

SPIS TREŚCI

1. Tranzytowy system celny TIR	2
2. Konwencja TIR, 1975	
2.1 Treść konwencji TIR, 1975 (łącznie z notami wyjaśniającymi i komentarzami)	25
2.2 Załączniki do konwencji TIR, 1975 (łącznie z notami wyjaśniającymi i komentarzami)	
Załącznik 1	Wzór karnetu TIR66
Załącznik 2	Regulamin dotyczący warunków technicznych pojazdów drogowych, które mogą być dopuszczone do międzynarodowego przewozu drogowego pod zamknięciem celnym 85
Załącznik 3	Procedura uznania pojazdów drogowych, które odpowiadają warunkom technicznym przewidzianym w regulaminie stanowiącym załącznik 2 130
Załącznik 4	Wzór Świadectwa uznania pojazdu drogowego 134
Załącznik 5	Tablice TIR 139
Załącznik 6	Noty wyjaśniające 140
Załącznik 7	Załącznik dotyczący uznania kontenerów 141
Załącznik 8	Skład, funkcje i regulamin wewnętrzny Komitetu Administracyjnego i Rady Wykonawczej TIR 176
Załącznik 9	Prawo do korzystania z Procedury TIR Część I: Upoważnienie stowarzyszeń do wydawania karnetów TIR 181 Część II: Pozwolenie dla osób fizycznych i prawnych na korzystanie z karnetów TIR 183 Część III: Upoważnienie międzynarodowej organizacji 187
Załącznik 10	Informacje dostarczane przez Umawiające się Strony do stowarzyszeń poręczających (zgodnie z art. 42 ter) i organizacji międzynarodowej (zgodnie z art. 6.2bis)189
Załącznik 11	Procedura eTIR 191
3. Umawiające się Strony konwencji TIR, 1975	198

SYSTEM TIR

1.1 WPROWADZENIE

1.1.1. POCHODZENIE

Na konferencji zwołanej w listopadzie 1975 roku pod auspicjami Europejskiej Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych (UNECE) stworzono konwencję TIR z 1975 roku, która weszła w życie w roku 1978. Od tego czasu dowiedziono, iż Konwencja TIR jest jedną z najbardziej udanych, międzynarodowych Konwencji transportowych i faktycznie jedynym istniejącym, uniwersalnym, tranzytowym systemem celnym. Pomysł Konwencji TIR i wynikające z niej przepisy stały się podstawą dla wielu regionalnych systemów tranzytowych a zatem, pośrednio i bezpośrednio, przyczyniła się do ułatwienia międzynarodowego transportu, a w szczególności międzynarodowego transportu drogowego, nie tylko w Europie i na Bliskim Wschodzie ale także w innych częściach świata, takich jak Afryka i Ameryka Łacińska.

Każdy kto kiedykolwiek podróżował europejskimi drogami, rozpozna znajomą niebiesko-białą tabliczkę TIR zainstalowaną na tysiącach ciężarówek i naczep korzystających z systemu TIR. Dla kierowców, przewoźników i spedytorów, tabliczka ta oznacza szybki i sprawny międzynarodowy transport drogowy.

Prace nad stworzeniem systemu TIR rozpoczęły się zaraz po II Wojnie Światowej pod auspicjami Europejskiej Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych (UNECE). Pierwsze porozumienie zostało zawarte w 1949 roku między kilkoma państwami europejskimi. Sukces tego ograniczonego programu doprowadził do negocjacji nad konwencją TIR, która została przyjęta w 1959 roku przez Komitet Transportu Wewnętrznego UNECE a w życie weszła w roku 1960. Ta pierwsza Konwencja została poprawiona w 1975 roku. Poprawka miała na celu uwzględnienie praktycznego doświadczenia w funkcjonowaniu systemu, wprowadzenie technicznych wytycznych oraz zmianę wymogów celnych i transportowych.

Doświadczenie zdobyte w pierwszych 10-15 latach funkcjonowania systemu było zatem wykorzystane w celu uczynienia systemu TIR bardziej wydajnym i mniej skomplikowanym, a jednocześnie dającym większe bezpieczeństwo celne. Następnym powodem, dla którego pierwotny system TIR musiał być zmodyfikowany było to, że we wczesnych latach sześćdziesiątych pojawiła się w transporcie nowa technologia: kontener morski. Nieco później pojawił się kontener lądowy używany w europejskim transporcie kolejowym i wymienne nadwozie wprowadzone dla podniesienia efektywności transportu drogowego i kolejowego.

Te nowe, łączone i wielofunkcyjne, techniki transportowe wymagały przyjęcia kontenera, pod pewnymi warunkami, jako chronionej celnie jednostki ładunkowej. To oznaczało również, że przepisy TIR przestały odnosić się jedynie do transportu drogowego, ale objęły także kolej, żeglugę śródlądową a nawet transport morski pod warunkiem, że chociaż część całej operacji transportowej wykonywana jest transportem drogowym.

Nowa Konwencja wchodząc w życie, zastąpiła starą konwencję z 1959 roku. Mimo to poprzednia Konwencja z wielu względów jest wciąż ważna. Jednym z powodów jest to, że jedna ze stron umowy dotyczącej starej Konwencji (Japonia) jeszcze nie przyjęła Konwencji z 1975 roku.

1.1.2 ZASIĘG GEOGRAFICZNY

Zostało dowiedzione, iż Konwencja TIR jest jednym z najbardziej efektywnych międzynarodowych instrumentów przygotowanych pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE). Do dnia dzisiejszego 65 stron przystąpiło do umowy, włączając w to wspólnotę europejską. Umowa ta obejmuje całą Europę, a także Afrykę Północną oraz Bliski i Środkowy Wschód. Kraje azjatyckie zostały poinformowane o udogodnieniach, jakie niesie ze sobą ten globalny system celny, a ich zainteresowanie wskazuje na możliwość przystąpienia do Konwencji TIR w niezbyt odległej przyszłości. Także Stany Zjednoczone Ameryki i Kanada są obecnie stronami umowy oraz w Ameryce Południowej Chile i Urugwaj (zobacz część 3).

Sukces jaki osiągnął system TIR może być również mierzony ilością karnetów rozprowadzanych i wydawanych każdego roku. Podczas gdy w roku 1952 zostało wydane niewiele ponad 3,000 karnetów, ilość ta stale rosła osiągając 100,000 w roku 1960, później 800,000 w roku 1970. w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych zapotrzebowanie na karnety TIR wahało się między 500,000 a 900,000. Może to być wytłumaczone powiększeniem Wspólnoty Europejskiej, która stosuje swój własny Wspólnotowy System Tranzytowy wewnątrz swojego terytorium. Karnety TIR bowiem nie mogą być stosowane do celnych operacji tranzytowych wewnątrz krajów członkowskich.

W wyniku rozwoju handlu między wschodnią i zachodnią Europą szczególnie od 1989 roku, i związanego z tym ogromnego przyrostu międzynarodowego transportu drogowego, ilość wydanych karnetów TIR przekroczyła milion w 1992 roku a w chwili obecnej osiągnęła 3.2 miliony (2004 r.) co oznacza, że dziennie rozpoczyna się niemal 10,000 operacji transportowych TIR w ponad 50 krajach oraz sporo ponad 50,000 procedur przekroczenia granicy dziennie. Ilość firm transportowych posiadających zezwolenia do korzystania z karnetów TIR wydane przez narodowe władze celne przekracza 34,000 (szczegóły w części 1.8).

Przystąpienie w 2004 roku do Wspólnoty Europejskiej kilku krajów Centralnej Europy może spowodować spadek ilości operacji transportowych TIR w tej części Europy. Jednak ta zmiana może zostać zrekompensowana przez wzrost operacji transportowych w i do krajów Bliskiego Wschodu i Azji.

Istota ogromnego przyrostu w wykorzystywaniu systemu celnego TIR może być wyjaśniona przez specjalne cechy przepisów TIR, które oferują przewoźnikom i władzom celnym proste, elastyczne, efektywne kosztowo i bezpieczne przepisy celne dotyczące międzynarodowego transportu towarów poprzez granice.

1.1.3 EWOLUCJA KONWENCJI TIR

Od 1975 roku Konwencja TIR była nowelizowana ponad dwadzieścia razy. Ostatnie istotne poprawki do Konwencji, które weszły w życie 17 lutego 1999 i 12 maja 2002 były efektem rozległego procesu kontrolnego zapoczątkowanego przez Komitet Transportu Wewnętrzznego UNECE w styczniu 1995 roku.

W roku 1994, z powodu znacznych trudności w stosowaniu Konwencji TIR będących wynikiem działań międzynarodowej przestępczości zorganizowanej próbującej nadużywać ułatwień celnych wynikających z Konwencji, zaniepokojone strony umowy, sekretariat UNECE i Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) podjęły wiele krótkoterminowych działań w celu ochrony systemu TIR. Dotyczyły

one w szczególności utworzenia EDI (Electronic Data Interchange – Elektroniczny System Nadzoru Wewnętrzny) międzynarodowego systemu kontroli karnetów TIR, obsługiwany wspólnie przez władze celne, narodowe zrzeszenia oraz IRU (tzw. SAFETIR). Obecnie ponad 80 procent wszystkich operacji transportowych TIR jest centralnie odnotowywane i analizowane przez ten system.

Jednakże, ze względu na potrzebę długoterminowego ustabilizowania systemu TIR niezbędne były bardziej gruntowne modyfikacje jego funkcjonowania, współpraca rządowa oraz mechanizmy kontrolne. Dlatego też, w 1995 roku Grupa Robocza UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP. 30) wspierana przez wiele doraźnych grup ekspertów, rozpoczęła prace nad gruntowną modernizacją systemu TIR. Głównym zadaniem tego najbardziej wszechstronnego procesu nowelizacji, jaki kiedykolwiek podjęto w historii systemu TIR, było utworzenie stabilnego, jednoznacznego, przejrzystego, nowoczesnego i globalnego tranzytowego systemu celnego, zbudowanego na prostej filozofii przyświecającej procedurze TIR: powodzenie narodowych tranzytowych operacji celnych wiąże się z ustanowieniem standardów lub zbioru danych (karnet TIR) oraz międzynarodowego łańcucha gwarancyjnego.

Faza I procesu poprawiania TIR została zakończona z sukcesem w 1997 roku a jej nowelizacja weszła w życie we wszystkich postanowieniach umowy do Konwencji TIR 17 lutego 1999. Dotyczyła ona kontroli przewoźników przystępujących do systemu TIR, narodowych stowarzyszeń wydających i gwarantujących jak i międzynarodowej organizacji odpowiedzialnej za zcentralizowane drukowanie i dystrybuowanie karnetów TIR. Faza I dotyczyła również przejrzystości w funkcjonowaniu międzynarodowego systemu gwarancyjnego i stworzyła międzyrządowy organ nadzorczy, Radę Wykonawczą TIR (TIR Executive Board – TIRExB).

Drugi pakiet nowelizacji do Konwencji TIR (Faza II) wszedł w życie 12 maja 2002. Określił on w sposób jasny i jednoznaczny odpowiedzialność administracyjną urzędów celnych, przewoźników i międzynarodowych organizacji, które od tego momentu również stały się odpowiedzialne za skuteczną organizację i funkcjonowanie międzynarodowego systemu gwarancyjnego.

W roku 2000 rozpoczęły się prace nad Fazą III procesu nowelizacji, między innymi w celu zezwolenia na korzystanie z nowoczesnych elektronicznych mechanizmów wymiany informacji w systemie TIR bez zmieniania jego podstawowej filozofii ani ostatnio zmodernizowanej struktury prawnej i administracyjnej.

Podsumowując proces nowelizacji TIR, przepisy TIR będą dobrze przystosowane do sprawnego radzenia sobie z przyszłymi potrzebami międzynarodowego transportu i handlu jak również z procedurami celnymi. Jednocześnie zmodyfikowana Konwencja TIR wprowadzi możliwość rządowej kontroli, ochrony i w razie konieczności interwencji w celu usprawnienia celnych procedur tranzytowych niezbędnych w nowoczesnym transporcie i handlu.

1.1.4 CEL I KORZYŚCI

Tranzytowe systemy celne zostały stworzone, aby w jak najwyższym stopniu ułatwiać przepływ towarów zamkniętych celnie i aby stworzyć wymóg kontroli celnej i gwarancji. Aby taki system funkcjonował w sposób zadowalający, niezbędne jest, aby wszelkie wymagane formalności, nie były zbyt uciążliwe dla władz celnych ani zbyt skomplikowane dla przewoźników lub ich agentów. Dlatego też należy znaleźć równowagę między wymaganiami władz celnych z jednej, a potrzebami przewoźników z drugiej strony.

Tradycyjnie, podczas przewozu towarów przez obszar jednego lub więcej krajów w trakcie międzynarodowego transportu drogowego, władze celne każdego państwa wszczynały krajowe

procedury i kontrole. Zależało to od danego państwa, ale często dokonywano inspekcji ładunku na każdej granicy i nakładano krajowe zobowiązania ochronne (gwarancje, poręczenia, depozyty celne, itd.) w celu zabezpieczenia potencjalnych opłat celnych i podatkowych na czas tranzytu przez dane terytorium. Takie praktyki stosowane w różnych krajach tranzytowych, prowadziły do znacznych kosztów, opóźnień oraz przeszkód w międzynarodowym transporcie.

Próbując zredukować trudności, jakich doświadczali przewoźnicy i aby dać administracji celnej międzynarodowy system kontroli, zastępujący tradycyjne procedury krajowe a jednocześnie skutecznie chronić interesy każdego państwa przez które towary są przewożone, wymyślono system TIR.

(a) Korzyści dla władz celnych

Odnosnie zmian dotyczących kontroli celnej na granicach, system TIR daje wyraźne korzyści administracji celnej ograniczając normalne wymogi krajowych procedur tranzytowych. Jednocześnie system ten omija potrzebę wykorzystania drogiej siły roboczej i sprzętu niezbędnego do fizycznej kontroli plomb czy zewnętrznego stanu pomieszczeń ładunkowych lub kontenerów w krajach tranzytowych. System pozwala również uniknąć krajowych gwarancji i krajowego systemu dokumentacji.

Dodatkowe korzyści wynikają z faktu, że międzynarodowe operacje tranzytowe wykonywane są pod osłoną jednego dokumentu tranzytowego, karnetu TIR, który ogranicza ryzyko przedstawienia władzom celnym niewłaściwych informacji.

W przypadku wątpliwości, władze celne w każdej chwili mają prawo sprawdzić zaplombowany towar, a w razie konieczności przerwać transport TIR i/lub podjąć właściwe środki zgodnie z krajowymi przepisami. Biorąc pod uwagę przepisy Konwencji TIR oraz interes wszystkich władz celnych i przewoźników stosujących te przepisy, takie interwencje powinny być wyjątkami. Dlatego też władze celne mogą ograniczyć do minimum rutynowe procedury celne i skupić się na innych środkach ścisłej kontroli, opartych na ocenie ryzyka i rozpoznaniu.

Rada Wykonawcza TIR (TIRExB), jako organ międzyrządowy zapewnia odpowiednie stosowanie postanowień Konwencji przez każdego z uczestników procedury TIR. W razie trudności z zastosowaniem Konwencji TIR na poziomie międzynarodowym, władze celne mogą zwrócić się do TIRExB po wytyczne i po wsparcie. TIRExB jest również do dyspozycji wszystkich stron umowy w celu koordynacji i wsparcia rozpoznania i wymiany informacji.

(b) Korzyści dla branży transportowej

Korzyści wynikające z Konwencji TIR dla handlu i dla transportu również są oczywiste. Towary mogą być przewożone przez granice państwowe przy minimalnej ingerencji administracji celnej. Poprzez upraszczanie tradycyjnych przeszkód w międzynarodowym przepływie towarów, system TIR pobudza rozwój międzynarodowego handlu. Zmniejszając opóźnienia w transzycie daje znaczące oszczędności w kosztach transportu.

Konwencja TIR zapewnia także, poprzez międzynarodowy łańcuch gwarancyjny, stosunkowo prosty dostęp do wymaganych ubezpieczeń, które są warunkiem koniecznym dla branży transportowej i handlowej aby korzystać z udogodnień tranzytowego systemu celnego.

Ograniczając utrudnienia w międzynarodowym ruchu drogowym, wynikające z kontroli celnych, daje eksporterom i importerom łatwiejszy wybór, odpowiedniej dla ich potrzeb, formy transportu.

1.2 ZASADY

Krótki opis zasad postanowień tranzytu celnego TIR ustalonych w Konwencji TIR z 1975 roku jest podany poniżej. Pokazuje on, jak atrakcyjny jest to system dla przewoźników i władz celnych ze względu na swoją prostotę i skuteczność.

W celu zapewnienia możliwości przewozu towarów z minimalną ingerencją przejściowych urzędów celnych oraz aby dać maksymalne zabezpieczenie dla władz celnych, przepisy TIR zawierają pięć podstawowych wymogów – pięć filarów tranzytowego systemu celnego TIR.

- (1) Towary powinny być przewożone pojazdami i kontenerami zabezpieczonymi celnie;
- (2) Podczas przewozu, ewentualne cła i podatki powinny być zabezpieczone międzynarodowymi gwarancjami;
- (3) Towarom powinien towarzyszyć międzynarodowo akceptowany dokument celny (karnet TIR), otworzony w kraju wyjazdu i używany jako dokument nadzoru celnego w krajach wyjściowych, tranzytowych i docelowych;
- (4) Środki nadzoru celnego podjęte w kraju wyjściowym powinny być akceptowane przez wszystkie kraje tranzytowe i docelowe;
- (5) Dostęp do procedur TIR dla:
 - narodowych stowarzyszeń wydających karnety TIR; i
 - osób fizycznych i prawnych stosujących karnety TIR

powinien być zatwierdzony przez kompetentne władze państwowe.

1.2.1 UZNANIE POJAZDÓW DROGOWYCH I KONTENERÓW

Ze względu na wymogi bezpieczeństwa, Konwencja TIR ustala, że towary powinny być przewożone w kontenerach lub pomieszczeniach przeznaczonych na ładunek pojazdów drogowych, które są skonstruowane w taki sposób, że gdy są zabezpieczone plombami celnymi nie ma dostępu do ich wnętrza bez pozostawienia widocznych śladów.

W tym celu Konwencja ustanawia standardy konstrukcji i procedury uznania, a towary mogą być przewożone pod osłoną karnetu TIR jedynie wtedy, gdy pomieszczenia przeznaczone na ładunek pojazdów drogowych lub kontenery zostaną uznane zgodnie z tymi wymogami. Jeśli kontener lub pomieszczenie przeznaczone na ładunek spełnia wymogi Konwencji, to właściwe władze państwowe lub służby wydają tak zwane świadectwo uznania dla pojazdów drogowych lub kontenerów. W zasadzie świadectwa te powinny być uznawane przez wszystkie strony umowy dotyczącej Konwencji TIR.

Jeśli właściwe władze państwowe lub służby mają wątpliwości czy nowe konstrukcje proponowane przez producentów są zgodne z warunkami technicznymi Konwencji TIR, mogą zwrócić się, poprzez właściwe władze rządowe, do Rady Wykonawczej TIR, sekretariatu TIR, Komitetu Administracyjnego TIR lub do Grupy Roboczej UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP. 30) i poprosić o opinię w tej sprawie. Grupa Robocza UNECE i Komitet Administracyjny TIR mogą opublikować komentarz, a jeśli jest to ważna i ogólnie przydatna nowa konstrukcja nie uwzględniona jeszcze w Konwencji TIR, przygotować propozycję poprawki w celu zmiany Konwencji.

1.2.2 MIĘDZYNARODOWY SYSTEM GWARANCYJNY

Drugim podstawowym elementem przepisów transportowych TIR jest międzynarodowy system gwarancyjny. System ten został stworzony w celu zapewnienia, że ewentualne opłaty celne i podatki powstałe w trakcie wykonywania operacji tranzytowej, zostaną pokryte w każdej chwili przez narodowe stowarzyszenia poręczające, jeśli przewoźnik nie będzie mógł ponieść odpowiedzialności.

Działanie systemu gwarancyjnego jest proste. Każde narodowe stowarzyszenie reprezentujące interesy branży transportowej w danym państwie i uznane przez administrację celną tego kraju, gwarantuje na obszarze tego kraju wszelkie opłaty cel i podatków, które mogą powstać w efekcie różnych nieprawidłowości mających miejsce w trakcie przebiegu operacji tranzytowej TIR. Zatem, narodowe stowarzyszenia gwarantują opłaty cel i podatków krajowych i zagranicznych przewoźników korzystających z karnetów TIR wydanych przez to narodowe stowarzyszenie gwarantujące jak i stowarzyszenia w innych krajach.

Dlatego też, każde państwo zapewnia świadczenia wewnątrz swojego terytorium dla wszystkich przewoźników TIR w zakresie gwarancji dotyczących swojego terytorium. Zawsze jest to, niejako krajowy partner, do którego władze celne mogą się zwrócić w przypadku nieprawidłowości, niezależnie czy ta nieprawidłowość została spowodowana przez krajowego czy zagranicznego przewoźnika. System tranzytowy TIR może dlatego być traktowany jako wynik narodowego przepływu tranzytowego polegającego raczej na międzynarodowych niż na krajowych gwarancjach. Jednakże, wytyczne decydujące o instytucji gwarancji, bazują na prawie krajowym i są zazwyczaj zawarte w porozumieniach pomiędzy krajowymi władzami celnymi i krajowymi stowarzyszeniami (przykładowe porozumienie zawarte jest w części 6 niniejszego podręcznika).

Wszystkie narodowe stowarzyszenia poręczające tworzą łańcuch gwarancyjny, łączący wszystkie państwa TIR. Obecnie istniejący i dobrze funkcjonujący łańcuch gwarancyjny jest administrowany przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (International Road Transport Union – IRU) w Genewie (Szwajcaria), pozarządową organizację reprezentującą interesy przewoźników na całym świecie. Łańcuch gwarancyjny jest wspierany przez kilka dużych międzynarodowych firm ubezpieczeniowych i nadzorowany przez Radę Wykonawczą TIR (TIRExB).

W przypadku jakiegokolwiek nieprawidłowości, władze celne, zanim zwrócą się do stowarzyszenia gwarantującego, powinny, jeśli to możliwe, dochodzić swoich roszczeń od osoby/osób bezpośrednio odpowiedzialnych. Jeśli gwarancja musi być zastosowana (na przykład z powodu bankructwa osoby/osób bezpośrednio odpowiedzialnych) odpowiedzialność zawsze przejmuje stowarzyszenie poręczające z kraju, w którym nieprawidłowość została wykryta. Władze celne danego państwa zobowiązują stowarzyszenie poręczające do rozwiązania sprawy na podstawie wewnętrznych przepisów tego kraju. Następnie stowarzyszenie to, zwraca się do łańcucha gwarancyjnego o zwrot poniesionych kosztów.

Limity finansowe dotyczące gwarancji są ustalane dla każdego kraju osobno. Maksymalna zalecana kwota, której można żądać od krajowego stowarzyszenia wynosi obecnie 50.000 USD dla każdego karnetu (200.000 USD dla karnetów TIR Tabacco/Alkohol).

1.2.3 KARNET TIR

Karnet TIR, międzynarodowy dokument celny, stanowi administracyjną podstawę systemu TIR jak również stanowi dowód istnienia międzynarodowej gwarancji dla towarów przewożonych pod osłoną tego systemu.

IRU pod nadzorem Rady Wykonawczej TIR (TIRExB), jest obecnie jedyną międzynarodową organizacją uprawnioną do zcentralizowanego drukowania i dystrybucji karnetów TIR dla narodowych stowarzyszeń poręczających pod warunkiem ustanowienia umownego zobowiązania zatwierdzonego przez Komitet Administracyjny TIR. Z kolei, każde narodowe stowarzyszenie wydaje karnety TIR przewoźnikom w swoim kraju zgodnie z warunkami ustanowionymi w deklaracji zobowiązania zawartego między każdym przewoźnikiem a stowarzyszeniem.

Okładka oraz vouchery i suszki zebrane w parach wewnątrz karnetu TIR reprezentują jego zasadniczą funkcję od stanowiska kontroli celnej po działanie systemu gwarancyjnego. Para voucherów i para suszek jest używana w każdym państwie, przez które operacja TIR jest wykonywana.

Przedstawienie ważnego karnetu TIR zawierającego nazwę, pieczęcie i podpisy międzynarodowej organizacji, wydającego go stowarzyszenia oraz prawidłowo wypełnionego przez przewoźnika jest samo w sobie dowodem na istnienie i ważność gwarancji. Karnet TIR jest ważny aż do zakończenia transportu TIR w końcowym urzędzie celnym docelowym o ile został otwarty przez wyjściowy urząd celny przed upływem daty ważności wyznaczonej przez stowarzyszenie wydające.

1.2.4 UZNAWANIE MIĘDZYNARODOWYCH ŚRODKÓW KONTROLI CELNEJ

Czwartym elementem, który stanowi podstawę systemu tranzytowego TIR jest zasada, że środki kontroli celnej zastosowane w kraju wyjściowym powinny być akceptowane przez państwa tranzytowe i przeznaczenia.

Zgodnie z tą zasadą, towary przewożone z zastosowaniem procedury TIR w zaplombowanych pomieszczeniach przeznaczonych na ładunek pojazdów drogowych lub w kontenerach nie powinny być kontrolowane w tranzytowych urzędach celnych i to stanowi główną zaletę systemu TIR dla przewoźników. Zasada ta nie wyklucza jednak prawa urzędów celnych do przeprowadzenia kontroli, gdy zachodzi podejrzenie nieprawidłowości. Jest to zrozumiałe a nawet wskazane w Konwencji TIR, aby takie kontrole były dopuszczalne.

Ta procedura, bardzo atrakcyjna dla przewoźników, zasadniczo oznacza, że kontrola przeprowadzona w wyjściowym urzędzie celnym jest uznawana przez wszystkie inne urzędy celne podczas operacji tranzytowej TIR. Dlatego też, wyjściowy urząd celny odgrywa kluczową rolę w budowaniu zaufania wszystkich zaangażowanych władz celnych do skutecznego funkcjonowania systemu TIR.

W związku z tym jest bardzo ważne, aby kontrola celna w wyjściowym urzędzie była ścisła i kompletna skoro funkcjonowanie całej procedury TIR jest od niej zależne. Wyjściowy urząd celny musi także, przed założeniem pieczęci, sprawdzić stan techniczny pomieszczeń przeznaczonych na ładunek pojazdów drogowych lub kontenerów oraz, w przypadku pomieszczeń przeznaczonych na ładunek lub kontenerów krytych opończę, stan opończy oraz mocowań opończy, bowiem te elementy nie są objęte świadectwem uznania.

1.2.5 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE PRZYSTĄPIENIA DO SYSTEMU TIR

W 1999 roku I Faza procesu nowelizacji TIR przyniosła dużą ilość zmian w Konwencji TIR ustanawiających kolejne wymogi i obowiązki dla branży transportowej stosującej system TIR. Środki te zostały wprowadzone, aby chronić system przed nieuczciwymi działaniami, popełnianymi w szczególności przez międzynarodową przestępczość zorganizowaną.

Kompetentne władze państwowe (zazwyczaj władze celne) udzielają zezwolenia krajowym stowarzyszeniom na wydawanie karnetów TIR. Minimalne wymagania i obowiązki do wydania takiego zezwolenia określone są w nowym Załączniku 9 do Konwencji (szczegóły dotyczące zezwolenia mogą być zawarte w pisemnej umowie lub państwowym rozporządzeniu). Międzynarodowa organizacja (IRU) może domagać się spełnienia dodatkowych warunków handlowych, zawartych w poprawionej Konwencji, która stanowi, że krajowe stowarzyszenia mogą ubiegać się o takie zezwolenie jedynie, gdy funkcjonują przynajmniej rok, mają płynność finansową, doświadczony personel i nie popełniły żadnych poważnych lub powtarzających się wykroczeń wobec władz celnych lub skarbowych. Ponadto stowarzyszenia te, muszą zawrzeć umowę z odpowiednimi władzami kraju, w którym działają oraz muszą między innymi przedstawić dowód gwarancji pokrywającej wszelkie ich zobowiązania wobec krajowych władz celnych (przykładowe zezwolenie i porozumienie zawarte jest w części 6 niniejszego podręcznika).

Nowy Załącznik 9 do Konwencji wprowadza również wymóg, aby władze celne kontrolowały dostęp do systemu TIR dla wszystkich użytkowników czyli przewoźników. Konwencja określa minimalne wymagania i obowiązki. Muszą być to przewoźnicy, którzy nie popełnili żadnych poważnych lub powtarzających się wykroczeń wobec władz celnych lub skarbowych, muszą posiadać płynność finansową oraz złożyć w krajowym stowarzyszeniu wydającym karnety TIR zobowiązanie precyzujące ich odpowiedzialność.

Informacje o wszystkich przewoźnikach posiadających zezwolenia na korzystanie z karnetów TIR są zbierane w Międzynarodowym Banku Informacji TIR (International TIR Data Bank – ITDB) przez Radę Wykonawczą TIR (TIRExB) w Genewie przy użyciu unikalnego systemu identyfikacyjnego (ID). Każde cofnięcie zezwolenia przez władze celne, jak również wykluczenie z systemu na podstawie artykułu 38 Konwencji jest również rejestrowane w systemie.

1.3 STRUKTURA ADMINISTRACYJNA

Konwencja TIR z 1975 roku jest jedną z najbardziej nowoczesnych i aktualnych międzynarodowych Konwencji celnych. Funkcjonuje ona bardzo sprawnie jedynie z niewielką ilością spraw spornych, wynikających z niejasnych przepisów i różnicowanych interpretacji.

Istnieje kilka powodów bezproblemowego funkcjonowania Konwencji. Jednym z nich jest zainteresowanie uczestniczących stron, czyli przewoźników czy władz celnych, w utrzymaniu funkcjonowania systemu, ponieważ oszczędza on czas i pieniądze wszystkich uczestników.

Następnym powodem jest fakt, że autorzy Konwencji uwzględnili kilka interpretacji brzmienia przepisów poprzez wprowadzenie not wyjaśniających do Konwencji. Noty te zawarte są w Załączniku 6 do Konwencji jako integralna część Konwencji. Zinterpretowali oni pewne przepisy Konwencji i załączników do niej i opisali zalecane praktyki w codziennym funkcjonowaniu systemu. Noty te nie zmieniają przepisów Konwencji, lecz czynią ich zawartość, znaczenie i cel bardziej precyzyjnym.

