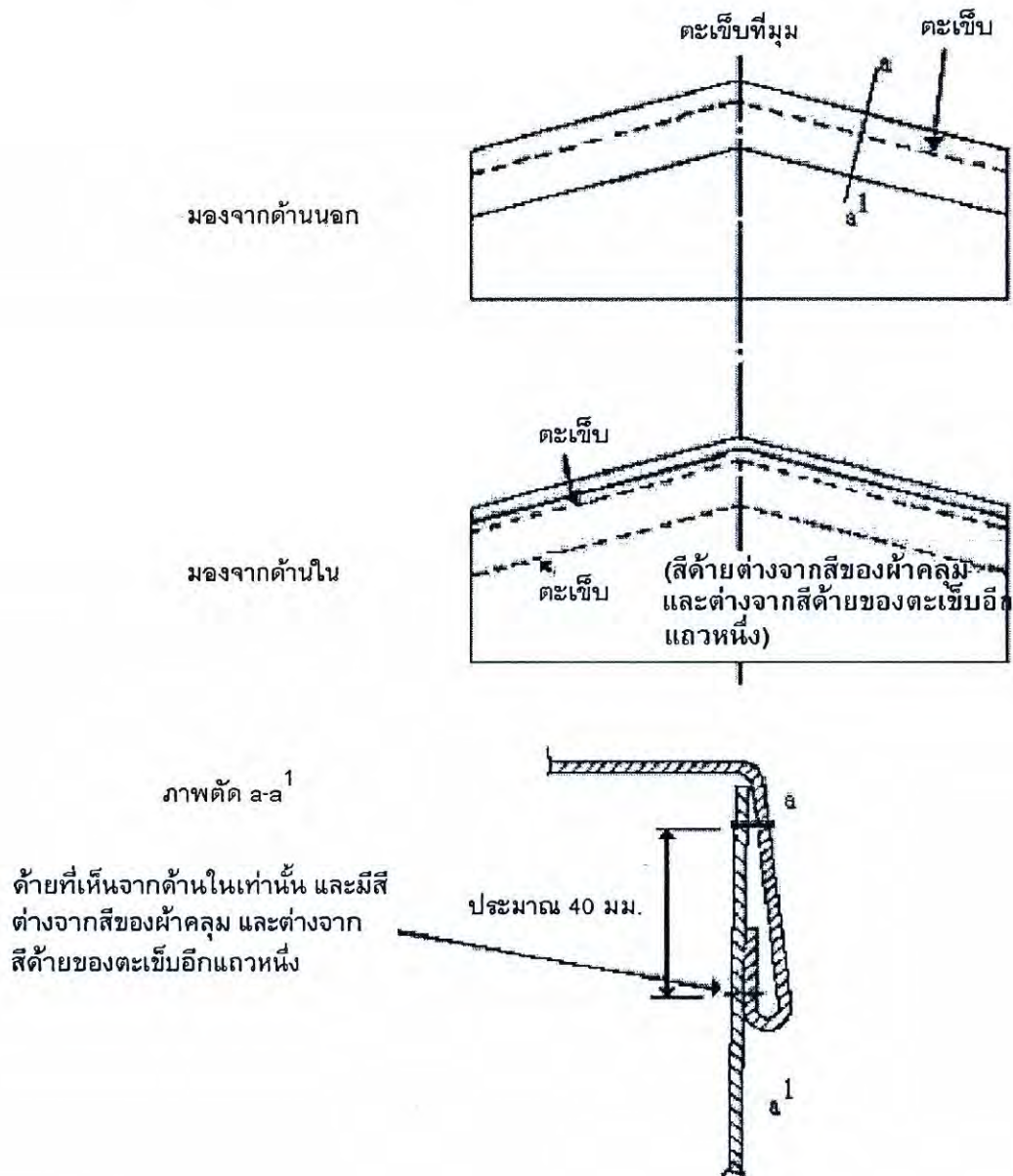
ภาพตัด a-a<sup>1</sup>  
 ด้ายที่เห็นจากด้านในเท่านั้น และ  
 และมีสีต่างจากสีของผ้าคลุม  
 และต่างจากสีด้ายของตะเข็บ  
 อีกแถวหนึ่ง



