

Konwencja TIR

KONWENCJA CELNA DOTYCZĄCA MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

KONWENCJA

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

- a) Określenia.
- b) Zakres stosowania.
- c) Zasady.

Rozdział II - WYDAWANIE KARNETÓW TIR

Rozdział III - PRZEWÓZ TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR. a)

Uznanie pojazdów i kontenerów.

- b) Procedura przewozu z zastosowaniem karnetu TIR.
- c) Postanowienia dotyczące przewozu towarów ciężkich lub przestrzennych.

ROZDZIAŁ IV - NIEPRAWIDŁOWOŚCI.

ROZDZIAŁ V - NOTY WYJAŚNIAJĄCE.

ROZDZIAŁ VI - POSTANOWIENIA RÓŻNE.

ROZDZIAŁ VII - POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

ZAŁĄCZNIK Nr 1 - Regulamin używania karnetu TIR

- a) Zagadnienia ogólne.
- b) Sposób wypełniania karnetu TIR.
- c) Wypadki i uszkodzenia.

ZAŁĄCZNIK Nr 2 - Regulamin dotyczący warunków technicznych pojazdów drogowych, które mogą być dopuszczone do międzynarodowego przewozu drogowego pod zamknięciem celnym.

ZAŁĄCZNIK Nr 3 - Procedura uznania pojazdów drogowych, które odpowiadają warunkom technicznym przewidzianym w regulaminie stanowiącym załącznik 2.

ZAŁĄCZNIK Nr 4 - Wzór świadectwa uznania pojazdu drogowego

ZAŁĄCZNIK Nr 5 - Tablice TIR

ZAŁĄCZNIK Nr 6 - Noty wyjaśniające.

ZAŁĄCZNIK Nr 7 - Załącznik dotyczący uznania kontenerów.

Załącznik Nr 8 - Skład i regulamin wewnętrzny komitetu administracyjnego *U.84.17.76-tekst pierwotny*

KONWENCJA CELNA

dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. (Dz. U. z dnia 28 marca 1984 r.)

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej RADA PAŃSTWA POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ podaje do publicznej wiadomości:

W dniu 14 listopada 1975 r. została sporządzona w Genewie Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR).

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną z zastrzeżeniem, że Polska Rzeczpospolita Ludowa nie uważa się za związaną postanowieniami ustępów 2 do 6 artykułu 57 tej konwencji; oświadcza, że postanawia przystąpić do niej w imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, oraz przyrzeka, że wymieniona konwencja będzie niezmiennie zachowywana. Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Dano w Warszawie, dnia 12 czerwca 1980 r.
(Tekst konwencji zawiera załącznik do niniejszego numeru)

ZAŁĄCZNIK: KONWENCJA CELNA DOTYCZĄCA MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR (KONWENCJA TIR) sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r.

Umawiające się Strony, pragnąc ułatwić międzynarodowe przewozy towarów pojazdami drogowymi, mając na uwadze, że poprawa warunków przewozu stanowi jeden z zasadniczych czynników rozwoju współpracy między nimi, wypowiadając się za uproszczeniem i harmonizacją formalności administracyjnych, zwłaszcza na granicach, w dziedzinie przewozów międzynarodowych, zgodziły się na następujące postanowienia:

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE *Określenia.*

Artykuł 1

W rozumieniu niniejszej konwencji:

- a)** określenie "operacja TIR" oznacza przewóz towarów z wyjściowego urzędu celnego do docelowego urzędu celnego zgodnie z procedurą zwaną "procedurą TIR", ustaloną przez niniejszą konwencję;
- b)** określenie "opłaty i podatki przywózowe i wywózowe" oznacza opłaty celne oraz wszelkie inne opłaty, podatki, należności i inne obciążenia finansowe, które są pobierane przy przywozie lub wywozie bądź w związku z przywozem lub wywozem towarów, z wyjątkiem należności i obciążeń finansowych nie przekraczających przybliżonego kosztu świadczonych usług;
- c)** określenie "pojazd drogowy" oznacza nie tylko motorowy pojazd drogowy, lecz także każdą przyczepę lub naczepę przeznaczoną do doczepiania do niego;
- d)** określenie "zespół pojazdów" oznacza pojazdy złączone, uczestniczące w ruchu drogowym jako jedna całość;

e) określenie "kontener" oznacza sprzęt przewozowy (skrzynia, zdejmowana cysterna lub inny podobny sprzęt):

- stanowiący pomieszczenie całkowicie lub częściowo zamknięte i przeznaczone do umieszczenia w nim towarów,
- trwałe i wskutek tego dostatecznie wytrzymałe, aby mógł nadawać się do wielokrotnego użytku,
- specjalnie zbudowany w celu ułatwienia przewozu towarów jednym lub kilkoma rodzajami transportu bez przeładunku towarów,
- zbudowany w sposób zapewniający łatwe manipulowanie nim, zwłaszcza przy przeładunku z jednego rodzaju transportu na drugi,
- zbudowany tak, aby można było go łatwo załadować i wyładować,
- oraz o pojemności co najmniej jednego metra sześciennego;
- na równi z kontenerami są traktowane "zdejmowane nadwozia";

f) określenie "wyjściowy urząd celny" oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, w którym zaczyna się przewóz międzynarodowy całości lub części ładunku, zgodnie z procedurą TIR;

g) określenie "docelowy urząd celny" oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, w którym kończy się przewóz międzynarodowy całości lub części ładunku, zgodnie z procedurą TIR;

h) określenie "przejściowy urząd celny" oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, przez który pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener jest przywożony lub wywożony w czasie operacji TIR;

i) określenie "osoba" oznacza zarówno osobę fizyczną, jak i prawną;

j) określenie "towary ciężkie lub przestrzenne" oznacza każdy przedmiot ciężki lub przestrzenny, który ze względu na swój ciężar, na swoje rozmiary lub swój charakter nie jest zazwyczaj przewożony ani w zamkniętym pojeździe drogowym, ani w zamkniętym kontenerze;

k) określenie "stowarzyszenie poręczające" oznacza stowarzyszenie uznane przez władze celne Umawiającej się Strony jako poręczające za osoby, które stosują procedurę TIR.

Zakres stosowania.

Artykuł 2

Niniejszą konwencję stosuje się do przewozu towarów bez przeładunku przez jedną lub kilka granic, od wyjściowego urzędu celnego jednej Umawiającej się Strony do docelowego urzędu celnego innej Umawiającej się Strony lub tej samej Umawiającej się Strony, w pojazdach drogowych, zespołach pojazdów lub w kontenerach, jeżeli jakaś część przewozu między rozpoczęciem i zakończeniem operacji TIR jest wykonywana przez transport drogowy.

Artykuł 3.

W celu korzystania z postanowień niniejszej konwencji:

a) przewozy powinny być wykonywane:

- pojazdami drogowymi, zespołami pojazdów lub kontenerami, uprzednio uznanymi zgodnie z warunkami wymienionymi w rozdziale **III a)** bądź
- innymi pojazdami drogowymi, innymi zespołami pojazdów lub innymi kontenerami, zgodnie z warunkami wymienionymi w rozdziale **III c)**;

b) przewozy powinny się odbywać pod gwarancją stowarzyszeń uznanych zgodnie z

postanowieniami artykułu 6 i powinny być wykonywane z zastosowaniem karnetu TIR, odpowiadającego wzorowi przedstawionemu w załączniku 1 do niniejszej konwencji.

Artykuł 4

Od towarów przewożonych zgodnie z procedurą TIR nie będą uiszczane lub składane do depozytu w przejściowych urzędach celnych opłaty i podatki przywozowe i wywozowe.

Artykuł 5

1. Towary przewożone zgodnie z procedurą TIR pod zamknięciem celnym w pojazdach drogowych, w zespołach pojazdów lub kontenerach nie będą podlegały w zasadzie kontroli celnej w przejściowych urzędach celnych.
2. Jednak w celu uniknięcia nadużyć władze celne mogą w wyjątkowych przypadkach, a zwłaszcza w razie podejrzenia o nieprawidłowość, przeprowadzać w tych urzędach kontrole towarów.

ROZDZIAŁ II WYDAWANIE KARNETÓW TIR.

Odpowiedzialność stowarzyszeń poręczających.

Artykuł 6

1. Każda Umawiająca się Strona może, z zastrzeżeniem określonych przez siebie warunków i gwarancji, upoważnić stowarzyszenia do wydawania karnetów TIR bezpośrednio lub za pośrednictwem odpowiednich stowarzyszeń oraz do występowania w charakterze poręczycieli.
2. Stowarzyszenie może być uznane w danym państwie tylko wówczas, gdy jego gwarancja obejmuje również odpowiedzialność, jaka może powstać w tym państwie w związku z użyciem karnetów TIR wydanych przez zagraniczne stowarzyszenia, będące członkami międzynarodowej organizacji, do której ono samo należy.

Artykuł 7

Formularze karnetów TIR wysyłane do stowarzyszeń poręczających przez odpowiednie stowarzyszenia zagraniczne lub przez organizacje międzynarodowe zwolnione będą od opłat i podatków przywozowych lub wywozowych oraz nie będą podlegały żadnemu zakazowi lub ograniczeniu przywozowemu i wywozowemu.

Artykuł 8

1. Stowarzyszenie poręczające zobowiąże się do uiszczenia należnych opłat i podatków przywozowych lub wywozowych, zwiększonych ewentualnie o odsetki za zwłokę, które mogą się należeć na mocy ustaw i przepisów celnych państwa, w którym ujawniono nieprawidłowość odnoszącą się do operacji TIR. Będzie ono zobowiązane do zapłacenia tych kwot na zasadzie odpowiedzialności wspólnej i solidarnej z osobami, od których należne są te kwoty.
2. Jeżeli ustawy i przepisy Umawiającej się Strony nie przewidują uiszczania opłat i podatków przywozowych lub wywozowych w przypadkach określonych w ustępie 1, stowarzyszenie poręczające zobowiąże się do zapłacenia, na tych samych warunkach, kwoty równej opłatom i podatkom przywozowym lub wywozowym, zwiększonym o jakiegokolwiek odsetki za zwłokę.
3. Każda Umawiająca się Strona określi maksymalną wysokość kwot od jednego karnetu TIR, których można żądać od stowarzyszenia poręczającego na podstawie postanowień ustępów 1 i 2.

4. Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego w stosunku do władz państwa, w którym się znajduje wyjściowy urząd celny, rozpoczyna się od chwili, gdy karnet TIR został przyjęty przez urząd celny. W następnych państwach, przez które prowadzi trasa przewozu towarów zgodnie z procedurą TIR, odpowiedzialność ta rozpoczyna się od chwili wwozu towarów bądź - w razie zawieszenia operacji TIR stosownie do postanowień ustępów 1 i 2 artykułu 26 - od chwili gdy karnet TIR został przyjęty przez urząd celny, w którym operacja TIR zostaje wznowiona.

5. Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego będzie obejmować nie tylko towary wyszczególnione w karnecie TIR, lecz także towary, które - jakkolwiek nie są wyszczególnione w tym karnecie - znajdują się pod zamknięciem celnym w części pojazdu drogowego albo w kontenerze. Nie będzie ona obejmować żadnych innych towarów.

6. W celu ustalenia opłat i podatków wymienionych w ustępach 1 i 2 dane dotyczące towarów, zawarte w karnecie TIR, uważane będą za ważne do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego.

7. W razie gdy kwoty wymienione w ustępach 1 i 2 staną się wymagalne, właściwe władze powinny, w miarę możliwości, przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego zażądać ich zapłaty od osoby lub osób, od której lub których kwoty bezpośrednio się należą.

Artykuł 9

1. Stowarzyszenie poręczające ustala okres ważności karnetu TIR, określając ostatni dzień ważności, po którym karnet nie będzie mógł być przedstawiony wyjściowemu urzędowi celnemu w celu jego przyjęcia.

2. Karnet TIR przyjęty przez wyjściowy urząd celny ostatniego dnia swojej ważności lub przed tą datą, jak to przewiduje się w ustępie 1, zachowuje swą ważność do chwili zakończenia operacji TIR w docelowym urzędzie celnym.

Artykuł 10

1. Karnet TIR może być zwolniony z zastrzeżeniami lub bez; jeżeli dokonano zastrzeżeń, to powinny one odnosić się do faktów związanych z samą operacją TIR. Fakty te powinny być zaznaczone w karnecie TIR.

2. Jeżeli władze celne danego państwa zwolnią bez zastrzeżeń karnet TIR, nie będą mogły już żądać od stowarzyszenia poręczającego uiszczenia kwot wymienionych w ustępach 1 i 2 artykułu 8, chyba że poświadczenie zwolnienia zostało uzyskane podstępem lub przez nadużycie.

Artykuł 11

1. W razie gdy karnet TIR nie został zwolniony lub gdy zwolnienie karnetu TIR zawiera zastrzeżenia, właściwe władze nie będą miały prawa żądać od stowarzyszenia poręczającego uiszczenia kwot wymienionych w ustępach 1 i 2 artykułu 8, jeżeli w terminie jednego roku, licząc od dnia przyjęcia karnetu TIR przez te władze, nie zawiadomiły one na piśmie stowarzyszenia o niezwolnieniu lub zwolnieniu z zastrzeżeniami. Postanowienie to będzie miało zastosowanie również w razie zwolnienia uzyskanego postępowaniem lub przez nadużycie, lecz wówczas termin będzie dwuletni.

2. Żądanie uiszczenia kwot wymienionych w ustępach 1 i 2 artykułu 8 powinno być skierowane do stowarzyszenia poręczającego nie wcześniej niż z upływem trzech miesięcy, licząc od dnia, w którym stowarzyszenie to zostało powiadomione o

niezwolnieniu karnetu TIR, zwolnieniu z zastrzeżeniami lub zwolnieniu uzyskanym podstępem lub przez nadużycie, a także nie później niż w terminie dwóch lat, licząc od tego samego dnia. Jednakże w przypadkach, które w wymienionym terminie dwóch lat będą przedmiotem postępowania sądowego, żądanie to powinno być skierowane w terminie jednego roku, licząc od dnia, w którym orzeczenie sądu stało się prawomocne.

3. Dla uiszczenia żądanych kwot stowarzyszenie poręczające będzie rozporządzać trzymiesięcznym terminem, licząc od dnia skierowania do niego żądania zapłaty. Stowarzyszenie otrzyma zwrot uiszczonych kwot, jeżeli w terminie dwóch lat od dnia skierowania żądania zapłaty ustalone zostanie w sposób zadowalający władze celne, że w odniesieniu do danej czynności przewozu nie została popełniona żadna nieprawidłowość.

ROZDZIAŁ III

PRZEWÓZ TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR

Uznanie pojazdów i kontenerów.

Artykuł 12

W celu korzystania z postanowień części a) i b) niniejszego rozdziału każdy pojazd drogowy powinien odpowiadać w zakresie budowy i wyposażenia warunkom określonym w załączniku 2 do niniejszej konwencji oraz powinien być uznany zgodnie z procedurą określoną w załączniku 3 do niniejszej konwencji. Świadectwo uznania powinno być zgodne ze wzorem podanym w załączniku 4.

Artykuł 13

1. W celu korzystania z postanowień części a) i b) niniejszego rozdziału kontenery powinny być zbudowane zgodnie z warunkami określonymi w pierwszej części załącznika 7 oraz powinny być uznane zgodnie z procedurą określoną w drugiej części tego załącznika. **2.** Kontenery uznane do przewozu towarów pod zamknięciem celnym, stosownie do postanowień Konwencji celnej o pojemnikach z 1956 r., wynikających z tej konwencji porozumień zawartych pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych, Konwencji celnej o kontenerach z 1972 r. lub wszystkich aktów międzynarodowych, które zastępują lub zmieniają tę ostatnią konwencję będą uważane za odpowiadające postanowieniom ustępu 1 i powinny zostać dopuszczone do wykonywania przewozu zgodnie z procedurą TIR bez dodatkowego ich uznania.