Postęp technologiczny jest obecnie bardzo gwałtowny i to, co było aktualne w roku 1975, gdy Konwencja powstawała, niekoniecznie jest obowiązujące dzisiaj. Ma to wpływ nie tylko na techniki

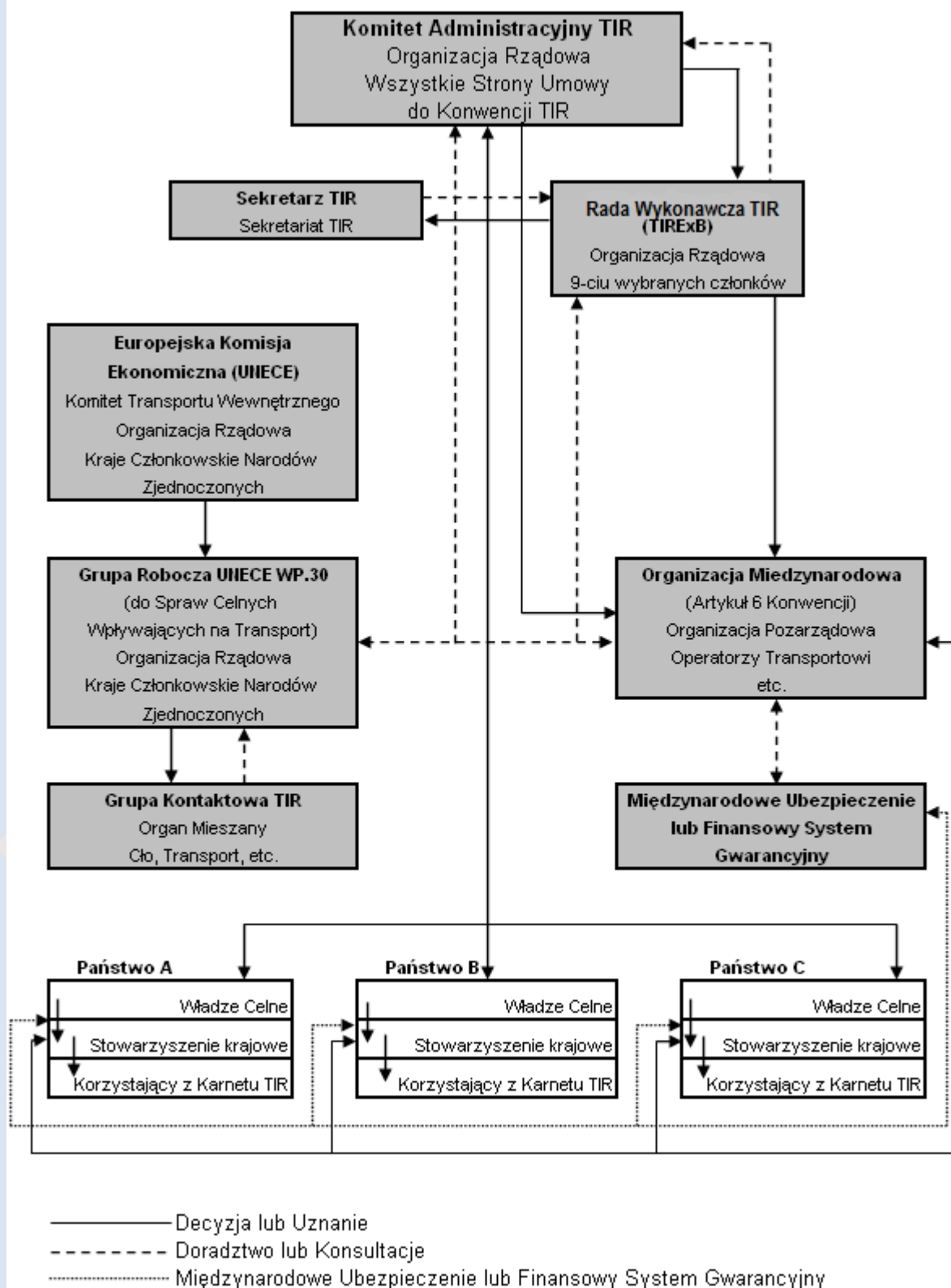
celne, ale także na produkcję pojazdów i kontenerów oraz techniki przemytu. Dodatkowo przemycane towary, a w szczególności narkotyki, stają się coraz droższe, dochody z przemytu wzrastają, w wyniku, czego skomplikowane techniki przemytu rozwijają się. Ze względu na ten rozwój, system TIR i Konwencja TIR jak również ich podstawy prawne muszą być nieustannie aktualizowane. To zadanie zostało powierzone Komitetowi Administracyjnemu TIR, Radzie Wykonawczej TIR (TIRExB), Europejskiej Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych (UNECE) w Genewie.

Przekrój struktury administracyjnej Konwencji TIR został przedstawiony poniżej na Rysunku 1.

Rola i zadania różnych stron, zaangażowanych w system TIR, przedstawione są w części 1.9 podręcznika.



Rysunek 2: Struktura Administracyjna Systemu TIR



1.3.1 KOMITET ADMINISTRACYJNY TIR

Komitet Administracyjny, w skład którego wchodzi wszystkie strony umowy do Konwencji, jest najważniejszym organem Konwencji. Zazwyczaj zbiera się dwa razy w roku, na wiosnę i na jesieni, pod auspicjami UNECE w Genewie, aby zaakceptować poprawki do Konwencji i aby dać wszystkim państwom, właściwym władzom i zaangażowanym organizacjom międzynarodowym okazję do wymiany poglądów dotyczących funkcjonowania systemu. Do dnia dzisiejszego przyjęto ponad dwadzieścia poprawek do Konwencji TIR. Także wiele rezolucji, zaleceń i komentarzy zostało zatwierdzonych przez Komitet.

1.3.2 RADA WYKONAWCZA TIR (TIRExB)

Rada Wykonawcza TIR (TIRExB) została ustanowiona w 1999 roku przez strony umowy. Jej celem jest usprawnianie międzynarodowej współpracy pomiędzy władzami celnymi w stosowaniu Konwencji TIR oraz zapewnienie wsparcia i nadzorowanie systemu TIR i międzynarodowego systemu gwarancyjnego. TIRExB składa się z 9 członków, wybieranych na dwuletnią kadencję spośród rządów, które są stronami umowy do Konwencji.

TIRExB jest między innymi upoważniona do nadzorowania produkcji i dystrybucji karnetów TIR, kontroli działania międzynarodowego systemu gwarancji i ubezpieczeń oraz do koordynowania i rozwijania wymiany informacji pomiędzy władzami celnymi oraz innymi władzami państwowymi.

Decyzje TIRExB są realizowane przez Sekretarza TIR z pomocą sekretariatu TIR. Sekretarz TIR powinien być członkiem sekretariatu UNECE.

Funkcjonowanie TIRExB jest dotychczas finansowane z opłat za każdy wydany karnet TIR.

1.3.3 GRUPA ROBOCZA UNECE DO SPRAW CELNYCH WPŁYWAJĄCYCH NA TRANSPORT (WP.30)

Działalność Komitetu Administracyjnego TIR jest wspierana przez Grupę Roboczą UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP.30), która ma dwa – trzy posiedzenia rocznie w Genewie, zazwyczaj połączone z posiedzeniami Komitetu Administracyjnego TIR. Każde państwo wchodzące w skład Narodów Zjednoczonych oraz organizacje międzynarodowe mogą brać udział w pracach Grupy Roboczej.

Grupa Robocza regularnie przyjmuje komentarze do uchwalonych przepisów Konwencji. Komentarze te nie są zobowiązujące dla stron umowy do Konwencji tak jak artykuły czy noty wyjaśniające do Konwencji. Jednakże są ważne przy interpretacji, harmonizacji i zastosowaniu Konwencji TIR, ponieważ odzwierciedlają jednoznaczną opinię Grupy Roboczej, w której są reprezentowani główni użytkownicy systemu TIR oraz większość Umawiających się Stron (komentarze przyjęte przez Grupę Roboczą są zazwyczaj przesyłane do Komitetu Administracyjnego TIR w celu rozpatrzenia i zatwierdzenia).

1.3.4 GRUPA KONTAKTOWA TIR

Grupa Kontaktowa TIR została utworzona w październiku 1994 roku przez Grupę Roboczą UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP.30) aby stworzyć mechanizm opiniotwórczy pomiędzy rządami będącymi członkami UNECE, stronami umowy do Konwencji TIR i pozarządowymi organizacjami zainteresowanymi szybką reakcją na nowo pojawiające się problemy w funkcjonowaniu systemu TIR i dbaniem o międzynarodową harmonizację metod wdrażania Konwencji TIR na poziomie krajowym.

Grupa Kontaktowa TIR bezpośrednio podlega Grupie Roboczej UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP.30) i jest obsługiwana przez sekretariat UNECE.

1.4 DZIAŁANIE SYSTEMU TIR

W wyjściowym urzędzie celnym, który zazwyczaj jest tym, w którym wykonywane są formalności eksportowe, władze celne sprawdzają ładunek na podstawie informacji zawartych w karnecie TIR (manifest towarów), wpisanych przez przewoźnika. Następnie zakładają plomby celne na pomieszczenia przeznaczone na ładunek, odnotowują to w karnecie TIR, zatrzymują jedną kartkę (biały odcinek) i wypełniają odpowiedni grzbiet karnetu. Następnie karnet TIR zostaje zwrócony przewoźnikowi, który rozpoczyna operację transportową. Przy przekraczaniu wyjściowej granicy kraju, celnik sprawdza plomby, wrywa drugą kartkę (zielony odcinek) z karnetu TIR i wypełnia właściwy grzbiet karnetu. Pojazd może opuścić dany kraj. Wypełniony grzbiet karnetu stanowi dla przewoźnika dowód, że operacja TIR została w tym kraju zakończona.

Władze celne będą później prowadzić postępowanie w celu zwolnienia operacji TIR, tzn. sprawdzą czy operacja TIR została zakończona prawidłowo zgodnie z następującą procedurą (również inne procedury mogą być zastosowane): urząd celny przejściowy (tzn. na granicy) wysyła wyrwaną kartkę (zielony odcinek) do urzędu celnego wyjściowego. Ten porównuje otrzymaną kartkę z tą, którą sam wyrwał rozpoczynając procedurę. Jeśli nie ma żadnych nieprawidłowości ani zastrzeżeń ze strony przejściowego urzędu celnego, władze celne mogą zwolnić operację TIR.

Jeśli kartka wyrwana przez przejściowy urząd celny zawiera zastrzeżenia, jeśli nie dotrze do wyjściowego urzędu celnego lub, jeśli władze celne mają jakikolwiek powód, aby zakwestionować przebieg operacji TIR, zostanie wszczęte wewnętrzne dochodzenie. Również przewoźnik jak i zaangażowane krajowe stowarzyszenie poręczające, zostaną poinformowani, że zakończenie operacji TIR zostało dokonane z zastrzeżeniem, w ogóle nie miało miejsca, lub, że były inne powody, które wzbudziły wątpliwości, co do właściwego przebiegu operacji TIR i w związku z tym są oni zobowiązani wyjaśnić zaistniałą sytuację. Jeśli wyjaśnienia te nie będą wystarczające dla władz celnych, mogą one na podstawie Konwencji TIR i krajowych przepisów, naliczyć cła i podatki na swoją rzecz. Jeśli się okaże, że nie jest możliwe wyegzekwowanie tych opłat od osób bezpośrednio odpowiedzialnych, władze celne, przed upływem terminu określonego w Konwencji, poinformują stowarzyszenie poręczające, że jest ono zobowiązane do uregulowania należnej kwoty.

W każdym tranzytowym kraju system działa podobnie jak ten w kraju wyjściowym. Wejściowy tranzytowy urząd celny sprawdza plomby i wrywa jedną kartkę z karnetu TIR a wyjściowy urząd celny postępuje podobnie. Obydwie kartki są porównywane przy końcowej kontroli i operacja TIR może być zamknięta lub, w przypadku jakichkolwiek nieprawidłowości poddawana jest procedurze opisanej uprzednio. W kraju docelowym, gdy wejściowy urząd celny jest także urzędem celnym docelowym, wypełniany jest karnet TIR, wrywane dwie kartki i rozpoczyna się objęcie towarów inną procedurą

celną (składowanie, odprawa importowa, itp.). Jeśli towar musi być przewieziony do innego urzędu celnego w tym kraju, wejściowy urząd celny postępuje tak jak wejściowy urząd celny na granicy a następnie urząd wewnątrz kraju postępuje tak jak końcowy docelowy urząd celny.

System normalnie funkcjonuje tak jak wyjaśniono powyżej jednak procedury administracji krajowej i przywilej kontroli w każdym urzędzie celnym pozostają niezmiennione. Jeśli urząd podejrzewa oszustwo, stwierdza naruszenie plomb lub przypuszcza, że karnet TIR został sfałszowany, ma prawo sprawdzić ładunek i może, jeśli to konieczne, przerwać operację TIR.

Aby kontrole były bardziej skuteczne, władze celne mogą wyznaczyć trasy transportowe, na których pojazdy będą łatwe do namierzenia poprzez tabliczki TIR, którymi muszą być oznaczone. Przejazd taki powinien mieć również wyznaczone odpowiednie limity czasowe. Przewoźnicy, którzy nie będą w stanie trzymać się wyznaczonego czasu lub trasy (powódź, śnieg, awaria pojazdu, itp.) będą zobowiązani do wyjaśnienia tej sytuacji. W poważniejszych sytuacjach (zerwane plomby, konieczność przeładunku towarów na inny pojazd, całkowite lub częściowe zniszczenie ładunku, itp.) przewoźnik powinien uzyskać oficjalne zaświadczenie od lokalnych władz mogących wykorzystać Protokół Zajścia zawarty w karnecie TIR. Na podstawie tego protokołu, władze celne mogą rozpocząć właściwe postępowanie.

Przykłady właściwego zastosowania procedur zakończenia i procedur poszukiwawczych zawarte są w części 5 niniejszego podręcznika.

1.5 ROZWÓJ SYSTEMU TIR W PRZYSZŁOŚCI

1.5.1 ZASTOSOWANIE SYSTEMU TIR NA ŚWIECIE

System TIR jest promowany przez Narody Zjednoczone, aby stał się dostępny, najszerzej jak to możliwe, dla wszystkich krajów chcących z niego korzystać. W 1984 roku Rada Ekonomiczna i Socjalna Narodów Zjednoczonych (ECOSOC) przyjęła Rezolucję (1984/79), która zaleca, aby kraje z całego świata rozważyły możliwość przystąpienia do Konwencji i wprowadzenia systemu TIR. Ponadto zaleca ona, aby międzynarodowe, międzyrządowe i pozarządowe organizacje a w szczególności Komisje Regionalne Narodów Zjednoczonych, promowały przystępowanie do systemu TIR jako uniwersalnego tranzytowego systemu celnego.

Zgodnie z tą Rezolucją ECOSOC, podjęte będą działania, w celu zastosowania Konwencji TIR poza obszarem obecnych 64 Umawiających się Stron. Obecnie organizuje się szereg regionalnych seminariów i sympozjów w Europie, Azji i Bliskim Wschodzie, w celu zaznajomienia rządów oraz branż handlowej i transportowej z udogodnieniami wynikającymi z Konwencji.

Obecnie trwają prace nad rozszerzeniem zasięgu systemu TIR na Azję i Bliski Wschód. Prace te podjęły przede wszystkim sekretariaty UNECE i Komisji Ekonomicznej i Socjalnej Narodów Zjednoczonych dla Azji i Pacyfiku (UN ESCAP) i Zachodniej Azji (ESCWA), które promują system TIR jako jeden z kamieni węgielnych pod budowę efektywnego, międzynarodowego transportu drogowego w Azji i na Bliskim Wschodzie. Wysiłki te wspiera wiele międzynarodowych organizacji i banków, takich jak Komisja Europejska czy Bank Światowy, które postrzegają system TIR jako ważny element ułatwiający transport drogowy wzdłuż historycznego Jedwabnego Szlaku czy z Wielkiego Mekongu, regionu w dalekowschodniej Azji.

1.5.2 SYSTEM TIR I ELEKTRONICZNA WYMIANA INFORMACJI

Zastępowanie papierowych dokumentów, systemem elektronicznej wymiany informacji jest na całym świecie procesem postępującym, który będzie kontynuowany, aż zyska większe znaczenie, również dla administracji celnej i przewoźników. Trend ten będzie, w coraz większym stopniu, wpływał na procedury celne i dokumenty stosowane przez władze celne.

Administracje celne mają ogromny dylemat. Z jednej strony muszą działać zgodnie z prawem, które zobowiązuje je do gromadzenia i rozliczania wpływów do budżetu, w sposób efektywny i sprawny, oraz do zapobiegania oszustwom i przemytowi kontrabandy. Z drugiej strony są nieustannie krytykowane przez podmioty z branży handlowej (importerów, eksporterów, przewoźników, spedytorów), za brak usprawnień zwiększających przepustowość towarów.

Biorąc pod uwagę ograniczenia personalne urzędów celnych i coraz większe wyrafinowanie metod oszustw celnych i przemytu, wydaje się, iż nie ma lepszego sposobu na zwiększenie efektywności kontroli celnych, niż przez wprowadzenie do krajowych i międzynarodowych procedur administracyjnych najnowszych technologii i elektronicznej wymiany informacji.

System bazujący na papierze, tak jak obecny karnet TIR, jest w rzeczywistości bardzo nieskutecznym medium dla zdobywania i kontrolowania informacji. Dlatego też już od 1985 roku UNECE rozwija pewne pomysły na wprowadzenie „smart card” - karty z mikrochipem lub elektronicznego karnetu TIR do międzynarodowego transportu drogowego towarów, które mogłyby zastąpić dotychczasowy papierowy karnet TIR. Podczas gdy, wprowadzenie tych pomysłów w życie może być obecnie bardzo skomplikowane i kosztowne, narzędzia takie jak Internet czy uniwersalne formaty, jak XML (Extensible Markup Language – rozszerzalny język znakowania), używane nie tylko przez osoby prywatne, ale również przez sektor publiczny, mogą pozwolić na prostą, bezpieczną i oszczędną wymianę informacji w ramach systemu TIR.

Wprowadzenie elektronicznego systemu kontroli karnetów TIR wymyślone i zalecane przez Komitet Administracyjny TIR już od października 1995 roku, było pierwszym krokiem w tym kierunku. Pomimo, że tak zwany system SAFETIR rozwijany i stosowany przez IRU, na podstawie tegoż właśnie zalecenia Komitetu Administracyjnego, nie może zaspokoić wymogów krajowych procedur celnych tranzytowych, to jest on bardzo ważnym narzędziem, używanym przez branżę transportową i międzynarodowy łańcuch gwarancyjny do oceny ryzyka komercyjnego zastosowania systemu TIR.

Umawiające się Strony Konwencji TIR włączyły komputeryzację procedury TIR do III Fazy procesu zmiany systemu TIR. Zdały sobie bowiem sprawę z tego, że komputeryzacja procedury TIR jest nieunikniona w świetle:

- Obecnego, niezwykle gwałtownego rozwoju technologicznego, opartego na technologii Internetowej i na „Smart Card” mających szczególnie wpływ na międzynarodowy transport i handel.
- wciąż wzrastającego zapotrzebowania na poprawianie wydajności procedur celnych i praktyk handlowych; oraz
- walkę z działaniami nieuczciwymi, która musi być prowadzona w sposób najbardziej właściwy i skuteczny.

Ze względu na dużą ilość i zróżnicowanie struktur administracyjnych ponad 60 stron umowy do Konwencji, każdy system komputerowy musi funkcjonować w sposób bardzo zdecentralizowany i elastyczny, na bazie jedynie kilku międzynarodowych standardów. Jest to trudne wyzwanie. Jednak nie ma wątpliwości: system TIR musi dotrzymać kroku najnowszemu rozwojowi technik elektronicznej

wymiany danych, które już zmieniają i nieustannie będą zmieniać wszystkie powiązane ze sobą działania celne, transportowe i handlowe. W przeciwnym razie, system TIR oparty głównie na papierowym karnecie TIR, stanie się przeszkodą dla wydajnego międzynarodowego transportu i handlu, a także narazi na szwank efektywność krajowych procedur i kontroli celnych.

To wyzwanie musi być podjęte przez wszystkie Umawiające się Strony Konwencji TIR, krajowe i międzynarodowe organizacje jak również przez branżę transportową, której przede wszystkim dotyczy.

1.6 PODSUMOWANIE

System TIR stworzony przeszło 50 lat temu oraz Konwencja TIR dowiodły, iż są bardzo skutecznym międzynarodowym tranzytowym systemem celnym i odgrywają ważną rolę w ułatwianiu międzynarodowego handlu i transportu, przede wszystkim w Europie, ale ostatnio również pomiędzy Europą a sąsiednimi obszarami.

Wobec szybkiego wzrostu wymiany między wschodnią a zachodnią Europą i wobec pojawienia się wielu nowych, niepodległych państw w centralnej i wschodniej Europie, system TIR stanął dzisiaj przed bezprecedensowym wyzwaniem. W tym samym czasie władze celne mają do czynienia z niespotykaną ilością oszustw celnych i przemytów spowodowanych zmianami politycznymi, sytuacją ekonomiczną i społeczną w wielu państwach regionu oraz często gwałtownym wzrostem opłat celnych i podatków. Ponadto, zarządzanie i kontrola systemu TIR stwarzają problemy dla krajowych władz celnych, głównie w nowych, niepodległych państwach, które czasami wciąż muszą zdobywać niezbędne doświadczenie i często nie mają dostatecznie i odpowiednio wyszkolonego personelu.

Aby przeciwdziałać przynajmniej części tego niepożądanego postępu, rządy i inni uczestnicy systemu TIR, nakładają czasem jednostronne warunki, które są sprzeczne z warunkami i duchem Konwencji TIR, takie jak obowiązek dodatkowych gwarancji dla operacji tranzytowych TIR lub wykluczenie pewnych grup towarów.

Wprawdzie takie rozwiązania mogą być pomocne w krótkim okresie czasu, jednak długoterminowo mogą spowodować, że inne kraje wprowadzą podobne rozwiązania, co w konsekwencji może doprowadzić do podniesienia kosztów międzynarodowego handlu i transportu, a nawet do całkowitego rozpadu systemu tranzytowego TIR – bez alternatywnych możliwości w perspektywie.

Sama Konwencja TIR daje obecnie wiele możliwości ochrony interesów władz celnych, takich jak nałożenie konwoju, wyznaczenie trasy i ograniczenie czasu przejazdu. Istnieje także możliwość przygotowania innych środków, jeśli będą tego chciały strony umowy do Konwencji TIR.

Stabilne i długoterminowe rozwiązania będą mogły być znalezione jedynie poprzez wspólne, skoordynowane działania wszystkich zainteresowanych stron umowy do Konwencji TIR. Rada Wykonawcza TIR (TIRExB) jak również UNECE i Grupa Robocza do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP.30) prowadzą rozmowy na temat takiej koordynacji i współpracy. Doświadczenie pokazuje, iż rozwiązania wielu, niedawno pojawiających się problemów dotyczących interpretacji Konwencji TIR zostały znalezione przez organy i ciała ustanowione w ramach Konwencji TIR i UNECE.

Celem UNECE i sekretariatu TIR jest kontynuacja prac w tym kierunku oraz dbanie o właściwe funkcjonowanie międzynarodowego mechanizmu, w celu dalszego polepszania koordynacji i współpracy pomiędzy Umawiającymi się Stronami Konwencji TIR i branżą transportową. Konieczne jest stałe poprawianie ram prawnych, pomiędzy którymi działa system TIR oraz upraszczanie tego

działania tak, aby system tranzytowy TIR był zawsze zgodny z potrzebami branży transportowej oraz władz celnych.

Narody Zjednoczone, jako wszechstronna organizacja, jest depozytariuszem Konwencji TIR oraz dba o jej konstrukcję i nadzór nad nią, a także tam gdzie to konieczne, o przystosowanie do zmieniających się potrzeb. Wcześniejsze doświadczenie pokazuje, iż Konwencja TIR, jako część podjętych przez UNECE działań usprawniających transport, przyniosła korzyści wszystkim zainteresowanym, zarówno władzom celnym jak i przewoźnikom, co daje wszelkie podstawy, aby przypuszczać, że takie działania będą kontynuowane w przyszłości.

1.7 INFORMACJA O SYSTEMIE TIR

Oprócz Podręcznika TIR w formie niniejszej książki oraz wersji elektronicznej dostępnej w wielu językach, istnieje mnóstwo innych źródeł informacji dotyczących Konwencji TIR i jej zastosowania przez strony umowy.

Najlepszym i stale aktualizowanym źródłem informacji jest strona internetowa UNECE TIR, wspólnie administrowana przez UNECE i sekretariat TIR (<http://tir.unece.org>). Oprócz wielu wersji językowych podręcznika TIR, na stronie tej znaleźć można aktualne informacje na temat administracji i stosowania Konwencji TIR przez wszystkie Umawiające się Strony. Zawiera ona najnowsze informacje dotyczące interpretacji prawnej Konwencji TIR, powiadomień depozytariusza oraz krajowych i międzynarodowych środków kontroli celnej wprowadzonych przez władze celne i Komitet Administracyjny TIR. Strona internetowa TIR zawiera również wszystkie dokumenty i raporty wydane w związku z posiedzeniami Komitetu Administracyjnego TIR i Grupy Roboczej UNECE (WP.30) oraz ich doraźnych grup eksperckich (w języku angielskim, francuskim i rosyjskim).

Ponadto, sekretariat UNECE obsługuje międzynarodowy wykaz krajowych TIR Focal Points we wszystkich państwach stosujących system TIR. Z tymi ekspertami, z krajowych władz celnych i krajowych stowarzyszeń, należy się kontaktować w celu uzyskania informacji na temat zastosowania Konwencji TIR na poziomie krajowym. Informacje dotyczące TIR Focal Points są również dostępne na stronie internetowej TIR (hasło dostępu można uzyskać w UNECE lub sekretariacie TIR).

UNECE i sekretariat TIR obsługują również międzynarodowy rejestr plomb i pieczęci celnych stosowanych zgodnie z konwencją TIR, który jest dostępny do ograniczonego użycia przez zainteresowane władze celne.

Kontakt z sekretariatem UNECE, Radą Wykonawczą TIR (TIRExB) i sekretariatem TIR: Office 401-3, Palais des Nations, CH - 1210 Geneva (Switzerland); Tel: +41-22-917-3258; Fax: +41-22-917-0039 lub +41-22-917-917-0614; E-mail: tirexb@unece.org .

1.8 KARNETY TIR WYDANE MIĘDZYNARODOWYM STOWARZYSZENIOM PRZEZ IRU

Kraj	2006 r.	2007 r.	2008 r.	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.
Albania	800	800	950	950	500	500	600
Austria	14150	9850	11150	8550	7500	8400	6650
Armenia	550	300	500	350	800	2000	3800
Azerbejdżan	5500	9000	9500	7600	7800	9100	11400
Białoruś	197500	194300	213600	161400	158100	173200	215000
Belgia	500	300	500	300	550	350	250
Bośnia i Hercegowina	-	-	-	-	600	900	900
Bułgaria	394500	140000	148200	124200	137600	150000	131000
Chorwacja	9300	6300	5300	2900	4250	6250	6800
Cypr	750	400	0	0	-	-	0
Czechy	42500	17800	22200	14250	15000	23250	23850
Dania	1000	1000	800	300	600	600	850
Estonia	47000	51000	39000	24500	40000	38500	52200
Finlandia	13300	20100	17600	10700	11600	14350	11400
Francja	8200	5000	4700	2700	3650	3700	2300
Gruzja	4300	4100	4000	4000	4200	7000	8200
Niemcy	32300	40450	31400	7650	18950	24900	16450
Grecja	30700	19800	21900	9550	16000	16600	5000
Węgry	35800	16000	26100	14500	17800	19400	28500
Iran	48000	52000	48000	58000	54000	78000	85000
Izrael	0	0	0	0	-	-	0
Włochy	19500	0	3550	4050	4000	2550	2000
Jordania	50	0	50	50	500	300	50
Kazachstan	32650	39050	32150	31000	30050	24500	19000
Kuwejt	0	50	0	0	-	-	0
Kirgistan	11450	18100	17050	15050	14050	20700	17100
Łotwa	105500	90600	108900	57000	86200	100100	97800
Liban	50	100	0	50	-	50	50
Litwa	165000	174500	218500	111500	157500	185200	191600
Mongolia	0	50	0	0	-	50	100
Maroko	100	0	100	100	150	200	100
Czarnogóra	-	50	0	0	50	100	300
Holandia	21000	7250	8200	8700	9600	5900	9650
Norwegia	100	50	200	500	150	0	50
Polska	291500	185100	286050	205100	283100	310050	296000
Portugalia	1300	150	0	50	0	0	0
Mołdawia	61050	77100	77850	65950	68000	79100	81550
Rumunia	397200	17800	27300	25900	43500	62000	53300
Rosja	499900	660900	696600	404800	521500	568200	598000
Serbia	8800	12100	15300	12400	20000	21100	27900
Słowacja	23050	22550	21850	12550	17400	19900	20100
Słowenia	16400	12000	14350	5750	10100	10400	12650

Hiszpania	3000	3100	3000	3500	2500	2700	4300
Szwecja	1200	850	900	300	800	400	650
Szwajcaria	1600	550	550	800	600	600	400
Syria	800	2150	2400	2400	5050	4650	1150
Macedonia	31550	20300	23900	18200	23500	21800	25400
Tadżykistan	300	500	400	900	700	1500	2950
Tunezja	0	0	0	0	0	0	0
Turcja	689000	788500	765000	490000	701500	672000	685000
Turkmenistan	1000	1000	1000	2000	3200	4700	6000
Ukraina	324000	345000	317000	292000	309500	363600	376800
Wielka Brytania	1650	1350	1100	550	500	1050	700
Uzbekistan	4500	7000	5000	6500	9000	14100	17500
Jugosławia	-	0	0	0	-	-	-
RAZEM	3599850	3076250	3253800	2230400	2822200	3074500	3158300

1.9 ROLA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ RÓŻNYCH STRON ZAANGAŻOWANYCH W SYSTEM TIR

System TIR jest dobrze działającym mechanizmem, opartym o współpracę pomiędzy Umawiającymi się Stronami i branżą transportową. W celu zapewnienia jego właściwego funkcjonowania, konieczne jest, aby wszystkie zaangażowane strony – rządy, Rada Zarządzająca TIR, krajowe stowarzyszenia poręczające, przewoźnicy, organizacje międzynarodowe – dotrzymywały swoich zobowiązań wynikających z postanowień Konwencji TIR. Rola i odpowiedzialność głównych uczestników systemu TIR została wymieniona poniżej.