{ภาพร่างนี้แสดงส่วนบนของผ้าคลุมถูกพับตามเอกสารแนบ 1 ก ข้อ 3 ย่อหน้า 3}

## ภาพร่าง

หมายเหตุ : อนุญาตให้มีการเย็บมุมตามภาพร่าง 2 (ก) ในเอกสารแนบ 1 ก 2

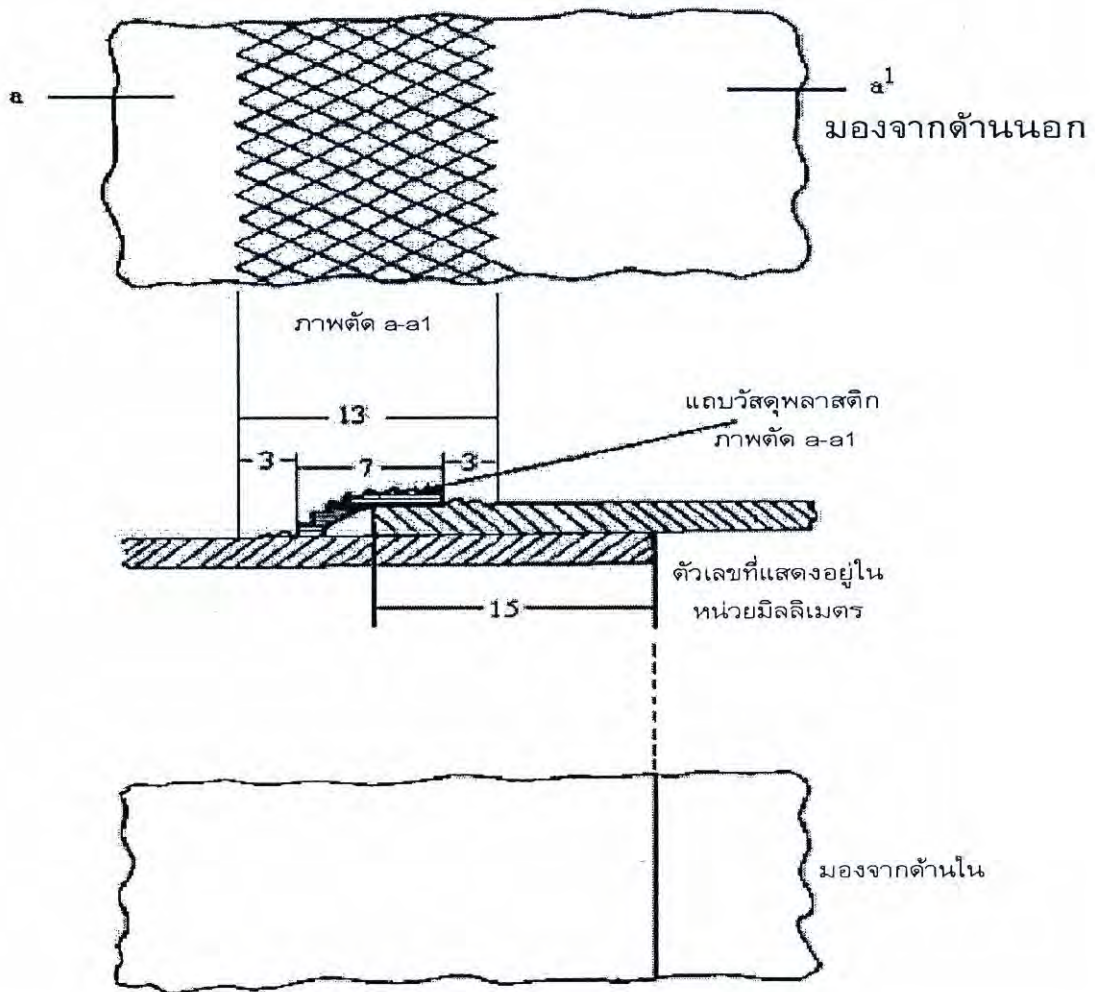
ความเห็น

ภาพร่าง 2 (ก) ตามเอกสารแนบ 1 ก “ผ้าคลุมที่ประกอบด้วยชิ้นส่วนหลายชิ้นเย็บเข้าด้วยกัน” จะถูกทำใหม่ดังตัวอย่างวิธีการเย็บมุมตามหมายเหตุข้างต้น