Artykuł 14

1. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo odmowy potwierdzenia ważności uznania pojazdów drogowych lub kontenerów, które nie będą odpowiadały warunkom przewidzianym w artykułach 12 i 13. Jednakże Umawiające się Strony będą unikać opóźniania przewozu, jeżeli stwierdzone braki będą nieistotne i nie będą stwarzały żadnej możliwości nadużycia. 2. Przed ponownym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym pojazd drogowy lub kontener, który przestał odpowiadać warunkom uzasadniającym jego uznanie, powinien być doprowadzony do stanu poprzedniego bądź przedstawiony do ponownego uznania. Procedura przewozu z zastosowaniem karnetu TIR. Artykuł 15 1. Żaden specjalny dokument celny nie będzie wymagany przy czasowym wwozie pojazdu drogowego zespołu pojazdów lub kontenera, używanych do przewozu towarów zgodnie z procedurą TIR. Nie będzie wymagana żadna gwarancja dla pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera. 2. Postanowienia ustępu 1 niniejszego artykułu nie stanowią przeszkody w żądaniu przez Umawiającą się Stronę wypełnienia w docelowym urzędzie celnym formalności przewidzianych przez jej przepisy wewnętrzne w celu zapewnienia wywozu pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera po zakończeniu operacji TIR. Artykuł 16

Podczas wykonywania przez pojazd lub przez zespół pojazdów drogowych operacji TIR umieszczona zostanie z przodu pojazdu prostokątna tablica z napisem "TIR" o cechach charakterystycznych wymienionych w załączniku 5 do niniejszej konwencji, i taka sama tablica z tyłu pojazdu lub zespołu pojazdów drogowych. Tablice te powinny być umieszczone w taki sposób, aby były wyraźnie widoczne i aby można było je zdejmować. Artykuł 17 1. Jeden karnet TIR wystawiany jest na każdy pojazd drogowy lub kontener. Jednakże jeden karnet TIR może być wystawiony na jeden zespół pojazdów bądź kilka kontenerów załadowanych na jeden pojazd drogowy lub jeden zespół pojazdów. W takim przypadku manifest towarów w karnecie TIR powinien wykazywać oddzielnie zawartość każdego pojazdu stanowiącego część zespołu pojazdów lub każdego kontenera. 2. Karnet TIR będzie ważny na jedną podróż. Będzie on zawierał co najmniej taką liczbę odrywanych odcinków dla przyjęcia i zwolnienia, jaka jest niezbędna dla danego przewozu. Artykuł 18 1. Operacja TIR będzie mogła obejmować kilka urzędów celnych wyjściowych i docelowych; jednakże w braku zezwolenia zainteresowanej Umawiającej się Strony lub zainteresowanych Umawiających się Stron: a) wyjściowe urzędy celne powinny znajdować się w jednym państwie, b) docelowe urzędy celne nie mogą się znajdować w więcej niż dwóch państwach, c) ogólna liczba urzędów celnych wyjściowych i docelowych nie może przekroczyć czterech. Artykuł 19

Towary oraz pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener będą przedstawiane wraz z karnetem TIR w wyjściowym urzędzie celnym. Władze celne państwa wyjazdu podejmą niezbędne kroki w celu upewnienia się co do dokładności manifestu towarów oraz w celu nałożenia zamknięć celnych bądź w celu kontroli zamknięć celnych nałożonych w imieniu wymienionych władz celnych przez osoby należycie upoważnione. Artykuł 20

Władze celne będą mogły wyznaczyć termin przejazdu przez terytorium ich państwa i wymagać, aby na tym terytorium pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener trzymały się wyznaczonej trasy. Artykuł 21

W każdym przejściowym urzędzie celnym, jak również w docelowych urzędach celnych pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener będą przedstawiane władzom celnym w celu kontroli wraz ze swym ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR. Artykuł 22 1. Z wyjątkiem przypadków przeprowadzenia rewizji towarów stosownie do postanowień ustępu 2 artykułu 5 władze celne przejściowych urzędów celnych każdej z Umawiających się Stron będą zasadniczo uznawać zamknięcia celne innych Umawiających się Stron, pod warunkiem że zamknięcia te będą nienaruszone; wymienione władze celne będą mogły jednak dodać własne zamknięcia, jeżeli wymagają tego potrzeby kontroli. 2. Uznane w ten sposób przez Umawiającą się Stronę zamknięcia celne będą korzystać na jej terytorium z takiej samej opieki prawnej jak zamknięcia własne. Artykuł 23 Władze celne będą mogły: * konwojować na koszt przewoźnika pojazdy drogowe, zespoły pojazdów lub kontenery przez terytorium ich państwa, * przeprowadzać w czasie drogi kontrolę i rewizję ładunku pojazdów drogowych, zespołów pojazdów lub kontenerów tylko w przypadkach wyjątkowych. Artykuł 24

Jeżeli w czasie drogi lub w przejściowym urzędzie celnym władze celne przeprowadzają rewizję ładunku pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera, powinny one uczynić wzmiankę o nałożeniu nowych zamknięć, jak również o charakterze przeprowadzonych kontroli na odcinkach karnetu TIR użytych w ich państwie, na odpowiadających im grzbietach oraz na odcinkach pozostałych w karnecie TIR. Artykuł 25

Jeżeli w czasie drogi zamknięcie celne zostało zerwane w przypadkach innych niż przewidziane w artykułach 24 i 35 lub jeżeli towary uległy zniszczeniu lub uszkodzeniu bez zerwania zamknięć celnych, zostanie zastosowane w odniesieniu do użycia karnetu TIR postępowanie przewidziane w załączniku 1 do niniejszej konwencji - niezależnie od ewentualnego zastosowania postanowień ustawodawstw wewnętrznych - oraz zostanie

wypełniony protokół zajęcia znajdujący się w karnecie TIR. Artykuł 26 1. Jeżeli przewóz wykonywany z zastosowaniem karnetu TIR odbywa się na części trasy przez terytorium państwa nie będącego Stroną niniejszej konwencji, operacja TIR zostaje zawieszona podczas tego przejazdu. W tym przypadku, w celu wznowienia operacji TIR, władze celne Umawiającej się Strony, na której terytorium przewóz ten jest następnie kontynuowany, uznają karnet TIR, pod warunkiem jednak, że zamknięcia celne i (lub) znaki identyfikacyjne nie zostały naruszone. 2. Odnosi się to również do części przewozu, podczas którego karnet TIR nie był użytkowany przez posiadacza karnetu na terytorium Umawiającej się Strony z powodu istnienia bardziej uproszczonej tranzytowej procedury celnej lub jeżeli korzystanie z tranzytowej procedury celnej nie jest konieczne. 3. W tych przypadkach urzędy celne, w których operacja TIR zostaje przerwana lub wznowiona, będą uważane odpowiednio za urzędy przejściowe przy wyjeździe lub przy wjeździe. Artykuł 27

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej konwencji, a w szczególności artykułu 18, pierwotnie wyznaczony docelowy urząd celny może zostać zastąpiony przez inny docelowy urząd celny. Artykuł 28

Po przybyciu ładunku do docelowego urzędu celnego i pod warunkiem, że towary będą następnie poddane innej procedurze celnej lub dokonana zostanie ich odprawa ostateczna, karnet TIR zostanie niezwłocznie zwolniony. Artykuł 29 1. Postanowienia niniejszej części stosuje się wyłącznie do przewozu towarów ciężkich lub przestrzennych, określonych pod literą k) artykułu 1 niniejszej konwencji. 2. Jeżeli postanowienia niniejszej części mają zastosowanie, przewóz towarów ciężkich lub przestrzennych może być, według uznania władz wyjściowego urzędu celnego, wykonywany pojazdami lub kontenerami bez zamknięć celnych. 3. Postanowienia niniejszej części stosuje się tylko wówczas, gdy zdaniem władz wyjściowego urzędu celnego towary ciężkie lub przestrzenne, jak również, jeśli ma to miejsce, przewożone jednocześnie akcesoria można zidentyfikować bez trudności dzięki dostarczonemu opisowi bądź nałożyć na nie zamknięcia celne i (lub) zaopatrzyć je w znaki identyfikacyjne w sposób uniemożliwiający jakiegokolwiek zastąpienie lub usunięcie tych towarów bez pozostawienia widocznych śladów. Artykuł 30

Wszystkie postanowienia niniejszej konwencji, których nie uchylają postanowienia szczególne niniejszej części, mają zastosowanie do przewozu towarów ciężkich lub przestrzennych zgodnie z procedurą TIR. Artykuł 31

Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego będzie obejmować nie tylko towary wyszczególnione w karnecie TIR, lecz także towary, które - jakkolwiek nie wyszczególnione w karnecie - znajdowały się na powierzchni ładunkowej lub wśród towarów wyszczególnionych w karnecie TIR. Artykuł 32

Okładka i wszystkie odcinki karnetu TIR powinny posiadać napis "towary ciężkie lub przestrzenne", wykonany tłustym drukiem w języku angielskim lub francuskim. Artykuł 33

Władze wyjściowego urzędu celnego będą mogły żądać dołączenia do karnetu TIR list przesyłek, zdjęć, rysunków itp., które okażą się niezbędne do identyfikacji przewożonych towarów. W tych przypadkach poświadczą one wymienione dokumenty; jeden egzemplarz wymienionych dokumentów zostanie przymocowany do odwrotnej strony okładki karnetu TIR, natomiast wszystkie manifesty karnetu zawierać będą wzmiankę o tych dokumentach. Artykuł 34

Władze przejściowych urzędów celnych każdej z Umawiających się Stron będą uznawać zamknięcia celne i (lub) znaki identyfikacyjne nałożone przez właściwe władze innych Umawiających się Stron. Będą one mogły jednak umieścić dodatkowe zamknięcia i

(lub) znaki identyfikacyjne; o nałożeniu nowych zamknięć i (lub) znaków identyfikacyjnych uczynią one wzmiankę na odcinkach karnetu TIR używanych w ich państwie, na odpowiadających im grzbietach oraz na pozostałych odcinkach karnetu TIR. Artykuł 35

Jeżeli w czasie drogi lub w przejściowym urzędzie celnym władze celne przeprowadzające rewizję ładunku są zmuszone do zerwania zamknięć celnych i (lub) zdjęcia znaków identyfikacyjnych, o nałożeniu nowych zamknięć i (lub) znaków identyfikacyjnych uczynią one wzmiankę na odcinkach karnetu TIR używanych w ich państwie, na odpowiadających im grzbietach oraz na pozostałych odcinkach karnetu TIR. ROZDZIAŁ IV NIEPRAWIDŁOWOŚCI. Artykuł 36

Każde naruszenie postanowień niniejszej konwencji narazi naruszającego w państwie, w którym naruszenie zostało dokonane, na sankcje przewidziane przez ustawodawstwo tego państwa. Artykuł 37

Jeżeli nie jest możliwe ustalenie, na jakim terytorium nieprawidłowość została popełniona, uważa się, że popełniono ją na terytorium Umawiającej się Strony, gdzie zostało to stwierdzone. Artykuł 38 1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo pozbawić czasowo lub na stałe prawa korzystania z postanowień niniejszej konwencji każdą osobę winną poważnego naruszenia ustaw lub przepisów celnych, mających zastosowanie do międzynarodowych przewozów towarów. 2. O takim pozbawieniu będą natychmiast powiadomione władze celne Umawiającej się Strony, na której terytorium dana osoba przebywa lub zamieszkuje, jak również stowarzyszenia poręczające państwa, w którym naruszenie zostało popełnione. Artykuł 39 Jednakże w razie uznania operacji TIR za prawidłową: 1. Umawiające się Strony nie będą zwracać uwagi na drobne odstępstwa od wyznaczonego czasu lub trasy przejazdu; 2. Również rozbieżności między danymi manifestu towarów karnetu TIR a zawartością pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera nie będą uważane za naruszenie niniejszej konwencji dokonane przez posiadacza karnetu TIR, jeśli zostanie dowiedzione w sposób zadowalający właściwe władze, że rozbieżności nie są wynikiem błędów popełnionych świadomie lub przez niedbalstwo podczas załadunku lub wysyłki towarów albo przy wystawianiu danego manifestu. Artykuł 40

Zarządy celne państw wyjścia i przeznaczenia nie będą obciążały odpowiedzialnością posiadacza karnetu TIR za rozbieżności, które zostaną ewentualnie stwierdzone w tych państwach, jeśli rozbieżności te dotyczą odpowiednio procedury celnej, jaka była stosowana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu operacji TIR, z którą posiadacz tego karnetu nie miał żadnego związku. Artykuł 41

Jeżeli ustalono w sposób zadowalający władze celne, że towary wymienione w manifestie karnetu TIR zaginęły lub zostały bezpowrotnie zagubione na skutek wypadku lub siły wyższej albo że nastąpił ich ubytek naturalny, przyznane zostanie zwolnienie od zapłaty normalnie wymaganych należności i podatków. Artykuł 42

Na umotywowany wniosek jednej Umawiającej się Strony właściwe władze Umawiających się Stron zainteresowanych operacją TIR dostarczą jej wszelkich dostępnych informacji, potrzebnych do zastosowania postanowień artykułów 39, 40 i 41. ROZDZIAŁ V NOTY WYJAŚNIAJĄCE. Artykuł 43

Noty wyjaśniające znajdujące się w załącznikach 6 i 7 (część trzecia) podają interpretację niektórych postanowień niniejszej konwencji i jej załączników. Zawierają one również niektóre rodzaje zalecanych praktyk. ROZDZIAŁ VI POSTANOWIENIA RÓŻNE. Artykuł 44 1. Każda Umawiająca się Strona przyzna zainteresowanym stowarzyszeniom poręczającym ułatwienia w zakresie: a) przekazywania dewiz niezbędnych do zapłaty kwot żądanych przez władze Umawiających się Stron na

podstawie postanowień artykułu 8 niniejszej konwencji oraz b) przekazywania dewiz niezbędnych do zapłaty za formularze karnetów TIR przesyłane stowarzyszeniom poręczającym przez odpowiednie stowarzyszenia zagraniczne lub przez organizacje międzynarodowe. Artykuł 45

Każda Umawiająca się Strona poda do wiadomości wykaz urzędów celnych wyjściowych, przejściowych i docelowych wyznaczonych przez nią dla wykonania operacji TIR. Umawiające się Strony, których terytoria graniczą ze sobą, będą porozumiewać się w celu wyznaczenia za obopólną zgodą odpowiednich urzędów celnych i ich godzin otwarcia. Artykuł 46 1. Nie będzie pobierana opłata z tytułu wykonywania przez personel celny czynności celnych wymienionych w niniejszej konwencji, z wyjątkiem przypadków, gdy te czynności będą wykonywane poza normalnie przewidzianymi dniami, godzinami i miejscami. 2. W miarę możliwości Umawiające się Strony ułatwią w urzędach celnych czynności celne w stosunku do towarów łatwo psujących się. Artykuł 47 1. Postanowienia niniejszej konwencji nie stanowią przeszkody ani do stosowania ograniczeń i kontroli wynikających z przepisów wewnętrznych z racji moralności publicznej, bezpieczeństwa publicznego, higieny lub zdrowia publicznego albo ze względów weterynaryjnych lub fitopatologicznych, ani do pobierania opłat wymaganych przez takie przepisy. 2. Postanowienia niniejszej konwencji nie stanowią przeszkody do stosowania innych przepisów wewnętrznych lub międzynarodowych regulujących przewozy. Artykuł 48

Żadne postanowienie niniejszej konwencji nie narusza prawa Umawiających się Stron, które tworzą unię celną lub gospodarczą, do przyjęcia odrębnych zasad dotyczących czynności przewozowych przy wyjeździe lub wjeździe na ich terytorium lub w tranzycie przez nie, jeśli te zasady nie ograniczają ułatwień przewidzianych w niniejszej konwencji. Artykuł 49

Niniejsza konwencja nie stanowi przeszkody w stosowaniu dalej idących ułatwień niż umawiające się Strony przyznają lub chciałyby przyznać bądź w drodze postanowień jednostronnych, bądź w drodze umów dwustronnych lub wielostronnych, z zastrzeżeniem jednak, że ułatwienia w ten sposób przyznane nie utrudnią stosowania postanowień niniejszej konwencji, a w szczególności funkcjonowania operacji TIR. Artykuł 50