1.9.1 ODPOWIEDZIALNOŚĆ RZĄDU

- Ratyfikacja Konwencji TIR w odniesieniu do przepisów krajowych (publikacja w krajowym dzienniku ustaw);
- Złożenie dokumentu przystąpienia w Biurze Prawnym Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku (depozytariusz) (Art. 52 Konwencji);
- Uznanie krajowej organizacji poręczającej (Art. 6 i Załącznik 9 Konwencji);
- Uznanie osób stosujących karnety TIR (Art.6, Załącznik 9, Część II Konwencji);
- Opublikowanie listy urzędów celnych upoważnionych do realizacji operacji TIR (Art. 45 Konwencji);
- Szkolenia dla urzędników celnych dotyczące procedur celnych TIR;
- Stworzenie lub wyznaczenie organu odpowiedzialnego za uznawanie pojazdów drogowych i kontenerów (Art. 12 Konwencji);
- Złożenie następujących dokumentów i informacji do Rady Wykonawczej TIR (TIRExB):

Międzynarodowy system gwarancyjny

- Uwierzytelniona kopia pisemnego porozumienia pomiędzy właściwymi władzami (celne) i krajowym stowarzyszeniem lub innego dokumentu prawnego, jak również zmian jego dotyczących (najszybciej jak to możliwe);
- Uwierzytelniona kopia ubezpieczenia lub zabezpieczenia finansowego, jak również wszelkich zmian jego dotyczących (najszybciej jak to możliwe);
- Kopia polisy ubezpieczeniowej (corocznie wznawianej) (najszybciej jak to możliwe).

Kontrola dostępu do procedury TIR

- Szczegóły dotyczące każdej osoby upoważnionej przez właściwe władze do korzystania z karnetów TIR, lub której takie upoważnienie cofnięto (w ciągu jednego tygodnia);
- Kompletna i aktualna lista wszystkich osób upoważnionych przez właściwe władze do korzystania z karnetów TIR, lub którym takie upoważnienie cofnięto (stan na 31 grudnia każdego roku, najszybciej jak to możliwe);
- Szczegóły dotyczące każdej osoby pozbawionej prawa korzystania z postanowień Konwencji na podstawie Art. 38 (w ciągu jednego tygodnia).

Krajowe środki kontroli

- Szczegóły dotyczące wszystkich środków kontroli, które właściwe władze mają zamiar wprowadzić zgodnie z Art. 42 bis (najszybciej jak to możliwe).

1.9.2 ROLA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ KRAJOWEGO STOWARZYSZENIA PORECZAJĄCEGO

- Zawieranie umów (porozumień) z krajowymi władzami celnymi i opłata cła za import lub eksport oraz podatków wraz z ewentualnymi odsetkami, na podstawie prawa i przepisów celnych kraju, w którym została stwierdzona nieprawidłowość związana z operacją TIR. Stowarzyszenie jest odpowiedzialne, wspólnie i solidarnie z osobami, na które powyższe opłaty zostały nałożone, za uregulowanie tych płatności (Art. 8, punkt 1);
- Zawieranie pisemnych porozumień dotyczących funkcjonowania międzynarodowego systemu gwarancyjnego z międzynarodowymi organizacjami (obecnie Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) nadzoruje jedyny istniejący międzynarodowy system gwarancyjny) (Nota wyjaśniająca 0.6.2 bis);
- Działanie jako gwarant (Art. 6, punkt 1). Gwarancja ta powinna także obejmować odpowiedzialność, jaka może powstać w związku z operacjami wykonywanymi pod osłoną karnetów TIR wydanych przez zagraniczne stowarzyszenia będące członkami międzynarodowej organizacji, do której ono samo należy (Art. 6, punkt 1);
- Wydawanie karnetów TIR jedynie osobom, które spełniły minimalne warunki i wymagania (Art. 6, punkt 4 i Załącznik 9, część II), i którym właściwe władze kraju będącego stroną umowy, w którym osoba ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, nie odmówiły prawa do korzystania z procedury TIR. (Art. 6, punkt 3);
- Przyjmowanie deklaracji zobowiązania od przewoźników korzystających z karnetów TIR (stowarzyszenie może zażądać gwarancji bankowej lub depozytu);
- Wydawanie karnetów na podstawie systemu zarządzania ryzykiem;

- Podejmowanie ścisłej współpracy z właściwymi władzami oraz podejmowanie wszelkich koniecznych środków w celu zapewnienia właściwego wykorzystania karnetów TIR (Art. 42 bis);
- Przesyłanie do właściwych władz krajowych następujących informacji i dokumentacji:

Międzynarodowy system gwarancyjny

- Uwierzytelniona kopia ubezpieczenia lub zabezpieczenia finansowego, jak również wszelkich zmian jego dotyczących (najszybciej jak to możliwe);
- Kopia polisy ubezpieczeniowej (corocznie wznawianej) (najszybciej jak to możliwe).

Kontrola przystąpienia do procedury TIR

- Szczegóły dotyczące każdej osoby upoważnionej przez właściwe władze do korzystania z karnetów TIR (najszybciej jak to możliwe);
- Kompletna i aktualna lista wszystkich osób upoważnionych przez właściwe władze do korzystania z karnetów TIR, lub którym takie upoważnienie cofnięto (stan na 31 grudnia każdego roku, przed upływem jednego tygodnia po 31 grudnia).

1.9.3 ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA

- Złożenie deklaracji zobowiązania w krajowym stowarzyszeniu poręczającym (określającej warunki korzystania z karnetów TIR);
- Uzyskanie od właściwych władz świadectwa uznania dla pojazdów drogowych i kontenerów;
- Montaż tabliczek TIR na pojazdach drogowych i kontenerach (Art. 16 Konwencji).

1.9.4 ROLA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWEJ (OBECNIE: IRU)

- Z upoważnienia Komitetu Administracyjnego TIR jest odpowiedzialna za efektywną organizację i funkcjonowanie międzynarodowego systemu gwarancyjnego (Art. 6, punkt 2 bis Konwencji);
- Przedstawia krajowe stowarzyszenia poręczające do akceptacji przez międzynarodowy system gwarancyjny;
- Dostarcza odpowiednim organom uwierzytelnione kopie globalnych umów gwarancyjnych i dowodów ubezpieczenia;
- Zawiera pisemne porozumienia z krajowymi stowarzyszeniami poręczającymi w sprawie działania międzynarodowego systemu gwarancyjnego (Nota wyjaśniająca 0.6.2 bis);
- Z upoważnienia Komitetu Administracyjnego TIR jest odpowiedzialna za drukowanie i dystrybucję karnetów TIR (Załącznik 10, Art. 10 (b));
- Informuje wszystkie krajowe stowarzyszenia poręczające i krajowe władze celne o uznaniu nowego stowarzyszenia poręczającego;
- Nadzoruje system gwarancyjny TIR i dostarcza odpowiednim organom rocznych danych dotyczących reklamacji złożonych, zapłaconych i w toku.
- Nadzoruje system karnetowy TIR, włączając scentralizowane drukowanie i dystrybucję karnetów TIR do krajowych stowarzyszeń poręczających:
 - Podejmuje wszystkie uzasadnione kroki w celu zminimalizowania ryzyka fałszowania karnetów TIR;

- Podejmuje stosowne działania w sprawach, w których wykryto pomyłki lub braki w międzynarodowych dokumentach celnych lub karnetach TIR;
- Dostarcza właściwym organom informacji w sprawie zasad i procedur zalecanych przy wydawaniu karnetów TIR przez krajowe stowarzyszenia poręczające;
- Dostarcza właściwym organom danych statystycznych dotyczących ilości karnetów TIR wydanych każdej stronie umowy;
- Dostarcza do TIRExB informacji dotyczących cen za wydanie karnetu TIR każdego rodzaju przez organizację międzynarodową;
- Oferuje swoje doświadczenie do wspierania szkolenia zainteresowanych stron tzn. krajowych stowarzyszeń;
- Zarządza elektronicznym systemem kontroli dla karnetów TIR, a w szczególności:
 - Informuje strony umowy i odpowiednie organy o problemach wykrytych w systemie;
 - Dostarcza właściwym organom statystyki i dane dotyczące dotrzymania zobowiązań stron umowy, jeśli chodzi o elektroniczny system kontroli;
 - Stałe doskonalenie elektronicznego systemu kontroli w celu poprawienia jego wydajności w zarządzaniu ryzykiem i jako narzędzia zapobiegającego oszustwom.
- Jako obserwator, bierze udział w posiedzeniach Komitetu Administracyjnego TIR (Załącznik 8, Art. 1 (ii) Konwencji), TIRExB (Załącznik 8, Art. 11, punkt 5 Konwencji), Grupy Roboczej UNECE do Spraw Celnych Wpływających na Transport (WP.30) i Grupy Kontaktowej TIR;
- Bierze udział w działaniach TIRExB, a w szczególności:
 - Ma pełny udział w sprawach, w których TIRExB ma ułatwić rozstrzygnięcie sporu;
 - Dostarcza, na żądanie TIRExB, pełnych i kompletnych informacji dotyczących funkcjonowania systemu TIR, pod warunkiem, że takie żądanie nie narusza przepisów dotyczących zachowania tajemnicy, ochrony danych, itp.;
 - Dbą o to, żeby TIRExB niezwłocznie zajęło się każdym problemem dotyczącym nieuczciwej działalności lub innymi problemami dotyczącymi stosowania Konwencji TIR;
 - Jest przygotowana do regularnych, nieformalnych spotkań z sekretariatem TIR.

1.9.5 ROLA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ RADY WYKONAWCZEJ TIR I SEKRETARIATU TIR, W ODNIESIENIU DO ZAŁĄCZNIKA 8, ARTYKUŁ 10 KONWENCJI TIR

- Nadzoruje stosowanie Konwencji. W tym celu, TIRExB, między innymi, przygotowuje wzory, wydaje kwestionariusze, przeprowadza wizytacje w wybranych miejscach, itp. Poświęca szczególną uwagę następującym zagadnieniom:
 - dostosowanie pojazdów;
 - upoważnienie stowarzyszeń krajowych;
 - dostosowanie procedur zakończenia i zwolnienia;
 - identyfikacja, poszukiwanie i żądanie zapłaty od osób bezpośrednio odpowiedzialnych za naruszenie procedur TIR;
 - wyłączenie i odsunięcie od procedur TIR, zgodnie z Art. 38 i Załącznikiem 9, część II Konwencji;
 - wprowadzanie poprawek do Konwencji;
 - zastosowanie trzech oficjalnych języków do Konwencji i jej załączników;
 - dostosowanie nowych środków kontroli przyjętych przez strony umowy (Art. 42 bis);
- Nadzoruje działanie systemu gwarancyjnego. W tym celu, TIRExB sprawdza i kwestionuje (tam gdzie to konieczne) ogólne umowy gwarancyjne, krajowe przepisy ubezpieczeniowe i roczne polisy ubezpieczeniowe. TIRExB wymaga także od organizacji międzynarodowych

aby dostarczały, corocznie, ogólnych danych dotyczących spraw spornych rozpoczętych, zakończonych i w toku;

- Wypełnia zadania powierzone jej przez Komitet Administracyjny;
- Nadzoruje scentralizowany druk karnetów TIR i ich dystrybucję do stowarzyszeń, które są realizowane przez międzynarodową organizację. Dotyczy to między innymi kontroli czy karnety TIR są zgodne z wymogami Konwencji oraz wstępnie zatwierdza wszelkie zmiany w jego układzie graficznym;
- Koordynuje i wspiera wymianę doniesień i innych informacji pomiędzy właściwymi władzami stron umowy. TIRExB aktywnie zachęca właściwe władze, aby dzieliły się wiedzą i doświadczeniami dotyczącymi nowych metod oszustw jak również przykładami dobrych praktyk. Gdy TIRExB dostaje takie informacje, zbiera je oraz dba o ich rozpowszechnienie;
- Koordynuje i wspiera wymianę informacji pomiędzy właściwymi władzami Umawiających się Stron, stowarzyszeniami i międzynarodowymi organizacjami. Dotyczy to na przykład, spraw takich jak działanie elektronicznego systemu kontroli, przykładów dobrych praktyk, itp.;
- Ułatwia rozstrzyganie sporów pomiędzy stronami umowy, stowarzyszeniami, firmami ubezpieczeniowymi i międzynarodowymi organizacjami. TIRExB wykorzystuje swoje biura do mediacji, gdy jest to potrzebne, aby pomóc w rozwiązywaniu wszelkich sporów;
- Wspiera szkolenia pracowników administracji celnej i innych zainteresowanych stron, w zakresie procedur TIR;
- Obsługuje centralny rejestr wszystkich zasad i procedur, na podstawie których stowarzyszenia spełniające minimalne warunki i wymogi zawarte w Załączniku 9, uzyskują od stron umowy pozwolenie na wydawanie karnetów TIR.
- Monitoruje ceny karnetów TIR, biorąc pod uwagę wrażliwość tego zagadnienia.

Decyzje podjęte przez TIRExB są egzekwowane przez sekretarza TIR, który jest członkiem Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych dla Europy. Sekretarz TIR jest wspierany przez niewielki sekretariat TIR, którego wielkość jest ustalona przez Komitet Administracyjny.

2 KONWENCJA TIR Z 1975 ROKU

Ta część zawiera pełny tekst Konwencji TIR z 1975 roku, stan z dnia 1 września 2021. Układ tej części wynika ze struktury Konwencji z 1975 roku.

Noty wyjaśniające zawarte w Załączniku 6 i Załączniku 7, część III zostały zamieszczone razem z przepisami Konwencji, do których się odnoszą (z wyjątkiem rysunków zawartych w Załączniku 6). Zgodnie z Art. 43 Konwencji, Noty wyjaśniające objaśniają określone przepisy Konwencji i załączników do niej. Opisują one również niektóre zalecane praktyki.

Noty wyjaśniające nie zmieniają przepisów tej Konwencji czy załączników do niej, lecz jedynie czynią ich treść, znaczenie i zakres bardziej precyzyjnymi. W szczególności ma to odniesienie do przepisów Art. 12 tej Konwencji i Załącznika 2 dotyczących warunków technicznych, jakie muszą spełniać pojazdy drogowe przeznaczone do transportu z plombami celnymi, aby uzyskać świadectwo uznania. Noty wyjaśniające precyzują, tam gdzie to niezbędne, warunki techniczne konstrukcji, które muszą zostać spełnione, aby była ona zaakceptowana przez umawiające się strony jako zgodna z tymi przepisami. Noty wyjaśniające precyzują również, tam gdzie to niezbędne, które rozwiązania techniczne są z tymi przepisami niezgodne.

Tak więc, Noty wyjaśniające określają praktyczne znaczenie przepisów tej Konwencji i załączników do niej, a także uwzględniają rozwój technologiczny i wymogi ekonomiczne.

Komentarze są również zamieszczone razem z przepisami, do których się odnoszą. Komentarze zawarte w podręczniku TIR nie są prawnie wiążące dla Umawiających się Stron Konwencji TIR z 1975 roku. Jednak są ważne przy interpretacji, harmonizacji i zastosowaniu Konwencji, gdyż odzwierciedlają one opinie Komitetu Administracyjnego, co do Konwencji TIR z 1975 roku oraz Grupy Roboczej do Spraw Celnych Wpływających na Transport z Europejskiej Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych (UNECE).
{TRANS/GE.30/55, paragraf 40}

2.1 Konwencja TIR

KONWENCJA CELNA DOTYCZĄCA MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWÓZU TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR

Sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r.
(zał. do Dz. U. Z 1984 r. Nr 17, poz. 76)
(tekst jednolity)

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

a) Określenia

Artykuł 1

W rozumieniu niniejszej Konwencji:

- a) określenie "transport TIR" oznacza przewóz towarów z wyjściowego urzędu celnego do docelowego urzędu celnego zgodnie z procedurą zwaną "procedurą TIR", ustaloną przez niniejszą Konwencję;
- b) określenie "operacja TIR" oznacza część transportu, wykonywaną w Umawiającej się Stronie z wyjściowego urzędu celnego albo przejściowego urzędu celnego przy wjeździe do docelowego urzędu celnego albo przejściowego urzędu celnego przy wyjeździe;

Nota wyjaśniająca

0.1 b)

Z artykułu 1 (b) wynika, że w przypadku, gdy poszczególne wyjściowe urzędy celne i docelowe urzędy celne są usytuowane w jednym lub kilku krajach, możliwa jest więcej niż jedna operacja TIR w Umawiającej się Stronie. W tych okolicznościach narodowa część transportu TIR przeprowadzona między dwoma kolejnymi urzędami celnymi, bez względu na to czy są to wyjściowe, docelowe czy przejściowe urzędy celne, może być uznana jako operacja TIR.

- c) określenie "rozpoczęcie operacji TIR" oznacza, że pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener został przedstawiony w celu kontroli w wyjściowym urzędzie celnym albo w przejściowym urzędzie celnym przy wjeździe, wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR i że karnet TIR został przyjęty przez urząd celny;
- d) określenie "zakończenie operacji TIR" oznacza, że pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener został przedstawiony w celu kontroli w docelowym urzędzie celnym lub w przejściowym urzędzie celnym przy wyjeździe, wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR;

- e) określenie "zwolnienie operacji TIR" oznacza uznanie przez władze celne, że operacja TIR została prawidłowo zakończona w Umawiającej się Stronie. Zostaje to ustalone przez władze celne na podstawie porównania danych lub informacji dostępnych w docelowym urzędzie celnym lub przejściowym urzędzie celnym przy wyjeździe oraz danych dostępnych w wyjściowym urzędzie celnym lub przejściowym urzędzie celnym przy wjeździe;
- f) określenie "opłaty i podatki przywozowe i wywozowe" oznacza opłaty celne oraz wszystkie 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;

Nota wyjaśniająca

0.1 f)

Wyjątki (należności i obciążenia finansowe), o których mowa w artykule 1 litera f) oznaczają wszystkie kwoty inne niż opłaty i podatki pobierane przez Umawiające się Strony przy przewozie 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:

- do świadectw pochodzenia, jeśli są one konieczne przy tranzycie,
 - do analiz wykonywanych przez laboratoria celne w celach kontroli,
 - do inspekcji celnych innych czynności odprawy celnej, wykonywanych poza normalnymi godzinami pracy i pomieszczeniami urzędów celnych,
 - do inspekcji wykonywanych ze względów sanitarnych, weterynaryjnych lub fitopatologicznych.
- g) określenie "pojazd drogowy" oznacza nie tylko motorowy pojazd drogowy, lecz także każdą przyczepę lub naczepę przeznaczoną do doczepiania do niego;
 - h) określenie "zespół pojazdów" oznacza pojazdy złączone, uczestniczące w ruchu drogowym jako jedna całość;
 - j) określenie "kontener" oznacza sprzęt przewozowy (skrzynia zdejmowana, cysterna lub inny podobny sprzęt):
 - i) stanowiący pomieszczenie całkowicie lub częściowo zamknięte i przeznaczone do umieszczania w nim towarów,
 - ii) trwałe i wskutek tego dostatecznie wytrzymałe, aby mógł nadawać się do wielokrotnego użytku,
 - iii) specjalnie zbudowany w celu ułatwienia przewozu towarów jednym lub kilkoma rodzajami transportu bez przeładunku towarów,
 - iv) zbudowany w sposób zapewniający łatwe manipulowanie nim, zwłaszcza przy przeładunku z jednego rodzaju transportu na inny,
 - v) zbudowany tak, aby było go łatwo załadować i wyładować, oraz
 - vi) o pojemności co najmniej jednego metra sześciennego;
- na równi z kontenerami są traktowane "zdejmowane nadwozia";

Nota wyjaśniająca

0.1 j)

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. Obejmuje ono również wymienne nadwozie, które jest pomieszczeniem przeznaczonym na ładunek, zaprojektowanym specjalnie dla potrzeb kombinowanego transportu drogowego i kolejowego.

0.1 j) i)

Określenie "częściowo zamknięte" w odniesieniu do wyposażenia, o którym mowa w Artykule 1. j) i), oznacza urządzenia zazwyczaj składające się z podłogi i nadbudowy odgraniczającej 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 (np. pojazdów samochodowych).

- k) określenie "wyjściowy urząd celny" oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, w którym zaczyna się przewóz międzynarodowy całości lub części ładunku;
- l) określenie "docelowy urząd celny" oznacza każdy urząd Umawiającej się Strony, w którym kończy się przewóz międzynarodowy całości lub części ładunku;
- m) określenie "przejściowy urząd celny" oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, przez który pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener wjeżdża albo wyjeżdża z Umawiającej się Strony w trakcie transportu TIR.
- n) określenie "osoba" oznacza zarówno osobę fizyczną, jak i prawną;
- o) określenie "Posiadacz" karnetu TIR oznacza osobę, której wydano karnet TIR, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Konwencji TIR i w której imieniu została złożona deklaracja celna w formie karnetu TIR, wskazująca na zamiar objęcia towarów procedurą TIR w wyjściowym urzędzie celnym. Będzie on odpowiedzialny za przedstawienie pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR w wyjściowym urzędzie celnym, w przejściowym urzędzie celnym i w docelowym urzędzie celnym i za ściśle przestrzeganie innych odpowiednich postanowień Konwencji TIR.

Komentarz

Stosowanie karnetu TIR przez osobę/osoby inną/inne niż posiadacz karnetu TIR

Niektóre Umawiające się Strony akceptują fakt, iż za zgodą posiadacza karnetu TIR, inna osoba/osoby mogą realizować przewóz TIR lub jego część z wykorzystaniem karnetu TIR wydanego posiadaczowi karnetu TIR. W tych Umawiających się Stronach, gdy karnet TIR jest przedstawiany w urzędzie celnym wyjścia przez osobę inną niż posiadacz karnetu TIR, posiadacz – na dowód swojej zgody – podaje w polu 11 okładki karnetu TIR następujące informacje:

- (a) Nazwisko/nazwa osoby realizującej przewóz TIR lub jego część,
- (b) Słowa: „działając w imieniu”, po których następuje
- (c) Nazwa posiadacza karnetu TIR.

W polu 12 okładki musi znajdować się podpis posiadacza karnetu TIR. Rekomenduje się, aby po przyjęciu przez urząd celny wyjścia odpowiednio wypełnionego karnetu TIR, pozostałe właściwe

władze na trasie przewozu oraz urząd celny przeznaczenia akceptowały taki karnet TIR bez dodatkowych wymogów.

- p) 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;**
- q) określenie "stowarzyszenie poręczające" oznacza stowarzyszenie upoważnione przez organy celne lub inne właściwe organy Umawiającej się Strony do działania jako poręczyciel dla osób, które stosują procedurę TIR.**
- r) określenie „organizacja międzynarodowa” oznacza organizację upoważnioną przez Komitet Administracyjny do ponoszenia odpowiedzialności za skuteczne zorganizowanie i funkcjonowanie międzynarodowego systemu gwarancyjnego. s)**
- s) określenie »procedura eTIR« oznacza procedurę TIR realizowaną w drodze elektronicznej wymiany danych, będącą funkcjonalnym odpowiednikiem karnetu TIR. Postanowienia konwencji TIR mają zastosowanie, przy czym specyficzne zasady procedury eTIR określono w załączniku 11.**

b) 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 transportu TIR jest wykonywana przez transport drogowy.

Nota wyjaśniająca

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 wydawania 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 transportu 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.

Komentarz

Używanie karnetów TIR:

W pewnych wypadkach karnet TIR używany był do przewozu towarów na obszarze jednego kraju (na przykład: przewóz z wewnętrznego urzędu celnego do granicznego urzędu celnego bez przedstawiania karnetu TIR przy wjeździe do następnego kraju) w celu nałożenia zamknięć celnych, jako środka zapobiegającego możliwości popełnienia przestępstwa. IRU uznało za celowe poinformować o takich wypadkach władze celne Umawiających się Stron.

Zastosowanie procedury TIR w przypadku, gdy część przewozu nie odbywa się transportem drogowym.

Zgodnie z postanowieniami Artykułu 2 Konwencji TIR jeśli jakaś część przewozu pomiędzy rozpoczęciem a zakończeniem operacji transportowej TIR jest wykonywana transportem drogowym, można stosować inne środki transportu (kolej, żegluga śródlądowa itp.). Podczas innego niż drogowy etapu przewozu, Posiadacz karnetu TIR może:

- zgodnie z przepisami Artykułu 26, punkt 2 Konwencji, zwrócić się do władz celnych o zawieszenie transportu TIR. W przypadku konieczności wznowienia zawieszonego transportu TIR na końcu innego niż drogowy etap transportu, obsługa i kontrola celna powinny być dostępne. Jeśli cała część transportu na terenie kraju wyjściowego nie jest wykonywana transportem

drogowym, operacja TIR może być otwarta i natychmiast potwierdzona jako zamknięta w wyjściowym urzędzie celnym przez wydarcie obu odcinków nr 1 i nr 2 z karnetu TIR. W tej sytuacji nie obowiązuje ubezpieczenie TIR na resztę przewozu wewnątrz tego kraju. Jednakże, transport TIR może być łatwo wznowiony w urzędzie celnym znajdującym się na końcu innego niż drogowy etapu przewozu na obszarze innej umawiającej się Strony, zgodnie z przepisami Artykułu 26 Konwencji, lub

- zastosować procedurę TIR. Jednakże w tym przypadku Posiadacz powinien wziąć pod uwagę, że operacja TIR w danym państwie może mieć zastosowanie tylko w przypadku gdy narodowe władze celne są w stanie zapewnić właściwą obsługę karnetu TIR w następujących punktach (odpowiednio): wejścia (en route), wyjścia (en route) i docelowym.

Artykuł 3

W celu korzystania z postanowień niniejszej Konwencji:

- a) **przewóz musi być wykonywany:**
 - i) **pojazdami drogowymi, zespołami pojazdów lub kontenerami, uprzednio uznanymi zgodnie z warunkami wymienionymi w rozdziale III a) bądź**
 - ii) **innymi pojazdami drogowymi, zespołami pojazdów lub kontenerami, zgodnie z warunkami wymienionymi w rozdziale III c); lub**
 - iii) **pojazdami drogowymi lub pojazdami specjalnymi w szczególności takimi jak: autobusy, dźwigi, zamiatarki, betonomieszarki itp., wywożonymi i dlatego traktowanymi jako towary przemieszczające się samodzielnie z wyjściowego urzędu celnego do docelowego urzędu celnego, zgodnie z warunkami wymienionymi w Rozdziale III c); w przypadku, gdy pojazdy te przewożą inne towary, zastosowanie mają odpowiednio warunki określone w punktach i) do ii),**

Nota wyjaśniająca

0.3 (a) (iii)

Zasady zawarte w Art. 3 (a) (iii) nie odnoszą się do samochodów osobowych (kod HS: 8703) przemieszczających się samodzielnie. Jednakże, samochody osobowe mogą być przewożone w ramach procedury TIR, jeśli są transportowane przez inne pojazdy, zgodnie z Art. 3 (a) (i) oraz (a) (ii).

- b) **przewozy muszą posiadać gwarancję upoważnionych stowarzyszeń zgodnie z postanowieniami art. 6. Przewozy muszą być wykonywane z zastosowaniem karnetu TIR, odpowiadającego wzorowi przedstawionemu w załączniku 1 do niniejszej konwencji, lub realizowane w ramach procedury eTIR.”**

Komentarz

Pojazdy drogowe traktowane jako towary ciężkie lub objętościowe.

Jeżeli pojazdy drogowe lub pojazdy specjalne uważane za ciężkie lub objętościowe przewożą inne ciężkie lub objętościowe towary w taki sposób, że zarówno pojazd jak i towar spełniają jednocześnie warunki sformułowane w Rozdz. III c) Konwencji, wymagany jest tylko jeden Karnet TIR. Karnet i wszystkie vouchery tego Karnetu muszą być zaopatrzone w indos określony w Art. 32 Konwencji. Jeżeli pojazdy takie przewożą zwykłe towary w przedziale ładunkowym lub kontenerach, pojazd i kontenery muszą być uprzednio zatwierdzone zgodnie z warunkami sformułowanymi w Rozdz. III a), a przedział ładunkowy lub kontenery muszą być opieczetowane. Ponadto, w przypadku takiego transportu musi być użyty dodatkowy Karnet TIR. W tym celu w każdym z użytych Karnetów muszą być dokonane odpowiednie wpisy.

Postanowienia Art. 3 a) iii) Konwencji mają zastosowanie w przypadku pojazdów drogowych lub pojazdów specjalnych eksportowanych z kraju, gdzie znajduje się wyjazdowy Urząd Celny i importowanych do innego kraju, gdzie znajduje się Urząd Celny przeznaczenia. W tym przypadku, nie mają zastosowania postanowienia Art. 15 Konwencji odnoszące się do czasowego importu pojazdów drogowych. Tak więc, dokumenty celne dot. importu czasowego pojazdów nie są wymagane.

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.

Komentarz

Patrz komentarz do noty wyjaśniającej 0.8.3 (Należności celne i podatkowe) i do Artykułu 23 (Konwojowanie pojazdów drogowych)

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.**

Nota wyjaśniająca 0.5

Artykuł ten nie wyklucza prawa przeprowadzenia rewizji towarów metodą sondowania, lecz określa, że 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 poświadczone przez urząd celny wyjściowy (patrz również dalej nota do artykułu 19).

Komentarz

Kontrole w przejściowych urzędach celnych lub sprawdzanie na miejscu na żądanie przewoźników

Wyjątkowe przypadki, wymienione w Artykule 5, punkt 2 oznaczają także takie sytuacje, w których władze celne przeprowadzają kontrolę albo w przejściowym urzędzie celnym albo w trakcie przewozu na wyraźną prośbę przewoźnika, który ma podejrzenie, iż wystąpiły jakieś nieprawidłowości przy realizacji transportu TIR. W takiej sytuacji władze celne nie powinny odmówić przeprowadzenia kontroli o ile nie uznają, iż żądanie to jest bezpodstawne.

W przypadkach, kiedy władze celne przeprowadzają kontrolę na żądanie przewoźnika, ewentualne opłaty będą poniesione przez niego, zgodnie z przepisami Art. 46, punkt 1 i komentarzem do niego, wraz ze wszystkimi innymi kosztami, które mogą powstać w konsekwencji przeprowadzonej kontroli.