\*/ ภาพร่างนี้แสดงส่วนบนของผ้าคลุมที่ถูกพับตามเอกสารแนบ 1 ก ข้อ 3 ย่อหน้า 3

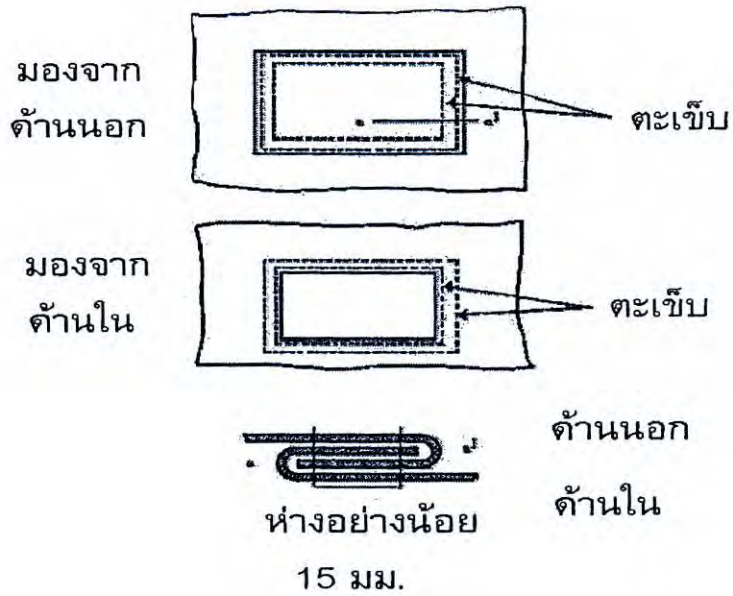
ภาพร่าง 3

ผ้าคลุมที่ประกอบจากชิ้นส่วนหลายๆชิ้น ด้วยวิธีหลอมเชื่อมติดกัน



ภาพร่าง 4

การซ่อมแซมผ้าคลุม

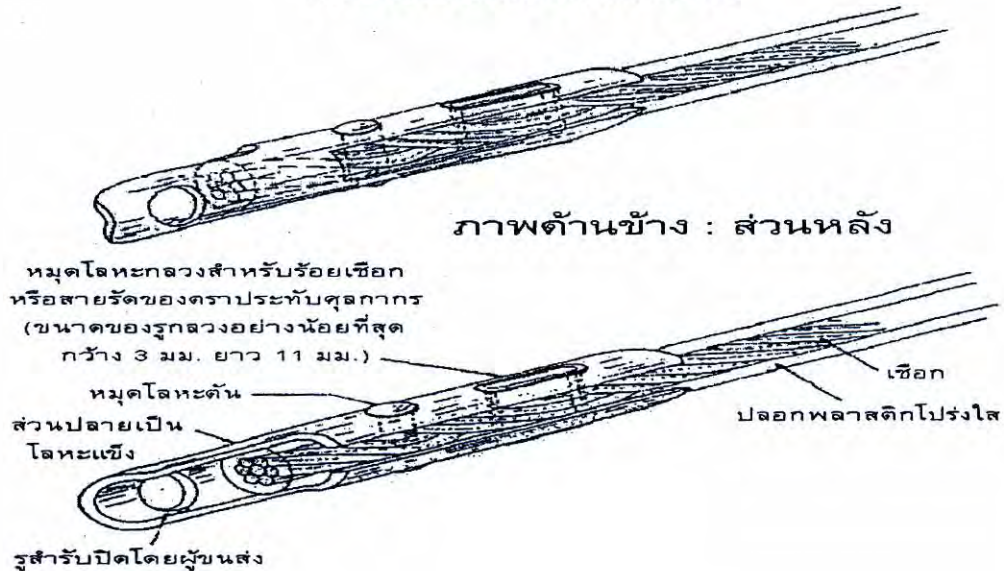


\* / ให้ด้ายที่มองเห็นจากด้านในมีสีต่างจากสีที่เห็นจากด้านนอก และต่างจากสีของผ้าคลุม