Umawiające się Strony będą na życzenie przekazywać sobie wzajemnie niezbędne informacje o stosowaniu postanowień niniejszej konwencji, a w szczególności informacje dotyczące zarówno uznawania pojazdów drogowych lub kontenerów, jak i charakterystyk technicznych ich konstrukcji. Artykuł 51 Załączniki do niniejszej konwencji stanowią integralną część konwencji. ROZDZIAŁ VII POSTANOWIENIA KOŃCOWE. Artykuł 52 Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie. 1. Wszystkie państwa będące członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych lub członkami jednej z organizacji wyspecjalizowanych lub Międzynarodowej Agencji do Spraw Energii Atomowej, stronami Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, jak również każde inne państwo, które zostało zaproszone przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych, mogą stać się Umawiającymi się Stronami niniejszej konwencji: a) przez jej podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia; b) przez złożenie dokumentu ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia po jej podpisaniu, z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, albo c) przez złożenie dokumentu przystąpienia. 2. Niniejsza konwencja będzie otwarta do podpisania od dnia 1 stycznia 1976 r. do dnia 31 grudnia 1976 r. włącznie, w Biurze Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie, dla państw wymienionych w ustępie 1. Po tej dacie będzie ona otwarta do przystąpienia. 3. Unie celne lub gospodarcze mogą również, stosownie do postanowień ustępów 1 i 2, stać się Umawiającymi się Stronami niniejszej konwencji w tym samym czasie co wszystkie państwa będące ich członkami lub w jakiegokolwiek chwili po tym, gdy wszystkie państwa będące ich członkami staną się Umawiającymi się Stronami niniejszej konwencji. Jednakże unie te nie będą miały prawa głosowania. 4. Dokumenty ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia będą składane Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Artykuł 53 Wejście w życie. 1. Niniejsza konwencja wejdzie w

życie w sześć miesięcy od podpisania jej przez pięć państw wymienionych w ustępie 1 artykułu 52 bez zastrzeżenia przez nie ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo po złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia. 2. Po podpisaniu przez pięć państw wymienionych w ustępie 1 artykułu 52 niniejszej konwencji bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo po złożeniu przez nie dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia wejdzie ona w życie w stosunku do wszystkich nowych Umawiających się Stron w sześć miesięcy od złożenia przez nie dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia. 3. Każdy dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony po wejściu w życie zmiany do niniejszej konwencji, będzie uważany za odnoszący się do zmienionego tekstu niniejszej konwencji. 4. Każdy dokument tego rodzaju złożony po przyjęciu zmiany, lecz przed jej wejściem w życie, będzie uważany za odnoszący się do zmienionego tekstu konwencji w dniu wejścia w życie zmiany. Artykuł 54 Wypowiedzenie. 1. Każda Umawiająca się Strona będzie mogła wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych. 2. Wypowiedzenie nabierze mocy w piętnaście miesięcy od dnia otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego. 3. Ważność karnetów TIR przyjętych przez wyjściowy urząd celny przed datą uprawomocnienia się wystąpienia nie będzie naruszona przez to wypowiedzenie i gwarancja stowarzyszeń poręczających pozostanie w mocy zgodnie z warunkami niniejszej konwencji. Artykuł 55 Wygaśnięcie.

Jeżeli po wejściu w życie niniejszej konwencji liczba państw będących Umawiającymi się Stronami stanie się w terminie dwunastu kolejnych miesięcy mniejsza od pięciu, niniejsza konwencja przestanie obowiązywać począwszy od końca tego dwunastomiesięcznego terminu. Artykuł 56 Uchylenie Konwencji TIR z 1959 r. 1. Z chwilą wejścia w życie niniejszej konwencji uchyli ona i zastąpi w stosunkach między Umawiającymi się Stronami niniejszej konwencji - Konwencję TIR z 1959 r. 2. Świadectwa uznania wydane dla pojazdów drogowych i kontenerów zgodnie z warunkami Konwencji TIR z 1959 r. będą uznawane przez Umawiające się Strony niniejszej konwencji w okresie ich ważności lub z zastrzeżeniem jego przedłużenia dla przewozu towarów pod zamknięciem celnym, pod warunkiem że te pojazdy i kontenery będą nadal odpowiadać warunkom, zgodnie z którymi zostały uprzednio uznane. Artykuł 57 Rozstrzyganie sporów. 1. Każdy spór między dwiema lub większą liczbą Umawiających się Stron, dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej konwencji, będzie w miarę możliwości rozstrzygany w drodze bezpośrednich negocjacji między stronami sporu lub też w inny sposób. 2. Każdy spór między dwiema lub większą liczbą Umawiających się Stron, dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej konwencji, który nie może być rozstrzygnięty w sposób przewidziany w ustępie 1, będzie przekazany, na żądanie jednej z nich, trybunałowi arbitrażowemu utworzonemu w następujący sposób: każda ze stron sporu wyznaczy jednego arbitra, a ci arbitrzy wyznaczą innego arbitra, który będzie przewodniczącym. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od daty zażądania arbitrażu jedna ze stron nie wyznaczy arbitra lub jeżeli arbitrzy nie będą mogli wybrać przewodniczącego, którakolwiek z tych stron będzie mogła zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie arbitra lub przewodniczącego trybunału arbitrażowego. 3. Orzeczenie trybunału arbitrażowego utworzonego zgodnie z postanowieniem ustępu 2 będzie obowiązywało strony sporu. 4. Trybunał arbitrażowy określi własny regulamin wewnętrzny. 5. Orzeczenia trybunału arbitrażowego zapadają większością głosów. 6. Jakakolwiek sprzeczność powstała między stronami sporu w zakresie interpretacji lub wykonania orzeczenia arbitrażowego może być przez jedną ze stron wniesiona dla rozstrzygnięcia do trybunału arbitrażowego, który wydał orzeczenie. Artykuł 58 Zastrzeżenia. 1. Każde państwo będzie mogło w chwili podpisywania lub ratyfikowania niniejszej konwencji albo przystąpienia do niej oświadczyć, że nie uważa się za związane ustępami 2-6 artykułu 57 niniejszej konwencji. Inne Umawiające się Strony nie będą związane tymi ustępami wobec każdej Umawiającej się Strony, która zgłosi takie zastrzeżenia. 2. Każda Umawiająca się Strona, która zgłosiła zastrzeżenie zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, będzie mogła w każdej chwili wycofać to

zastrzeżenie w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych. 3. Z wyjątkiem zastrzeżeń przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu żadne zastrzeżenie do niniejszej konwencji nie jest dopuszczalne. Artykuł 59 Tryb zmiany niniejszej konwencji. 1. Niniejsza konwencja, w tym także jej załączniki, będzie mogła być zmieniona na propozycję jednej Umawiającej się Strony w trybie przewidzianym w niniejszym artykule. 2. Każda zaproponowana zmiana niniejszej konwencji będzie rozpatrzona przez Komitet Administracyjny złożony ze wszystkich Umawiających się Stron zgodnie z Regulaminem wewnętrznym podanym w załączniku 8. Każda taka zmiana rozpatrzona lub opracowana na posiedzeniu Komitetu Administracyjnego i przyjęta przez Komitet większością dwóch trzecich obecnych i głosujących jego członków zostanie podana do wiadomości przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych Umawiającym się Stronom w celu jej przyjęcia. 3. Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 60 każda zaproponowana zmiana podana do wiadomości zgodnie z postanowieniami poprzedniego ustępu wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron w trzy miesiące po upływie terminu dwunastu miesięcy od daty tego zawiadomienia, jeżeli w tym terminie państwo będące Umawiającą się Stroną nie zgłosi Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych sprzeciwu co do zaproponowanej zmiany. 4. Jeżeli sprzeciw co do zaproponowanej zmiany został zgłoszony zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, zmiana będzie uważana za nie przyjętą i nie będzie miała żadnego skutku. Artykuł 60 Specjalny tryb zmiany załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7. 1. Każda zmiana zaproponowana do załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7, rozpatrzona zgodnie z postanowieniami ustępów 1 i 2 artykułu 59, wejdzie w życie w dniu ustalonym przez Komitet Administracyjny w chwili jej przyjęcia, chyba że w terminie wcześniejszym, ustalonym w tym samym czasie przez Komitet Administracyjny, jedna piąta państw będących Umawiającymi się Stronami lub pięć państw będących Umawiającymi się Stronami, jeżeli ta liczba jest mniejsza, notyfikuje Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, że wnosi sprzeciw co do tej propozycji. Terminy będą ustalone przez Komitet Administracyjny większością dwóch trzecich obecnych i głosujących jego członków. 2. Z chwilą wejścia w życie zmiana przyjęta zgodnie z trybem przewidzianym w ustępie 1 zastąpi w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron każde dotychczasowe postanowienie, którego dotyczy. Artykuł 61 Wnioski, zawiadomienia i sprzeciwy.

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadomi wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w ustępie 1 artykułu 52 niniejszej konwencji o każdym wniosku, zawiadomieniu lub sprzeciwie zgłoszonym w myśl wyżej wymienionych artykułów 59 i 60 oraz o dacie wejścia w życie zmiany. Artykuł 62 Konferencja rewizyjna. 1. Państwo, które jest Umawiającą się Stroną, będzie mogło w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych zażądać zwołania konferencji w celu rewizji niniejszej konwencji. 2. Konferencja rewizyjna, na którą zostaną zaproszone wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w ustępie 1 artykułu 52, zostanie zwołana przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, jeżeli w terminie sześciu miesięcy, licząc od daty, w której Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zawiadomił o notyfikacji, co najmniej jedna czwarta państw, które są Umawiającymi się Stronami, powiadomi go o swej zgodzie na to żądanie. 3. Konferencja rewizyjna, na którą zostaną zaproszone wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w ustępie 1 artykułu 52, zostanie zwołana również przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych z chwilą notyfikacji takiego żądania przez Komitet Administracyjny. Komitet Administracyjny zadecyduje większością obecnych i głosujących swych członków, czy należy wystąpić z takim żądaniem. 4. Jeżeli konferencja zostanie zwołana stosownie do postanowień ustępu 1 lub 3 niniejszego artykułu, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadomi o tym wszystkie Umawiające się Strony i zaprosi je do przedstawienia, w terminie trzech miesięcy, propozycji, które zgodnie z ich życzeniem powinny być rozpatrzone przez konferencję. Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaze wszystkim Umawiającym się Stronom tymczasowy porządek dzienny konferencji i teksty

tych propozycji co najmniej na trzy miesiące przed datą otwarcia konferencji. Artykuł 63 Notyfikacje. 1. Oprócz notyfikacji i zawiadomień przewidzianych w artykułach 61 i 62 Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych notyfikuje wszystkim państwom wymienionym w artykule 52 o: a) podpisaniach, ratyfikacjach, przyjęciach, zatwierdzeniach i przystąpieniach zgodnie z artykułem 52; b) datach wejścia w życie niniejszej konwencji zgodnie z artykułem 53; c) wypowiedzeniach zgodnie z artykułem 54; d) wygaśnięciu niniejszej konwencji zgodnie z artykułem 55; e) zastrzeżeniach zgłoszonych zgodnie z artykułem 58. Artykuł 64 Tekst autentyczny. 1. Po dniu 31 grudnia 1976 r. oryginał niniejszej konwencji zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekaże jego uwierzytelnione odpisy każdej z Umawiających się Stron i każdemu z państw wymienionych w ustępie 1 artykułu 52, które nie są Umawiającymi się Stronami. 2. Na dowód czego niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą konwencję. 3. Sporządzono w Genewie dnia czternastego listopada tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego piątego roku w jednym egzemplarzu w językach angielskim, francuskim i rosyjskim, przy czym wszystkie trzy teksty są jednakowo autentyczne. ZAŁĄCZNIKI WZÓR KARNETU TIR

Karnet TIR drukowany jest w języku francuskim, z wyjątkiem strony 1 okładki, której rubryki są drukowane również w języku angielskim. "Regulamin używania karnetu TIR" zamieszczony w języku francuskim na stronie 2 przedrukowany jest także w języku angielskim na stronie 3 wymienionej okładki. Strona 1 okładki: (NAZWA ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWEJ) KARNET TIR* Nr (pominięty) Strona 2 okładki: ZAŁĄCZNIK 1 REGULAMIN UŻYWANIA KARNETU TIR A. ZAGADNIENIA OGÓLNE 1. Wystawienie: Karnet TIR wystawia się w państwie wyjazdu lub państwie, w którym jego posiadacz zamieszkuje lub przebywa. 2. Język: Karnet TIR jest drukowany w języku francuskim, z wyjątkiem strony 1 okładki, której rubryki są także drukowane w języku angielskim; niniejsza strona jest tłumaczeniem "Regulaminu używania karnetu TIR" zamieszczonego w języku francuskim na stronie 2 okładki. Ponadto mogą być dołączone dodatkowe strony z tłumaczeniem drukowanego tekstu na inne języki. 3. Ważność: Karnet TIR zachowuje ważność do czasu zakończenia operacji TIR w docelowym urzędzie celnym, jeśli został przyjęty przez wyjściowy urząd celny w terminie ustalonym przez stowarzyszenie wystawiające (rubryka 1 strony 1 okładki i rubryka 4 odcinków). 4. Liczba karnetów: Jeden karnet TIR można wystawić na jeden zespół pojazdów (pojazdy złączone) lub na kilka kontenerów załadowanych na jeden pojazd lub jeden zespół pojazdów (patrz również ustęp 10 d). 5. Liczba wyjściowych i docelowych urzędów celnych: Przewozy wykonywane na podstawie karnetu TIR mogą obejmować kilka wyjściowych i docelowych urzędów celnych, jednakże w razie braku zezwolenia: a) wyjściowe urzędy celne powinny znajdować się w tym samym państwie; b) docelowe urzędy celne nie mogą się znajdować w więcej niż dwóch państwach; c) ogólna liczba urzędów celnych wyjściowych i docelowych nie może przekroczyć 4 (patrz również ustęp 10 e). 6. Liczba kartek: Jeżeli przewóz obejmuje tylko jeden wyjściowy urząd celny i jeden docelowy urząd celny, karnet TIR powinien zawierać co najmniej 2 kartki dla państwa wyjazdu, 3 kartki dla państwa docelowego, następnie po 2 kartki dla każdego państwa, przez którego terytorium odbywa się przewóz. Dla każdego dodatkowego wyjściowego lub docelowego urzędu celnego są ponadto potrzebne 2 lub 3 kartki; poza tym - jeżeli docelowe urzędy celne położone są w różnych państwach - potrzebne są dodatkowo 2 kartki. 7. Przedstawianie w urzędach celnych: Karnet TIR wraz z pojazdem drogowym, zespołem pojazdów, kontenerem lub kontenerami zostanie przedstawiony każdemu wyjściowemu, przejściowemu i docelowemu urzędowi celnemu. W ostatnim, wyjściowym urzędzie celnym powinien być umieszczony na dole wszystkich odcinków manifestu, które zostaną później użyte w tym przewozie, podpis urzędnika i pieczęć z datą urzędu celnego (rubryka 19). B. SPOSÓB WYPEŁNIENIA KARNETU TIR 1. Wycieranie, dopiski: Karnet TIR nie może zawierać żadnych wycierań ani dopisków. Każda poprawka powinna być dokonywana przez przekreślenie błędnych danych i wpisanie w razie potrzeby danych właściwych. Każda zmiana powinna być potwierdzona przez jej autora i poświadczona przez władze celne. 2. Wskazówka dotycząca rejestracji: Jeżeli przepisy wewnętrzne nie przewidują rejestracji przyczep i naczep, należy w miejscu przeznaczonym dla numeru

rejestracyjnego wskazać zamiast tego numeru numer identyfikujący lub fabryczny. 10. Manifest: a) Manifest wypełnia się w języku państwa wyjazdu, jeżeli władze celne nie zezwolą na użycie innego języka. Władze celne innych państw, przez których terytoria następuje przewóz, zastrzegają sobie prawo żądania przetłumaczenia manifestu na ich język. W celu uniknięcia zwłoki mogącej wynikać wskutek takiego żądania zaleca się przewoźnikowi zaopatrzenie się w niezbędne tłumaczenia. b) Dane zamieszczane w manifeście powinny być pisane na maszynie lub powielane w sposób zapewniający łatwą ich czytelność na wszystkich kartkach. Kartki nieczytelne zostaną odrzucone przez władze celne. c) W braku dostatecznego miejsca w manifeście do wpisania wszystkich przewożonych towarów mogą być dołączone do odcinków dodatkowe kartki tego samego wzoru co manifest lub dokumenty handlowe zawierające wszystkie dane manifestu. W tym przypadku wszystkie odcinki powinny zawierać następujące informacje: d) liczbę dodatkowych kartek (w rubryce 10), e) liczbę i rodzaj sztuk przesyłek lub przedmiotów oraz ogólną wagę brutto towarów wymienionych na dodatkowych kartkach (w rubrykach 11-13). f) Jeżeli karnet TIR wystawiony jest na zespół pojazdów lub kilka kontenerów, zawartość każdego pojazdu lub kontenera zostanie oddzielnie wymieniona w manifeście, ze wskazaniem przed tym numeru rejestracyjnego pojazdu lub numeru identyfikującego kontenera (w rubryce 11 manifestu). g) Również w razie gdy jest kilka wyjściowych lub docelowych urzędów celnych, dane dotyczące towarów przyjętych do przewozu lub przeznaczonych dla każdego urzędu celnego powinny być wyraźnie oddzielone w manifeście. 11. Listy przesyłek, zdjęcia, rysunki itd.: Jeżeli dla identyfikacji towarów ciężkich lub przestrzennych władze celne wymagają będą dołączenia tych dokumentów do karnetu TIR, dokumenty te zostaną poświadczane przez władze celne i przymocowane do strony 2 okładki karnetu. Ponadto wzmianka o tych dokumentach zostanie dokonana w rubryce 10 wszystkich odcinków. 12. Podpis: Wszystkie odcinki (rubryki 16 i 17) powinny być datowane i podpisane przez posiadacza karnetu TIR lub przez jego przedstawiciela.