Rozdział II

WYDAWANIE KARNATÓW TIR ODPOWIEDZIALNOŚĆ STOWARZYSZEŃ PORĘCZAJĄCYCH

Artykuł 6

1. Każda Umawiająca się Strona może upoważnić stowarzyszenia do wydawania karnetów TIR bezpośrednio lub za pośrednictwem odpowiednich stowarzyszeń oraz do występowania w charakterze poręczycieli, z zastrzeżeniem spełnienia przez nie minimalnych warunków i wymogów, określonych w części I Załącznika 9. Upoważnienie będzie cofnięte, gdy minimalne warunki i wymogi, określone w części I Załącznika 9, przestają być spełniane.
2. Stowarzyszenie może być upoważnione 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.
- 2a. Komitet Administracyjny upoważnia organizację międzynarodową do ponoszenia odpowiedzialności za skuteczną organizację i funkcjonowanie międzynarodowego systemu gwarancyjnego. Upoważnienia udziela się pod warunkiem, że organizacja spełnia warunki i wymagania przewidziane w załączniku 9 część III. Komitet Administracyjny może cofnąć upoważnienie w przypadku, gdy przedmiotowych warunków i wymagań przestaną być spełniane.

Nota wyjaśniająca

0.6-2

Stosownie do postanowień tego ustępu władze celne jednego państwa mogą uznać kilka stowarzyszeń, z których każde będzie ponosić odpowiedzialność.

- 2 bis. Organizacja międzynarodowa, o której mowa w ust. 2, będzie upoważniona przez Komitet Administracyjny TIR do ponoszenia odpowiedzialności za skuteczne zorganizowanie i funkcjonowanie międzynarodowego systemu gwarancyjnego, pod warunkiem, że akceptuje tę odpowiedzialność.

Nota wyjaśniająca

0.6-2-bis-1

Wzajemne stosunki między organizacją międzynarodową i jej stowarzyszeniami członkowskimi powinny być określone w pisemnych porozumieniach w sprawie funkcjonowania międzynarodowego systemu gwarancyjnego.

0.6-2-bis-2

Upoważnienie udzielone zgodnie z Artykułem 6.2 bis powinno zostać odzwierciedlone w pisemnym Porozumieniu pomiędzy Europejską Komisją Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKGONZ) i organizacją międzynarodową. Porozumienie będzie przewidywać, że organizacja międzynarodowa będzie wypełniać odpowiednie przepisy Konwencji TIR, respektować kompetencje Umawiających się Stron i przestrzegać decyzje Komitetu Administracyjnego i spełniać żądania Rady Wykonawczej TIR. Podpisując Porozumienie, organizacja międzynarodowa potwierdza, że przyjmuje odpowiedzialność nałożoną przez upoważnienie. Porozumienie będzie również stosowane

do odpowiedzialności organizacji międzynarodowej ustanowionej w Załączniku 8, Artykuł 10.b, w przypadku, gdy centralne drukowanie i wydawanie karnetów TIR są zapewniane przez wyżej wymienioną organizację międzynarodową. Porozumienie zostanie przyjęte przez Komitet Administracyjny.

3. Stowarzyszenie będzie wydawać karnety TIR jedynie osobom, którym właściwe władze kraju, w którym osoba ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, nie odmówiły prawa do korzystania z procedury TIR.
4. Pozwolenie na korzystanie z procedury TIR będzie mogło być udzielone jedynie osobom, które spełniają minimalne warunki i wymogi, określone w części II Załącznika 9. Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 38, pozwolenie będzie cofnięte, jeżeli te warunki i wymogi przestają być spełniane.
5. Pozwolenia na korzystanie z procedury TIR udziela się zgodnie z trybem określonym w części II Załącznika 9 do Konwencji.

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 jest zobowiązane do uiszczenia do maksymalnej wysokości poręczenia należnych opłat i podatków przywozowych i wywozowych, zwiększonych o odsetki za zwłokę należne na mocy ustaw i przepisów celnych Umawiającej się Strony, na terytorium której ujawniono nieprawidłowość powodującą roszczenie w stosunku do stowarzyszenia poręczającego w związku z operacjami TIR. Stowarzyszenie to jest zobowiązane do zapłacenia powyższych kwot na zasadzie odpowiedzialności wspólnej i solidarnej z osobami, od których kwoty te są należne.

Komentarz

Oplaty administracyjne

Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego, zgodnie z postanowieniami art. 8 ust. 1, nie obejmuje opłat administracyjnych lub innych sankcji finansowych.

Pobieranie opłat dodatkowych

Art. 8 ust. 1 i 2 zezwala władzom celnym na pobieranie od Posiadacza karnetu TIR opłat dodatkowych, takich jak: wynikających z likwidacji szkód lub innych kar, które władze te uznają za konieczne.

2. Jeżeli ustawy i przepisy Umawiającej się Strony nie przewidują uiszczania opłat i podatków przywozowych lub wywozowych w przypadkach określonych w ustępie 1, stowarzyszenie zobowiąże się do zapłacenia, na tych samych warunkach, kwoty równej opłatom i podatkom przywozowym lub wywozowym, zwiększonym o jakiejkolwiek odsetki za zwłokę.

Nota wyjaśniająca

0.8-2

Postanowienia tego artykułu powinny być stosowane, gdy w przypadku naruszenia przepisów, wymienionych w artykule 8 ustęp 1, prawa i przepisy Umawiającej się Strony ustanawiają zapłatę kwot innych, niż opłaty i podatki importowe lub eksportowe takich, jak pieniężne kary administracyjne lub inne sankcje finansowe.

Jednakże kwoty do zapłacenia nie powinny przekroczyć sumy opłat i podatków importowych lub eksportowych, które byłyby należne, gdyby towary były importowane lub eksportowane zgodnie ze stosownymi przepisami celnymi; kwoty te zwiększone zostaną 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.

Nota wyjaśniająca

0.8-3

Zaleca się Umawiającym się Stronom ograniczyć do równowartości 100 000 EUR maksymalną wysokość kwoty od jednego karnetu TIR, która może być żądana od stowarzyszenia poręczającego.

W wypadku przewozu alkoholu i papierosów, wymienionych poniżej i które przekraczają limity określone poniżej zaleca się, aby Umawiające się Strony zwiększyły maksymalną kwotę, której można żądać od stowarzyszeń poręczających, do równowartości 200.000 USD:

1. alkohol etylowy nieskażony o zawartości alkoholu 80% vol lub więcej (kod HS: 22.07.10)
2. alkohol etylowy nieskażony o zawartości alkoholu poniżej 80% vol; wódki, likiery i inne napoje alkoholowe; składniki preparatów alkoholowych używanych do produkcji napojów (kod HS: 22.08)
3. cygara i inne wyroby tego typu zawierające tytoń (kod HS: 24.02.10)
4. papierosy zawierające tytoń (kod HS: 24.02.20)
5. tytoń, bez względu na to czy zawiera substytuty tytoniu i ich ilości (kod HS: 24.03.11 oraz 24.03.19).

Zaleca się, aby maksymalna kwota, której można żądać od stowarzyszeń poręczających była ograniczona do równowartości 50.000 USD dla poniżej podanych ilości tych towarów:

1. 300 litrów
2. 500 litrów
3. 40.000 sztuk
4. 70.000 sztuk
5. 100 kilogramów

Dokładne ilości (litry, sztuki, kilogramy) wyżej wymienionych wyrobów alkoholowych i tytoniowych muszą być wpisane do manifestu towarów karnetu TIR.

Komentarz

Należności celne i podatkowe

Zgodnie z przepisem artykułu 4 Konwencji, przy przewozie towarów w procedurze TIR, nie można żądać uiszczenia cła i należności podatkowych, związanych z przywozem lub wywozem albo też

złożenia zabezpieczenia tych należności, nawet jeżeli przekraczają one równowartość kwoty 50 000 USD za przesyłkę przewożoną na podstawie zwykłego karnetu TIR, 200 000 USD za przesyłkę przewożoną na podstawie karnetu "Tobacco/Alcohol" albo kwotę określoną przez władze celne Umawiającej się Strony. W takich wypadkach władze celne krajów tranzytowych mogą jednak, zgodnie z przepisem artykułu 23 Konwencji zażądać, aby pojazdy drogowe były konwojowane na koszt przewoźnika na obszarze tych krajów.

4. **Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego w stosunku do władz państwa, w którym się znajduje wyjściowy urząd celny, rozpoczyna się w 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 przywozu towarów na terytorium tych państw, bądź - w razie zawieszenia transportu TIR, stosownie do postanowień ustępów 1 i 2 artykułu 26 - od chwili, gdy karnet TIR został przyjęty przez urząd celny, w którym transport TIR zostaje wznowiony**
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.**

**Nota wyjaśniająca
0.8-5**

Jeśli gwarancja obejmuje towary nie wykazane w karnecie TIR, zainteresowane władze powinny wskazać fakty, na których się opierały twierdząc, że towary były złożone w zaplombowanej części pojazdu drogowego lub w zaplombowanym kontenerze.

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.**

**Nota wyjaśniająca
0.8-6**

1. W braku istnienia w karnecie TIR wystarczająco szczegółowych danych dla oszacowania towarów zainteresowani mogą dostarczyć dowód o rzeczywistym charakterze tego towaru.
2. 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.

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. Zwolnienie operacji TIR powinno nastąpić niezwłocznie.
2. Jeżeli władze celne danej Umawiającej się Strony zwolniły operację TIR, nie będą mogły już żądać od stowarzyszenia poręczającego uiszczenia kwot wymienionych w artykule 8 ustęp 1 i 2 chyba, że poświadczenie zwolnienia zakończenia zostało uzyskane podstępem lub przez nadużycie, lub zakończenie operacji nie miało miejsca.

Nota wyjaśniająca

0.10-1

Uważa się, że poświadczenie zakończenia operacji TIR zostało uzyskane podstępem 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.

0.10-2

Wyrażenie »lub zakończenie operacji nie miało miejsca« uwzględnia takie sytuacje, w których poświadczenie zakończenia zostało sfalszowane.

Artykuł 11

1. W wypadku, gdy operacja TIR nie została zwolniona, właściwe organy:
 - a) Wyślą posiadaczowi karnetu TIR zawiadomienie o niezwolnieniu na adres wskazany w karnecie TIR;
 - b) Powiadomią stowarzyszenie poręczające o niezwolnieniu. Właściwe organy powiadomią stowarzyszenie poręczające o przyjęciu przez nie karnetu TIR nie później niż w terminie jednego roku od daty przyjęcia karnetu TIR lub w terminie dwóch lat w razie sfalszowania poświadczenia zakończenia operacji TIR bądź uzyskania go w niewłaściwy sposób lub przez nadużycie.
2. Gdy kwoty wymienione w art. 8 ust. 1 i 2 stają się wymagalne, właściwe organy żądają, w możliwym zakresie, zapłaty od osoby lub osób odpowiedzialnych za uiszczenie tych kwot przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego.

Nota wyjaśniająca

0.11-1

Sposób powiadomienia zostanie określony w przepisach krajowych.

Komentarz

Oplaty celne i podatkowe

Właściwe władze powinny ograniczać swoje roszczenia wobec stowarzyszeń poręczających w kwestii opłat celnych i podatkowych, do tej części towaru, której dotyczy popełnienie nieprawidłowości

Limit czasu dotyczący powiadomień

Oдноśnie limitu czasu na powiadomienie krajowego stowarzyszenia poręczającego o niezwolnieniu karnetu TIR, właściwą jest data dostarczenia a nie data wysłania powiadomienia. Jednakże sposób udokumentowania dostarczenia pozostawiono administracji celnej (list polecony może być dowodem dostarczenia). Jeśli limit czasu zostanie przekroczony, krajowe stowarzyszenie poręczające nie ponosi już odpowiedzialności.

Powiadomienie stowarzyszenia poręczającego

Władze celne powinny jak najszybciej powiadomić właściwe krajowe stowarzyszenie poręczające w przypadkach, o których mowa w Artykule 11, punkt 1, to jest gdy operacja TIR nie została zwolniona.

Powiadomienie Posiadacza karnetu TIR

Wymieniony w nocie wyjaśniającej 0.8.7 i 0.11-1 obowiązek powiadomienia Posiadacza karnetu TIR może być wypełniony przez przesłanie powiadomienia listem poleconym.

3. **Roszczenie o uiszczenie kwot, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2, zostaje skierowane do stowarzyszenia poręczającego nie wcześniej niż po upływie miesiąca, licząc od dnia, w którym stowarzyszenie to zostało powiadomione o niezwolnieniu operacji albo o tym, że poświadczenie o zakończeniu operacji TIR zostało sfalszowane bądź uzyskane w niewłaściwy sposób lub przez nadużycie, i nie później niż w terminie dwóch lat, licząc od tego samego dnia. Jednak w przypadku operacji TIR, które w powyższym okresie dwóch lat stają się przedmiotem postępowania administracyjnego lub sądowego dotyczącego zobowiązań w zakresie płatności osoby lub osób, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, wszelkie roszczenia o uiszczenie płatności zostaną skierowane w terminie jednego roku od daty, w której decyzja właściwych organów lub sądów staje się wykonalna.**

Nota wyjaśniająca

0.11-2

Starania, które podejmą właściwe organy celem żądania zapłaty ze strony odpowiedzialnej osoby lub odpowiedzialnych osób, uwzględniają przynajmniej przesłanie żądania zapłaty właścicielowi karnetu TIR na jego adres podany w karnecie TIR lub osobie odpowiedzialnej bądź osobom odpowiedzialnym, jeśli są to inne osoby niż posiadacz karnetu, określonym zgodnie z przepisami krajowymi. Żądanie płatności w stosunku do posiadacza karnetu TIR może się łączyć z powiadomieniem, o którym mowa w ust. 1 lit. a) niniejszego artykułu.

4. **Stowarzyszenie poręczające uiszcza żądane kwoty w terminie trzech miesięcy, licząc od dnia skierowania do niego żądania zapłaty.**
5. **Stowarzyszenie poręczające otrzymuje zwrot uiszczonych kwot, jeżeli w terminie dwóch lat od dnia skierowania żądania zapłaty ustalone zostanie w sposób zadowalający właściwe organy, że w odniesieniu do danej operacji TIR nie została popełniona żadna nieprawidłowość. Termin dwóch lat może ulec przedłużeniu zgodnie z przepisami krajowymi.**

Nota wyjaśniająca

0.11-3-1

Właściwe organy 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.

0.11-3-2

Właściwe organy mogą powiadomić stowarzyszenie poręczające o wszczęciu postępowania administracyjnego lub sądowego dotyczącego zobowiązania płatniczego. Właściwe organy w każdym przypadku informują stowarzyszenie poręczające o takim postępowaniu, które można zakończyć po terminie dwóch lat, przed wygaśnięciem tego terminu.

0.11-3-4

Jeżeli zwrócono się do stowarzyszenia poręczającego, zgodnie z procedurą przewidzianą w niniejszym artykule, o zapłatę kwot, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2, a stowarzyszenie poręczające nie dokonało tego w okresie trzech miesięcy przewidzianych w konwencji, właściwe organy 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. Termin stosuje się również w przypadku, gdy stowarzyszenie poręczające po otrzymaniu żądania konsultuje się w sprawie stanowiska dotyczącego żądania z organizacją międzynarodową, o której mowa w art. 6 ust. 2.

Rozdział III

PRZEWÓZ TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR

a) 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. Świadcstwo uznania powinno być zgodne z wzorem podanym w Załączniku 4.

Komentarz

Świadcstwo uznania

Wzór świadectwa uznania pojazdu drogowego, zawarty w Załączniku 4, powinien być formatu A3 złożonego na połowę.

Warunek dotyczący świadectwa uznania i tabliczki uznania

Świadcstwo uznania pojazdu drogowego dotyczy pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, spełniającego warunki określone w Załączniku 2 art. 1 Konwencji i powinno znajdować się w pojeździe drogowym zgodnie z Załącznikiem 4 Konwencji. W przypadku przewozu towarów w zdejmowanym nadwoziu (zgodnie z jego definicją zawartą w notcie wyjaśniającej 0.1 e)) lub kontenerze wymagane jest aby tabliczka uznania, opisana w Załączniku 7 część II Konwencji, przymocowana była do uznanego zdejmowanego nadwozia lub kontenera.

Artykuł 13

1. W celu korzystania z postanowień 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 1956r., wynikających z tej Konwencji porozumień zawartych pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych, Konwencji celnej o kontenerach z 1972r. 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

opóźnienia 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.

b) 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.

Nota wyjaśniająca

0.15

Jeżeli 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 1 i 2 karnetu TIR, używanych przez dane państwo i na odpowiednich grzbietach.

Komentarz

Dokumenty celne

W związku z tym, że dla pojazdu drogowego nie jest wymagany żaden dokument celny ani żadna gwarancja, kontroli podlegają odrywane odcinki karnetu w wyjściowym i docelowym urzędzie celnym. Nie istnieje problem w wypadku zniszczenia pojazdu drogowego - w świetle art. 41 Konwencji TIR. Natomiast, jeśli pojazd drogowy po prostu zniknie, należy zastosować przepisy prawa krajowego w celu zaspokojenia roszczeń od przewoźnika, którego adres wskazany jest w karnecie TIR.

Procedury celne

Rozporządzenie Nr 4151/88 Europejskiej Komisji Gospodarczej (EWG) z dnia 21 listopada 1988r. (O.J. L 367, 31.12.1988, str. 1) w sprawie Procedur celnych dla towarów importowanych z obszaru Wspólnoty i Rozporządzenie EWG Nr 1855/89 z dnia 4 czerwca 1989 r. (O.J. L 186, 30.06.1989, str. 8) w sprawie czasowego wywozu środków transportu nie zmieniają procedur celnych ustalonych w Konwencji TIR, jak również nie są sprzeczne z art. 15 Konwencji TIR.

Artykuł 16

Podczas wykonywania przez pojazd lub przez zespół pojazdów drogowych transportu 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. Powinny być one przymocowane lub wykonane w taki sposób, aby można je było zdejmować, odwracać, zakrywać, składać lub oznaczać w inny sposób wskazujący, że przewóz nie odbywa się pod osłoną karnetu TIR.

Komentarz

Techniczna charakterystyka tablic TIR

Tablice TIR muszą być trwałe, zgodne z wymogami określonymi w art. 16 i Zał. 5 do Konwencji. Samoprzylepne naklejki nie będą uznawane jako tablice TIR.

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.**

Nota wyjaśniająca

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 kontenera wskazaną w manifeście będzie uważana za naruszenie postanowień Konwencji. Jeżeli przewoźnik może udowodnić w sposób zadawalający właściwym władzom, że mimo tej różnicy wszystkie towary wskazane w manifeście odpowiadają, ogólnie biorąc, towarom załadowanym w zespole pojazdów lub kontenerach objętych karnetem TIR, nie należy w zasadzie uważać, że nastąpiło naruszenie przepisów celnych.

- 2. Karnet TIR będzie ważny na jeden przewóz. Będzie on zawierał, co najmniej taką liczbę odrywanych odcinków, jaka jest niezbędna dla danego transportu TIR.**

Nota wyjaśniająca

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.

Komentarz

Wydawanie karnetów TIR dla zespołu pojazdów oraz zespołu naczep i ciągników

Od władz celnych wyjściowego urzędu celnego uzależnione jest czy będzie wymagany jeden czy kilka karnetów TIR dla zespołu pojazdów lub dla kilku kontenerów załadowanych na jeden pojazd drogowy lub na zespół pojazdów, określonych w art. 1 (g) i (h) Konwencji TIR. W wypadku wystawienia karnetu(ów) TIR przejściowe urzędy celne nie mogą żądać wystawienia dodatkowych karnetów TIR.

Wydawanie karnetów TIR dla ładunków mieszanych zawierających zwykle towary oraz towary ciężkie i przestrzenne

Podejmując decyzję o ilości karnetów TIR wymaganych do transportu mieszanych ładunków zawierających zarówno zwykle towary jak i towary ciężkie lub przestrzenne, wyjściowy urząd celny powinien uwzględnić specyficzne zastrzeżenia Art. 32, zgodnie z którym przy przewozie towarów ciężkich lub przestrzennych, okładka i wszystkie odcinki karnetu TIR powinny zawierać adnotację „towary ciężkie lub przestrzenne”. Ponieważ ta adnotacja nie dotyczy zwykłych towarów przewożonych pod zamknięciami celnymi, do przewozu takich towarów powinien być wymagany oddzielny karnet (karnety) TIR.

Jednoczesne użycie kilku karnetów TIR

O ile wyjściowy urząd celny przyjął kilka karnetów TIR dla jednego transportu TIR, urząd ten powinien wskazać numery wszystkich karnetów TIR w polu „Do użytku urzędowego” na wszystkich odcinkach każdego z przyjętych karnetów TIR.

Artykuł 18

Transport TIR może obejmować kilka urzędów celnych wyjściowych i docelowych, jednakże łączna liczba urzędów celnych wyjściowych i docelowych nie może przekraczać czterech. Karnet TIR może być przedstawiony docelowym urzędem celnym tylko wówczas, gdy został on przyjęty przez wszystkie urzędy celne wyjściowe.

Nota wyjaśniająca

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 docelowego dla przewozu, który jest kontynuowany w państwie sąsiednim, będącym również Umawiającą się Stroną niniejszej Konwencji.

0.18-2

1. 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.
2. 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 jednocześnie określenie na pozostałych odcinkach i na odpowiednich grzbietach, że nowe zamknięcia celne zostały nałożone.

Komentarz do Artykułu 18

Kilka wyjściowych i/lub docelowych urzędów celnych

Transport TIR może obejmować więcej niż jeden wyjściowy / docelowy urząd celny w jednym lub kilku krajach pod warunkiem, że liczba wyjściowych i docelowych urzędów celnych nie przekroczy czterech. Zgodnie z punktem nr 6 Regulaminu używania karnetów TIR (Załącznik nr 1 do Konwencji, wzór karnetu TIR: wersja 1 i wersja 2) dla każdego dodatkowego urzędu celnego wyjściowego lub docelowego niezbędne są dwa dodatkowe odcinki. Wypełnienie odcinków karnetu TIR, o ile kilka urzędów celnych wyjściowych / docelowych jest zaangażowanych, powinno być dokonane w taki

sposób, że towar załadowany / rozładowany w kolejnych różnych urzędach powinien być dodany / skreślony do / z manifestu towarów (pola 9, 10, 11) oraz urzędy wyjściowe / docelowe powinny potwierdzić doładunek / rozładunek w polu nr 16.

Możliwości zwiększenia, w wyjątkowych sytuacjach, do więcej niż czterech łącznie miejsc załadunku i rozładunku

Zgodnie z Art. 18 Konwencji TIR i punktem nr 5 Regulaminu Używania Karnetu TIR, jeden transport TIR nie może angażować więcej niż czterech miejsc załadunku i rozładunku łącznie. W przypadku większej ilości miejsc załadunku i rozładunku podczas przebiegu jednej operacji transportowej, pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontenerów może wykonywać kilka transportów TIR po kolei lub jednorazowo, każdy pod osłoną oddzielnego karnetu TIR. W tym celu operatorzy transportowi mogą zastosować następujące opcje:

- (i) Kolejne użycie dwóch karnetów TIR do jednej operacji transportowej zgodne z komentarzem do Art. 28 „Możliwość zastosowania dwóch karnetów TIR do jednego transportu TIR”. Pierwszy karnet TIR może zawierać do 4 wyjściowych i docelowych urzędów celnych. Po jego zamknięciu w czwartym urzędzie celnym, drugi karnet TIR może zostać otwarty i wykorzystany na pozostałą część operacji transportowej. W celu zaznaczenia tego faktu, powinien zostać dokonany odpowiedni wpis w obydwu karnetach TIR. Zatem, ostatni docelowy urząd celny pokrywany przez pierwszy karnet TIR staje się wyjściowym urzędem dla drugiego karnetu TIR, który może być zastosowany do trzech docelowych urzędów celnych. W pierwszym karnecie TIR wszystkie towary przeznaczone do docelowych urzędów celnych powinny być wskazane w drugim karnecie TIR jako przeznaczone do ostatniego urzędu celnego przeznaczenia. Taka procedura może mieć zastosowanie do siedmiu urzędów celnych wyjściowych i docelowych. W celu spełnienia warunków określonych w Art. 2 Konwencji TIR, istotne jest aby każdy transport TIR wykonywany był przez co najmniej jedną granicę. Przy zastosowaniu dwóch karnetów TIR jeden po drugim, w tym czasie obowiązuje tylko jedna gwarancja TIR;
- (ii) Jednoczesne zastosowanie kilku pojazdów drogowych (zespołu pojazdów) lub kilku kontenerów. Zgodnie z Art. 17 § 1 Konwencji TIR, do każdego pojazdu drogowego lub kontenera może być wykorzystany oddzielny karnet TIR. Każdy karnet TIR może mieć zastosowanie do czterech miejsc załadunku i rozładunku. Wyjściowy urząd celny powinien wskazać numery wszystkich tych karnetów TIR w polu „Do użytku urzędowego” na wszystkich odcinkach każdego zastosowanego karnetu TIR.

Którakolwiek opcja będzie zastosowana, ładunki przeznaczone do rozładunku w różnych miejscach rozładunku powinny być oddzielone od siebie, jak przewidziano w Nocie Wyjaśniającej 0.18-2 § 1.

Komentarz do Noty wyjaśniającej 0.18-2

Wyładunek towarów

Termin „wyładunek” odnoszący się w szczególności do Noty Wyjaśniającej 0.18-2 nie koniecznie musi oznaczać fizyczne wydobycie towaru z pojazdu lub kontenera, na przykład w sytuacji gdy operacja transportowa ma być kontynuowana tym samym pojazdem lub kontenerem po zakończeniu operacji TIR. Jednak jeśli operacja TIR jest zakończona dla części ładunku i kontynuowana dla reszty, to ta pierwsza część powinna zostać fizycznie wydobyta z opłombowanej przestrzeni ładunkowej lub kontenera lub w przypadku towarów o nienormalnych wymiarach lub ciężarze powinny zostać

oddzielone od pozostałych towarów o nienormatywnych wymiarach lub ciężarze, których transport ma być kontynuowany.

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.

Nota wyjaśniająca

0.19

Obowiązek urzędów celnych wyjściowych upewnienia się co do dokładności manifestu towarów powoduje konieczność sprawdzenia przynajmniej, czy dane w manifestie towarów odpowiadają danym w dokumentach wywozowych i dokumentach przywozowych 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 krytego opończą - stan opończy i lin mocowania opończy, ponieważ te urządzenia nie są objęte świadectwem uznania.

Komentarz

Kontrola w wyjściowym urzędzie celnym

W celu sprawnego przebiegu operacji TIR niezbędna jest szczegółowa i pełna kontrola w wyjściowym urzędzie celnym, ponieważ zależy od tego funkcjonowanie procedury TIR. W szczególności należy zapobiegać

- fałszowaniu zgłoszenia celnego w celu uniemożliwienia zamiany towaru podczas przewozu (np. załadowano papierosy, lecz deklarowano tapety, następnie papierosy wyładowano i załadowano tapety);
- przewozom towarów nie objętych manifestem towarów (np. papierosy, alkohol, narkotyki, broń).

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.

Nota wyjaśniająca

0.20

Jeżeli władze celne wyznaczają termin na przewóz towarów na ich terytorium, powinny również wziąć pod uwagę m.in. 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.

Komentarz

W wypadku nie dotrzymania obowiązku wynikającego z przepisów artykułu 20 i 39 oraz konieczności egzekucji kar pieniężnych, kar tych nie można żądać od stowarzyszenia poręczającego lecz wyłącznie od Posiadacza karnetu TIR lub osoby odpowiedzialnej za to niedotrzymanie.

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.

Nota wyjaśniająca

0.21-1

Postanowienia tego artykułu nie ograniczają w niczym możliwości władz celnych przeprowadzania rewizji i kontroli wszystkich części pojazdu jak również zamkniętych celnie pomieszczeń przeznaczonych 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 wejścia 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.

Komentarz

Zakończenie operacji TIR w przejściowym urzędzie celnym wyjścia i w docelowym urzędzie celnym.

Zakończenie w przejściowym urzędzie celnym (en route)

Pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener zostały przedstawione do kontroli w przejściowym urzędzie celnym wyjścia wraz z ładunkiem i odpowiadającym im karnetem TIR.

Częściowe zakończenie

Pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener zostały przedstawione do kontroli w docelowym urzędzie celnym wraz z ładunkiem i odpowiadającym im karnetem TIR w przypadku częściowego rozładunku.

Ostateczne zakończenie

Pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener zostały przedstawione do kontroli w ostatnim docelowym urzędzie celnym wraz z ładunkiem, lub w przypadku wcześniejszego częściowego zakończenia, z pozostałą częścią ładunku i odpowiadającym im 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 jednak mogły 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 wypadkach wyjątkowych.**

Komentarz

Konwojowanie pojazdów drogowych

Zgodnie z przepisem artykułu 4 Konwencji, przy przewozie towarów w procedurze TIR, nie można żądać złożenia zabezpieczenia należności celnych i podatkowych związanych z przywozem lub wywozem towarów, nawet, jeżeli należności celne i podatkowe przekraczają równowartość 50 000 USD za przesyłkę przewożoną na podstawie zwykłego karnetu TIR, 200 000 USD za przesyłkę przewożoną na podstawie karnetu "Tobacco/Alcohol" albo kwotę określoną przez władze celne Umawiającej się Strony. W takich wypadkach władze celne krajów tranzytowych mogą jednak, zgodnie z przepisem artykułu 23 Konwencji zażądać, aby pojazdy drogowe były konwojowane na koszt przewoźnika na obszarze tych krajów. W takich przypadkach, jeśli Posiadacz nie otrzyma żadnego innego pisemnego poświadczenia, zaleca się aby władze celne, na żądanie przewoźnika, zamieszczały na grzbiecie nr 1 karnetu TIR w punkcie 5 „Różne” słowo „Konwój (Escort)” oraz krótką wzmiankę o tym co spowodowało konieczność zastosowania konwoju.

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 (adnotację) 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 zajścia 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, transport TIR zostaje zawieszony podczas tego przejazdu. W tym przypadku, w celu wznowienia transportu 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. W przypadkach, gdy plomby celne nie noszą śladów naruszenia, władze celne mogą zaakceptować karnet TIR do dalszego transportu TIR, z zastrzeżeniem Art. 25.
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 transport TIR zostaje przerwany lub wznowiony, będą uważane odpowiednio za urzędy przejściowe przy wyjeździe lub przy wjeździe.