ภาพร่าง 5

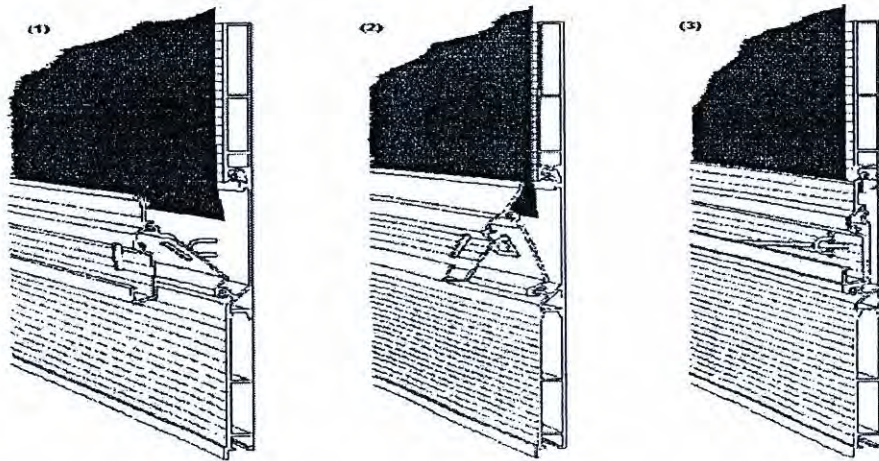
ตัวอย่างส่วนปลายเชือก

ตัวอย่างของปลายเชือก



## ภาพร่าง 6

ตัวอย่างระบบปิดล็อคผ้าคลุม

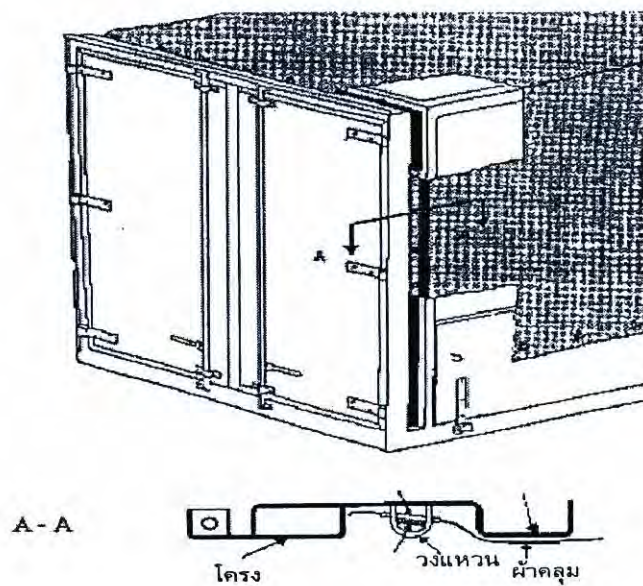


### รายละเอียด

ระบบปิดล็อคผ้าคลุมนี้ยอมรับให้ใช้ได้ หากมีวงแหวนโลหะอย่างน้อย 1 วงติดที่ขอบประตูแต่ละข้าง ช่องใส่วงแหวนเป็นรูปวงรี และมีขนาดพอให้วงแหวนลอดผ่านเท่านั้น ส่วนที่มองเห็นได้ของวงแหวนโลหะต้องยื่นออกมาไม่เกิน 2 เท่าของส่วนที่หนาที่สุดของเชือกรัดเมื่อระบบปิดล็อค