C. WYPADKI I USZKODZENIA

1. Jeżeli podczas drogi zamknięcie celne zostało przypadkowo zerwane lub towary uległy zniszczeniu bądź zostały uszkodzone, przewoźnik powinien natychmiast zwrócić się do władz celnych, w razie gdy znajdują się one w pobliżu, lub w ich braku - do innych właściwych władz państwa, w którym się znajduje. Te ostatnie władze sporządzą jak najszybciej protokół zajścia zamieszczony w karnecie TIR. 2. W razie wypadku powodującego konieczność przeładowania towarów na inny pojazd lub do innego kontenera, przeładunek ten może być dokonany tylko w obecności jednej z władz wymienionych w ustępie 13. Władza ta sporządzi protokół zajścia. Z wyjątkiem przypadku gdy karnet TIR zawiera wzmiankę "towary ciężkie lub przestrzenne", zastępczy pojazd lub kontener powinien być uznany za nadający się do przewozu towarów pod zamknięciem celnym. Ponadto zostanie on zamknięty celnie, a nałożone zamknięcia będą wymienione w protokole zajścia. Jednakże w braku pojazdu lub kontenera uznanego można dokonać przeładowania towarów na pojazd lub do kontenera nie uznanego, jeżeli daje on wystarczającą gwarancję. W tym ostatnim przypadku władze celne następnych państw ustalą, czy także i one mogą zezwolić na przewóz tym pojazdem lub kontenerem na podstawie karnetu TIR. 3. W razie bezpośrednio grożącego niebezpieczeństwa powodującego konieczność natychmiastowego wyładunku towarów w całości lub w części, przewoźnik może według własnego uznania podjąć kroki bez wzywania lub bez oczekiwania interwencji władz wymienionych w ustępie 13. Powinien on wówczas udowodnić, że był zmuszony tak postąpić dla ratowania pojazdu lub kontenera, lub jego ładunku i niezwłocznie po zastosowaniu najpilniejszych środków zabezpieczających zawiadomić władze wymienione w ustępie 13 w celu stwierdzenia tych faktów, sprawdzenia ładunku, nałożenia zamknięcia celnego na pojazd lub kontener oraz sporządzania protokołu zajścia. 4. Protokół zajścia pozostanie w karnecie TIR aż do przybycia do docelowego urzędu celnego. 5. Zaleca się stowarzyszeniom przekazywanie przewoźnikom, niezależnie od wzoru zawartego w karnecie TIR, pewnej liczby formularzy protokołu zajścia napisanych w języku lub językach państw, przez których terytoria prowadzi trasa przewozu. GRZBIET Nr 1 (strony nieparzyste - białe) KARNETU TIR Nr (pominięty) GRZBIET Nr 2 (strony parzyste - zielone) KARNETU TIR Nr (pominięty) ODCINEK PRZEZNACZONY, W RAZIE POTRZEBY, WYŁĄCZNIE DLA DOCELOWEGO URZĘDU CELNEGO (pominięty) Załącznik 1

PROTOKÓŁ ZAJŚCIA (żółty) sporządzony na podstawie artykułu 25 Konwencji TIR (patrz również ustępy 13-17 regulaminu karnetu TIR) (pominięty) Załącznik 2 REGULAMIN DOTYCZĄCY WARUNKÓW TECHNICZNYCH POJAZDÓW DROGOWYCH, KTÓRE MOGĄ BYĆ DOPUSZCZONE DO MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU DROGOWEGO POD ZAMKNIĘCIEM CELNYM. Artykuł 1 Podstawowe zasady.

Za nadające się do międzynarodowego przewozu towarów pod zamknięciem celnym można uznać tylko takie pojazdy, których pomieszczenie przeznaczone na ładunek jest zbudowane i urządzone w taki sposób: a) aby żaden towar nie mógł być wyjęty z zamkniętej części pojazdu lub do niej włożony bez pozostawienia widocznych śladów włamania lub bez zerwania zamknięcia celnego; b) aby zamknięcie celne mogło być nałożone w sposób prosty i skuteczny; c) aby nie zawierały żadnej ukrytej przestrzeni, w której można by ukryć towary; d) aby wszystkie miejsca mogące pomieścić towary były łatwo dostępne dla kontroli celnej. Artykuł 2 Konstrukcja pomieszczenia przeznaczonego na ładunek. 1. Aby były spełnione wymagania określone w artykule 1 niniejszego regulaminu: a) części składowe pomieszczenia przeznaczonego na ładunek (ściany, podłogi, drzwi, dach, wsporniki, ramy poprzeczki itp.) powinny być złączone bądź za pomocą urządzeń, które nie mogą być zdjęte i ponownie założone od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów, bądź w taki sposób, aby utworzona całość nie mogła być zmieniona bez pozostawienia widocznych śladów. Jeżeli ściany, podłoga, drzwi i dach składają się z różnych elementów, to elementy te powinny spełniać te same wymagania i być dostatecznie wytrzymałe, b) drzwi i wszystkie inne rodzaje zamknięć (włączając zawory, włazy, pokrywy itp.) powinny posiadać urządzenia pozwalające na założenie zamknięcia celnego. Urządzenie to powinno być takie, aby nie dało się zdjąć i ponownie założyć od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów, a drzwi lub zamknięcia nie dały się otworzyć bez zerwania zamknięcia celnego. To ostatnie powinno być w należyty sposób zabezpieczone. Dopuszcza się otwieranie dachy, c) otwory wentylacyjne i ściekowe będą wyposażone w urządzenia uniemożliwiające dostęp do wnętrza pomieszczenia przeznaczonego na ładunek. Urządzenie to powinno być takie, aby nie mogło być zdjęte i ponownie założone od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów. 2. Niezależnie od postanowień artykułu 1 litera c) niniejszego regulaminu dopuszcza się części składowe pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, które ze względów praktycznych powinny posiadać puste przestrzenie (na przykład między przegrodami podwójnej ściany). W celu uniemożliwienia wykorzystania tych przestrzeni dla ukrycia w nich towarów należy: * jeżeli osłona wewnętrzna pokrywa ścianę na całej wysokości od podłogi do dachu lub w innych przypadkach, gdy przestrzeń istniejąca między tą osłoną i ścianą zewnętrzną jest całkowicie zamknięta, wspomnianą osłonę założyć w sposób uniemożliwiający zdjęcie i ponowne założenie bez pozostawiania widocznych śladów oraz * jeżeli osłona nie pokrywa ściany na całej jej wysokości i jeżeli przestrzenie, które oddzielają ścianę zewnętrzną, nie są całkowicie zamknięte i we wszystkich innych przypadkach, gdy konstrukcja zawiera przestrzenie, ilość tych przestrzeni ograniczyć do minimum, przy czym przestrzenie te powinny być łatwo dostępne dla kontroli celnych. 3. Dopuszcza się okna pod warunkiem, że wykonane będą z materiałów dostatecznie trwałych i nie będą mogły być zdjęte i ponownie założone od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów. Szkło może być dopuszczane, jednakże w tych przypadkach okno powinno być zaopatrzone w stałe okratowanie metalowe, które nie może być zdjęte od zewnątrz; średnica oczek kraty nie powinna przekraczać 10 mm. 4. Otwory umieszczone w podłodze w celach technicznych, takich jak smarowanie, konserwacja, napełnianie piaskownicy, dopuszcza się tylko pod warunkiem zaopatrzenia w pokrywą dającą się umocować w sposób uniemożliwiający dostęp z zewnątrz do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek. Artykuł 3 Pojazdy kryte oponczą. 1. Pojazdy kryte oponczą będą podlegać postanowieniom artykułu 1 i 2 niniejszego regulaminu w takiej mierze, w jakiej dadzą się one do nich zastosować. Powinny one ponadto odpowiadać postanowieniom niniejszego artykułu. 2. Oponcza powinna być sporządzona bądź z mocnego płótna, bądź tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym lub nagumowanej, nierozciągliwej, o dostatecznej wytrzymałości. Powinna ona być w dobrym stanie oraz wykonana w taki sposób, aby po założeniu urządzenia zamykającego nie było dostępu do

3. pomieszczenia przeznaczonego na ładunek bez pozostawienia widocznych śladów. Jeżeli opończa jest sporządzona z kilku części, ich brzegi powinny być założone jeden na drugi i połączone dwoma szwami odległymi od siebie co najmniej o 15 mm. Szwy te powinny być wykonane zgodnie z rysunkiem nr 1 załączonym do niniejszego regulaminu; jeżeli jednak w niektórych częściach opończy (takich jak klapy i wzmocnione rogi) nie było możliwe połączenie ich brzegów w ten sposób, wystarczy założyć tylko brzeg części wierzchniej i przyszyć ją zgodnie z rysunkami nr 2 lub nr 2a załączonymi do niniejszego regulaminu. Jeden ze szwów powinien być widoczny tylko od wewnątrz, a kolor nici użytej do tego szwu powinien wyraźnie różnić się od koloru opończy i od koloru nici użytej do drugiego szwu. Wszystkie szwy powinny być wykonane maszynowo.

4. Jeżeli opończa sporządzona z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym wykonana jest z kilku części, części te mogą również być spojone, zgodnie z rysunkiem nr 3 załączonym do niniejszego regulaminu. Brzeg jednej części powinien zachodzić na brzeg drugiej na szerokość co najmniej 15 mm. Części powinny być spojone na całej tej szerokości. Zewnętrzny brzeg połączenia powinien być pokryty taśmą z tworzywa sztucznego o szerokości co najmniej 7 mm, przymocowaną tą samą metodą spójnienia. Na tej taśmie, jak również obok niej, z każdej jej strony, na szerokości co najmniej 3 mm, powinien być umieszczony wyraźnie zaznaczony jednolity wypukły deseń. Spójnienie powinno być wykonane w taki sposób, aby części nie można było rozdzielić, a następnie połączyć na nowo bez pozostawienia widocznych śladów.

5. Naprawy powinny być dokonywane w sposób przedstawiony na rysunku nr 4 załączonym do niniejszego regulaminu; brzegi należy założyć jeden na drugi i złączyć je dwoma widocznymi szwami odległymi od siebie co najmniej o 15 mm; kolor nici widocznej od wewnątrz powinien różnić się od nici widocznej z zewnątrz, jak również od koloru samej opończy; wszystkie szwy powinny być wykonane maszynowo. Jeżeli naprawa opończy uszkodzonej przy brzegach ma być dokonywana przez zastąpienie uszkodzonych części łata, szew może być wykonany stosownie do przepisu ustępu 3 niniejszego artykułu i rysunku nr 1 załączonego do niniejszego regulaminu. Naprawy opończ z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym mogą być również wykonywane w sposób opisany w ustępie 4 niniejszego artykułu, jednak w tym przypadku taśma musi być nałożona po obu stronach opończy, a łata wstawiona od wewnętrznej strony opończy.

6. Opończa powinna być przymocowana do pojazdu w sposób odpowiadający ściśle warunkom artykułu 1 litera a) i b) niniejszego regulaminu. Zamknięcie jej powinno być dokonane za pomocą: a) pierścieni metalowych przytwierdzonych do pojazdu; b) oczek rozmieszczonych na brzegu opończy; c) liny mocującej, przechodzącej przez pierścienie ponad opończą i widocznej z zewnątrz na całej długości.

7. Opończa powinna przykrywać części stałe pojazdu na odległości co najmniej 250 mm, mierzonej od środka pierścieni mocujących, z wyjątkiem przypadków, gdy układ konstrukcji pojazdu sam przez się uniemożliwiałby wszelki dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek. a) Jeżeli brzeg opończy ma być na stałe przymocowany do pojazdu, połączenie powinno być stałe i wykonane za pomocą urządzeń trwałych. 8. Opończa powinna być rozpostarta na odpowiednim szkieletcie (słupki, ściany, pałaki, listwy itp.). 9. Odstęp między pierścieniami i między oczkami nie powinien przekraczać 200 mm. Oczka powinny być wzmocnione. 10. Jako lin mocowania należy używać: a) linek stalowych o średnicy co najmniej 3 mm bądź b) przezroczystego nierozciągliwego materiału plastycznego. Linki powinny być pokryte powłoką z przezroczystego nierozciągliwego tworzywa sztucznego. 11. Każda linka lub sznur powinny być sporządzone z jednej sztuki i zaopatrzone na każdym końcu w skuwki z twardego metalu. Urządzenie do przymocowania każdej metalowej skuwki powinno mieć wydrążony nit, pozwalający na przewlekanie wiązania zamknięcia celnego. Linka lub sznur powinny być widoczne z jednej i drugiej strony wydrążonego nitu, tak aby można się upewnić, że ta linka lub sznur sporządzony jest z jednej części (patrz rysunek nr 5 załączony do niniejszego regulaminu). 12. Przy otworach w opończy służących do załadunku lub wyładunku obydwie brzegi opończy powinny w wystarczający sposób zachodzić na siebie. Oprócz tego powinny być zamknięte za pomocą: a) klapy przyszytej lub spojonej zgodnie z ustępem 3 i 4 niniejszego artykułu; b) pierścieni i oczek odpowiadających warunkom ustępu 8 niniejszego artykułu; c) taśmy wykonanej z właściwego materiału, z jednej sztuki, nierozciągliwego, o szerokości co najmniej 20 mm,