Komentarz

Zawieszenie transportu TIR w Umawiającej się Stronie, w której nie istnieje upoważnione stowarzyszenie poręczające

Artykuł 26 ma również zastosowanie do Umawiających się Stron, w których nie funkcjonuje upoważnione stowarzyszenie poręczające, i gdzie z tego powodu przepisy Konwencji nie mają zastosowania, zgodnie z Artykułem 3 paragraf (b). Lista takich krajów jest sporządzana przez Komitet Administracyjny TIR i Radę Wykonawczą TIR (TIRExB) na podstawie dokumentów przechowywanych przez TIRExB składanych przez Umawiające się strony, zgodnie z zasadami Załącznika 9, część I Konwencji TIR.

Zastosowanie procedury TIR w przypadku, gdy część przewozu nie odbywa się transportem drogowym.

Zgodnie z postanowieniami Artykułu 2 Konwencji TIR, jeśli jakaś część przewozu pomiędzy rozpoczęciem a zakończeniem operacji transportowej TIR jest wykonywana transportem drogowym, można stosować inne środki transportu (kolej, żegluga śródlądowa itp.). Podczas innego niż drogowy etapu przewozu, Posiadacz karnetu TIR może:

- zgodnie z przepisami Artykułu 26, punkt 2 Konwencji, zwrócić się do władz celnych o zawieszenie transportu TIR. W przypadku konieczności wznowienia zawieszonego transportu TIR na końcu innego niż drogowy etapu transportu, obsługa i kontrola celna powinny być dostępne. Jeśli cała część transportu na terenie kraju wyjściowego nie jest wykonywana transportem drogowym, operacja TIR może być otwarta i natychmiast potwierdzona jako zamknięta w wyjściowym urzędzie celnym przez wydarcie obu odcinków nr 1 i nr 2 z karnetu TIR. W tej sytuacji nie obowiązuje ubezpieczenie TIR na resztę przewozu wewnątrz tego kraju. Jednakże, transport TIR może być łatwo wznowiony w urzędzie celnym znajdującym się na końcu innego niż drogowy etap przewozu na obszarze innej umawiającej się Strony, zgodnie z przepisami Artykułu 26 Konwencji, lub
- zastosować procedurę TIR. Jednakże w tym przypadku Posiadacz powinien wziąć pod uwagę, że operacja TIR w danym państwie może mieć zastosowanie tylko w przypadku, gdy narodowe władze celne są w stanie zapewnić właściwą obsługę karnetu TIR w następujących punktach (odpowiednio): wejścia (en route), wyjścia (en route) i docelowym.

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

1. **Zakończenie operacji TIR powinno być niezwłocznie poświadczone przez władze celne. Poświadczenie to może być dokonane z zastrzeżeniami lub bez: jeżeli zakończenie operacji TIR zostaje poświadczone z zastrzeżeniem, zastrzeżenie powinno się odnosić do faktów związanych z samą operacją TIR. Fakty te powinny być wyraźnie określone w karnecie TIR.**
2. **W wypadkach objęcia towarów inną procedurą celną lub innym systemem kontroli celnej, wszystkie nieprawidłowości, które zostaną popełnione w tej procedurze lub systemie kontroli celnej nie mogą być przypisane Posiadaczowi karnetu TIR lub jakiegokolwiek osobie działającej na jego rzecz.**
- 3.

Nota wyjaśniająca 0.28-1

Stosowanie karnetu TIR powinno być ograniczone do właściwych jego funkcji, to znaczy tranzytu. Karnet TIR nie powinien służyć na przykład do przetrzymania towarów pod zamknięciem celnym w miejscu przeznaczenia.

0.28-2

Niniejszy artykuł stanowi, że zakończenie operacji TIR będzie zależało od objęcia towarów kolejną procedurą celną lub kolejnym systemem kontroli celnej. Powyższe obejmuje ostateczną odprawę towarów do użytku krajowego (pełną lub warunkową), przewóz przez granicę do kraju trzeciego (wywóz) lub do wolnego obszaru celnego lub też składowanie towarów w miejscu zatwierdzonym przez organy celne w oczekiwaniu na zgłoszenie do kolejnej procedury.

Komentarz

Zwrot karnetów TIR Posiadaczowi lub innej osobie działającej w jego imieniu

Należy zaznaczyć, iż niezwłoczny zwrot Posiadaczowi lub innej osobie działającej w jego imieniu karnetu TIR poświadczonego jako zakończony z zastrzeżeniem lub bez zastrzeżenia, jest zasadniczym obowiązkiem docelowego urzędu celnego. Jest to nie tylko ułatwienie kontroli w stowarzyszeniach poręczających i w międzynarodowych organizacjach odnośnie Artykułu 6, ale również umożliwia tym organizacjom, po zwróceniu danego karnetu, wydanie nowego karnetu Posiadaczowi, bowiem ilość karnetów w użyciu (u Posiadacza) w danym czasie może być ograniczona.

Możliwość użycia dwóch karnetów TIR do jednego transportu TIR

Czasami ilość odcinków w karnecie TIR nie jest wystarczająca do wykonania transportu TIR w całości. W takich przypadkach pierwsza część transportu TIR musi być zakończona zgodnie z przepisami Artykułu 27 i Artykułu 28 Konwencji a następnie urząd celny, który zamykał poprzednią operację TIR powinien otworzyć nowy karnet, który będzie użyty na pozostałą część transportu TIR. Odpowiedni zapis dokumentujący ten fakt powinien się znaleźć w obu karnetach TIR.

Procedury po zakończeniu operacji TIR

Artykuł 28 stanowi, iż zakończenie operacji TIR powinno być niezwłocznie poświadczone przez urząd celny. Zakończenie stanowi podstawę objęcia towaru inną procedurą celną lub systemem kontroli celnej. Może to być dopuszczenie do obrotu krajowego, przemieszczenie przez granicę do kraju trzeciego lub strefy wolnocłowej albo do uznanego przez władze celne magazynu na czas oczekiwania na deklarację innej procedury celnej.

Zakończenie operacji TIR

1. W przypadkach, gdy operacja TIR została poświadczona jako zamknięta bez zastrzeżeń, urząd celny, który zgłosi, że poświadczenie zakończenia zostało uzyskane podstępem lub przez nadużycie, powinien w swoim powiadomieniu o niezwolnieniu i/lub żądaniu zapłaty wyszczególnić powody, z jakich deklaruje to zakończenie jako niewłaściwe.
2. Władze celne nie powinny poświadczać zakończenia operacji TIR bez podania przyczyn wyłącznie w celu uniknięcia wymogów Artykułu 10, punkt 1 i Artykułu 11 punkt. 1.

Wskazanie zastrzeżeń

Władze celne powinny zrobić zastrzeżenie o zakończeniu operacji TIR w sposób jasny i powinny również wskazać powstanie zastrzeżenia poprzez wypełnienie pola nr 27 odcinka nr 2 karnetu TIR oraz poprzez wstawienie litery „R” w polu nr 5 na grzbiecie nr 2 karnetu TIR, jak również powinny wypełnić protokół zajścia w karnecie, jeśli jest to właściwe.

Alternatywne formy ewidencji dla zakończenia operacji TIR

Aby ustanowić alternatywne ewidencje dla poprawnego zakończenia operacji TIR jest zalecane, aby władze celne, w wyjątkowych przypadkach stosowały następujące informacje, że są spełnione ich wymagania:

- każdy oficjalny certyfikat lub potwierdzenie zakończenia operacji TIR tego samego transportu TIR wystawiony przez inną Umawiającą się Stronę w odniesieniu do operacji TIR lub potwierdzenie

skierowania towarów do innej procedury celnej lub innego systemu kontroli celnej, np., dopuszczenie do obrotu;

- poprawnie podstemplowany grzbiet nr 1 lub 2 w karnecie TIR przez Umawiającą się Stronę lub jego kopia dostarczona przez międzynarodową organizację potwierdzona za zgodność z oryginałem.

Inne procedury w stosowaniu karnetów TIR przez przewoźników

W niektórych Umawiających się Stronach przewoźnik nie ma bezpośredniego kontaktu z urzędnikami celnymi w docelowym urzędzie celnym, ponieważ odbiorca towaru lub jego agent podejmują niezbędne formalności celne w celu dopuszczenia towarów do obrotu lub do skierowania ich do innej procedury celnej w dalszej operacji transportowej. Aby umożliwić przewoźnikowi lub jego kierowcy sprawdzenie czy procedura TIR została prawidłowo zamknięta przez urzędników celnych, jeśli przewoźnik lub jego kierowca wyrazi takie życzenie, ma prawo do zatrzymania karnetu TIR i przekazania odbiorcy lub jego agentowi jedynie kopii żółtego manifestu towarów z karnetu TIR wraz z innymi dokumentami. Po dokonaniu odprawy celnej towarów dopuszczających do obrotu lub skierowaniu ich do innej procedury celnej, przewoźnik lub jego kierowca powinien zgłosić się do właściwego urzędnika celnego w celu potwierdzenia tego karnetu.

c) Postanowienia dotyczące przewozu towarów ciężkich i przestrzennych

Artykuł 29

1. **Postanowienia niniejszej części stosuje się wyłącznie do przewozu towarów ciężkich lub przestrzennych, określonych pod literą p) 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 jakiekolwiek zastąpienie lub usunięcie tych towarów bez pozostawienia widocznych śladów.**

Nota wyjaśniająca

0.29

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.

Komentarz

Pojazdy drogowe traktowane jako towary ciężkie lub objętościowe.

Jeżeli pojazdy drogowe lub pojazdy specjalne uważane za ciężkie lub objętościowe przewożą inne ciężkie lub objętościowe towary w taki sposób, że zarówno pojazd jak i towar spełniają jednocześnie warunki sformułowane w Rozdz. III c) Konwencji, wymagany jest tylko jeden Karnet TIR. Karnet i wszystkie vouchery tego Karnetu muszą być zaopatrzone w indos określony w Art. 32 Konwencji. Jeżeli

pojazdy takie przewożą zwykle towary w przedziale ładunkowym lub kontenerach, pojazd i kontenery muszą być uprzednio zatwierdzone zgodnie z warunkami sformułowanymi w Rozdz. III a), a przedział ładunkowy lub kontenery muszą być opieczętowane. Ponadto, w przypadku takiego transportu musi być użyty dodatkowy Karnet TIR. W tym celu w każdym z użytych Karnetów muszą być dokonane odpowiednie wpisy.

Postanowienia Art. 3 a) iii) Konwencji mają zastosowanie w przypadku pojazdów drogowych lub pojazdów specjalnych eksportowanych z kraju, gdzie znajduje się wyjazdowy Urząd Celny i importowanych do innego kraju, gdzie znajduje się Urząd Celny przeznaczenia. W tym przypadku, nie mają zastosowania postanowienia Art. 15 Konwencji odnoszące się do czasowego importu pojazdów drogowych. Tak więc, dokumenty celne dot. importu czasowego pojazdów nie są wymagane.

Przewóz żywych zwierząt

Dla przewozu żywych zwierząt stosuje się przepisy artykułu 29 Konwencji, dotyczące przewozu towarów ciężkich i przestrzennych.
{TRANS/GE.30/AC.2/21, ustęp 30}

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 zrzeczenia 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

Okladka i wszystkie odcinki karnetu TIR powinny posiadać napis "towary ciężkie lub przestrzenne", wykonany tłustym drukiem w języku angielskim lub francuskim. (w jęz. francuskim: "Marchandises pondéreuses ou volumineuses", w jęz. angielskim: "Heavy or bulky goods")

Komentarz

Wydawanie karnetów TIR dla ładunków mieszanych zawierających zwykle towary oraz towary ciężkie i przestrzenne

Podjmując decyzję o ilości karnetów TIR wymaganych do transportu mieszanych ładunków zawierających zarówno zwykle towary jak i towary ciężkie lub przestrzenne, wyjściowy urząd celny powinien uwzględnić specyficzne zastrzeżenia Art. 32, zgodnie z którym przy przewozie towarów ciężkich lub przestrzennych, okładka i wszystkie odcinki karnetu TIR powinny zawierać adnotację „towary ciężkie lub przestrzenne”. Ponieważ ta adnotacja nie dotyczy zwykłych towarów przewożonych pod zamknięciami celnymi, do przewozu takich towarów powinien być wymagany oddzielny karnet (karnety) TIR.

Artykuł 33

Władze wyjściowego urzędu celnego będą mogły żądać dołączenia do karnetu 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 adnotację 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 adnotację na odcinkach karnetu TIR używanych w ich państwie, na odpowiadających im grzbietach oraz na pozostałych odcinkach karnetu TIR.

Artykuł 35

Jeżeli w czasie drogi 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 adnotację 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 z Umawiających się Stron ma prawo pozbawić czasowo lub na stałe prawa korzystania z postanowień niniejszej Konwencji każdą osobę winną poważnego lub powtarzającego się naruszenia ustawowych lub wykonawczych przepisów celnych, mających zastosowanie do międzynarodowych przewozów towarów. Warunki, na jakich naruszenie ustawowych lub wykonawczych przepisów celnych uznaje się za poważne, określa Umawiająca się Strona.
2. O takim pozbawieniu będą powiadomione w terminie 1 tygodnia właściwe władze Umawiającej się Strony, na której terytorium dana osoba ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, stowarzyszenia poręczające państwa, w którym naruszenie zostało popełnione oraz Rada Wykonawcza TIR.

Nota wyjaśniająca

0.38-2

Wymóg prawny dotyczący powiadomienia Rady Wykonawczej TIR o tymczasowym lub stałym pozbawieniu osoby prawa do korzystania z postanowień konwencji uznaje się za spełniony, kiedy powiadomienia dokonano, należycie wykorzystując aplikacje elektroniczne opracowane w tym celu przez sekretariat TIR pod nadzorem Rady Wykonawczej TIR. (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/115, ust. 43).

Komentarz

Współpraca pomiędzy właściwymi władzami

W odniesieniu do pozwolenia na korzystanie z karnetów TIR, zgodnie z Załącznikiem 9 część II Konwencji TIR, właściwe władze Umawiającej się Strony, w której dana osoba ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, powinny wziąć pod uwagę wszelkie informacje udzielone przez inne Umawiające się Strony, zgodnie z Artykułem 38, paragraf 2 w przypadku poważnych i powtarzających się naruszeń celnych przepisów prawnych, popełnianych przez tę osobę. Dlatego, aby umożliwić sprawne rozpatrzenie sprawy przez Umawiającą się Stronę, gdzie dana osoba ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, takie powiadomienie powinno zawierać tyle szczegółów, ile jest możliwe.

Wykluczenie krajowego przewoźnika z procedury TIR

Aby wykluczyć z systemu TIR krajowego przewoźnika, winnego poważnym naruszeniom przepisów celnych popełnionych na obszarze kraju, w którym ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, zaleca się władzom celnym stosowanie raczej Artykułu 6, paragraf 4 oraz Załącznika 9, paragraf 1 (d), niż przepisów Artykułu 38, paragraf 1.

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.

Nota wyjaśniająca 0.39

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.

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 transportu TIR, z którym 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 celnych i podatków.

Artykuł 42

Na umotywowany wniosek jednej Umawiającej się Strony właściwe władze Umawiających się Stron zainteresowanych transportem TIR dostarczą jej wszelkich dostępnych informacji, potrzebnych do zastosowania postanowień artykułów 39, 40 i 41.

Komentarz

Współpraca między władzami celnymi

Często trudne jest dla władz celnych, w wypadku nie zwolnienia karnetu TIR, ustalenie żądanych przywozowych lub wywozowych należności celnych i podatkowych, ponieważ opis towarów w karnecie często jest bardzo nieczytelny i karnet nie zawiera danych o wartości towarów. Z tego względu wyjściowy urząd celny niekiedy jest zmuszony do wysłania pytania o dodatkowe informacje na temat ładunku. W takich wypadkach ważną sprawą jest istnienie ścisłej współpracy i wymiany informacji między kompetentnymi (właściwymi) władzami Umawiających się Stron, ponieważ wyłącznie całkowita zgodność z przepisami artykułu 42 i 50 Konwencji może zapewnić efektywne funkcjonowanie procedury TIR.

Artykuł 42 a

Właściwe władze, w ścisłej współpracy ze stowarzyszeniami poręczającymi, stosują wszelkie konieczne środki, zmierzające do zapewnienia właściwego wykorzystania karnetów TIR. W tym celu mogą one zastosować odpowiednie krajowe i międzynarodowe środki kontrolne. O krajowych środkach kontrolnych zastosowanych przez właściwe organy niezwłocznie informuje się Radę Wykonawczą TIR, która sprawdzi zgodność tych środków z postanowieniami konwencji. Międzynarodowe środki kontrolne przyjmuje Komitet Administracyjny.

Nota wyjaśniająca

0.42 a

Termin „niezwłocznie“ w art. 42 a należy rozumieć w taki sposób, że o krajowych środkach, które mogą mieć wpływ na stosowanie konwencji TIR lub funkcjonowanie systemu TIR, należy informować na piśmie Radę Wykonawczą TIR najszybciej jak to możliwe i, w miarę możliwości, przed wejściem w życie tych środków, aby umożliwić Radzie Wykonawczej TIR skuteczne wykonywanie funkcji nadzorczych i wypełnianie zadania polegającego na sprawdzeniu, czy środek jest zgodny z konwencją TIR zgodnie z art. 42a oraz zakresem kompetencji Rady określonym w załączniku 8 do konwencji TIR

Artykuł 42 b

Właściwe władze Umawiających się Stron odpowiednio dostarczają upoważnionym stowarzyszeniom informacje, które są wymagane do wypełnienia zobowiązania zawartego zgodnie z załącznikiem 9 część I artykuł 1 punkt f) (iii).

Załącznik 10 określa informacje dostarczane w poszczególnych sprawach.

Rozdział V

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

Artykuł 43

Noty wyjaśniające znajdujące się w załączniku 6, załączniku 7 część III oraz załączniku 11 część II zawierają interpretację niektórych postanowień niniejszej konwencji i jej załączników. Zawierają one również opis niektórych zaleconych praktyk.

Rozdział VI

POSTANOWIENIA RÓŻNE

Artykuł 44

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.

Nota wyjaśniająca

0.45

Zaleca się Umawiającym się Stronom otwarcie jak największej liczby urzędów celnych dla operacji TIR, zarówno urzędów wewnętrznych, jak i urzędów granicznych.

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.

Komentarz

Oplaty za czynności celne prowadzone na żądanie przewoźnika

Koszty odnoszące się do czynności celnych prowadzonych na prośbę przewoźnika, jak określono w komentarzu do Artykułu 5 Konwencji TIR, powinny być przez niego poniesione.

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.

Komentarz

Ułatwienia dla handlu i kontrole celne

Konwencja TIR jest Konwencją celną związaną z tranzytem celnym. Celem Art. 47 jest zezwolenie na zastosowanie dodatkowych restrykcji i kontroli opartych na przepisach wewnętrznych innych niż przepisy celne. Dlatego, nie ma zastosowania uzasadnienie dodatkowych wymagań celnych.

O ile Artykuł 47 paragraf 1 będzie zastosowany, takie restrykcje i kontrole będą zwykle prowadziły do opóźnień i dodatkowych kosztów dla przewoźników. W związku z tym, takie restrykcje i kontrole powinny być sprowadzone do minimum i ograniczone do sytuacji, w której istnieje realne ryzyko uzasadniające podjęcie takich kontroli.

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 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 1 stycznia 1976r. do dnia 31 grudnia 1976r. 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 w ona 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 przez 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 1959r.

1. Z chwilą wejścia w życie niniejszej Konwencji uchyli ona i zastąpi w stosunkach między Umawiającymi się Stronami niniejszej Konwencji - Konwencję TIR z 1959r.
2. Świadczenia uznania wydane dla pojazdów drogowych i kontenerów zgodnie z warunkami Konwencji TIR z 1959r. 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 58 bis

Komitet Administracyjny

Ustanawia się Komitet Administracyjny, którego członkami są wszystkie Umawiające się Strony. Skład, funkcje oraz regulamin wewnętrzny Komitetu określone są w Załączniku 8.

Artykuł 58 ter

Rada Wykonawcza TIR

Komitet Administracyjny powołuje Radę Wykonawczą TIR jako organ pomocniczy, która w jego imieniu wypełnia zadania nałożone przez Konwencję i Komitet. Skład, funkcje oraz regulamin wewnętrzny określone są w Załączniku 8.

Artykuł 58c

Organ ds. wdrożenia technicznego

Ustanawia się organ ds. wdrożenia technicznego. Jego skład, funkcje i regulamin wewnętrzny określa załącznik 11.

Artykuł 59

1. Niniejsza konwencja, wraz z załącznikami, może być zmieniona w drodze propozycji zgłoszonej przez każdą Umawiającą się Stronę, zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule.
2. Z zastrzeżeniem postanowień art. 60a każda zaproponowana zmiana niniejszej konwencji jest rozpatrywana przez Komitet Administracyjny złożony ze wszystkich Umawiających się Stron zgodnie z regulaminem wewnętrznym określonym w załączniku 8. Każda taka zmiana rozpatrzona lub opracowana na posiedzeniu Komitetu Administracyjnego i przyjęta przez niego większością dwóch trzecich obecnych i głosujących członków jest podana do wiadomości przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych Umawiającym się Stronom w celu jej przyjęcia.
3. Z zastrzeżeniem postanowień art. 60 i art. 60a każda zaproponowana zmiana podana do wiadomości zgodnie z postanowieniami poprzedniego ustępu wchodzi w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron trzy miesiące po upływie dwunastu miesięcy od daty tego powiadomienia, jeżeli w tym terminie żadne państwo będące Umawiającą się Stroną nie zgłosiło Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych sprzeciwu co do zaproponowanej zmiany.
4. Jeżeli sprzeciw wobec proponowanej zmiany został zgłoszony zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu, zmiana ta jest uważana za nieprzyjętą i nie wywołuje żadnego skutku.

Artykuł 60

Specjalny tryb zmiany Załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10

1. Każda zmiana zaproponowana do Załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10, 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 60a

Procedura szczególna dotycząca wejścia w życie załącznika 11 oraz jego zmian

1. Załącznik 11 rozpatrywany zgodnie z art. 59 ust. 1 i 2 wchodzi w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron trzy miesiące po upływie dwunastu miesięcy od daty powiadomienia Umawiających się Stron przez Sekretarza Generalnego ONZ, z wyjątkiem

Umawiających się Stron, które we wspomnianym okresie trzech miesięcy powiadomiły Sekretarza Generalnego na piśmie o nieprzyjęciu załącznika 11. W odniesieniu do Umawiających się Stron, które wycofają swe powiadomienie o nieprzyjęciu, załącznik 11 wchodzi w życie sześć miesięcy od daty otrzymania przez depozytariusza takiego powiadomienia.

2. Wszelkie proponowane zmiany załącznika 11 są rozpatrywane przez Komitet Administracyjny. Zmiany te są przyjmowane większością głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron związanych załącznikiem 11.
3. Zmiany załącznika 11 rozpatrzone i przyjęte zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu są przekazywane przez Sekretarza Generalnego ONZ do wszystkich Umawiających się Stron do wiadomości lub, w przypadku Umawiających się Stron związanych załącznikiem 11, do ich przyjęcia.
4. Dzień wejścia w życie takich zmian ustala się w momencie ich przyjęcia większością obecnych i głosujących Umawiających się Stron związanych załącznikiem 11.
5. Zmiany wchodzi w życie zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu, chyba że w terminie wcześniejszym, ustalonym w momencie przyjęcia, jedna piąta lub pięć państw będących Umawiającymi się Stronami związanymi załącznikiem 11, w zależności od tego, która liczba jest mniejsza, powiadomi Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wniesieniu sprzeciwu wobec tych zmian.
6. Z chwilą wejścia w życie każda zmiana przyjęta zgodnie z procedurą przewidzianą w ust. 2–5 niniejszego artykułu w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron związanych załącznikiem 11 zastępuje jakiekolwiek dotychczasowe postanowienie, którego zmiana ta dotyczy, oraz ma wobec niego pierwszeństwo.

Artykuł 61

Wnioski, zawiadomienia i sprzeciwy

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w art. 52 ust. 1 niniejszej konwencji o każdym wniosku, powiadomieniu lub sprzeciwie zgłoszonym zgodnie z art. 59, 60 i 60a powyżej oraz o dniu 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, jeśli 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 swojej 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 życzeniami 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

Oprócz notyfikacji i zawiadomień przewidzianych w artykułach 61 i 62 Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych notyfikuje wszystkim państwom wymienionym w artykule 52 o:

- a) podpisaniu, 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

Po dniu 31 grudnia 1976r. oryginał niniejszej Konwencji zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekaze jego uwierzytelnione odpisy każdej z Umawiających się Stron i każdemu z państw wymienionych w ustępie 1 artykułu 52, które nie są Umawiającymi się Stronami.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą Konwencję.

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.

ZAŁĄCZNIK 1

WZÓR KARNETU TIR

Wersja 1

1. **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. "Protokół zajścia" może się również znajdować na jej odwrocie (okładki) w innym języku niż język francuski - w zależności od potrzeb.**
2. **Karnety stosowane w procedurze TIR w ramach łańcucha gwarancyjnego, mogą być wydrukowane w każdym innym języku oficjalnym Narodów Zjednoczonych, z wyjątkiem 1 strony okładki, której rubryki są drukowane również w języku angielskim lub francuskim. "Regulamin używania karnetu TIR" zamieszczony w języku oficjalnym Narodów Zjednoczonych na stronie 2 okładki, przedrukowany jest także w języku angielskim lub francuskim na stronie 3 okładki.**

Wersja 2

3. **W wypadku przewozu papierosów i alkoholu, na który stowarzyszenie poręczające może, zgodnie z postanowieniami noty wyjaśniającej 0.8.3 Załącznika 6, żądać gwarancji w wyższej kwocie, władze celne żądają, aby karnety TIR zawierały na okładce i wszystkich kartach wyraźny napis "TOBACCO/ALCOHOL" i "TABAC/ALCOOL". Dodatkowo karnety te muszą zawierać informacje, przynajmniej w języku angielskim i francuskim, dotyczące rodzaju papierosów i alkoholu, których przewóz zabezpieczony jest gwarancją, wpisane na oddzielnej kartce włożonej do karnetu po stronie 2 okładki.**

Nota wyjaśniająca

1.10 c)

Nr 10 c) Regulaminu używania karnetu TIR zezwala na użycie list przesyłek jako Załączników do karnetu TIR, nawet gdyby było dość miejsca w manifeście na wprowadzenie do niego danych o przewożonych towarach. Jest to jednak możliwe tylko wówczas, gdy listy przesyłek zawierają wszystkie szczegóły wymagane przez manifest, są czytelne i zgodne ze wszystkimi postanowieniami Regulaminu punktu 10 c).

Komentarz

Metody dołączania dodatkowych dokumentów

Jeżeli, zgodnie z punktem 10 (c) lub punktem 11 Regulaminu używania karnetu TIR, do odcinków lub okładki karnetu TIR muszą być dołączone dodatkowe dokumenty, władze celne powinny dokonać tego dołączenia za pomocą zszywacza lub podobnego urządzenia oraz przystawić na nich pieczęcie w taki sposób, że ich usunięcie zostawiłoby widoczny ślad na karnecie.

Opis towarów w manifeście towarów (pola 9-11 odcinków)

Władze celne i Posiadacze karnetów TIR powinni dokładnie przestrzegać zasad zawartych w Regulaminie używania karnetu TIR. Jeżeli jest to niezbędne, opis towarów powinien być dokonany na dołączonych dokumentach, opatrzonych pieczęcią władz celnych, a adnotacja o tych dokumentach musi znajdować się w polu 8 odcinków. Konieczny jest przynajmniej zwykły handlowy opis towarów, pozwalający na ich łatwą identyfikację, bez jakichkolwiek wątpliwości dla celów cła.

Deklaracja wartości celnej

Fakt, iż nie ma deklaracji wartości celnej towarów w karnecie TIR nie stanowi podstawy dla zatrzymania towaru przez władze celne.

Zakończenie karnetu TIR

W polach 24 – 28 na odcinku nr 2 konieczna i wystarczająca jest wyłącznie jedna pieczęć władz celnych i jeden podpis potwierdzające zakończenie operacji TIR. Władze inne niż władze celne, nie są upoważnione do przystawiania pieczęci i składania podpisu na odcinkach, grzbietach i na okładce. Wypełnienie przez właściwe władze grzbietu odcinka nr 2, łącznie z jedną pieczęcią celną, datą i podpisem, wskazuje Posiadaczowi karnetu TIR i stowarzyszeniu poręczającemu, że zakończenie operacji TIR zostało potwierdzone, z lub bez zastrzeżeń.

Pieczęcie celne na grzbiecie karnetu TIR

Czasami władze celne w krajach tranzytowych nie przystawiają pieczęci na grzbietach karnetów TIR, jak wymagają tego przepisy Konwencji. Takie postępowanie, chociaż niezgodne z prawem, nie powoduje nieważności operacji TIR, jeżeli karnet TIR zostanie przyjęty przez kolejny przejściowy urząd celny na wjeździe.

Pieczęcie celne na żółtej stronie

W niektórych krajach władze celne wymagają przystawienia pieczęci celnych na żółtej stronie karnetu TIR, która to strona nie jest przeznaczona dla władz celnych, lecz została włączona do karnetu TIR jako przykład, sporządzony w języku kraju wyjściowego urzędu celnego, w jaki sposób należy wypełnić odcinki. Z tego względu zaleca się umieszczanie krzyżyków w karnecie TIR w polach 13-15, 17, 23 i 28 a także w polu 6 grzbietu żółtej strony, aby wykazać w sposób wyraźny, że na żółtej stronie karnetu TIR nie są wymagane pieczęcie władz celnych i podpisy.

Wersje językowe "Regulaminu używania karnetu TIR"

Zaleca się, aby "Regulamin używania karnetu TIR" umieszczony był na odwrocie manifestu towarów (nie do użytku celnego), znajdującego się w karnecie TIR i aby sporządzony był w dowolnym języku, który byłby przydatny do ułatwienia prawidłowego wypełnienia i używania karnetu TIR.

Alternatywne dowody zakończenia operacji TIR

Aby ustanowić alternatywne ewidencje dla poprawnego zakończenia operacji TIR, jest zalecane aby władze celne, w wyjątkowych przypadkach stosowały następujące informacje, że są spełnione ich wymagania:

- każdy oficjalny certyfikat lub potwierdzenie zakończenia operacji TIR tego samego transportu TIR wystawiony przez inną Umawiającą się Stronę w odniesieniu do operacji TIR lub potwierdzenie skierowania towarów do innej procedury celnej lub innego systemu kontroli celnej, np., dopuszczenie do obrotu;
- poprawnie ostemplowany grzbiet nr 1 lub 2 w karnecie TIR przez Umawiającą się Stronę lub jego kopia dostarczona przez międzynarodową organizację potwierdzona za zgodność z oryginałem.