## ภาพร่าง 7

ตัวอย่างของผ้าคลุมที่ยึดติดกับโครงตู้สินค้าแบบพิเศษ

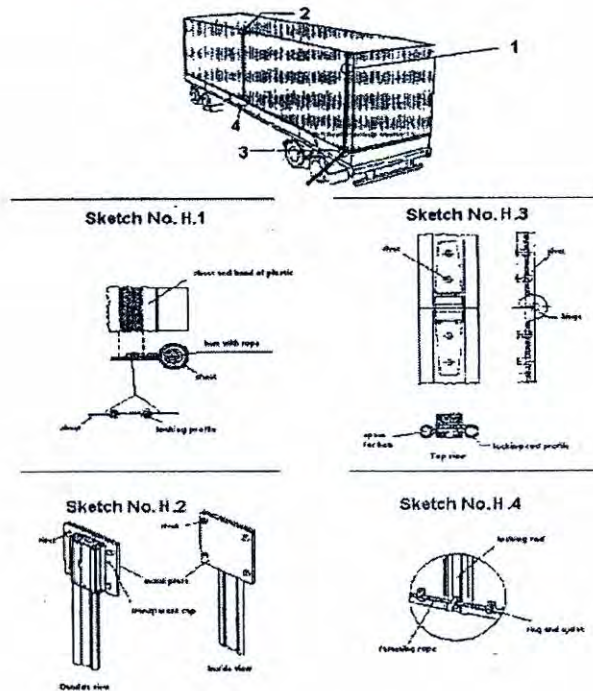


## รายละเอียด

ที่ยึดผ้าคลุมให้ติดกับตู้สินค้านี้ยอมรับให้ใช้ได้ หากว่ามีวงแหวนสอดไว้ในขอบรอบนอก และมีได้ยื่นออกมาเกินกว่าส่วนที่ลึกที่สุดของขอบนั้น ส่วนกว้างของขอบต้องให้แคบที่สุดเท่าที่จะทำได้

## ภาพร่าง 8

ระบบล๊อคผ้าคลุมที่ช่องเปิดเพื่อขนส่งสินค้าขึ้นและขนส่งสินค้าลง



## รายละเอียด

ในระบบล๊อคนี้ขอบทั้งสองของผ้าคลุมตรงที่เปิดสำหรับขนส่งสินค้าขึ้นและขนส่งสินค้าลงจะถูกยึดติดกันด้วยท่อนอลูมิเนียมสำหรับปิดล๊อค ที่ช่องเปิดของผ้าคลุมจะใช้เชือกร้อยขอบม้วนตลอดความยาวของผ้าคลุม (ตามภาพร่าง 8.1) ทั้งนี้ จะทำให้ไม่สามารถดึงผ้าคลุมออกจากโครงของท่อนสำหรับปิดล๊อคได้ ขอบม้วนจะต้องอยู่ด้านนอกและเชื่อมติดกันตามที่กำหนดในเอกสารแนบ 1 มาตรา 3 ย่อหน้า 4

ขอบจะถูกสอดเข้าไปในส่วนเปิดของโครงท่อนอลูมิเนียมสำหรับปิดล๊อค และผ่านเข้าไปในช่องตลอดความยาวเป็นเส้นขนานซึ่งจะถูกปิดที่ส่วนล่างสุด เมื่อท่อนสำหรับปิดล๊อคอยู่ที่ตำแหน่งของส่วนบนขอบทั้งสองจะถูกยึดติดกัน