a grubości co najmniej 3 mm, przechodzącego przez pierścienie i przytrzymującego razem dwa brzożki opończy i klapę; taśma ta powinna być przymocowana do wewnętrznej strony opończy i powinna posiadać oczka do przeciągania linki lub sznura wymienionego w ustępie 9 niniejszego artykułu. Kłapa nie jest wymagana, jeżeli istnieje urządzenie specjalne (przegroda itp.) chroniące przed dostępem do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek bez pozostawiania widocznych śladów. Rysunek nr 1 OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI POŁĄCZONYCH ZA POMOCĄ SZWU (pominięty) Rysunek nr 2 OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI POŁĄCZONYCH ZA POMOCĄ SZWU (pominięty) Rysunek nr 3 OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI POŁĄCZONA ZA POMOCĄ SPOJENIA (pominięty) Rysunek nr 4 NAPRAWA OPOŃCZY (pominięty) Rysunek nr 5 WZÓR SKUWKI (pominięty) Załącznik 3 PROCEDURA UZNANIA POJAZDÓW DROGOWYCH, KTÓRE ODPOWIADAJĄ WARUNKOM TECHNICZNYM PRZEWDZIANYM W REGULAMINIE STANOWIĄCYM ZAŁĄCZNIK 2. Postanowienia ogólne 1. Pojazdy drogowe mogą zostać uznane według jednego z następujących sposobów: a) bądź indywidualnie, b) bądź według typu konstrukcji (seria pojazdów drogowych). 2. Dowodem uznania jest wydanie świadectwa uznania, zgodnego ze wzorem podanym w załączniku 4. Świadectwo to powinno być wydrukowane w języku państwa wydania oraz w języku francuskim lub angielskim. Do świadectwa powinny być dołączone, jeśli władza wydająca świadectwo uzna to za potrzebne, zdjęcia lub rysunki poświadczone przez tę władzę. Liczba tych dokumentów zostanie wpisana przez tę władzę w rubryce nr 6 świadectwa. 3. Świadectwo powinno znajdować się w pojeździe drogowym. 4. Pojazdy drogowe należy przedstawiać co dwa lata do przeglądu i ewentualnego przedłużenia uznania właściwym władzom państwa rejestracji pojazdu bądź w przypadku pojazdów nie zarejestrowanych - władzom państwa, w którym właściciel lub użytkownik pojazdu ma miejsce zamieszkania. 5. Pojazd drogowy, który przestał odpowiadać warunkom technicznym wymaganym do jego uznania, powinien przed ponownym użyciem do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR zostać doprowadzony do stanu, który uzasadniał jego uznanie, i w rezultacie odpowiadać ponownie tym warunkom technicznym. 6. W razie zmiany zasadniczych cech charakterystycznych pojazdu drogowego, traci ważność dotychczasowe uznanie, a przed dalszym użyciem do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR pojazd ten powinien zostać ponownie uznany przez właściwą władzę. 7. Właściwe władze państwa rejestracji pojazdu lub w przypadku pojazdów nie wymagających rejestracji - właściwe władze państwa, w którym właściciel lub użytkownik pojazdu ma swoją siedzibę, mogą w zależności od potrzeby cofnąć lub przedłużyć ważność świadectwa uznania lub wydać nowe świadectwo uznania w okolicznościach wymienionych w artykule 14 niniejszej konwencji i w ustępach 4, 5 i 6 niniejszego załącznika. Procedura uznania indywidualnego 8. Z wnioskiem do właściwej władzy o uznanie indywidualne występuje właściciel, użytkownik lub przedstawiciel jednej z tych osób. Właściwa władza dokonuje przeglądu przedstawionego pojazdu zgodnie z postanowieniami ogólnymi zamieszczonymi wyżej w ustępach 1-7, upewnia się, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w załączniku 2, oraz wydaje, po dokonaniu uznania, świadectwo zgodne ze wzorem zamieszczonym w załączniku 4. Procedura uznania według typu konstrukcji (serie pojazdów drogowych) 9. Jeżeli pojazdy drogowe są wytwarzane seryjnie według tego samego typu konstrukcji, producent może wystąpić z wnioskiem do właściwej władzy państwa, w którym ma miejsce ich produkcja, o uznanie według typu konstrukcji. 10. Producent powinien wskazać we wniosku numery lub litery identyfikacyjne przydzielane dla pojazdu drogowego, o którego uznanie występuje. 11. Do wniosku powinny być ponadto dołączone rysunki i szczegółowa specyfikacja budowy typu pojazdu, który ma być przedmiotem uznania. 12. Producent powinien zobowiązać się na piśmie: a) do przedstawienia właściwej władzy tych pojazdów danego typu, które władza pragnie zbadać; b) do umożliwienia właściwej władzy zbadania w każdej chwili innych jednostek podczas produkcji serii danego typu; c) do informowania właściwej władzy o każdej zmianie rysunków lub specyfikacji, bez względu na znaczenie tych zmian, przed przystąpieniem do ich wprowadzenia; d) do oznaczenia pojazdów drogowych w widocznym miejscu numerami lub literami identyfikacyjnymi typu konstrukcji oraz numerami porządkowymi każdego pojazdu drogowego danego typu (numer fabryczny); e) do prowadzenia wykazu pojazdów wyprodukowanych według uznanego typu. 13.

Właściwa władza poda, w razie potrzeby, wymagane zmiany, jakich należy dokonać w przewidywanym typie konstrukcji w celu otrzymania uznania. 14. Żadne uznanie według typu konstrukcji nie zostanie udzielone bez ustalenia przez właściwą władzę na podstawie zbadania jednego lub więcej pojazdów wyprodukowanych według typu konstrukcji, że pojazdy tego typu odpowiadają warunkom technicznym określonym w załączniku. 15. Właściwa władza zawiadomi pisemnie producenta o swej decyzji uznania danego typu. Decyzja ta zawierać będzie datę, numer oraz dokładne oznaczenie władzy, którą ją wydała. 16. Właściwa władza podejmie niezbędne kroki w celu wydania do każdego pojazdu wyprodukowanego zgodnie z uznanym typem konstrukcji świadectwa uznania, należycie przez nią poświadczonego. 17. Posiadacz świadectwa uznania powinien, przed każdym użyciem pojazdu do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR, wpisać w miarę potrzeby do świadectwa uznania: - numer rejestracyjny przyznany pojazdowi (rubryka nr 1) lub - w razie gdy pojazd nie podlega rejestracji, swoją nazwę i siedzibę swojego zakładu (rubryka nr 8). 18. Jeżeli pojazd będący przedmiotem uznania według typu konstrukcji jest eksportowany do innego państwa, będącego Umawiającą się Stroną niniejszej konwencji, żadna dodatkowa procedura uznania nie będzie wymagana w tym państwie w związku z importem pojazdu. Procedura wnoszenia uwag do świadectwa uznania

1. Jeżeli w uznanym pojeździe przewożącym towary na podstawie karnetu TIR stwierdzono istotne braki, właściwe władze Umawiających się Stron będą mogły bądź nie zezwolić pojazdom na kontynuowanie przewozu na podstawie karnetu TIR, bądź zezwolić pojazdowi na dalszą jazdę na podstawie karnetu TIR na ich własnym terytorium, podejmując jednak właściwe środki nadzoru. Uzany pojazd powinien być doprowadzony do należytego stanu w najkrótszym czasie, nie później jednak niż przed ponownym użyciem do przewozu na podstawie karnetu TIR. 2. W każdym z obu przypadków władze celne wniosą właściwą uwagę w rubryce nr 10 świadectwa uznania pojazdu. Po doprowadzeniu pojazdu do stanu uzasadniającego uznanie zostanie on przedstawiony właściwym władzom Umawiającej się Strony, które wznowią ważność świadectwa, wpisując w rubryce nr 11 uwagę unieważniającą uwagi poprzednie. Żaden pojazd, którego świadectwo uznania zawiera, zgodnie z wyżej wymienionymi postanowieniami, uwagę w rubryce nr 10, nie może być ponownie użyty do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR dopóty, dopóki nie zostanie doprowadzony do należytego stanu i dopóki uwagi znajdujące się w rubryce nr 10 nie zostaną unieważnione w sposób wyżej określony. 3. Każda uwaga wniesiona do świadectwa powinna nosić datę jej wniesienia oraz zostać poświadczona przez właściwe władze. 4. W razie stwierdzenia w pojeździe braków, które zdaniem władz celnych nie mają istotnego znaczenia i nie stwarzają niebezpieczeństwa oszustwa, można zezwolić na dalsze użytkowanie pojazdu do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR. Posiadacz świadectwa uznania powinien zostać uprzedzony o stwierdzonym niedociągnięciu i doprowadzić pojazd do należytego stanu w rozsądnym czasie. Załącznik 4 WZÓR ŚWIADECTWA UZNANIA POJAZDU DROGOWEGO (pominięty) ŚWIADECTWO UZNANIA pojazdu drogowego do przewozu towarów pod zamknięciem celnym (pominięty) UWAGA 1. Do świadectwa uznania powinny być dołączone, jeśli władza wydająca świadectwo uzna to za potrzebne, zdjęcia lub rysunki poświadczane przez tę władzę. Liczba tych dokumentów zostanie wpisana przez tą władzę w rubryce nr 6 świadectwa. 2. Świadectwo powinno znajdować się w pojeździe drogowym. 3. Pojazdy drogowe należy przedstawiać co dwa lata do przeglądu i ewentualnego przedłużenia uznania właściwym władzom państwa rejestracji pojazdu bądź w przypadku pojazdów nie zarejestrowanych - władzom państwa, w którym ich właściciel lub użytkownik ma miejsce zamieszkania. 4. Pojazd drogowy, który przestał odpowiadać warunkom technicznym wymaganym do jego uznania, powinien przed ponownym użyciem do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR zostać doprowadzony do stanu, który uzasadniał jego uznanie, i w rezultacie odpowiadać ponownie tym warunkom technicznym. 5. W razie zmiany zasadniczych cech charakterystycznych pojazdu drogowego, traci ważność dotychczasowe uznanie i przed dalszym użyciem do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR pojazd ten powinien zostać ponownie uznany przez właściwą władzę. ŚWIADECTWO UZNANIA nr ... (pominięte) Załącznik 5 TABLICE TIR 1. Tablice powinny mieć wymiary 250 mm x 400 mm. 2. Napis TIR powinien być wykonany dużymi literami łacińskimi o wysokości 200

mm i o grubości kresek co najmniej 20 mm. Litery powinny być koloru białego na niebieskim tle. Załącznik 6 NOTY WYJAŚNIAJĄCE WPROWADZENIE * - Zgodnie z postanowieniami artykułu 43 niniejszej konwencji noty wyjaśniające podają interpretację niektórych postanowień niniejszej konwencji i jej załączników. Zawierają one również pewne zalecane praktyki. * - Noty wyjaśniające nie zmieniają postanowień niniejszej konwencji lub jej załączników, precyzują jedynie ich treść, znaczenie i zakres. * - W szczególności ze względu na postanowienia artykułu 12 i załącznika 2 do niniejszej konwencji, dotyczące warunków uznawania pojazdów drogowych dla przewozu pod zamknięciem celnym, noty wyjaśniające dokładnie określają, w razie potrzeby, techniki konstrukcyjne, które powinny być przyjęte przez Umawiające się Strony jako odpowiadające tym postanowieniom. Określają one również, w razie potrzeby, techniki konstrukcyjne, które nie odpowiadają tym postanowieniom. * - Noty wyjaśniające pozwalają stosować postanowienia niniejszej konwencji i jej załączników, z uwzględnieniem postępu technicznego i wymagań o charakterze ekonomicznym. Zasadniczy tekst konwencji 0.1 Artykuł 1 0.1

Wyjątki (należności i obciążenia finansowe), o których mowa w artykule 1 litera b), oznaczają wszystkie kwoty inne niż opłaty i podatki pobierane przez Umawiające się Strony przy przywozie lub wywozie albo w związku z przywozem lub wywozem. Kwoty te będą ograniczone do wysokości przybliżonego kosztu świadczonych usług i nie będą stanowić pośredniego sposobu ochrony produktów krajowych lub opłaty o charakterze podatkowym pobieranej od importu lub eksportu. Te należności i obciążenia finansowe obejmują, między innymi, płatności odnoszące się: a) do świadectw pochodzenia, jeśli są one konieczne przy tranzycie, b) do analiz wykonywanych przez laboratoria celne w celach kontroli, c) do inspekcji celnych i innych czynności odprawy celnej, wykonywanych poza normalnymi godzinami pracy i pomieszczeniami urzędów celnych, d) do inspekcji wykonywanych ze względów sanitarnych, weterynaryjnych lub fitopatologicznych. 0.1

Określenie "zdejmowane nadwozie" oznacza pomieszczenie przeznaczone na ładunek, które nie jest wyposażone w jakikolwiek środek napędowy i jest przeznaczone do przewozu na pojeździe drogowym, a podwozie tego pojazdu i dolna rama nadwozia są przystosowane specjalnie do tego celu. 0.1

Określenie "częściowo zamknięte" w odniesieniu do wyposażenia, o którym mowa pod niniejszą literą, oznacza urządzenia zazwyczaj składające się z podłogi i nadbudowy ograniczającej przestrzeń przeznaczoną na ładunek, odpowiadającą przestrzeni zamkniętego kontenera. Nadbudowa jest przeważnie zrobiona z elementów metalowych, tworzących szkielet kontenera. Te rodzaje kontenerów mogą mieć jedną lub więcej ścian bocznych lub przednich. Niektóre z tych kontenerów mają jedynie dach połączony z podłogą za pomocą słupków pionowych. Kontenery tego rodzaju używane są szczególnie do przewozu towarów przestrzennych (na przykład pojazdów samochodowych). 0.2 Artykuł 2 0.2-1

Artykuł 2 przewiduje, że przewóz z zastosowaniem karnetu TIR może się zaczynać i kończyć w tym samym państwie, pod warunkiem że jego trasa prowadzi przez obce terytorium. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby w podobnym przypadku władze celne państwa wyjściowego wymagały poza karnetem TIR dokumentu krajowego, zapewniającego ponowny, swobodny wwóz towarów. Jednakże zaleca się, aby władze celne unikały wymagania takiego dokumentu i zgadzały się na jego zastąpienie przez specjalną wzmiankę w karnecie TIR. 0.2-2

Postanowienia tego artykułu zezwalają na przewóz towarów z zastosowaniem karnetu TIR, jeżeli przynajmniej na części trasy przewóz jest wykonywany przez transport drogowy. Nie określają one, na której części trasy przewóz powinien być wykonywany przez transport drogowy, i wystarczy, aby ta część mieściła się między rozpoczęciem i zakończeniem operacji TIR. Jednakże wbrew intencjom nadawcy przy

wyjeździe może się zdarzyć, z nieprzewidzianych przyczyn o charakterze handlowym lub przypadkowym, że na jakiegokolwiek części trasy przewóz nie może być wykonany przez transport drogowy. W tych wyjątkowych przypadkach Umawiające się Strony uznają karnet TIR i odpowiedzialność stowarzyszeń poręczających pozostanie obowiązująca. 0.5 Artykuł 5

Artykuł ten nie wyklucza prawa przeprowadzania rewizji towarów metodą sondowania, lecz określa, że te rewizje powinny być bardzo ograniczone pod względem ilościowym. W rzeczywistości system międzynarodowy karnetu TIR daje gwarancje dodatkowe w stosunku do zapewnianych przez procedury krajowe. Z jednej strony dane w karnecie TIR dotyczące towarów powinny odpowiadać uwagom wniesionym do dokumentów celnych, ewentualnie wystawionych w państwie wyjściowym, z drugiej strony państwa tranzytowe i docelowe znajdują już gwarancje w kontrolach dokonywanych przy wyjeździe i które są poświadczane przez urząd celny wyjściowy (patrz również dalej nota do artykułu 19). 0.6.2 Artykuł 6 ustęp 2

Stosownie do postanowień tego ustępu władze celne jednego państwa mogą uznać kilka stowarzyszeń, z których każde będzie ponosić odpowiedzialność wynikającą z operacji wykonywanych na podstawie karnetów wystawionych przez nie lub przez stowarzyszenie, którego jest odpowiednikiem. 0.8.3 Artykuł 8 ustęp 3 Zaleca się władzom celnym ograniczyć do równowartości 50 000 dolarów USA maksymalną wysokość kwoty od jednego karnetu TIR, która może być żądana do stowarzyszenia poręczającego. 0.8.6 Artykuł 8 ustęp 61.