Wskazanie zastrzeżeń

Wszelkie zastrzeżenia dotyczące zakończenia operacji TIR powinny być formułowane przez władze celne w sposób bardzo jasny, a ich istnienie powinno być również wyraźnie wskazane przez wypełnienie rubryki 27 odcinka 2 karnetu TIR i przez umieszczenie znaku "R" w rubryce 5 grzbietu 2 karnetu, jak również przez wypełnienie – jeśli wymagane – protokołu zajścia znajdującego się w karnecie TIR.

Wzór karnetu TIR a faktycznie wydrukowane i rozprowadzone formularze karnetu TIR

Aby utrudnić fałszowanie formularzy karnetu TIR i w celu ułatwienia ich dystrybucji i rejestracji, faktycznie wydrukowane i rozprowadzone formularze karnetu TIR mogą zawierać dodatkowe szczegóły i cechy, których nie ma we wzorze karnetu TIR pokazanym w Załączniku 1, jak np. identyfikatory, numery stron, kody kreskowe i inne specjalne zabezpieczenia. Takie dodatkowe szczegóły i cechy muszą być zatwierdzone przez Komitet Administracyjny TIR.

Wypełnianie karnetu TIR

Ustęp 10 b) przepisów dotyczących używania karnetu TIR nie zabrania wypełniania karnetu ręcznie ani innymi metodami, o ile wszelkie szczegóły na wszystkich arkuszach są wyraźne i czytelne.

Wypełnianie rubryki 26 odcinka 2 karnetu TIR i pozycji 3 na grzbiecie 2 karnetu TIR.

Zaleca się by wyżej wymienione rubryki były wypełniane tylko przez docelowy urząd celny podczas rozładunku, a nie przez przejściowy urząd celny.

Użycie dodatkowych kartek w przypadku kilku wyjściowych lub docelowych urzędów celnych

Zgodnie z punktem nr 6 Regulaminu Używania karnetu TIR, wymagane są dwie dodatkowe kartki dla każdego dodatkowego urzędu celnego wyjściowego lub docelowego. Zgodnie z Notą Wyjaśniającą 0.1 (b), każdy krajowy etap transportu TIR wykonywany pomiędzy dwoma kolejnymi urzędami celnymi, niezależnie od ich statusu, może być traktowany jako operacja TIR. Aby zapewnić ciągłość kontroli celnej, zalecane jest użycie jednego kompletu odcinków Nr 1 / Nr 2 i zastosowanie oddzielnych procedur zwolnienia dla każdej operacji TIR. W przypadku, gdy jest kilka wyjściowych urzędów celnych, kolejny wyjściowy urząd celny nie tylko rozpoczyna nową operację TIR, ale także poświadcza zakończenie poprzedniej operacji TIR poprzez wypełnienie odpowiedniego odcinka Nr 2 i grzbietu Nr 2 Karnetu TIR. Zatem kolejny wyjściowy urząd celny spełnia także rolę docelowego lub przejściowego urzędu celnego na dla towarów załadowanych w poprzednich wyjściowych urzędach. Ma to również zastosowanie „mutatis mutandis (uwzględniając istniejące różnice)” w przypadku, gdy jest kilka docelowych urzędów celnych. Wcześniejszy(e) docelowy(e) urząd(y) celny nie tylko poświadcza(ją) zakończenie wcześniejszej operacji TIR, ale również rozpoczyna(ją) nową operację TIR poprzez wypełnienie odpowiedniego odcinka Nr 1 i grzbietu Nr 1 Karnetu TIR. Zatem wcześniejszy(e) docelowy(e) urząd(y) spełnia(ją) także rolę wyjściowego urzędu celnego lub przejściowego dla towarów jadących do kolejnego(ych) docelowego(ych) urzędu(ów).”

(NAZWA ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWEJ)

KARNET TIR* Nr.....

1. Ważny dla przyjęcia towaru przez wyjściowy urząd celny do dnia włącznie

2. Wystawiony przez

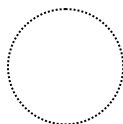
(nazwa stowarzyszenia wystawiającego)

3. Posiadacz

(numer identyfikacyjny, nazwa, adres, państwo)

4. Podpis upoważnionego urzędnika stowarzyszenia
wystawiającego i pieczęć tego stowarzyszenia:

5. Podpis sekretarza
organizacji międzynarodowej:



(wypełnia Posiadacz przed użyciem karnetu)

6. Państwo(a) wyjazdu

7. Państwo(a) docelowe 1)

8. Nr(y) rejestracyjny(e) pojazdu(ów) drogowego(ych) 1)

9. Świadectwo(a) uznania pojazdu(ów) drogowego(ych) 1)

10. Nr(y) identyfikacyjny(e) kontenera(ów) 1)

11. Inne uwagi

12. Podpis Posiadacza karnetu:

1) niepotrzebne skreślić

- Patrz Załącznik 1 Konwencji TIR, sporządzonej pod auspicjami Komitetu Ekonomicznego ONZ

REGULAMIN UŻYWANIA KARNETU TIR

A. ZAGADNIENIA OGÓLNE

1. **Wystawienie:** Karnet TIR wystawia się w państwie wyjazdu lub w 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. Karnety TIR używane do transportów TIR w ramach regionalnego łańcucha gwarancyjnego, mogą być drukowane w jakimkolwiek oficjalnym języku Narodów Zjednoczonych, za wyjątkiem strony 1 okładki, gdzie rubryki są również drukowane w języku angielskim lub francuskim. "Regulamin używania karnetu TIR" jest wydrukowany na stronie 2 okładki w języku Narodów Zjednoczonych, jak również w języku angielskim lub francuskim na stronie 3 okładki.
3. **Ważność:** Karnet TIR zachowuje ważność do czasu zakończenia transportu TIR w docelowym urzędzie celnym, jeśli został przyjęty przez wyjściowy urząd celny w terminie ustalonym przez stowarzyszenie wystawiające (rubryka 1 strony okładki i rubryka 4 odcinków).
4. **Liczba karnetów:** Jeden karnet TIR powinien być wystawiony na jeden zespół pojazdów (pojazdy złączone) lub kilka kontenerów załadowanych na jeden pojazd lub 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 łączna liczba urzędów celnych wyjściowych i docelowych nie może przekraczać czterech. Karnet TIR może być przedstawiony docelowemu urzędowi celnemu tylko wówczas, gdy został on przyjęty przez wszystkie urzędy celne wyjściowe (patrz również pkt 10e)).
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, 2 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 kartki.
7. **Przedstawienie 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 17).

B. SPOSÓB WYPEŁNIENIA KARNETU TIR

8. **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.
9. **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, jeśli władze celne nie zezwolą na użycie innego języka. Władze celne innych państw, przez których terytorium następuje przewóz, zastrzegają sobie prawo żądania przetłumaczenia manifestu na ich język. W celu uniknięcia zwłoki mogącej wynikać z 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) Mogą być dołączone do odcinków dodatkowe kartki tego samego wzoru co manifest. W tym przypadku wszystkie odcinki powinny zawierać następujące informacje:
 - i) liczbę dodatkowych kartek (w rubryce 8),
 - ii) liczbę i rodzaj sztuk przesyłek lub przedmiotów oraz ogólną wagę brutto towarów wymienionych na dodatkowych kartkach (w rubrykach 9-11).
- d) 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 9 manifestu).
- e) 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 poświadczone przez władze celne i przymocowane do strony 2 okładki karnetu. Ponadto wzmianka o tych dokumentach zostanie dokonana w rubryce 8 wszystkich odcinków.

12. **Podpis:** Wszystkie odcinki (rubryki 14 i 15) powinny być datowane i podpisane przez Posiadacza karnetu TIR lub przez jego przedstawiciela.

C. WYPADKI I USZKODZENIA

13. Jeżeli w czasie 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 sporządzają jak najszybciej protokół zajścia zamieszczony w karnecie TIR.

14. 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 przypadku 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.

15. 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, 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 sporządzenia protokołu zajścia.

16. Protokół zajścia pozostanie w karnecie TIR aż do przybycia do docelowego urzędu celnego.
17. Zaleca się stowarzyszeniom przekazanie 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.

WZMAG

WZÓR KARNETU TIR - I WERSJA

(Name of International Organization)	
CARNET TIR*	
.....vouchers No	
1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus. <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including:</i> 2. Délivré par _____ <i>Issued by:</i> (nom de l'association internationale / name of issuing association) 3. Titulaire _____ <i>Holder:</i> (nom, adresse, pays / name, address, country) 4. Signature du délégué de l'association internationale et cachet de cette association: <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:</i> 5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale: <i>Signature of the secretary of the international organization:</i>	
	À remplir avant utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet: 6. Pays de départ _____ <i>Country/Countries of departure ⁽¹⁾</i> 7. Pays de destination _____ <i>Country/Countries of destination ⁽¹⁾</i> 8. No(s) d'immatriculation du (des) véhi(cul)e(s) motier(s) ⁽¹⁾ _____ <i>Registration No(s), of road vehicle(s) ⁽¹⁾</i> 9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhi(cul)e(s) motier(s) (fin et date) ⁽¹⁾ _____ <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) etc. and date ⁽¹⁾</i> 10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾ _____ <i>Identification No(s), of container(s) ⁽¹⁾</i> 11. Observations diverses _____ <i>Remarks</i> 12. Signature du titulaire du carnet <i>Signature of the carnet holder</i>
⁽¹⁾ à effacer la mention inutile <i>to be deleted where not applicable</i>	
*Voir article 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. *See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.	

WZÓR KARNETU TIR - I WERSJA

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

- Emission:** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
- Langue:** Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais; les règles relatives à l'utilisation du carnet TIRs sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
- Encre:** Le carnet TIR sera imprimé en français. Une même rubrique peut être imprimée dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais et en français. Les règles relatives à l'utilisation du carnet TIRs sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'en anglais et en français à la page placée après le verso-verso du carnet.
- Validité:** Le carnet TIR demeure valide jusqu'à l'achèvement du transport TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association aménitée (règle 1 de la page 1 de la couverture).
- Nombre de carnets:** Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10) ci-dessous).
- Nombre de bureaux de douane de départ et de destination:** Les titulaires effectuant sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR ne peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge (voir également la règle 10) ci-dessous).
- Nombre de feuillets:** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, plus 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires.
- Présentation aux bureaux de douane:** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule roulant, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au premier bureau de douane de départ, la signature du légataire et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à valider pour le suite du transport (règle 17).

B. Manière de remplir le carnet TIR

- Gratage, surcharge:** Le carnet TIR ne comporte ni gratage, ni surcharge. Toute modification devra être effectuée en tenant les indications énoncées et en ajoutant le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
- Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les législations nationales ne prévoient pas l'immatriculation des véhicules et semi-remorques, et lorsque, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication
- Manifester:**
 - Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - Les indications portées sur le manifeste devront être sténographiées ou polycopiées de manière qu'elles soient facilement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets lisibles seront retenus par les autorités douanières.
 - Des feuillets annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets doivent porter les indications suivantes:
 - nombre de feuillets annexes (case 8);
 - nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuillets annexes (cases 9 à 11).
 - Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (règle 9 du manifeste).
 - De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront soigneusement approuvées et visées des autres sur le manifeste.
- Liste de colisage, poids, pièce:** Lorsque, sous l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 8 de tous les volets.
- Signature:** Tous les volets (règles 94 et 95) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

- Si l'arrivée en cours de route, pour une cause fortuite, ou un accident quelconque soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur signalera immédiatement aux autorités douanières et en outre à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.
- En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ledit autorité établira le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou le conteneur devra être agréé pour le transport de marchandises sous scellément douanier. En plus, il sera scellé et le scellément apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays traversés approuveront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.
- En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, total ou partiel, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura soin à priori qu'il n'y ait aucun danger d'incendie du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira dans les délais voulus les autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour leur permettre les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.
- Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.
- Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formulaires de P.V. de constat (règles) dans la ou les langues des pays à traverser.

WZÓR KARNETU TIR - I WERSJA

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1 TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
7. Registration No(s) of road vehicle(s)		5. Country/Countries of departure 6. Country/Countries of destination 5. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
8. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles, description of goods		11. Gross weight in kg
12. Total number of packages entered on the manifest. Declaration:		13. I declare the information in items 8-12 above to be correct and complete.	
1. Customs office	Number	14. Place and date 15. Signature of holder or agent	
2. Customs office		16. Customs office of departure, Customs officer's signature and Customs office date stamp	
3. Customs office			
15. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		17. Customs office of departure, Customs officer's signature and Customs office date stamp	
☐ 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time limit for transit		
21. Registered by the Customs officer at _____ under No. _____		22. Miscellaneous (route prohibited, Customs office at which the load must be produced, etc.)	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. _____		7. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
3. Seals or identification marks applied		8. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
4. ☐ Seals or identification marks found to be intact		9. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
5. Miscellaneous (route prohibited, Customs office at which the load must be produced, etc.)		10. Customs officer's signature and Customs office date stamp	

WZÓR KARNETU TIR - I WERSJA

VOUCHER N° 2 PAGE 1		TIR CARNET No No	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use:		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s) of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles, description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied (Number identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office 2. Customs office 3. Customs office		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent	17. Customs office of departure: Customs officer's signature and Customs office date stamp
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry in road)		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit in road or of destination)	
☐ 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time limit for transit	☐ 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Movements (if entry required, Customs office at which the seal must be produced, etc.)		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp	

TIR CARNET No No PAGE 2

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2		of TIR CARNET No No	
1. Arrival certified by the Customs office at _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. ☐ Seals or identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)			
4. New seals affixed			
5. Reservations			

WZÓR KARNETU TIR - I WERSJA

Certified report				
Drawn up in accordance with article 26 of the TIR Convention (See also Rules 13 to 17 regarding the use of the TIR carnet)				
1. Customs office(s) of departure		2. TIR CARNET No. No.		
4. Registration No(s) of road vehicle(s) Identification No(s) of container(s)		3. Name of the international organization		
6. The Customs seal(s) intact ☐ not intact ☐		5. Holder of the carnet		
7. The load compartment(s) or container(s) intact ☐ not intact ☐		6. Remarks		
8. ☐ No goods appeared to be missing		☐ The goods indicated in items 10 to 13 are missing (M) or have been destroyed (D) as indicated in column 12		
10. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Make and No(s) of packages or articles	11. Number and type of packages or articles; description of goods	12. M or D	13. Remarks (give particulars of quantities missing or destroyed)	
14. Date, place and circumstances of the accident				
15. Measures taken to enable the TIR operation to continue: ☐ setting of new seals, number _____ description _____ ☐ transfer of load (see item 10 below) ☐ other _____				
16. If the goods have been transferred: description of road vehicle(s) container(s) substituted:				
(a) vehicle:		Registration No.	Approved	No. of certificate of approval
			☐ Yes ☐ No	
(b) container:		Identification No.		Number and particulars of seals affixed
			☐ Yes ☐ No	
17. Authority which drew up this certified report		18. Empowerment of next Customs office reached by the TIR carnet		
Place/Date/Stamp _____ Signature _____		Signature _____		
☐ Mark the appropriate boxes with a cross				

WZÓR KARNETU TIR - II WERSJA

(Name of International Organization)

CARNET TIR*

.....vouchers

No

1. Valable pour pass- en en arge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus.
Valid for the transport of goods by this Customs office of departure up to and including _____

2. Délivré par _____
Issued by _____

(nom de l'association agréée / name of trading association)

3. Titulaire _____
Holder _____

(nom, adresse, pays / name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association agréée et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the trading association and stamp of the association:

5. Signature du secrétaire international de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organization:

(À remplir avant utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ
Country / Country of departure ⁽¹⁾

7. Pays de destination
Country / Country of destination ⁽²⁾

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) rouler(s)
Registration No(s) of road vehicle(s) ⁽³⁾

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) rouler(s) [No et date] ⁽⁴⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) [No. and date] ⁽⁴⁾

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽⁵⁾
Identification No(s) of container(s) ⁽⁵⁾

11. Observations diverses
Remarks:

12. Signature du titulaire du carnet
Signature of the carnet holder

⁽¹⁾ Affir la mention inutile
Not to be filled in unless necessary

*Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
*See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

WZÓR KARNETU TIR - II WERSJA

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

- Émission:** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
- Langue:** Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais; les règles relatives à l'utilisation du carnet TIR sont reproduites en version anglaise à la page 3 de cette couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnent une traduction en d'autres langues du texte imprimé pouvant être ajoutés.
Les carnets utilisés pour les transports TIR dans le cadre d'une école de garantie régionale peuvent être imprimés dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais ou en français. Les règles relatives à l'utilisation du carnet TIR sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat.
- Validité:** Le carnet TIR demeure valide jusqu'à l'achèvement du transport TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association aménage (rubrique 1 de la page 1 de la couverture).
- Nombre de carnets:** Il pourra être émis un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10) ci-dessous).
- Nombre de bureaux de douane de départ et de destination:** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR ne peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge. (Voir également la règle 10) ci-dessous).
- Nombre de feuillets:** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, plus 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires.
- Présentation aux bureaux de douane:** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule roulant, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature du légataire et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport rutier (17).

B. Manière de remplir le carnet TIR

- Gratage, surcharge:** Le carnet TIR ne comportera ni gratage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en faisant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications correctes. Toute modification devra être approuvée par son auteur et validée par les autorités douanières.
- Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, en camion, en bus et place du bus d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.
- Manifeste:**
 - Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - Les indications portées sur le manifeste devront être dactylographiées ou polycopiées de manière qu'elles soient nettement lues sur tous les feuillets. Les feuillets à l'usage seront retournés par les autorités douanières.
 - Des feuillets annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes:
 - nombre de feuillets annexes (règle 8);
 - nombre et nature des objets ou des objets, ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuillets annexes (règles 9 à 11).
 - Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'identification du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 9 du manifeste).
 - De même, si y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
- Liste de collage, photos, plans, etc.:** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront validés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 8 de tous les volets.
- Signature:** Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

- Si arrive un cas de fraude, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises aient été ou soient détournées, le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières si elles sont à portée ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.
- En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Cette autorité établit le procès-verbal de constat. À moins que le carnet ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou le conteneur de destination devra être agréé pour le transport de marchandises sous scellètement douanier. En plus, il devra aussi être agréé pour le transport de marchandises sous scellètement douanier. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.
- En cas de perte imminente nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités, visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première ligne, avertir une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, effectuer le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.
- Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.
- Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formulaires P.V. de constat rédigés dans le ou les langues des pays à traverser.

WZÓR KARNETU TIR - II WERSJA

Liste des marchandises devant être impérativement transportées sous le couvert de ce carnet TIR tabac/alcool

- 1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)
- 2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)
- 3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)
- 4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)
- 5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.10)

List of goods which must be transported under cover of this tobacco/alcohol TIR carnet

- (1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)
- (2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)
- (3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)
- (4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)
- (5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code: 24.03.10)

Перечень грузов, которые должны перевозиться с применением настоящей книжки МДП "Табачные изделия/Алкобольные напитки"

- 1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)
- 2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединения на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС: 22.08)
- 3) Сигары, манильские сигары и сигары типа "сигарильо", содержащие табак (код СС: 24.02.10)
- 4) Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)
- 5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС: 24.03.10)

WZÓR KARNETU TIR - II WERSJA

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET No 	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
7. Registration (no(s), of road vehicle(s))		5. Country/Countries of departure 6. Country/Countries of destination	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	12. Seals or identification marks applied (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Certification 1. Customs office 2. Customs office 3. Customs office		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete. 14. Place and date 15. Signature of holder or agent	
16. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp.	
19. Seals or identification marks found to be intact 20. Time limit for transit 21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____ 22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) 23. Customs officer's signature and Customs office date stamp.			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET No 	
1. Accepted by the Customs office at _____ 2. Under No. _____ 3. Seals or identification marks applied 4. ☐ Seals or identification marks found to be intact 5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.)		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp.	

WZÓR KARNETU TIR - II WERSJA

VOUCHER N° 2 PAGE 2		TIR CARNET No No	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s) of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles		10. Number and type of packages or articles; description of goods	
11. Gross weight in kg		12. Seals or identification marks applied (number, identification)	
13. Total number of packages entered on the manifest. Destination: 1. Customs office 2. Customs office 3. Customs office		14. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete. 15. Place and date 16. Signature of holder or agent	17. Customs office at departure: Customs officer's signature and Customs office date stamp.
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		19. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination)	
☐ 20. Seal or identification marks found to be intact.		☐ 21. Seal or identification marks found to be intact.	
22. Registered by the Customs office at _____ under No. _____		23. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified.	
24. Miscellaneous (if necessary requested, Customs office of which the load must be produced, etc.)		25. Reservations	
26. Customs officer's signature and Customs office date stamp.		27. Customs officer's signature and Customs office date stamp.	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2 of TIR CARNET No No			
1. Arrival certified by the Customs office at _____		2. Customs officer's signature and Customs office date stamp.	
☐ 3. Seal or identification marks found to be intact.			
4. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____			
5. New seals affixed _____			
6. Reservations _____			

WZÓR KARNETU TIR - II WERSJA

Certified report			
Drawn up in accordance with article 26 of the TIR Convention (See also Rules 12 to 17 regarding the use of this TIR carnet)			
1. Customs office(s) of departure		2. TIR CARNET No	
4. Registration No(s) of road vehicle(s) Identification No(s) of container(s)		3. Name of the international organization	
6. The Customs seal(s) is/are: intact ☐ not intact ☐		5. Holder of the carnet	
7. The load compartment(s) or container(s) is/are: intact ☐ not intact ☐		8. Remarks	
9. ☐ No goods appeared to be missing ☐ The goods indicated in items 10 to 13 are missing (M) or have been destroyed (D) as indicated in column 12.			
10. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Make and type of packages or vehicles	11. Number and type of packages or articles Description of goods	12. M or D	13. Remarks (give particulars of quantities missing or destroyed)
14. Date, place and circumstances of the accident			
15. Measures taken to enable this TIR operation to continue ☐ affixing of new seals - number _____ description _____ ☐ transfer of load (see item 10 below) ☐ other _____			
16. If the goods have been safeguarded - description of new vehicle(s) container(s) substituted			
Registered vehicle		Approved	
(a) vehicle		Yes ☐ No ☐	Local authorities of approval
Description for TIR			Name and position of seal affixed
(b) container		Yes ☐ No ☐	
17. Authority which drew up this certified report		18. Enforcement of new Customs office reached by the TIR transport	
Place/Date/Stamp		Signature	
Signature		Signature	
☐ Mark the appropriate boxes with a cross			

WZÓR KARNETU TIR - II WERSJA

RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET

A. General

1. **Issue:** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.
2. **Language:** The TIR carnet is printed in French, except for page 1 of the cover where the terms are also printed in English. This page is a translation of the « Rules regarding the use of the TIR carnet » given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the text must also be inserted.
Carnets used for TIR transport within a regional quarantine chain may be printed in any other official language of the United Nations except for page 1 of the cover where terms are also printed in English or French. The « Rules regarding the use of the TIR Carnet » are printed on page 2 of the cover in the official language of the United Nations used and are also printed in English or French on page 3 of the cover.
3. **Validity:** The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR transport at the Customs office of destination, provided that it has been taken under Customs control at the Customs office of departure within the time-limit set by the issuing association. (Item 1 of page 1 of the cover).
4. **Number of carnets:** Only one TIR carnet need be required for a combination of vehicles (coupled vehicles) or for several containers loaded either on a single vehicle or on a combination of vehicles (see also rule 10 d) below).
5. **Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination:** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination but the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed four. The TIR carnet may only be presented to Customs offices of destination if all Customs offices of departure have accepted the TIR carnet (see also rule 10 c) below).
6. **Number of forms:** Where there is only one Customs office of departure and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 2 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country involved. For each additional Customs office of departure (or destination) 2 extra sheets shall be required.
7. **Presentation at Customs offices:** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office en route and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 17 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet

8. **Endorsements, over-writing:** No endorses or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any correction shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initiated by the person making it and endorsed by the Customs authorities.
9. **Information concerning registration:** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.
10. **The manifest:**
 - (a) The manifest shall be completed in the language of the country of departure, unless the Customs authorities allow another language to be used. The Customs authorities of the other countries traversed reserve the right to require its translation into their own language. In order to avoid delays which might arise from this requirement, carnets are advised to supply the driver of the vehicle with the requisite translations.
 - (b) The information on the manifest should be typed or multicoloured in such a way as to be clearly legible on all sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities.
 - (c) Separate sheets of the same model as the manifest or commercial documents providing all the information required by the manifest, may be attached to the vouchers. In such cases, all the vouchers must bear the following particulars:
 - (i) the number of sheets attached (see 3);
 - (ii) the number and type of the packages or articles and the total gross weight of the goods (based on the attached sheets (pages 9 to 11)).
 - (d) When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be provided by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 9 of the manifest).
 - (e) Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.
11. **Packing lists, photographs, plans, etc:** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made in these documents in item 9 of all manifests.
12. **Signature:** All vouchers (Items 14 and 15) must be dated and signed by the holder of the carnet or his agent.

C. Incidents or accidents

13. In the event of Customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident en route the carrier shall immediately contact the Customs authorities. If there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall draw up with the minimum delay the certified report which is contained in the TIR carnet.
14. In the event of an accident necessitating transfer of the load to another vehicle or another container, this transfer may be carried out only in the presence of one of the authorities mentioned in rule 13 above. The said authority shall draw up the certified report. Unless the carnet carries the words « Heavy or bulky goods », the vehicle or container adaptation must be one approved for the transport of goods under Customs seals. Furthermore, it shall be stated and dated of the seal affixed that he involved in the certified report. However, if no approved vehicle or container is available, the goods may be transferred to an unapproved vehicle or container, provided it affords adequate safeguards. In the latter event, the Customs authorities of succeeding countries shall judge whether they too can allow the transport under cover of the TIR carnet to continue in that vehicle or container.
15. In the event of imminent danger necessitating immediate unloading of the whole or of part of the load, the carrier may take action on his own initiative, without requesting or waiting for action by the authorities mentioned in rule 13 above. It shall then be for him to furnish proof that he was compelled to take such action in the interests of the vehicle or container or of the load and, as soon as he has taken such preventive measures as the emergency may require, he shall notify one of the authorities mentioned in rule 13 above in order that the facts may be verified, the load checked, the vehicle or container sealed and the certified report drawn up.
16. The certified report shall remain attached to the TIR carnet until the Customs office of destination is reached.
17. In addition to the model form inserted in the TIR carnet itself, associations are recommended to furnish carriers with a supply of certified report forms in the language or languages of the countries of transit.

ZAŁĄCZNIK 2

REGULAMIN DOTYCZĄCY WARUNKÓW TECHNICZNYCH POJAZDÓW DROGOWYCH, KTÓRE MOGĄ BYĆ DOPUSZCZONE DO MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWÓZU DROGOWEGO POD ZAMKNIĘCIEM CELNYM

Artykuł 1

Podstawowe zasady

Za nadające się do międzynarodowego przewożenia 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.

Komentarz

Walcowe zbiorniki pojazdów

Dodatkowych zbiorników służących do zasilania pojazdu w paliwo nie należy uważać za pomieszczenie przeznaczone na ładunek. Dodatkowe zbiorniki używane do transportu towarów innych niż paliwo również nie należy uważać za pomieszczenie przeznaczone na ładunek, ze względu na trudności techniczne z ich zatwierdzaniem i odróżnianiem od zwykłych zbiorników paliwa.

Oznaczenia pomieszczeń przeznaczonych na ładunek

Dopuszcza się stosowanie powłok malarskich, nadruków, kalkomanii, taśm odbłaskowych i innych podobnych oznaczeń, których nie da się łatwo odrywać lub zdzierać ze ścian lub opończ pomieszczeń przeznaczonych na ładunek, pod warunkiem, że nie przykrywają one struktury ścian lub opończy, która powinna pozostać wyraźnie widoczna. Nie jest jednakże dozwolone stosowanie naklejek i innych tego typu oznaczeń, które mogą przykrywać otwory w pomieszczeniach przeznaczonych na ładunek (patrz także komentarz do Załącznika 2, Artykuł 3, ustęp 5).

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, 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,

Nota wyjaśniająca

2.2.1. a)

Ustęp 1 a) - Łączenie części składowych

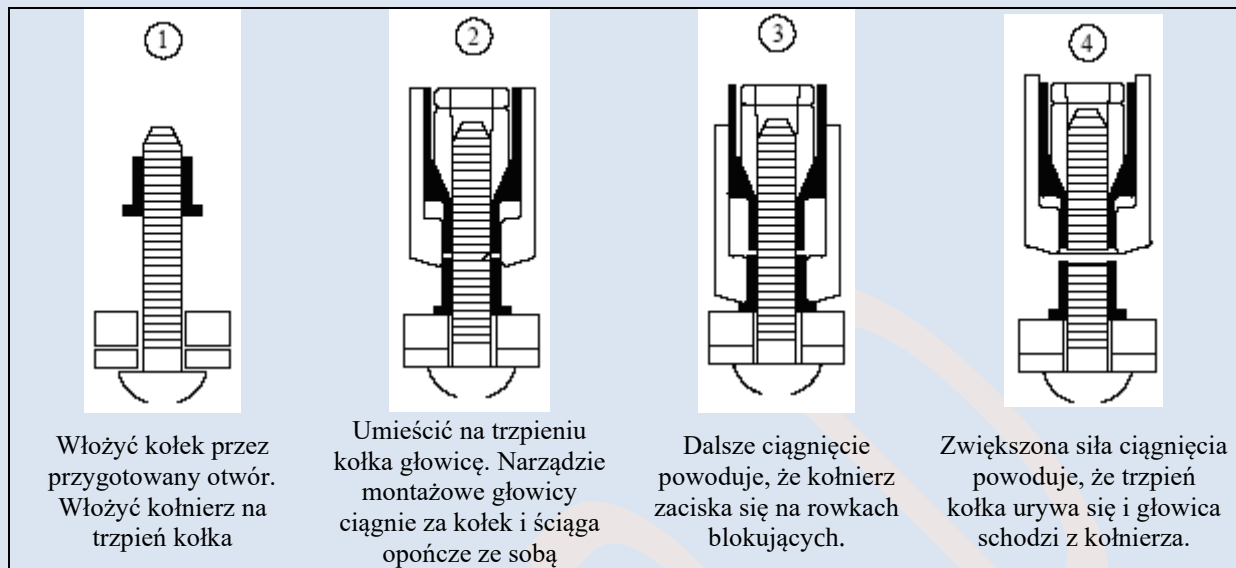
- a) Jeżeli urządzenia łączące (nity, wkręty, śruby, nakrętki itp.) zostały użyte, wystarczająca ilość tych urządzeń powinna być zakładana od zewnątrz i przechodzić przez części łączone do wewnątrz, gdzie będzie zamocowana w sposób trwały (na przykład za pomocą zانيتowania, spawania, tulejowania, skręcania 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, nitów samowwiercających się albo kołków wstrzeliwanych pneumatycznie, 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.
- b) 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.
- c) Urządzenia łączące, które mogą być zdjęte i założone 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.
- d) Sposoby łączenia opisane wyżej stosuje się do pojazdów specjalnych na przykład do pojazdów izotermicznych, chłodni, cystern w takiej mierze, w jakiej dadzą się pogodzić z 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

Komentarze do noty wyjaśniającej 2.2.1.(a)

1. Urządzenie łączące

Zilustrowane poniżej urządzenie łączące jest zgodne z ustępem 1(a) Artykułu 2, Załącznika 2, pod warunkiem, że wystarczająca liczba takich urządzeń zostanie włożona od zewnątrz i pewnie zamocowana od wewnątrz, zgodnie z wymaganiami określonymi w notie wyjaśniającej 2.2.1 (a) w Załączniku 6.