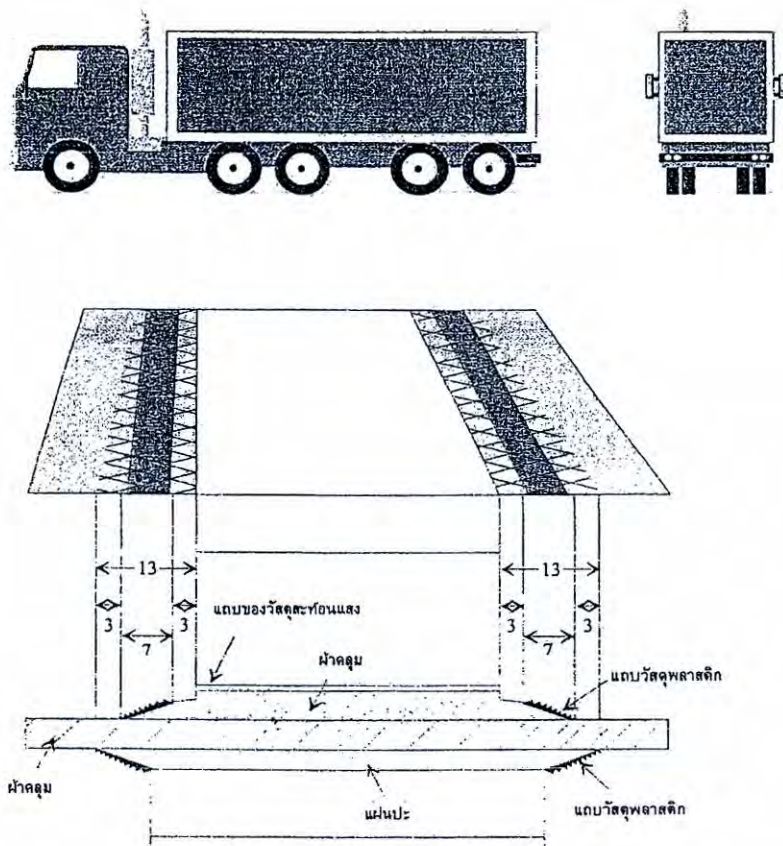
ที่ส่วนบนสุดของท่อนสำหรับปิดล๊อคจะถูกหุ้มด้วยฝาครอบพลาสติกใสที่ถูกยึดด้วยหมุดย้ำ (ตามภาพร่าง 8.2 ) ท่อนสำหรับปิดล๊อคจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน เชื่อมต่อกันด้วยบานพับหมุดย้ำ เพื่อให้ง่ายต่อ

การติดตั้งและถอดออก จะต้องออกแบบบานพับนี้ด้วยรูปแบบที่ไม่สามารถถอดหมุนออกมาได้เมื่อระบบได้ปิดล็อกแล้ว (ตามภาพร่าง 8.3)

ที่ส่วนล่างของท่อนสำหรับปิดล็อกจะเป็นช่องเปิดให้วงแหวนร้อยผ่าน ช่องเปิดเป็นรูปวงรีและมีขนาดเพียงพอที่วงแหวนจะร้อยผ่านได้ (ตามภาพ 8. 4) เชือกรัดจะถูกดึงผ่านวงแหวนนี้เพื่อยึดท่อนสำหรับปิดล็อก

### ภาพร่าง 9

แถบของวัสดุสะท้อนแสง



เอกสารแนบ 2 ข : หนังสือรับรองการอนุมัติคอนเทนเนอร์  
ตัวอย่างหนังสือรับรองการอนุมัติ  
“ตามประเภทของแบบ”

1. หนังสือรับรองเลขที่ \*/ .....
2. หนังสือรับรองว่าประเภทของแบบคอนเทนเนอร์ที่ระบุอยู่ข้างล่างนี้ได้รับอนุมัติแล้ว และคอนเทนเนอร์ที่ผลิตขึ้นตามแบบนี้ได้รับการยอมรับให้ใช้ขนส่งสินค้าภายใต้ตราประทับศุลกากร
3. ชนิดของคอนเทนเนอร์ .....
4. หมายเลขคอนเทนเนอร์หรือลักษณะตัวอักษรตามประเภทของแบบ .....
5. หมายเลขประจำภาพวาด .....
6. หมายเลขประจำตัวของรายละเอียดของแบบ .....
7. หน้าหนักไม่รวมสินค้า .....
8. ขนาดภายนอกเป็นเซนติเมตร .....
9. ลักษณะสำคัญของคอนเทนเนอร์ (วัสดุ, ประเภทการประกอบ เป็นต้น)  
.....
10. หนังสือรับรองนี้ใช้ได้กับคอนเทนเนอร์ทุกตู้ที่ผลิตขึ้นสอดคล้องกับภาพวาดและรายละเอียดที่ระบุไว้ข้างต้น
11. ออกให้กับ .....