W braku istnienia w karnecie TIR wystarczająco szczegółowych danych dla oszacowania towarów zainteresowani mogą dostarczyć dowód o rzeczywistym charakterze tego towaru. Jeżeli żaden dowód nie zostanie dostarczony, opłaty i podatki będą stosowane nie według stawek ryczałtowych, niezależnych od rodzaju towarów, lecz według najwyższych stawek odnoszących się do rodzaju towarów, których dotyczą dane w karnecie TIR. 0.10 Artykuł 10

Uważa się, że poświadczenie zwolnienia karnetu TIR zostało uzyskane postępowaniem lub przez nadużycie, gdy operacja TIR została dokonana za pomocą podstępnej zmiany pomieszczenia przeznaczonego na ładunek lub kontener albo gdy zostało stwierdzone postępowanie takie, jak użycie fałszywych albo niedokładnych dokumentów, zamiana towarów, naruszenie zamknięć celnych, lub gdy to poświadczenie zostało uzyskane w inny bezprawny sposób. 0.11 Artykuł 11 0.11-1

Władze celne przy podjęciu decyzji o zwolnieniu lub niezwolnieniu towarów albo pojazdów nie powinny kierować się faktem, że stowarzyszenie poręczające jest odpowiedzialne za uiszczenie opłat, podatków lub odsetek za zwłokę należnych od posiadacza karnetu, jeżeli ich ustawodawstwo daje im inne możliwości zapewnienia ochrony ich interesów, do której są obowiązani. 0.11-2

Jeżeli zwrócono się do stowarzyszenia, zgodnie z procedurą przewidzianą w artykule 11, o zapłatę kwot, o których mowa w ustępie 1 i 2 artykułu 8, i nie dokonano tego w okresie trzech miesięcy przewidzianych w konwencji, właściwe władze będą mogły domagać się zapłaty wspomnianych kwot na podstawie ich przepisów wewnętrznych, ponieważ chodzi tu o niewykonywanie umowy gwarancyjnej podpisanej przez stowarzyszenie poręczające na mocy ustawodawstwa wewnętrznego. 0.15 Artykuł 15

Jeżeli nie są wymagane dokumenty celne dla czasowego wwozu, mogą powstać pewne trudności w odniesieniu do pojazdów nie podlegających rejestracji, takich jak w niektórych państwach przyczepy i naczepy. W tym przypadku postanowienia artykułu 15 mogą być przestrzegane, co da całkowitą gwarancję władzom celnym wystarczającego zabezpieczenia - poprzez naniesienie uwag dotyczących charakterystyk tych pojazdów

(znaki i numery) na odcinkach nr 1 i nr 2 karnetu TIR, używanych przez dane państwo, i na odpowiednich grzbietach. 0.17 Artykuł 17 0.17-1

Postanowienie przewidujące, że manifest towarów objętych karnetem TIR musi wykazywać oddzielnie zawartość każdego pojazdu stanowiącego część zespołu pojazdów lub każdego kontenera, ma jedynie na celu ułatwienie kontroli celnej zawartości samego pojazdu lub kontenera. Postanowienie to nie powinno być więc interpretowane w taki sposób, że każda różnica między zawartością faktyczną pojazdu lub kontenera a zawartością tego pojazdu lub tego kontenera wskazaną w manifeście będzie uważana za naruszenie postanowień konwencji. Jeżeli przewoźnik może udowodnić, w sposób zadowalający, właściwym władzom, że mimo tej różnicy wszystkie towary wskazane w manifeście odpowiadają, ogólnie biorąc, towarom załadowanym w zespole pojazdów lub w kontenerach objętych karnetem TIR, nie należy w zasadzie uważać, że nastąpiło naruszenie przepisów celnych. 0.17-2

W przypadku przewozów rzeczy przesiedlenia można zastosować procedurę przewidzianą w ustępie 10 c) przepisów dotyczących używania karnetu TIR i w sposób rozsądny uprościć wyliczenie przewożonych przedmiotów. 0.18 Artykuł 18 0.18-1

W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania systemu TIR władze celne, jeśli szczególne względy tego nie uzasadniają, odmówią wyznaczenia wyjściowego urzędu celnego swego państwa jako urzędu celnego docelowego dla przewozu, który jest kontynuowany w państwie sąsiednim, będącym również Umawiającą się Stroną niniejszej konwencji. 0.18-21.

Towary powinny być załadowane w taki sposób, aby partia towarów przeznaczona do wyładowania w pierwszym punkcie wyładunku mogła być wyjęta z pojazdu lub kontenera bez potrzeby wyładowania innej lub innych partii towarów przeznaczonych do wyładowania w innych punktach wyładunku.

W przypadku przewozów z wyładunkiem w wielu urzędach konieczne jest, z chwilą gdy miał miejsce wcześniejszy częściowy wyładunek, dokonanie o tym wzmianki na wszystkich manifestach pozostających w karnecie TIR w rubryce 12 i jednoczesne określenie na pozostałych odcinkach i na odpowiednich grzbietach, że nowe zamknięcia celne zostały nałożone. 0.19 Artykuł 19

Obowiązek urzędów celnych wyjściowych upewnienia się co do dokładności manifestu towarów powoduje konieczność sprawdzenia przynajmniej, czy dane w manifeście towarów odpowiadają danym w dokumentach wywozowych i dokumentach przewozowych lub innych dokumentach handlowych dotyczących tych towarów; urząd celny wyjściowy może także skontrolować towary w razie potrzeby. Urząd celny wyjściowy powinien również przed nałożeniem zamknięcia sprawdzić stan pojazdu drogowego lub kontenera i w przypadku pojazdu lub kontenera przykrytego opończą - stan opończy i lin mocowania opończy, ponieważ te urządzenia nie są objęte świadectwem uznania. 0.20 Artykuł 20

Jeżeli władze celne wyznaczają termin na przewóz towarów na ich terytorium, powinny również wziąć pod uwagę, między innymi, przepisy szczególne, które przewoźnicy muszą stosować, zwłaszcza przepisy odnoszące się do godzin pracy i okresów obowiązkowego odpoczynku kierowców pojazdów drogowych. Zaleca się, aby władze celne korzystały ze swego uprawnienia do wyznaczania trasy, jedynie wtedy, gdy uznają to za niezbędne. 0.21 Artykuł 21 0.21-1

Postanowienia tego artykułu nie ograniczają w niczym możliwości władz celnych przeprowadzania rewizji i kontroli wszystkich części pojazdu innych niż zamknięte celnie pomieszczenia przeznaczone na ładunek. 0.21-2

Urząd celny wejściowy może odesłać przewoźnika do urzędu celnego wyjściowego państwa sąsiedzkiego, gdy stwierdzi, że w tym państwie nie dokonano lub dokonano niewłaściwie poświadczenia. W takim przypadku urząd celny wejściowy zamieszcza w karnecie TIR uwagę dla odpowiedniego urzędu celnego wyjściowego. 0.21-3 Jeżeli podczas czynności kontrolnych władze celne pobierają próbki towarów, powinny one wnieść do manifestu towarów karnetu TIR adnotację zawierającą wszystkie odpowiednie szczegóły dotyczące pobranych towarów. 0.28 Artykuł 28

Artykuł 28 przewiduje, że zwolnienie karnetu TIR w urzędzie celnym docelowym powinno nastąpić bezzwłocznie, pod warunkiem że towary będą poddane innej procedurze celnej lub dokonana zostanie ich odprawa ostateczna.

Stosowanie karnetu TIR powinno być ograniczone do właściwych jego funkcji, to znaczy tranzytu. Karnet TIR nie powinien służyć na przykład, do przetrzymywania towarów pod zamknięciem celnym w miejscu przeznaczenia. Jeżeli żadna nieprawidłowość nie powstała, urząd docelowy powinien zwolnić karnet TIR, jak tylko towary objęte karnetem zostaną poddane innej procedurze celnej lub dokonana zostanie ich odprawa ostateczna. W praktyce zwolnienie to powinno być dokonane po natychmiastowym ponownym wywozie towarów (na przykład w razie ich bezpośredniego przeładowania w porcie morskim) bądź w chwili, gdy w miejscu przeznaczenia zgłoszone zostaną do odprawy celnej, lub jeszcze w chwili, gdy zostaną umieszczone czasowo pod zamknięciem celnym (na przykład w magazynie celnym), stosownie do przepisów obowiązujących w państwie przeznaczenia. 0.29 Artykuł 29

Nie jest wymagane świadectwo uznania dla pojazdów drogowych lub kontenerów przewożących towary ciężkie lub przestrzenne. Do urzędu celnego wyjściowego należy jednak sprawdzenie, czy inne warunki ustalone w tym artykule są spełnione dla tego rodzaju przewozu. Urzędy celne innych Umawiających się Stron uznają decyzję podjętą przez urząd celny wyjściowy, jeśli nie wyda im się sprzeczna w sposób oczywisty z postanowieniami artykułu 29. 0.38.1 Artykuł 38 ustęp 1

Przedsiębiorstwo nie powinno być pozbawione prawa korzystania z systemu TIR z powodu wykroczenia popełnionego bez wiedzy jego kierownictwa przez kierowcę przedsiębiorstwa. 0.38.2 Artykuł 38 ustęp 2

Umawiająca się Strona powiadomiona, że osoba przebywająca lub zamieszkująca na jej terytorium jest winna popełnienia wykroczenia na terytorium obcego państwa, nie jest obowiązana sprzeciwić się wydaniu karnetu TIR tej osobie. 0.39 Artykuł 39

Wyrażenie "błędy popełnione przez niedbalstwo" oznacza czyny, które nie zostały popełnione umyślnie i z pełną świadomością, lecz wynikają z faktu, że nie zostały podjęte środki rozsądne i konieczne dla zapewnienia dokładności informacji w tym szczególnym przypadku. 0.45 Artykuł 45

Zaleca się Umawiającym się Stronom otwarcie jak największej liczby urzędów celnych dla operacji TIR, zarówno urzędów wewnętrznych, jak i urzędów granicznych. 2 Załącznik 2 2.2 Artykuł 2 2.2.1. a) Ustęp 1 a) - Łącznie części składowych 1. Jeżeli urządzenia łączące (nity, wkręty, śruby, nakrętki itp.) zostały użyte, wystarczająca ilość tych urządzeń powinna być zakładana od zewnątrz i przechodzić przez części łączone do wewnątrz, gdzie będzie zamocowana w sposób trwały (na przykład za pomocą zانيتowania, spawania, tulejowania, skręcania i nitowania lub spawania na nakrętce). Jednakże nity klasyczne (to znaczy te, których założenie wymaga manipulowania z obu stron części łączonych) będą mogły również być nakładane od wewnątrz. Niezależnie od powyższego podłoga pomieszczeń przeznaczonych na ładunek może być zamocowana za pomocą blachowkrętów lub nitów wstrzeliwanych albo nitów samowwiercających się, umieszczonych od wewnątrz i przechodzących pod kątem prostym przez podłogę i dolne

poprzeczki metalowe, pod warunkiem, że niektóre zakończenia, z wyjątkiem blachowkrętów, będą zagłębione w części zewnętrznej poprzeczki lub spawane z nią. 2. Właściwa władza określi ilość i rodzaj urządzeń łączących, które powinny odpowiadać warunkom litery a) niniejszej noty, upewniając się, że nie jest możliwe zdjęcie i ponowne założenie części składowych w ten sposób złączonych bez pozostawienia widocznych śladów. Wybór i zakładanie innych urządzeń łączących nie jest poddane żadnemu ograniczeniu. 3. Urządzenia łączące, które mogą być zdjęte i złożone ponownie bez pozostawienia widocznych śladów w drodze czynności z jednej strony, to znaczy bez potrzeby manipulowania z obu stron części łączonych, nie będą dopuszczone w rozumieniu litery a) niniejszej noty. Chodzi w szczególności o nity rozszerzalne, nity "ślepe" i podobne. 4. Sposoby łączenia opisane niżej stosuje się do pojazdów specjalnych, na przykład pojazdów izotermicznych, chłodni i cystern, w takiej mierze, w jakiej dadzą się pogodzić w przepisami technicznymi, którym te pojazdy muszą odpowiadać ze względu na ich użytkowanie. Jeżeli nie jest możliwe z przyczyn technicznych zamocowanie części w sposób opisany pod literą a) niniejszej noty, części składowe będą mogły być złączone za pomocą urządzeń wymienionych pod literą c) niniejszej noty, pod warunkiem że urządzenia stosowane od strony wewnętrznej ścian nie będą dostępne od zewnątrz. 2.2.1 b) Ustęp 1 b) - Drzwi i inne systemy zamknięć 1. Urządzenie pozwalające na nałożenie zamknięcia celnego powinno: a) być zamocowane przez spawanie lub za pomocą co najmniej dwóch urządzeń łączących, zgodnych z literą a) noty wyjaśniającej 2.2.1 a), lub b) być tak pomyślane, aby - w razie gdy pomieszczenie przeznaczone na ładunek zostało zamknięte i opieczętowane - nie mogło być zdjęte bez pozostawienia widocznych śladów. 2. Powinno ono również: a) posiadać otwory o średnicy co najmniej 11 mm lub szczeliny o długości co najmniej 11 mm i szerokości 3 mm oraz b) być jednakowo skuteczne, niezależnie od typu używanego zamknięcia. 3. Zawiasy, zawiasy taśmowe, skoble i inne urządzenia służące do zawieszania drzwi itp. powinny być zamocowane zgodnie z przepisami litery a) i) oraz ii) niniejszej noty. Ponadto różne części składowe urządzenia zawieszającego (na przykład osie albo pręty zawiasów lub skobli) będą tak dopasowane, aby nie mogły być zdjęte lub zdemontowane bez pozostawienia widocznych śladów, gdy pomieszczenie przeznaczone na ładunek jest zamknięte lub opieczętowane. Jednakże gdy urządzenie zawieszające nie jest dostępne od zewnątrz, wystarczy, aby drzwi zamknięte i zaplombowane nie mogły być zdjęte z tego urządzenia bez pozostawienia widocznych śladów. Gdy drzwi lub system zamknięcia posiada więcej niż dwa skoble, jedynie dwa skoble najbliższe krańcom drzwi powinny być zamocowane zgodnie z wymaganiami wyżej wymienionej litery a) i) oraz ii). 4. Wyjątkowo, w przypadku pojazdów wyposażonych w izolowane cieplnie pomieszczenia przeznaczone na ładunek, urządzenie zamknięcia celnego, zawiasy i inne części, których zdjęcie pozwoliłoby na dostęp do wewnątrz pomieszczenia przeznaczonego na ładunek lub do miejsc, w których towary mogłyby być schowane, mogą być zamocowane do drzwi tego pomieszczenia przeznaczonego na ładunek za pomocą śrub lub wkrętów wprowadzonych od wewnątrz, ale nie odpowiadających skądinąd wymaganiom litery a) powyższej noty wyjaśniającej 2.2.1 a)) z zastrzeżeniem: a) że ostrza śrub lub wkrętów będą zamocowane w płycie z gwintowanymi otworami lub w podobnym urządzeniu umieszczonym z tyłu płaszczyzny zewnętrznej drzwi oraz b) że łąby odpowiedniej ilości tych śrub lub wkrętów będą przyspawane do urządzenia zamknięcia celnego, do zawiasów itp. w sposób całkowicie je odkształcający i uniemożliwiający wyjęcie tych śrub lub tych wkrętów bez pozostawienia widocznych śladów. 1) 5. Wyrażenie "izolowane cieplnie pomieszczenie przeznaczone na ładunki" powinno być interpretowane jako odnoszące się do pomieszczeń chłodniczych i izotermicznych przeznaczonych na ładunki. 6. Pojazdy mające znaczną liczbę zamknięć, takich jak zawory, krany, włazy, pokrywy itp., będą urządzone w sposób ograniczający, na ile jest to możliwe, liczbę zamknięć celnych. W tym celu zamknięcia sąsiadujące ze sobą będą połączone za pomocą wspólnego urządzenia wymagającego jednego zamknięcia celnego lub zaopatrzone w pokrywę spełniającą ten cel. 7. Pojazdy z dachem otwieranym będą skonstruowane w sposób ograniczający, na ile jest to możliwe, liczbę zamknięć celnych. 2.2.1. c)-1 Ustęp 1 c) - Otwory wentylacyjne 1. Ich maksymalny rozmiar nie powinien w zasadzie przekraczać 400 mm. 2. Otwory, które pozwoliłyby na