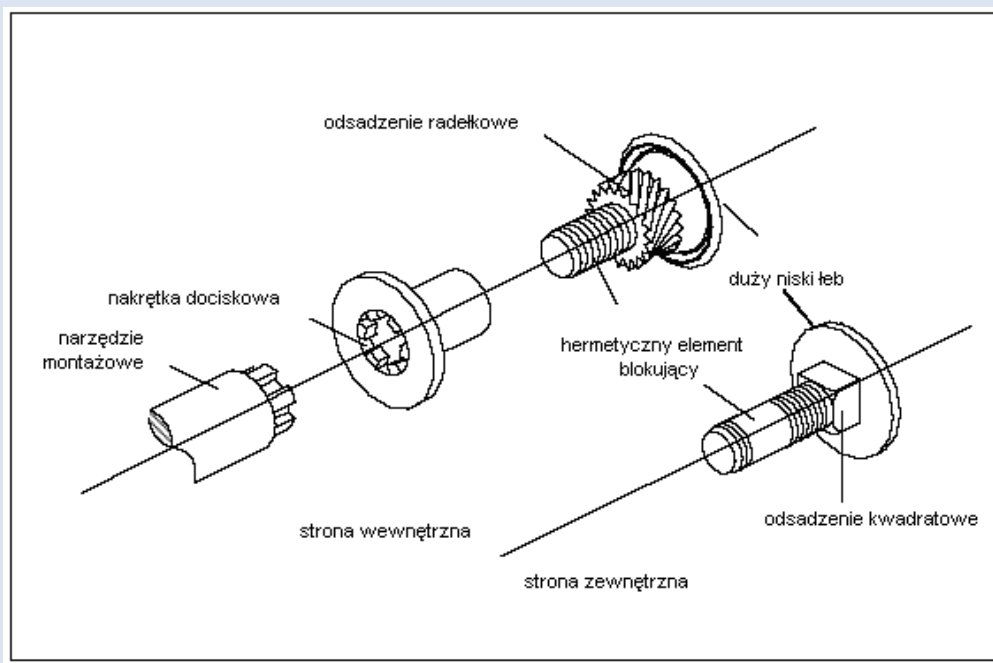
Kolejność montażu



2. Urządzenie łączące

Urządzenia łączące, których przykłady podano poniżej, są zgodne z wymaganiami określonymi w nocie wyjaśniającej 2.2.1 (a) w Załączniku 6. Dzięki swoistym cechom konstrukcyjnym, jak duży niski łeb, odsadzenie radełkowe lub kwadratowe pod spodem dużego niskiego łba oraz hermetyczny element blokujący (zacisk plastikowy), urządzenie łączące może być pewnie zamocowane od wewnątrz pomieszczenia przeznaczonego na ładunek bez potrzeby spawania, nitowania, itd. O ile podczas montażu urządzenia łączącego potrzebny jest dostęp z obu stron łączonych elementów składowych, to otwarcie urządzenia łączącego jest możliwe tylko od strony nakrętki dociskowej, tzn. od środka pomieszczenia przeznaczonego na ładunek. Urządzenie łączące z odsadzeniem kwadratowym stosuje się zwykle do mocowania zawiasów do pomieszczeń przeznaczonych na ładunek.

Przykłady urządzeń łączących



Wbijane pneumatycznie kolki zabezpieczające podłogi pomieszczenia przeznaczonego na ładunek

W jednym z systemów konstrukcyjnych używa się gwoździ ze spiralnie gwintowanym trzonkiem, co pod wieloma względami przypomina wkręty samogwintujące i daje większą siłę łączącą, gdy podłoga jest względnie cienka. W metodzie tej, tarcie powstające podczas wbijania gwoźdźca powoduje stopienie powłoki chromianu cynkowego trzonka gwoźdźca i materiału poprzeczki podłogi, a w efekcie zadowalające spojenie ich ze sobą.

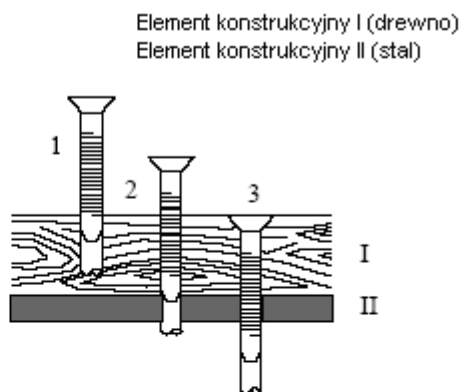
Wkręty samogwintujące i samowwiercające

Wkręt samowwiercający i samogwintujący pokazany na rysunku 1 nie jest uważany za wkręt samogwintujący w rozumieniu noty wyjaśniającej 2.2.1 (a) (a) w Załączniku 6 Konwencji TIR. Taki wkręt samogwintujący i samowwiercający musi być, zgodnie z postanowieniami noty wyjaśniającej 2.2.1 (a) (a) i (b) Załącznika 6, przyspawany do metalowej poprzeczki spodniej. Alternatywnie, zamiast spawania, można sterzącą część niektórych takich wkrętów zagiąć pod kątem co najmniej 45 stopni, jak pokazano na rysunku 2. Jeżeli jednak wkręty takie zostały użyte jako elementy konstrukcyjne podłogi, jak pokazano przykładowo na rysunkach 3 i 4, to nie jest konieczne ani spawanie ani zaginanie takich wkrętów.

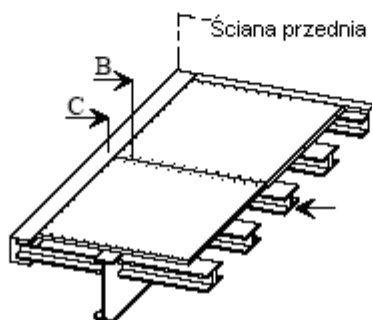
Rysunek 1

Procedura montażu

1. Wiercenie w drewnie
2. Drewno i płytę stalową zostają przewiercone (skrzydełka odłamują się przy kontakcie z metalem)
3. Zakończenie gwintowania (elementy konstrukcyjne I i II połączone ze sobą)

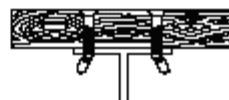


Przekrój B-C



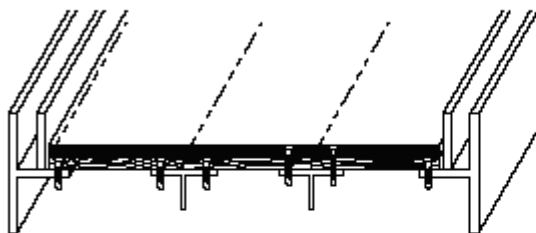
Rysunek 2

Widok A



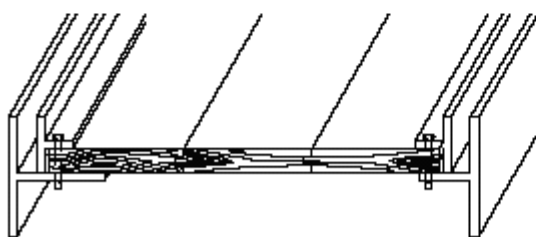
Rysunek 3

Podłoga i dodatkowa trudnoscieralna wykładzina przymocowana do ramy spodniej za pomocą wkrętów samowwiercających i samogwintujących.



Rysunek 4

Podłoga składająca się z pasowanych desek przymocowanych do ramy spodniej za pomocą wkrętów samowwiercających i samogwintujących



Prawidłowość nitów jednostronnie zamykanych

Ogólnie biorąc użycie nitów jednostronnie zamykanych do montażu elementów składowych pomieszczenia przeznaczonego na ładunek jest zgodnie z Konwencją niedozwolone, jak określono w nodzie wyjaśniającej 2.2.1 (a) (c) w Załączniku 6. Jednakże, nitów jednostronnie zamykanych można używać pod warunkiem, że do montażu elementów składowych została użyta wystarczająca liczba urządzeń łączących, jak opisano w nodzie wyjaśniającej 2.2.1 (a) (a) w Załączniku 6 do Konwencji.

- 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 otwierane dachy.

Nota wyjaśniająca

2.2.1 b)

Ustęp 2.2.1 b - Drzwi i inne systemy zamknięć

- a) Urządzenie pozwalające na nałożenie zamknięcia celnego powinno:
- i) być zamocowane przez spawanie lub za pomocą co najmniej dwóch urządzeń łączących, zgodnie z literą a) noty wyjaśniającej 2.2.1.a), lub
 - ii) być tak pomyślane, aby - w razie gdy pomieszczenie przeznaczone na ładunek zostało zamknięte i opieczetowane - nie mogło być zdjęte bez pozostawienia widocznych śladów.
- Powinno ono również:
- iii) posiadać otwory o średnicy co najmniej 11 mm lub szczeliny o długości co najmniej 11 mm i szerokości 3 mm oraz
 - iv) być jednakowo skuteczne, niezależnie od typu używanego zamknięcia.
- b) 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 (np. płytki zawiasów, sworznie, połączenia obrotowe) - pod warunkiem, że są niezbędne do zagwarantowania bezpieczeństwa pomieszczenia przeznaczonego na ładunek - powinny być przymocowane tak, aby nie mogły być zdjęte lub zdemontowane bez pozostawienia widocznych śladów, gdy pomieszczenie przeznaczone na ładunek jest zamknięte i opieczetowane (patrz rysunek nr 1a dołączony do niniejszego Załącznika). 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) oraz ii).

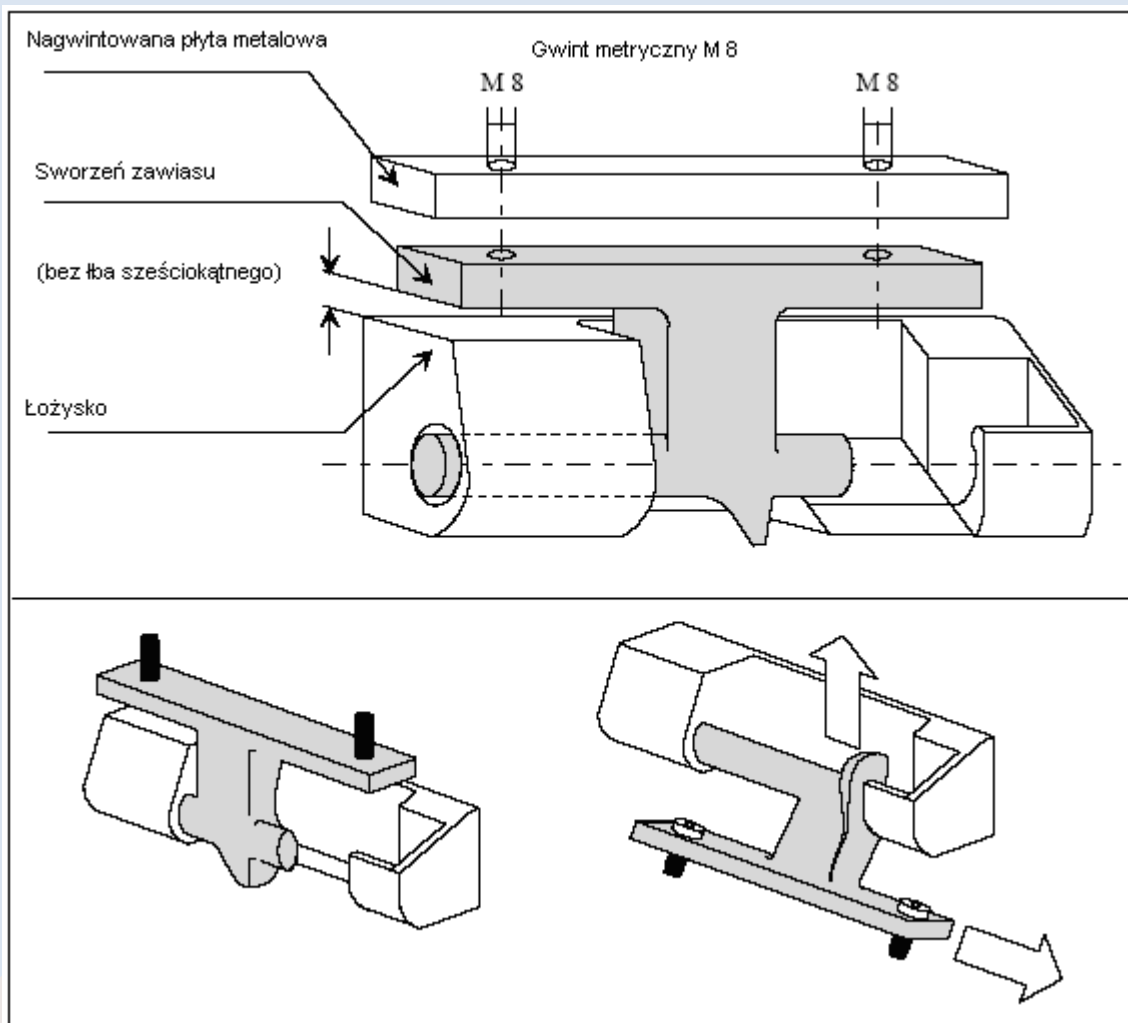
Komentarze do noty wyjaśniającej 2.2.1 (b) (b)

Drzwi lub urządzenia zamykające mające więcej niż dwa zawiasy

W przypadku, gdy drzwi lub urządzenia zamykające mają więcej niż dwa zawiasy, właściwe władze mogą wymagać aby dodatkowe zawiasy były zabezpieczone, w celu spełnienia wymagań Załącznika 2, Artykuł 1 Konwencji.

Zawiasy czołowe

Pokazane poniżej urządzenie spełnia wymagania określone w Załączniku 6, nota wyjaśniająca 2.2.1 (a), podpunkt (b) w połączeniu z podpunktem (a) (ii).



Opis:

Sworzeń i łożysko tego urządzenia mają specjalny kształt, który uniemożliwia ich demontaż po zamknięciu zawiasu. Należy zastosować wkręt z łbem sześciokątnym wystającym poza sworzeń. Gdy zawias jest zamknięty, odległość między łbem tego wkrętu a łożyskiem powinna być na tyle mała, by nie dało się usunąć wkrętu bez pozostawienia widocznych oczywistych śladów. W tym przypadku nie będzie konieczne przyspawanie wkrętów.

- c) 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 wnętrza tego pomieszczenia (przeznaczonego na ładunek) lub do miejsc, w których towary mogłyby być ukryte, mogą być zamocowane do jego drzwi przy pomocy następujących systemów:
- śrub lub wkrętów wprowadzonych od zewnątrz, ale nie odpowiadających skądinąd wymaganiom litery a) noty wyjaśniającej 2.2.1. a) pod warunkiem, że:

- gwinty śrub lub wkrętów będą zamocowane w płycie z gwintowanymi otworami lub w podobnym urządzeniu umieszczonym z tyłu płaszczyzny zewnętrznej drzwi oraz
 - 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 (patrz rysunek nr 1 załączony do niniejszego Załącznika);
- ii) urządzenia zamykającego wprowadzonego od wewnątrz konstrukcji izolowanych drzwi pod warunkiem, że:
- sworzeń mocujący i kołnierz zabezpieczający urządzenia zamykającego są przymocowane przy użyciu urządzenia pneumatycznego lub hydraulicznego nad metalową podkładką i znajdują się między zewnętrzną warstwą drzwi i izolacją, i
 - łeb sworznia mocującego jest niedostępny od wewnątrz pomieszczenia przeznaczonego na ładunek oraz
 - odpowiednia liczba zabezpieczających kołnierzy i mocujących sworzni jest zespawana razem, a urządzenia nie mogą być usunięte bez pozostawienia widocznych śladów (patrz rysunek nr 5 załączony do niniejszego Załącznika).

Wyrażenie "izolowane ciepłnie pomieszczenie przeznaczone na ładunki" powinno być interpretowane jako odnoszące się do pomieszczeń chłodniczych i izotermicznych przeznaczonych na ładunki.

Komentarz do noty wyjaśniającej 2.2.1 (b) (c) (ii)

Treść pierwszego akapitu mogłaby być bardziej zrozumiała, gdyby po słowach "są montowane za pomocą narzędzia pneumatycznego lub hydraulicznego" zastąpić "i mocowane" słowami "mocującymi łeb kołka".

- d) 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.
- e) Pojazdy z dachem otwieranym będą skonstruowane w sposób ograniczający, na ile jest to możliwe, liczbę zamknięć celnych.
- f) W przypadkach, kiedy wymagane jest więcej niż jedno zamknięcie celne dla bezpiecznego zamknięcia celnego, liczba tych zamknięć powinna być wskazana w Świadectwie uznania w polu nr 5 (Załącznik 4 do Konwencji TIR, 1975). Zdjęcia pojazdu powinny być załączone do Świadectwa uznania w celu pokazania miejsca nakładania tych zamknięć.

Komentarz do noty wyjaśniającej 2.2.1 (b) (f)

Okres wprowadzenia dla zawarcia w świadectwie uznania liczby i rozmieszczenia zamknięć celnych, gdy wymagane jest więcej niż jedno zamknięcie celne.

Warunki podane w nocie wyjaśniającej 2.2.1 (b) (f), które weszły w życie 7 sierpnia 2003r. stosuje się do pojazdów drogowych uzyskujących świadectwo uznania po raz pierwszy albo przy okazji odbywających się co dwa lata przeglądów i odnawiania świadectwa uznania po wprowadzeniu w życie noty wyjaśniającej 2.2.1 (b) (f). W konsekwencji, z dniem 7 sierpnia 2005r. wszystkie pojazdy drogowe

wymagające więcej niż jednego zamknięcia celnego muszą być wyposażone w Świadectwo Uznania, zgodnie z notą wyjaśniającą 2.2.1 (b) (f).

Komentarze do Artykułu 2, ustęp 1 (b)

Zabezpieczanie drzwi

W przypadku, gdy drzwi pojazdu lub kontenera nie są chłodzone ani izolowane, ale mają wykładzinę wewnętrzną, to urządzenia (śruby, nity, itd.) mocujące zawiasy oraz urządzenie zamknięcia celnego muszą przechodzić przez całą grubość drzwi (wraz z wykładziną) i być w sposób widoczny zabezpieczone od wewnątrz.

Przykłady urządzeń zamknięcia celnego

W celu uzyskania bezpiecznego zamknięcia celnego pomieszczeń przeznaczonych na ładunek i kontenerów, urządzenia zamknięcia celnego muszą spełniać wymagania określone w notce wyjaśniającej 2.2.1 (b), podpunkt (a), Załącznik 6 (patrz Rysunki 1-4).

Ponadto, zamknięcia celne muszą być przymocowane zgodnie z następującymi wymaganiami:

Lina mocująca nie jest dłuższa niż potrzeba i jest prawidłowo naciągnięta;

Lina mocująca przechodzi przez wszystkie pierścienie TIR;

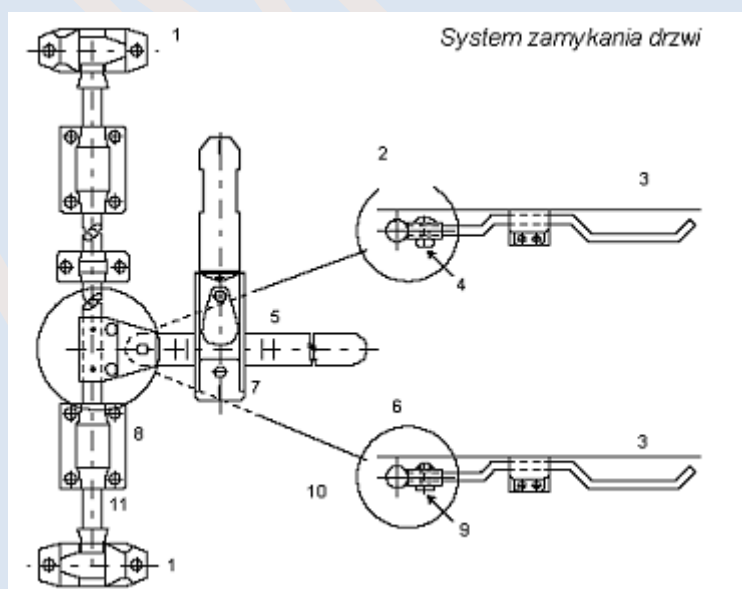
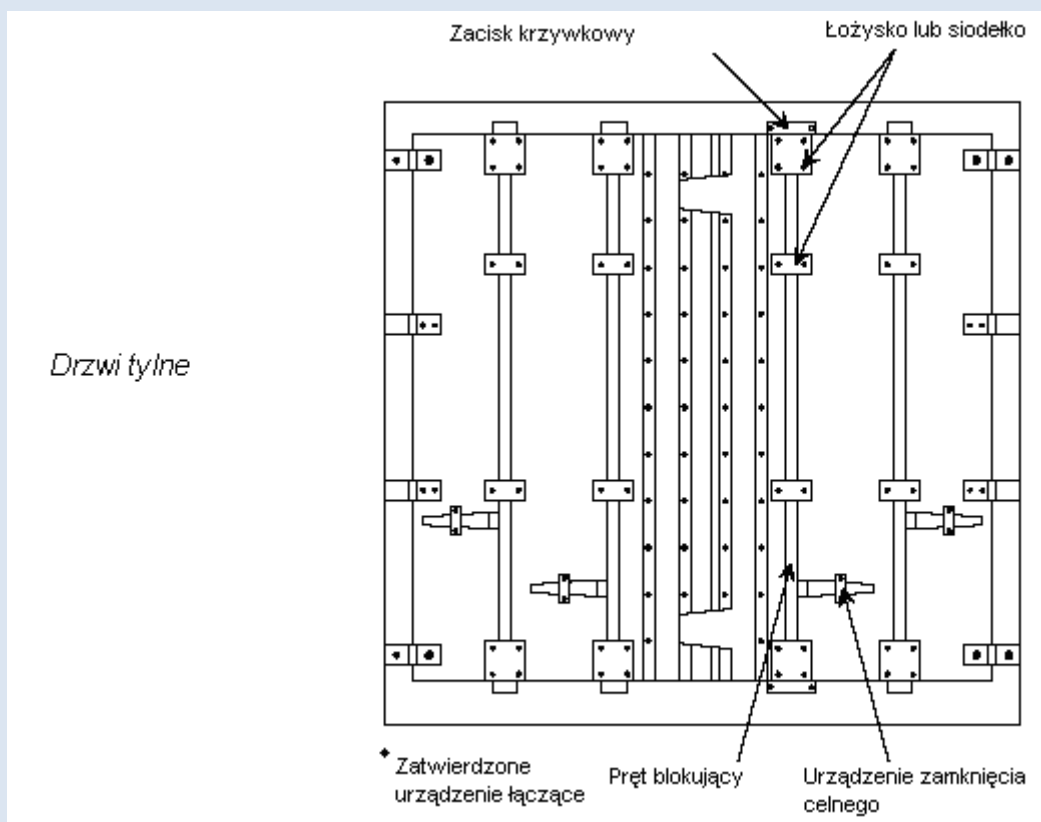
Zamknięcia celne są przymocowane tak mocno jak to możliwe;

Mocowanie innych części systemu zamknięcia, jak np. uchwyty mechanizmów blokujących, zaciski krzywkowe, siodełka prętów blokujących, wykonane jest zgodnie z wymaganiami określonymi w notce wyjaśniającej 2.2.1 (a), podpunkt (a), Załącznik 6 (patrz Rysunki 1-4).

Należy pamiętać, że skuteczność wszelkich urządzeń zamykających będzie się zmniejszała na skutek występowania zużycia eksploatacyjnego takich elementów, jak np. pręty blokujące, zawiasy lub zaciski krzywkowe. Należy przedsięwziąć odpowiednie kroki zaradcze by zidentyfikować takie przypadki.

Rysunek 1

Przykład drzwi tylnych pomieszczenia przeznaczonego na ładunek i kontenera, z pokazanym bezpiecznym zamknięciem celnym drzwi.

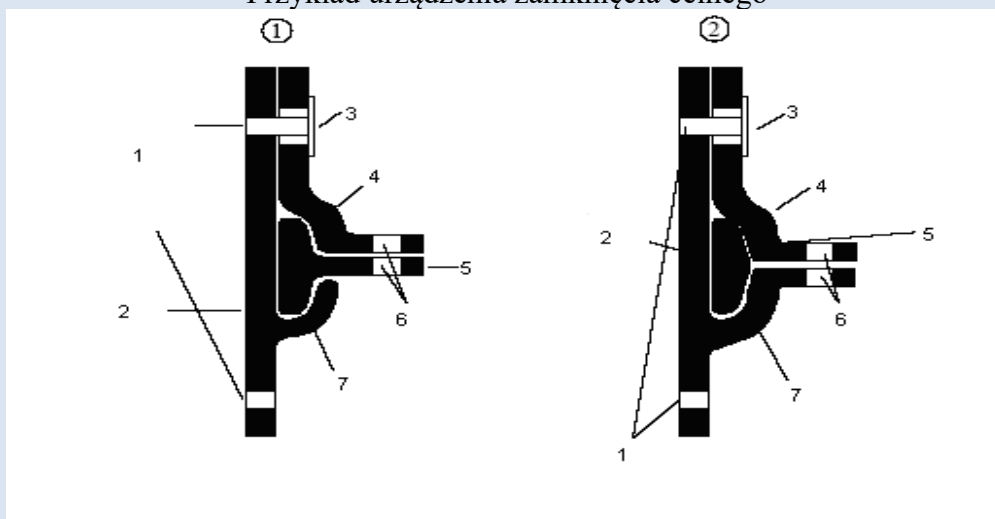


Legenda:

- | | | | |
|---|----------------------------------|----|--|
| 1 | Zacisk krzywkowy | 7 | Uchwyt manipulacyjny |
| 2 | Zabezpieczone przez zaniechanie | 8 | Punkt zabezpieczania uchwytu manipulacyjnego |
| 3 | Drzwi | 9 | Śruba |
| 4 | Nit | 10 | Łożysko lub siodełko pręta blokującego |
| 5 | Urządzenie zamknięcia celnego | 11 | Pręt blokujący |
| 6 | Zabezpieczone przez przyspawanie | | |

Rysunek 2

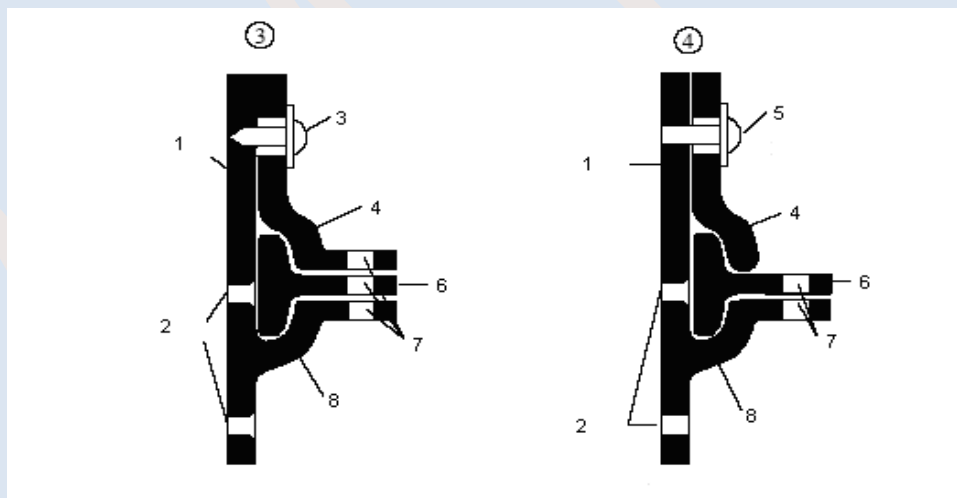
Przykład urządzenia zamknięcia celnego



Legenda (1) (2):

- | | | | |
|---|--|---|---------------------------------|
| 1 | Otwory na nity, wkręty, śruby, itd. (do zabezpieczenia po wewnętrznej stronie drzwi) | 5 | Dźwignia |
| 2 | Płyta tylna | 6 | Otwory dla zamknięcia celnego |
| 3 | Tuleja części obrotowej | 7 | Element przytrzymujący dźwignię |
| 4 | Część obrotowa | | |

Na manipulowanie przez osoby niepowołane podatne jest szczególnie urządzenie zamknięcia celnego nr 1, jeśli nie są spełnione wyżej wspomniane wymagania. Najlepiej jest stosować urządzenia pokazane poniżej, ze względu na ich lepsze zabezpieczenie przed manipulowaniem przed zamocowaniem zamknięć celnych.