(ชื่อและที่อยู่ของผู้ผลิต)

ได้รับอนุญาตให้ติดแผ่นป้ายอนุมัติบนคอนเทนเนอร์แต่ละตู้ผลิตขึ้นตามแบบที่ได้รับอนุมัติ  
ณ ..... เมื่อ ..... 25 .....

(สถานที่)(วันที่) โดย ..... (ลายมือชื่อและตราประทับ  
ของหน่วยงานหรือองค์กรที่ออกให้) ..... \*/ เดิมตัวอักษรและตัวเลขที่อยู่บนแผ่น  
ป้ายอนุมัติ

(ดูค่าเดือนสำคัญด้านหลัง)

ค่าเดือนสำคัญ

หากคอนเทนเนอร์ไม่มีสภาพเป็นไปตามเงื่อนไขทางเทคนิคที่ระบุไว้เพื่อได้รับการอนุมัติ ต้องซ่อมแซมคอนเทนเนอร์นั้นให้อยู่ในสภาพตามที่ได้รับการอนุมัติเพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขทางเทคนิค ก่อนที่จะใช้คอนเทนเนอร์นั้นเพื่อการขนส่งภายใต้ตราประทับศุลกากร

หากลักษณะสำคัญของคอนเทนเนอร์ถูกเปลี่ยนไป การอนุมัติคอนเทนเนอร์จะสิ้นสุดลงและต้องมีการอนุมัติใหม่โดยหน่วยงานที่มีอำนาจ ก่อนใช้ตู้สินค้านั้นเพื่อการขนส่งภายใต้ตราประทับศุลกากร

ตัวอย่างหนังสือรับรองการอนุมัติ  
“ที่ออกให้ ณ ขั้นตอนหลังการผลิต”

1. หนังสือรับรองเลขที่ \*/ .....
  2. หนังสือรับรองว่าประเภทของแบบตู้สินค้าที่ระบุอยู่ข้างท้ายได้รับอนุมัติแล้ว และตู้สินค้าที่ผลิตขึ้นตามแบบนี้ได้รับการยอมรับให้ใช้ขนส่งสินค้าภายใต้ตราประทับศุลกากร
  3. ชนิดของคอนเทนเนอร์ .....
  4. หมายเลขคอนเทนเนอร์ที่ผู้ผลิตกำหนด .....
  5. น้ำหนักไม่รวมสินค้า .....
  6. ขนาดภายนอกเป็นเซนติเมตร .....
  7. ลักษณะสำคัญของคอนเทนเนอร์ (วัสดุ, ประเภทการประกอบ และอื่นๆ)  
.....
  8. ออกให้กับ .....
- (ชื่อและที่อยู่ของผู้ยื่นขอ) ผู้ได้รับอนุญาตให้ติดแผ่นป้ายอนุมัติบนคอนเทนเนอร์ดังกล่าวข้างต้น ณ ..... เมื่อ ..... 25 .....
- (สถานที่)(วันที่) โดย ..... (ลายมือชื่อและตราประทับของหน่วยงานหรือองค์กรที่ออกให้) \*/ เดิมตัวอักษรและตัวเลขที่อยู่บนแผ่นป้ายอนุมัติ

(ดูคำเตือนสำคัญด้านหลัง)

คำเตือนสำคัญ

หากคอนเทนเนอร์ไม่มีลักษณะสอดคล้องกับเงื่อนไขทางเทคนิคที่ระบุไว้เพื่อการอนุมัติอีกต่อไป ต้องซ่อมแซมคอนเทนเนอร์นั้นให้กลับสู่สภาพตามที่เคยได้รับอนุมัติ เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขทางเทคนิคดังกล่าวอีกครั้ง ก่อนใช้คอนเทนเนอร์นั้นเพื่อการขนส่งภายใต้ตราประทับศุลกากร

หากลักษณะสำคัญของคอนเทนเนอร์ถูกเปลี่ยนแปลงไป การอนุมัติคอนเทนเนอร์จะสิ้นสุดลงและต้องมีการอนุมัติใหม่โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ก่อนใช้ตู้สินค้านั้นเพื่อการขนส่งภายใต้ตราประทับศุลกากร