dostęp bezpośredni do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, będą zamknięte siatką metalową lub perforowaną płytą metalową (maksymalny rozmiar otworów 3 mm w obu przypadkach) i będą zabezpieczone spawaną kratą metalową (rozmiar maksymalny oczek 10 mm). 3. Otwory nie pozwalające na bezpośredni dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek (na przykład dzięki systemowi kolan lub załamania) będą zaopatrywane w te same urządzenia, a wymiary otworów i oczek mogą dochodzić odpowiednio do 10 i 20 mm. 4. Jeżeli otwory będą znajdować się w opończy, urządzenia wymienione pod literą b) niniejszej noty będą w zasadzie wymagane. Jednakże będą dopuszczone systemy zamknięcia za pomocą perforowanej płyty metalowej umieszczonej od zewnątrz i siatki metalowej lub z innego materiału, przymocowanych od wewnątrz. 5. Urządzenia identyczne niemetalowe będą mogły być dopuszczone, pod warunkiem że rozmiary otworów i oczek będą przestrzegane i że używany materiał jest wystarczająco odporny, aby te otwory i oczka nie mogły być znacznie powiększone bez widocznego uszkodzenia. Ponadto nie powinna być możliwa wymiana urządzenia wentylacyjnego poprzez działanie od jednej strony opończy. 2.2.1 c)-2 Ustęp 1 c) - Otwory odpływowe 1. Ich rozmiar maksymalny nie powinien w zasadzie przekraczać 35 mm. 2. Otwory pozwalające na bezpośredni dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek będą wyposażone w urządzenia wskazane pod literą b) noty wyjaśniającej 2.2.1. c) dla otworów wentylacyjnych. 3. Jeżeli otwory odpływowe nie będą pozwalały na bezpośredni dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, urządzenia, o których mowa pod literą b) niniejszej noty wyjaśniającej, nie będą wymagane, pod warunkiem że otwory będą wyposażone w niezawodny system przegród, łatwo dostępnych od wewnątrz pomieszczenia przeznaczonego na ładunek. 2.3 Artykuł 32.3.3 Ustęp 3 - Opończe sporządzone z wielu części 1. Poszczególne części tej samej opończy mogą być wykonane z różnych materiałów odpowiadających przepisom ustępu 2 artykułu 3 załącznika 2. 2. Przy sporządzaniu opończy każdy układ części dających dostateczną gwarancję bezpieczeństwa będzie dopuszczony, pod warunkiem że połączenie ich zostanie wykonane zgodnie z zaleceniami artykułu 3 załącznika 2. 2.3.6 a) Ustęp 6 a) - Pojazdy z przesuwanymi pierścieniami 1. Metalowe pierścienie mocujące, przesuwające się na prętach metalowych umocowanych do pojazdów, są dopuszczalne w świetle niniejszego ustępu (patrz rysunek nr 2 załączony do niniejszego załącznika), pod warunkiem że: a) pręty zostaną umocowane do pojazdu w maksymalnych przerwach wynoszących 60 cm w taki sposób, aby nie można było ich odjąć i założyć ponownie bez pozostawienia widocznych śladów; b) pierścienie będą podwójne lub wyposażone w centralny pręt oraz wykonane z jednej części bez spawania; c) opończa zostanie przymocowana do pojazdów w sposób ściśle odpowiadający warunkom wyszczególnionym pod literą a) artykułu 1 załącznika 2 do niniejszej konwencji. 2.3.6 b) Ustęp 6 b) - Opończe przymocowane w sposób stały

Gdy jedna lub kilka krawędzi opończy są przymocowane w sposób stały do nadwozia pojazdu, opończa powinna być przytrzymywana taśmą lub taśmami metalowymi albo z jakiegokolwiek innego właściwego materiału i umocowana do nadwozia pojazdu za pomocą urządzeń łączących, odpowiadających wymaganiom litery a) noty 2.2.1 a) niniejszego załącznika. 2.3.9 Ustęp 9 - Stalowe linki zamykające z rdzeniem tekstylnym

W świetle tego ustępu mogą być dopuszczone linki mające rdzeń z materiału tekstylnego, otoczonego sześcioma zwojami wyłącznie z drutów stalowych i pokrywającymi całkowicie rdzeń, pod warunkiem że średnica tych kabli będzie wynosić co najmniej 3 mm (nie biorąc pod uwagę ewentualnej powłoki z przezroczystego tworzywa sztucznego). 2.3.11 a) Ustęp 11 a) - Kłapy do naciągania opończy 1. Na wielu pojazdach opończa jest wyposażona z zewnątrz w poziome kłapy z oczkami rozmieszczonymi wzdłuż bocznej ściany pojazdu. Kłapy te, zwane kłapami naciągającymi, są przeznaczone do naciągania opończy za pomocą sznurów lub podobnych urządzeń. Kłapy te były używane do zakrywania poziomych szczelin stosowanych w opończach, które pozwalały na bezprawny dostęp do towarów przewożonych w pojeździe. Dlatego zaleca się nie dopuszczać do stosowania kłap tego typu. Mogą one być zastąpione przez następujące

urządzenia: a) klapy naciągające podobnego typu umocowane od wewnątrz opończy lub b) małe oddzielne klapy, każda mająca oczko umieszczone na stronie zewnętrznej opończy i rozstawione w odległościach pozwalających na naciąganie opończy w sposób zadowalający. 2. Inne rozwiązanie możliwe w pewnych przypadkach polega na uniknięciu stosowania klap naciągających na opończach. 2.3.11 c) Ustęp 11 c) - Taśmy opończy 2.3.11 c)-1 1. Następujące materiały są uważane za odpowiednie do sporządzenia taśmy: a) skóra; b) materiały włókiennicze nierozciągliwe, włączając w to tkaninę pokrytą tworzywem sztucznym lub gumą, pod warunkiem że nie mogą być one spojone lub odtworzone po zerwaniu bez pozostawienia widocznych śladów. Poza tym tworzywo sztuczne pokrywające taśmy powinno być przezroczyste, a jego powierzchnia gładka. 2.3.11 c)-2 Urządzenie przedstawione na rysunku nr 3 załączonym do niniejszego załącznika odpowiada przepisom ostatniej części ustępu 11 artykułu 3 załącznika 2. Odpowiada ono również przepisom ustępu 6 artykułu 3 załącznika 2. 3 Załącznik 3 3.0.17 Procedura uznania 1. Załącznik 3 postanawia, że właściwe władze Umawiającej się Strony mogą wydać świadectwo uznania dla pojazdu produkowanego na terytorium wspomnianej Strony i że pojazd ten nie będzie poddany żadnej dodatkowej procedurze uznania w państwie, w którym jest on zarejestrowany, lub, zależnie od okoliczności, w państwie, w którym jego właściciel ma stałe miejsce zamieszkania. 2. Przepisy te nie przewidują ograniczenia prawa właściwych władz Umawiającej się Strony, gdzie pojazd jest zarejestrowany, lub na terytorium, na którym jego właściciel ma stałe miejsce zamieszkania, do wymagania przedstawienia świadectwa uznania bądź to przy przewozie, bądź w czasie późniejszym w celach związanych z rejestracją lub kontrolą pojazdu, jak również z podobnymi formalnościami. 3.0.20 1. Procedura wprowadzania adnotacji do świadectwa uznania 2. Aby anulować uwagi odnoszące się do usterek, gdy pojazd został doprowadzony do stanu zadowalającego, wystarczy wprowadzić w rubryce nr 11 przeznaczonej do tego celu uwagę "Usterki usunięte", nazwisko, podpis i pieczęć zainteresowanej właściwej władzy. Rysunek nr 1 PRZYKŁAD ZAWIASU I URZĄDZENIA DO ZAMYKANIA CELNEGO DRZWI POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W IZOLOWANE CIEPLNE POMIESZCZENIA ŁADUNKOWE (pominięty) Rysunek nr 2 POJAZDY Z OPOŃCZĄ O PRZESUWANYCH PIERŚCIENIACH (pominięty) Rysunek nr 3 PRZYKŁAD URZĄDZENIA DO ZAMYKANIA OPOŃCZY POJAZDU (pominięty) Rysunek nr 4 URZĄDZENIE DO ZAMYKANIA OPOŃCZY (pominięty) Załącznik 7 ZAŁĄCZNIK DOTYCZĄCY UZNANIA KONTENERÓW Część pierwsza REGULAMIN DOTYCZĄCY WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA KONTENERÓW, KTÓRE MOGĄ BYĆ DOPUSZCZONE DO PRZEWOZU MIĘDZYNARODOWEGO POD ZAMKNIĘCIEM CELNYM Artykuł 1 1. Zasady podstawowe 2. Można uznać za nadające się do międzynarodowego przewozu towarów pod zamknięciem celnym tylko kontenery zbudowane i urządzone w taki sposób: a) aby żaden towar nie mógł być wyjęty z zamkniętej części kontenera lub do niej włożony bez pozostawienia widocznych śladów włamania lub zerwania zamknięcia celnego; b) aby zamknięcie celne mogło być nałożone w sposób prosty i skuteczny; c) aby nie zawierały żadnej ukrytej przestrzeni, w której można by ukryć towary; d) aby wszystkie miejsca mogące pomieścić towary były łatwo dostępne dla kontroli celnych. Artykuł 2 Konstrukcja kontenera Aby spełnić wymagania określone przez postanowienia artykułu 1 niniejszego regulaminu:

- części składowe kontenera (ściany, podłoga, drzwi, dach, wsporniki, ramy, poprzeczki itp.) powinny być złączone bądź za pomocą urządzeń, które nie mogą być zdjęte i ponownie założone od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów, bądź w taki sposób, aby utworzona całość nie mogła być zmieniona bez pozostawienia widocznych śladów. Jeżeli ściany, podłoga, drzwi i dach składają się z różnych elementów, to powinny one spełniać te same wymagania i być dostatecznie wytrzymałe;
- drzwi i inne rodzaje zamknięć (włączając zawory, włazy, pokrywy itp.) powinny mieć urządzenia pozwalające na nałożenie zamknięcia celnego. Zdjęcie i ponowne zamocowanie z zewnątrz tego urządzenia nie powinno być możliwe bez pozostawienia widocznych śladów ani otwarcia drzwi lub innego zamknięcia - bez zerwania zamknięcia celnego. To ostatnie powinno być w należyty sposób zabezpieczone. Dopuszcza się otwieranie dachów;

- otwory wentylacyjne i ściekowe będą wyposażone w urządzenia uniemożliwiające dostęp do wnętrza kontenera. Zdjęcie i ponowne zamocowanie z zewnątrz tego urządzenia nie powinno być możliwe bez pozostawienia widocznych śladów.

Niezależnie od postanowień artykułu 1 lit. c) niniejszego regulaminu dopuszcza się, aby części składowe kontenera przeznaczone na ładunek zawierały ze względów praktycznych puste przestrzenie (na przykład między przegrodami podwójnej ściany). W celu uniemożliwienia wykorzystania tych przestrzeni dla ukrycia w nich towarów:

- zdjęcie i ponowne założenie osłony wewnętrznej kontenera nie powinno być możliwe bez pozostawienia widocznych śladów lub
- liczba pustych przestrzeni powinna być ograniczona do minimum i przestrzenie te powinny być łatwo dostępne dla kontroli celnych. Artykuł 3 Kontenery składane lub rozbierane

Postanowienia artykułu 1 i 2 niniejszego regulaminu odnoszą się do kontenerów składanych lub rozbieranych; ponadto powinny one mieć system urządzeń ryglujących, zamykających różne części kontenera po jego złożeniu. System ryglujący, jeśli znajduje się na zewnątrz złożonego kontenera, powinien umożliwiać nałożenie zamknięć przez urząd celny. Artykuł 4 Kontenery kryte opończą

Postanowienia artykułów 1, 2 i 3 niniejszego regulaminu odnoszą się do kontenerów krytych opończą w takiej mierze, w jakiej postanowienia te dadzą się do nich zastosować. Ponadto kontenery te powinny odpowiadać postanowieniom niniejszego artykułu.

Opończa powinna być sporządzona z mocnego płótna bądź tkaniny pokrytej substancją z tworzywa sztucznego lub gumowanej, nierozciągliwej o dostatecznej wytrzymałości. Powinna ona być w dobrym stanie oraz być wykonana w taki sposób, aby po założeniu urządzenia zamykającego nie można było dostać się do ładunku bez pozostawienia widocznych śladów.

Jeżeli opończa sporządzona jest z kilku części, ich brzegi powinny być założone jeden na drugi i połączone dwoma szwami odległymi od siebie co najmniej o 15 mm. Szwamy te powinny być wykonane zgodnie z rysunkiem nr 1 załączonym do niniejszego regulaminu; jeżeli jednak przy niektórych częściach opończy (takich jak tylne kłapy i wzmocnione rogi) nie byłoby możliwe ich połączenie w wymieniony sposób, wystarczy założyć tylko brzeg części wierzchniej i przyszyć ją zgodnie z rysunkiem nr 2 załączonym do niniejszego regulaminu. Jeden ze szwów powinien być widoczny tylko od wewnątrz i kolor nici użytej do tego szwu powinien wyraźnie różnić się od koloru opończy i od koloru nici użytej do drugiego szwu. Wszystkie szwy powinny być wykonane maszynowo.

Jeżeli opończa z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym sporządzona jest z kilku części, części te mogą być również spojone zgodnie z rysunkiem nr 3 załączonym do niniejszego regulaminu. Brzeg jednej części nałożony zostanie na drugi brzeg na szerokość co najmniej 15 mm. Spojenie części dokonane zostanie na całej tej szerokości. Brzeg zewnętrzny złącza zostanie pokryty taśmą z tworzywa sztucznego o szerokości co najmniej 7 mm, nałożoną w taki sposób przez spojenie. Na taśmie tej, jak również obok niej, na szerokości co najmniej 3 mm z każdej jej strony, powinien być wydrukowany jednolity i wyraźny wzór. Spojenie powinno być wykonane w taki sposób, aby poszczególne części nie mogły zostać rozdzielone, a następnie połączone bez pozostawienia widocznych śladów.

Naprawy powinny być dokonywane w sposób przedstawiony na rysunku nr 4 załączonym do niniejszego regulaminu; brzegi należy założyć jeden na drugi i połączyć je dwoma widocznymi szwami odległymi od siebie co najmniej o 15 mm; kolor nici

widocznej od wewnątrz powinien różnić się do koloru nici widocznej z zewnątrz, jak również od koloru opończy; wszystkie szwy powinny być wykonane maszynowo. Jeżeli naprawa opończy uszkodzonej przy brzegach ma być dokonana przez zastąpienie uszkodzonych części łątą, szew może być również wykonany zgodnie z przepisem ustępu 3 niniejszego artykułu i rysunkiem nr 1 załączonym do niniejszego regulaminu. Naprawy opończ z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym mogą być także wykonane w sposób opisany w ustępie 4 niniejszego artykułu, jednak w tym przypadku spojenie powinno być dokonane na obydwóch stronach opończy, a łąta powinna być wstawiona od wewnętrznej strony.

Opończa powinna być umocowana na kontenerze w sposób odpowiadający ściśle warunkom określonym w artykule 1 litery a) i b) niniejszego regulaminu. Zamknięcie dokonane zostało za pomocą:

- metalowych pierścieni przytwierdzonych do kontenera;
- oczek rozmieszczonych na brzegu opończy;
- liny mocującej, przechodzącej przez pierścienie ponad opończę i widocznej z zewnątrz na całej długości.

Opończa powinna przykrywać części stałe kontenera na odległość co najmniej 250 mm, mierzoną od środka pierścieni mocujących, z wyjątkiem przypadków, gdy z samych założeń konstrukcyjnych kontenera wynika, że nie jest możliwy jakikolwiek dostęp do towarów.

Jeżeli brzeg opończy ma być na stałe umocowany do kontenera, połączenie to powinno być stałe i wykonane za pomocą trwałych urządzeń.

Odstęp między pierścieniami i między oczkami nie powinien przekraczać 200 mm. Oczka powinny być wzmocnione. Jako lin mocujących należy używać:

- linek stalowych o średnicy co najmniej 3 mm bądź
- sznurów konopnych lub sizalowych o średnicy co najmniej 8 mm, otoczonych powłoką z przezroczystego, nierozciągliwego tworzywa sztucznego. Linki powinny być otoczone powłoką z przezroczystego i nierozciągliwego tworzywa sztucznego.

Każda linka lub sznur powinny być sporządzone z jednej sztuki i zaopatrzone na obu końcach w skuwki z twardego metalu. Urządzenie do przymocowania każdej metalowej skuwki powinno mieć wydrążony nit przechodzący przez linkę lub sznur i pozwalający na przewlekanie wiązania zamknięcia celnego. Linka lub sznur powinny być widoczne z jednej i z drugiej strony wydrążonego nitu, tak aby można było się upewnić, że linka lub sznur składa się rzeczywiście z jednej sztuki (patrz rysunek nr 5 załączony do niniejszego regulaminu).

Przy otworach w opończy służących do załadunku lub wyładunku obydwu brzegi opończy powinny w wystarczający sposób zachodzić na siebie. Oprócz tego powinny one być zamknięte za pomocą:

- kłapy przyszytej lub spojonej stosownie do postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu;
- pierścieni i oczek odpowiadających warunkom ustępu 7 niniejszego artykułu oraz
- rzemienia wykonanego z jednego kawałka z odpowiedniego nierozciągliwego materiału o szerokości co najmniej 20 mm i grubości co najmniej 3 mm, przechodzącego przez pierścienie i spinającego razem obydwu brzegi opończy i klapę; rzemień ten powinien być

przymocowany do wewnętrznej strony opończy i zaopatrzony w oczko do przeciągania linki lub sznura, wymienionych w ustępie 8 niniejszego artykułu. Kłapa nie jest wymagana, jeżeli istnieje urządzenie specjalne (przegródka itd.), chroniące przed dostępem do ładunku bez pozostawienia widocznych śladów.

Oznaczenia identyfikujące, znajdujące się na kontenerze, jak również tabliczka uznania, o której mowa w części drugiej niniejszego załącznika, nie mogą być w żadnym razie przykryte opończą. Artykuł 5 Postanowienia przejściowe

Do dnia 1 stycznia 1977 r. dopuszcza się używanie skuwek, zgodnych z rysunkiem nr 5 niniejszego regulaminu, nawet jeżeli wydrążony nit znajdujący się w tych skuwkach odpowiada wzorowi dopuszczonemu poprzednio i ma otwór o rozmiarach mniejszych niż wskazane na wymienionym rysunku. Część pierwsza - Rysunek nr 1 OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI łączenie za pomocą szwu (pominięty) Część pierwsza - Rysunek nr 2 OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI Szew narożny (pominięty) Uwaga: Dopuszcza się również stosowanie szwów narożnych, wykonanych w sposób określony na rysunku 2a zamieszczonym w załączniku 2 do niniejszej konwencji. Część pierwsza - Rysunek nr 3 OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI łączenie za pomocą spojenia (pominięty) Część pierwsza - Rysunek nr 4 NAPRAWA OPOŃCZY (pominięty) Część pierwsza - Rysunek nr 5 WZÓR SKUWKI (pominięty) Część druga PROCEDURA UZNANIA KONTENERÓW, KTÓRE ODPOWIADAJĄ WARUNKOM TECHNICZNYM PRZEWIDZIANYM W CZĘŚCI PIERWSZEJ Postanowienia ogólne Kontenery mogą zostać uznane za nadające się do przewozu towarów pod zamknięciem celnym:

- bądź w procesie produkcji według typu konstrukcji (procedura uznania w procesie produkcji);
 - bądź w jakimkolwiek okresie po zakończeniu procesu produkcji, indywidualnie lub w określonej partii kontenerów tego samego typu (procedura uznania w okresie po zakończeniu procesu produkcji).
- Postanowienia dotyczące obydwóch procedur uznania

Właściwa władza, która dokonała uznania, wydaje wnioskodawcy świadectwo uznania, które w zależności od okoliczności ważne jest na nieograniczoną liczbę kontenerów uznanego typu lub na określoną partię kontenerów.

Posiadacz świadectwa powinien umieścić tabliczkę uznania na uznanym kontenerze lub uznanym kontenerach przed ich użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym.

Tabliczka uznania powinna zostać umocowana na stałe w miejscu, gdzie będzie wyraźnie widoczna, obok jakiegokolwiek innej tabliczki wydanej w celach urzędowych.

Tabliczka uznania zgodna ze wzorem nr I zamieszczonym w dodatku 1 do niniejszej części sporządzona zostanie z płytki metalowej o rozmiarach co najmniej 20 cm na 10 cm. Będzie ona nosiła napisy wklęsłe lub wypukłe bądź wykonane w inny, trwale czytelny sposób i zawierające następujące informacje co najmniej w języku francuskim lub angielskim:

- napis "Dopuszczony do przewozu pod zamknięciem celnym";
- nazwę państwa, w którym kontener został uznany, wyrażoną w pełnym brzmieniu bądź za pomocą oznaczenia używanego dla określenia państwa rejestracji pojazdów samochodowych uczestniczących w międzynarodowym ruchu drogowym oraz numer świadectwa uznania (liczby, litery itd.), jak również rok uznania (na przykład "NL/26/73" oznacza: Holandia, świadectwo uznania nr 26, wydane w 1973 r.);
- numer porządkowy kontenera nadany przez producenta (numer fabryczny);

- numery lub litery identyfikujące typ kontenera, jeżeli kontener uznany został według typu konstrukcji.

Kontener, który przestał odpowiadać warunkom technicznym wymaganym do jego uznania, powinien przed ponownym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym zostać doprowadzony do stanu, który uzasadniał jego uznanie, i w rezultacie odpowiadać ponownie tym warunkom technicznym.

W razie zmiany zasadniczych cech charakterystycznych kontenera traci ważność dotychczasowe uznanie i kontener ten powinien zostać ponownie uznany przez właściwą władzę przed dalszym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym. Postanowienia szczególne dotyczące uznania według typu konstrukcji w procesie produkcji

Jeżeli kontenery są wytwarzane seryjnie według tego samego typu konstrukcji, producent może wystąpić z wnioskiem do właściwej władzy państwa, w którym ma miejsce ich produkcja, o uznanie według typu konstrukcji.

Producent powinien wskazać we wniosku numery lub litery identyfikacyjne, przydzielane dla typu kontenera, o którego uznanie występuje.

Do wniosku powinny być dołączone rysunki, szczegółowe specyfikacje budowy typu kontenera, który ma być przedmiotem uznania. Producent powinien zobowiązać się na piśmie:

- do przedstawienia właściwej władzy tych kontenerów danego typu, które władza pragnie zbadać;
- do umożliwienia właściwej władzy zbadania w każdej chwili innych jednostek podczas produkcji serii danego typu,
- do informowania właściwej władzy o każdej zmianie rysunków lub specyfikacji, bez względu na znaczenie tych zmian, przed przystąpieniem do ich wprowadzania;
- do oznaczenia kontenerów w widocznym miejscu, niezależnie od oznaczeń przewidzianych na tabliczce uznania, numerami lub literami identyfikacyjnymi typu konstrukcji, jak również numer porządkowy każdego kontenera danego typu (numer fabryczny);

do prowadzenia wykazu kontenerów wyprodukowanych według uznanego typu. Właściwa władza poda, w razie potrzeby, wymagane zmiany, jakich należy dokonać w przewidzianym typie konstrukcji w celu otrzymania uznania. Żadne uznanie według typu konstrukcji nie zostanie udzielone bez ustalenia przez właściwą władzę, na podstawie zbadania jednego lub więcej kontenerów wyprodukowanych według typu konstrukcji, że kontenery tego typu odpowiadają warunkom technicznym określonym w części pierwszej. W razie uznania typu kontenera, wydane zostanie wnioskodawcy jedno świadectwo uznania zgodnie ze wzorem nr II zamieszczonym w dodatku 2 do niniejszej części i ważne na wszystkie kontenery, które będą wyprodukowane stosownie do specyfikacji uznanego typu. To świadectwo upoważnia producenta do umieszczania na każdym kontenerze należącym do serii danego typu tabliczki uznania według wzoru określonego w ustępie 5 niniejszej części. Postanowienia szczególne dotyczące uznania po zakończeniu procesu produkcji Jeżeli wniosek dotyczący uznania nie został złożony w czasie procesu produkcyjnego, właściciel, użytkownik lub przedstawiciel jednej z tych osób może złożyć taki wniosek do właściwej władzy, której ma możliwość przedstawienia kontenera lub kontenerów, o których uznanie występują. Każdy wniosek dotyczący uznania, złożony w przypadku określonym w ustępie 15 niniejszej części, powinien wskazywać numer porządkowy (numer fabryczny) umieszczony na każdym kontenerze przez producenta. Właściwa władza dokona przeglądu takiej liczby kontenerów, jaką uzna za konieczną, i po upewnieniu się, że kontener lub kontenery odpowiadają warunkom technicznym, określonym w części pierwszej, wyda świadectwo uznania zgodne ze wzorem nr III

zamieszczonym w dodatku 3 do niniejszej części i ważne jedynie na tę liczbę kontenerów, które zostały uznane. Świadczenie to powinno wymieniać nadany przez producenta numer lub numery porządkowe kontenera lub kontenerów, do których się ono odnosi, oraz upoważniać wnioskodawcę do umieszczenia na każdym uznanym kontenerze tabliczki uznania przewidzianej w ustępie 5 niniejszej części. Dodatek 1 do części drugiej WZÓR Nr I TABLICZKA UZNANIA (w języku angielskim) (pominięty) Dodatek 1 do części drugiej WZÓR Nr I TABLICZKA UZNANIA (w języku francuskim) (pominięty) Dodatek 2 do części drugiej WZÓR Nr II KONWENCJA CELNA DOTYCZĄCA MIĘDZYKARODOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR (1975) Świadczenie uznania według typu konstrukcji 1. Numer świadectwa *)..... 2. Zaświadcza się, że niżej opisany typ kontenera został uznany i że kontenery zbudowane według tego samego typu mogą być dopuszczone do przewozu towarów pod zamknięciem celnym. 3. Rodzaj kontenera 4. Numer lub litery identyfikujące typ konstrukcji 5. Numer identyfikujący rysunki dotyczące konstrukcji 6. Numer identyfikujący specyfikację dotyczącą konstrukcji 7. Tara 8. Zewnętrzne rozmiary w cm 9. Zasadnicze cechy charakterystyczne konstrukcji (rodzaj materiałów, rodzaj konstrukcji itd.)..... 10. Niniejsze świadectwo jest ważne na wszystkie kontenery zbudowane zgodnie z rysunkami i specyfikacjami wymienionymi wyżej. 11. Wydano (nazwa i adres zakładu wytwórczego) który upoważniony jest do umieszczania tabliczki uznania na każdym wytworzonym przez siebie kontenerze odpowiadającym uznanemu typowi., dnia 19 (miejsce) (data) Przez (podpis i stempel organizacji lub służby wydającej świadectwo) (patrz na odwrocie) *) Należy wskazać litery i liczby, które zostaną umieszczone na tabliczce uznania (patrz lit. b) ustępu 5 części drugiej załącznika 7 do Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, 1975). (strona odwrotna) UWAGA (Ustępy 6 i 7 części drugiej załącznika 7 do Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, 1975) 6. Kontener, który przestał odpowiadać warunkom technicznym wymaganym do jego uznania, powinien przed ponownym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym zostać doprowadzony do stanu, który uzasadniał jego uznanie, i w rezultacie odpowiadać ponownie tym warunkom technicznym. 7. W razie zmiany zasadniczych cech charakterystycznych kontenera traci ważność dotychczasowe uznanie i kontener ten powinien zostać ponownie uznany przez właściwą władzę przed dalszym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym. Dodatek 3 do części drugiej WZÓR Nr III KONWENCJA CELNA DOTYCZĄCA MIĘDZYKARODOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR (1975) Świadczenie uznania wydane w okresie po zakończeniu procesu produkcji 1. Numer świadectwa *) 2. Zaświadcza się, że niżej opisany(e) kontener(y) został(y) uznany(e) za nadający(e) się do przewozu towarów pod zamknięciem celnym. 3. Rodzaj kontenera(ów) 4. Numer porządkowy przydzielony kontenerowi(om) przez zakład wytwórczy 5. Tara 6. Zewnętrzne rozmiary w cm 7. Zasadnicze cechy charakterystyczne konstrukcji (rodzaj materiałów, rodzaj konstrukcji itd.)..... 8. Wydano (nazwa i adres wnioskodawcy) który upoważniony jest do umieszczania tabliczki uznania na wyżej wymienionym(ych) kontenerze(ach)., dnia19 (miejsce) (data) Przez (podpis i stempel organizacji lub służby wydającej świadectwo) (patrz na odwrocie) *) Należy wskazać litery i liczby, które zostaną umieszczone na tabliczce uznania (patrz lit. b) ustępu 5 części drugiej załącznika 7 do Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, 1975). (strona odwrotna) UWAGA (Ustępy 6 i 7 części drugiej załącznika 7 do Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, 1975) 6.

Kontener, który przestał odpowiadać warunkom technicznym wymaganym do jego uznania, powinien przed ponownym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym zostać doprowadzony do stanu, który uzasadniał jego uznanie, i w rezultacie odpowiadać ponownie tym warunkom technicznym. 7. W razie zmiany zasadniczych cech charakterystycznych kontenera traci ważność dotychczasowe uznanie i kontener ten powinien zostać ponownie uznany przez właściwą władzę przed dalszym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym. Część trzecia NOTY WYJAŚNIAJĄCE 1. Noty wyjaśniające dotyczące załącznika 2 i znajdujące się w załączniku 6 stosuje się mutatis mutandis do kontenerów uznanych za nadające się do przewozu pod zamknięciem celnym na podstawie postanowień niniejszej konwencji. 2. Część pierwsza - Artykuł 4, ustęp 6, litera a) Rysunek załączony do niniejszej części stanowi aprobowany przez władze celne przykład sposobu umocowania opończy do okucia narożnego. 3. Część druga - Ustęp 5 Nie wymaga się odrębnego świadectwa uznania lub odrębnej tabliczki uznania dla zespołu dwóch kontenerów krytych opończą, uznanych za nadające się do przewozu pod zamknięciem celnym, jeżeli zostały one złączone w taki sposób, że tworzą jeden kontener pokryty jedną opończą i odpowiadający warunkom przewozu pod zamknięciem celnym. Część trzecia URZĄDZENIE DO UMOCOWANIA OPOŃCZY Z OKUCIEM NAROŻNYM Poniższe urządzenie odpowiada postanowieniom litery a) ustępu 6 artykułu 4 części pierwszej. (rys. pominięty) Załącznik 8 SKŁAD I REGULAMIN WEWNĘTRZNY KOMITETU ADMINISTRACYJNEGO Artykuł 1 i) Umawiające się Strony są członkami Komitetu Administracyjnego. ii) Komitet może zdecydować, aby właściwe administracje Państw wymienionych w ustępie 1 i 2 artykułu 52 niniejszej konwencji, nie będących Umawiającymi się Stronami, lub przedstawiciele organizacji międzynarodowych mogli uczestniczyć w charakterze obserwatorów w posiedzeniach dotyczących spraw ich interesujących. Artykuł 2 Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zapewnia Komitetowi usługi sekretariatu. Artykuł 3 Corocznie na pierwszej sesji Komitet wybiera swego przewodniczącego i zastępcę przewodniczącego. Artykuł 4 Sekretarz Generalny zwołuje corocznie posiedzenie Komitetu pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej, jak również na życzenie właściwych administracji co najmniej pięciu państw będących Umawiającymi się Stronami. Artykuł 5 Wnioski są poddawane pod głosowanie. Każde państwo będące Umawiającą się Stroną, reprezentowane na posiedzeniu, dysponuje jednym głosem. Propozycje inne niż dotyczące zmian niniejszej konwencji przyjmowane są przez Komitet większością głosów członków obecnych i głosujących. Zarówno zmiany do konwencji, jak i uchwały, o których mowa w artykułach 59 i 60 niniejszej konwencji, przyjmowane są większością dwóch trzecich głosów członków obecnych i głosujących. Artykuł 6 Do przyjęcia uchwał niezbędne jest quorum co najmniej połowy państw będących Umawiającymi się Stronami. Artykuł 7 Przed zakończeniem posiedzenia Komitet przyjmuje sprawozdanie. Artykuł 8 W braku odpowiednich postanowień w niniejszym załączniku stosuje się, jeśli Komitet nie zadecyduje inaczej, regulamin wewnętrzny Europejskiej Komisji Gospodarczej