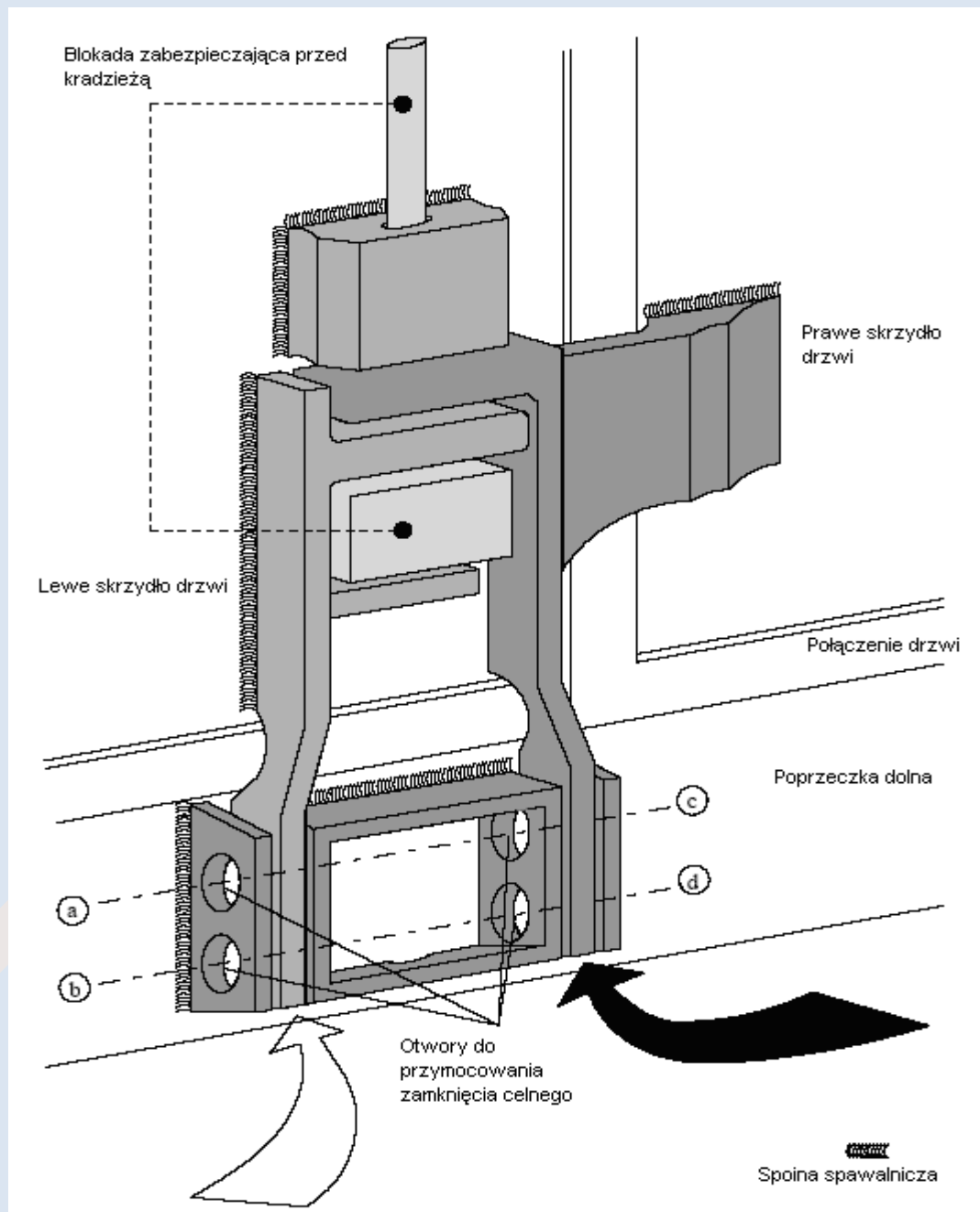
Legenda (3) (4):

- | | | | |
|---|--|---|--|
| 1 | Płyta tylna | 5 | Śruba, wkręt, nit, itd., mocujący część obrotową |
| 2 | Otwory na nity, wkręty, śruby, itd. (do zabezpieczenia po wewnętrznej stronie drzwi) | 6 | Dźwignia |
| 3 | Nit przyspawany do płyty tylnej | 7 | Otwory dla zamknięcia celnego |
| 4 | Część obrotowa | 8 | Element przytrzymujący dźwignię |

Urządzenia zamknięcia celnego nr 3 i 4 mogą być również używane do zabezpieczania drzwi chłodniczych i izolowanych pomieszczeń przeznaczonych na ładunki i kontenerów. W takim zastosowaniu, urządzenia zamykające można zamocować za pomocą co najmniej dwóch wkrętów dociskowych lub śrub dociskowych przymocowanych do metalowej płyty z nagwintowanymi otworami włożonej pod zewnętrzną warstwę drzwi. W takim wypadku lby wkrętów lub śrub dociskowych należy tak przyspawać, by były całkowicie zdeformowane (patrz również rysunek 1 w Załączniku 6).

Rysunek 3

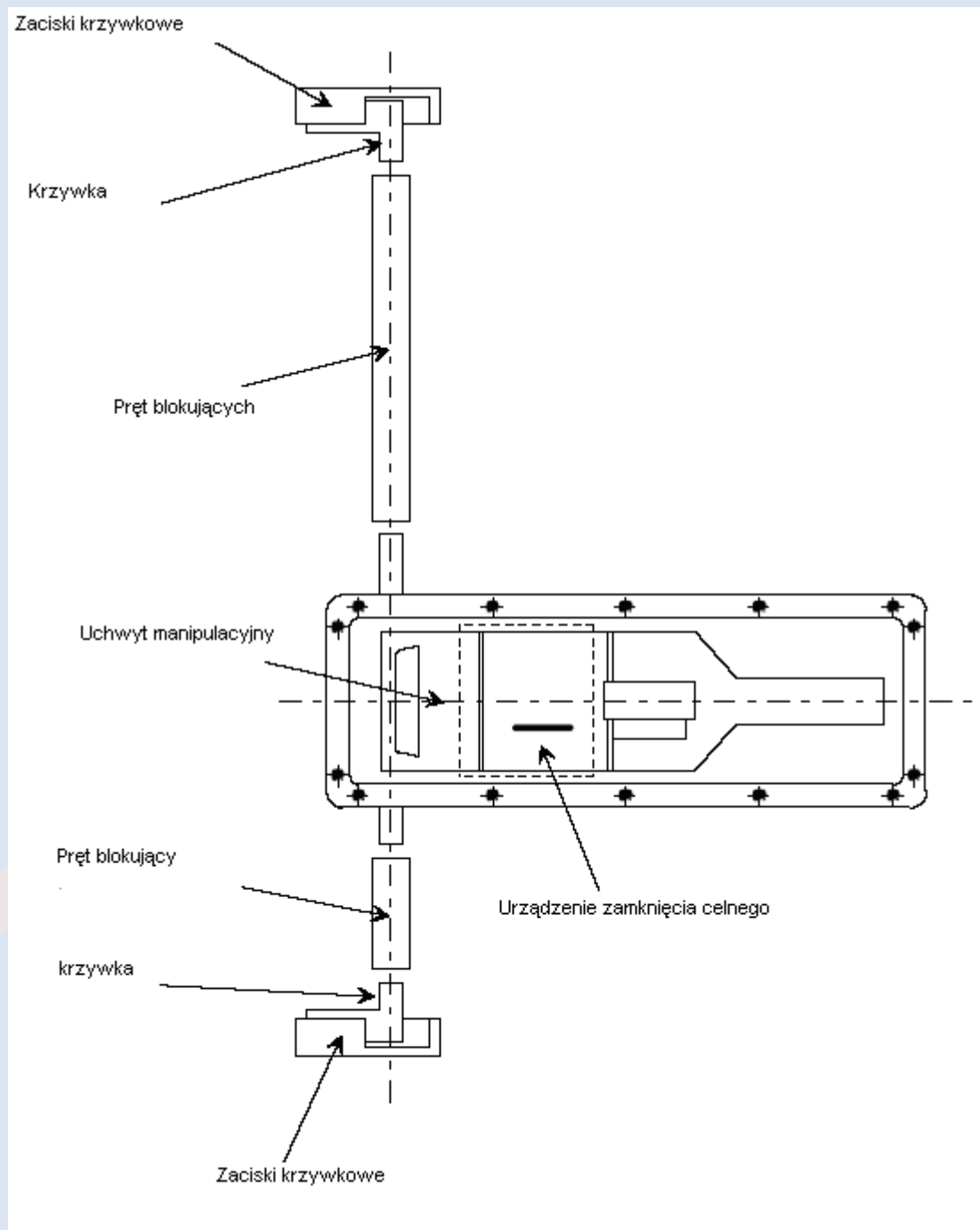
Przykład urządzenia zamknięcia celnego



Tego typu urządzenia zamknięcia celnego najlepiej używać do metalowych kontenerów i pomieszczeń przeznaczonych na ładunki. Należy uważać, by nie pomylić miejsc, w których dokładnie należy umieścić zamknięcie celne. Można stosować różnego typu zamknięcia. Jeżeli używane są zamknięcia z linką w kształcie ósemki, zaleca się by linka przechodziła przez wszystkie cztery otwory (a, b, c, d). Jeżeli używa się zamknięć sztywnych, muszą one przechodzić przez otwory (c) lub (d).

Rysunek 4

Przykład urządzenia zamknięcia celnego



Ten typ zamknięcia celnego jest używany do zabezpieczania drzwi izolowanych kontenerów pomieszczeń przeznaczonych na ładunki. W takich urządzeniach zamykających miejsce zamykania może się różnić w różnych rozwiązaniach konstrukcyjnych, w zależności od tego czy uchwyty do przymocowywania zamknięć przebiegają poziomo, czy pionowo. Z punktu widzenia urzędu celnego urządzenie z otworem pionowym zapewnia lepsze zabezpieczenie, a urządzenie z otworem poziomym wymaga obcisłego zamykania dla zapewnienia bezpiecznego zamknięcia celnego.

- 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.

Noty wyjaśniające

2.2.1 c)-1

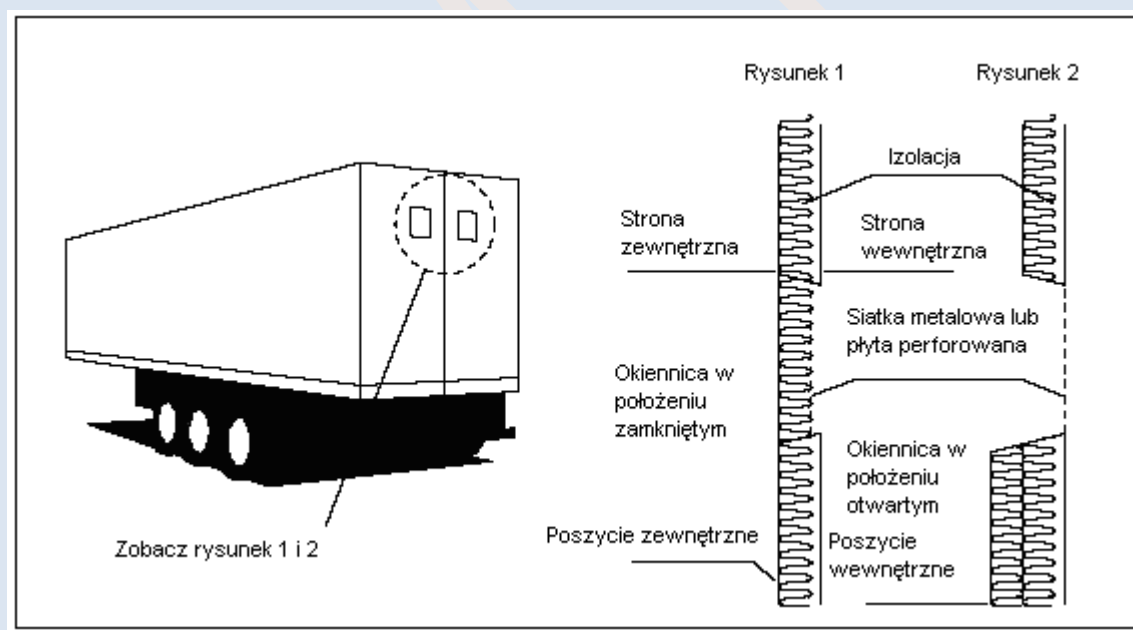
Otwory wentylacyjne

- a) Ich maksymalny rozmiar nie powinien w zasadzie przekraczać 400 mm.
- b) Otwory, które pozwoliłyby na dostęp bezpośredni do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, będą zamknięte:
 - i) 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) lub
 - ii) pojedynczą perforowaną płytą metalową o odpowiedniej wytrzymałości (maksymalny rozmiar otworów: 3 mm, grubość płyty co najmniej 1 mm).

Komentarz do noty wyjaśniającej 2.2.1.(c)-1

Otwory wentylacyjne izolowanych pomieszczeń przeznaczonych na ładunki

Przykład opończy zamocowanej między wewnętrzną a zewnętrzną powierzchnią izolowanego pomieszczenia przeznaczonego na ładunek.

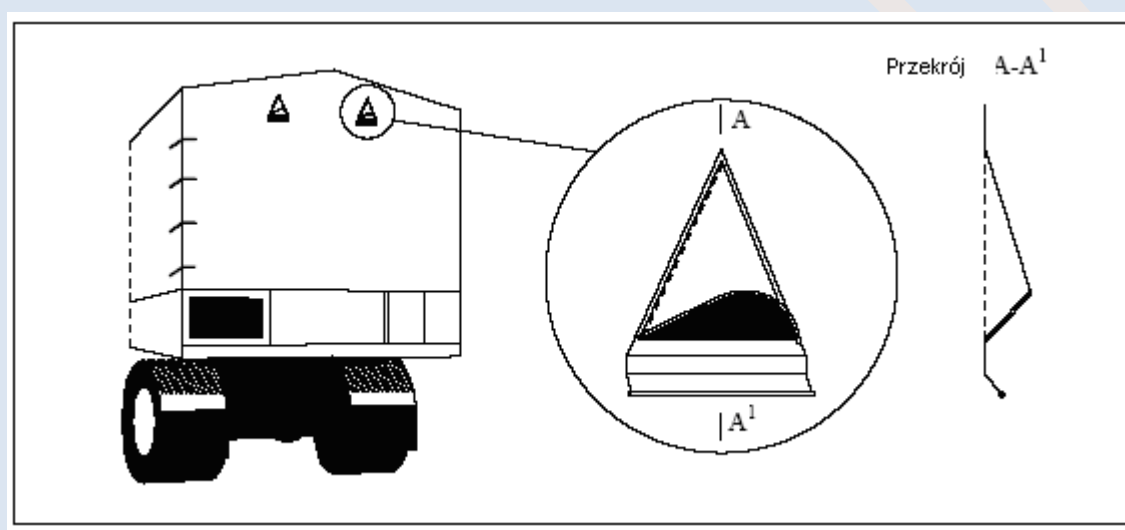


- c) Otwory nie pozwalające na bezpośredni dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek (na przykład dzięki systemowi kolan lub załamań) muszą być zaopatrzone w urządzenia, o których mowa w lit. b), a wymiary otworów w tych urządzeniach mogą wynosić do 10 mm (w przypadku siatki metalowej lub płyty metalowej) i 20 mm (w przypadku kraty metalowej).
- d) 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 innego materiału, przymocowanych od wewnątrz.

- e) 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.
- f) Otwór wentylacyjny może być zaopatrzony w urządzenie zabezpieczające. Powinien on być umocowany w opończy w taki sposób, aby umożliwić kontrolę celną towaru. Urządzenie zabezpieczające powinno być umocowane w opończy w odległości nie mniejszej niż 5 cm od ekranu otworu wentylacyjnego.

Komentarz do noty wyjaśniającej 2.2.1.(c)-1

Przykład urządzenia zabezpieczającego



Otwory wentylacyjne w pomieszczeniach przeznaczonych na ładunki

Chociaż otwory wentylacyjne zasadniczo nie powinny przekraczać 400 mm, to każdy kompetentny urząd może – pod warunkiem, że spełnione są inne wymagania – zezwolić na stosowanie otworów większych niż 400 mm, po zaprezentowaniu takiego otworu.

Nota wyjaśniająca do 2.2.1. c) - 2

Otwory odpływowe

- a) Ich rozmiar maksymalny nie powinien w zasadzie przekraczać 35 mm.
 - b) 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.
 - c) 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 dostępny od wewnątrz pomieszczenia przeznaczonego na ładunek.
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:

- i) 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 pozostawienia widocznych śladów oraz
- ii) jeżeli osłona nie pokrywa ściany na całej 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.

Komentarz do Artykułu 2, ustęp 2

Eliminacja elementów konstrukcyjnych w formie belek o profilu zamkniętym

Stosowanie takich elementów konstrukcyjnych pomieszczeń przeznaczonych na ładunek, w których znajduje się wolna przestrzeń, jak np. puste w środku belki, należy ograniczać do minimum, eliminując je stopniowo z nowych projektów pomieszczeń przeznaczonych na ładunek i zastępując je tam gdzie to możliwe belkami o profilu otwartym. Jeżeli do budowy pomieszczeń przeznaczonych na ładunek zostały ze względów konstrukcyjnych zastosowane elementy z zamkniętymi przestrzeniami, to dopuszcza się zaopatrzenie tych elementów w otwory służące ułatwieniu kontroli celnej tych przestrzeni. Obecność takich otworów kontrolnych należy odnotować w rubryce 12 świadectwa uznania pojazdu drogowego (Załącznik 4 do Konwencji).

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 przypadku użycia szkła innego niż szkło bezpieczne, okno powinno być zaopatrzone w stałe okratowanie metalowe, które nie może być zdjęte od zewnątrz; wielkość oczek kraty nie powinna przekraczać 10 mm.**

Nota wyjaśniająca

2.2.3.

Okna

Szkło będzie uznane za bezpieczne, jeśli nie ma ryzyka zniszczenia go w efekcie działania jakiegokolwiek czynnika, występującego w normalnych warunkach używania pojazdu. Szkło powinno zawierać znak wskazujący na to, że jest to szkło bezpieczne.

4. **Otwory umieszczone w podłodze w celach technicznych, takich jak smarowanie, konserwacja, napelnianie piaskownicy, dopuszcza się tylko pod warunkiem zaopatrzenia w pokrywę dającą się umocować w sposób uniemożliwiający dostęp z zewnątrz do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek.**

Komentarz do Artykułu 2, ustęp 4

Zabezpieczanie otworów technicznych w podłodze

Przykrywy otworów wykonanych w podłodze pojazdów drogowych w celach technicznych są wystarczająco zabezpieczone, jeżeli elementy uniemożliwiające dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek od zewnątrz, znajdują się wewnątrz tego pomieszczenia.

Artykuł 3

Pojazdy kryte opończa

1. Pojazdy kryte opończą 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. Opończa powinna być sporządzona bądź z mocnego płótna, bądź z 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 pomieszczenia przeznaczonego na ładunek bez pozostawienia widocznych śladów.
3. 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. Jeżeli jednak w niektórych częściach opończy (takich jak kłapy i wzmocnione rogi) nie było możliwe połączenie ich brzegów w ten sposób, wystarczy założyć tylko brzeg części wierzchniej i przyszyć ją. 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.

Nota wyjaśniająca

2.3.3.

Opończe sporządzone z wielu części

- a) Poszczególne części tej samej opończy mogą być wykonane z różnych materiałów, odpowiadających przepisom ustępu 2 artykułu 3 Załącznika 2.
- b) Przy sporządzaniu opończy każdy układ części dający dostateczną gwarancję bezpieczeństwa będzie dopuszczony pod warunkiem, że połączenie ich zostanie wykonane zgodnie z zaleceniami artykułu 3 Załącznika 2.
4. Jeżeli opończa sporządzona jest z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym wykonana jest z kilku części, części te mogą być spojone, tak aby brzeg jednej części zachodził na brzeg drugiej na szerokość co najmniej 15 mm. Części powinny być spojone na całej szerokości. Zewnętrzny brzeg połączenia powinien być pokryty taśmą z tworzywa sztucznego o szerokości co najmniej 7 mm, przymocowaną tą samą metodą spojenia. 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. Spojenie powinno być wykonane w taki sposób, aby części nie można było rozdzielić, a następnie połączyć na nowo bez pozostawienia widocznych śladów.

Komentarze do Artykułu 3, ustęp 4

Taśmy z tworzywa sztucznego

Wymagania dotyczące taśm z tworzywa sztucznego mają istotne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa celnego. W rezultacie, nie są dozwolone żadne od nich odstępstwa.

Zakładki brzegów części opończy

O ile dla zapewnienia bezpieczeństwa celnego wystarczające są co najmniej 15 mm zakładki brzegów opończy, to dopuszcza się zakładki 20 mm i większe, gdyż mogą być niezbędne ze względów technicznych w zależności od materiału opończy i jej własności adhezyjnych.

Metody zgrzewania części opończy

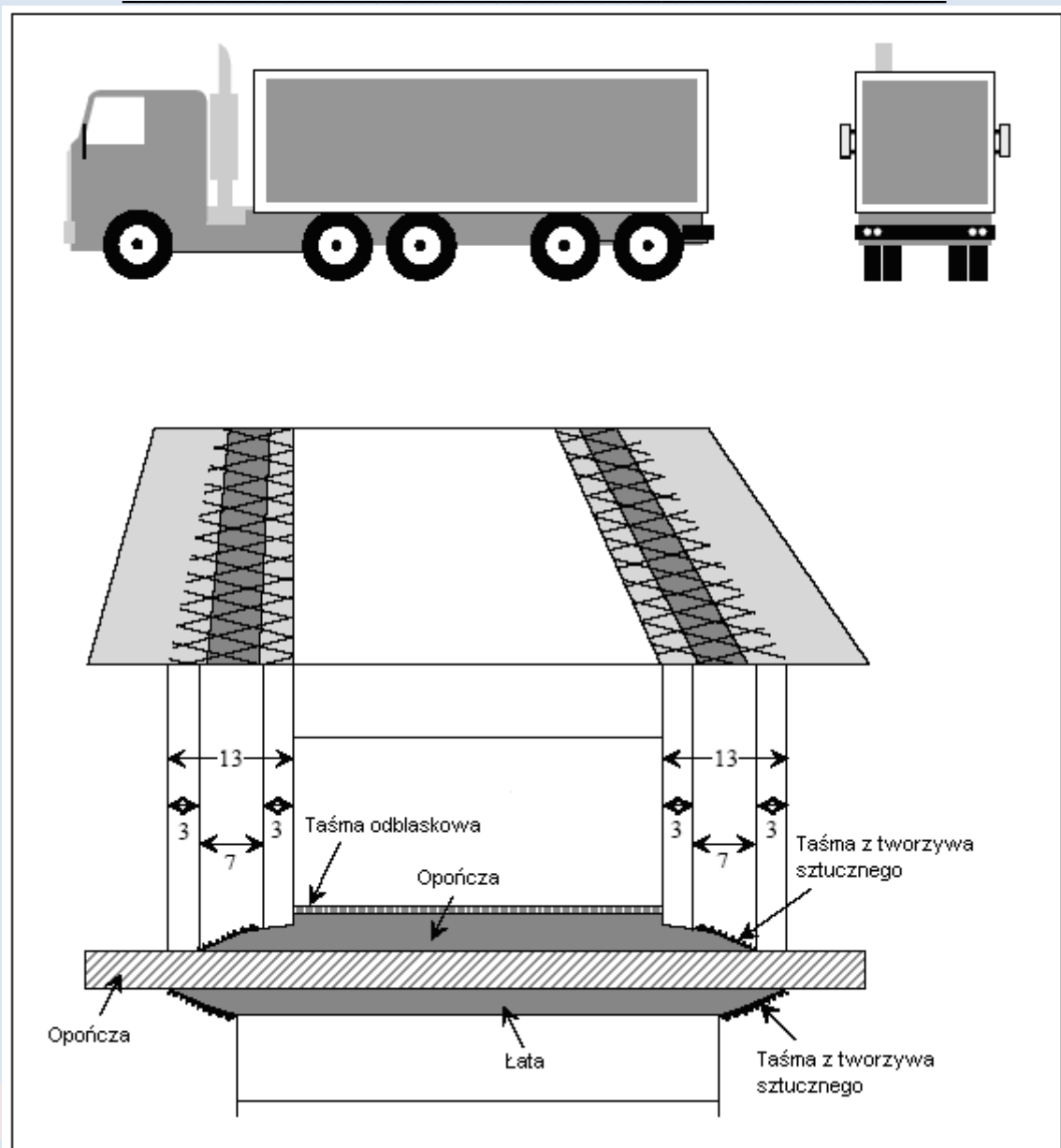
Do metod zgrzewania części opończy zaliczanych jako dające bezpieczeństwo celne, o ile spełniają wymagania określone w Załączniku 2 Konwencji, zalicza się "metodę stapiania", w której części opończy stapia się w wysokiej temperaturze, oraz "metodę wysokiej częstotliwości", w której części opończy zgrzewa się stosując docisk i prądy wysokiej częstotliwości (tzw. zgrzewanie dielektryczne)

5. **Naprawy powinny być dokonywane w taki sposób, że brzegi należy założyć jeden na drugi i złączyć je dwoma widocznymi szwami odległymi od siebie co najmniej o 15 mm; kolor nici widoczny od wewnątrz powinien różnić się do nici widocznej z zewnątrz, jak również od koloru opończy; wszystkie szwy powinny być wykonane maszynowo. Jeżeli naprawa opończy uszkodzonej przy brzegach ma być dokonywana przez zastąpienie uszkodzonych części lata, szew może być wykonany stosownie do przepisu ustępu 3 niniejszego artykułu. 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 lata wstawiona od wewnętrznej strony opończy.**

Komentarz do Artykułu 3, ustęp 5

Taśmy odblaskowe

Taśmy wykonane z materiału odblaskowego, które można oderwać, przykrywające strukturę opończy pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, są dopuszczalne pod warunkiem, że są całkowicie zgrzane do opończy z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym i są zabezpieczone zgodnie z wymaganiami określonymi w ustępie 5 Artykułu 3 Załącznika 2 Konwencji (patrz rysunek poniżej).



Naprawa opończy wykonanej z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym

Dopuszcza się następującą metodą naprawy takich opończy:

Do umocowania łaty na opończy przez stopienie stosuje się chlorek winylu skroplony pod wpływem ciśnienia i ciepła.

6. Opończa powinna być przymocowana do pojazdu w sposób odpowiadający ściśle warunkom artykułu 1 litera a) i b) niniejszego regulaminu.

W tym celu mogą być zastosowane następujące systemy:

a) Zamknięcie opończy powinno być dokonane za pomocą:

- i) pierścieni metalowych przytwierdzonych do pojazdu;**
- ii) oczek rozmieszczonych na brzegu opończy;**
- iii) liny mocującej, przechodzącej przez pierścień ponad opończę i widocznej z zewnątrz na całej długości.**

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.

Noty wyjaśniające

2.3.6. a) – 1

Pojazdy z przesuwanymi pierścieniami

Metalowe pierścienie mocujące, przesuwające się na prętach metalowych umocowanych do pojazdów, są dopuszczalne w świetle niniejszego ustępu, 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. a) - 2

Pojazdy z obrotowymi pierścieniami

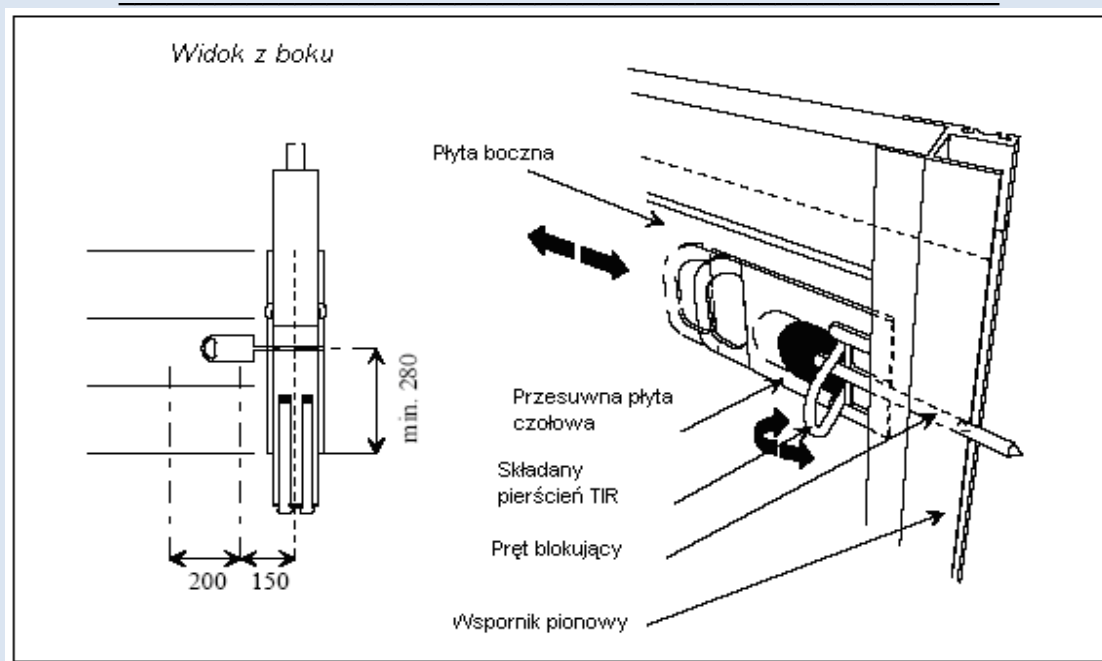
Metalowe pierścienie obrotowe, z których każdy obraca się w metalowej klamrze przymocowanej do pojazdu są dopuszczalne w świetle niniejszego ustępu (patrz rysunek nr 2a załączony do niniejszego Załącznika), pod warunkiem, że:

- a) każda klamra jest przymocowana do pojazdu w taki sposób, że nie może być usunięta ani zastąpiona bez pozostawienia widocznych śladów oraz
- b) sprężyna pod każdą klamrą jest całkowicie schowana pod metalową obudową w kształcie dzwonka.

Komentarz do Artykułu 3, ustęp 6 (a)

Przykład konstrukcji pręta blokującego

Pokazane poniżej urządzenie spełnia wymagania ustępu (a) Artykułu 1 Załącznika 2 oraz ustępów 6 (a) i 8 Artykułu 3 Załącznika 2.



Opis powyższego rysunku

Urządzenie to będzie przymocowane na płycie bocznej w tym samym położeniu co konwencjonalny pierścień TIR i w taki sposób, że pierścień TIR tego urządzenia będzie się znajdował w odległości maksimum 150 mm od osi wspornika pionowego. Urządzenie to będzie przymocowane do płyty bocznej za pomocą dwóch nitów, podobnie jak w zamocowaniu zwykłych pierścieni TIR. Składa się ono z trzech połączonych metalowych części: podstawy, składanego pierścienia TIR oraz przesuwnej płyty czołowej zawierającej pręt blokujący. Po przesunięciu płyty czołowej do położenia blokady, pręt blokujący wchodzi w otwór we wsporniku pionowym. Pręt blokujący musi jednak wchodzić do wspornika pionowego na co najmniej 20 mm. W tym samym momencie następuje automatyczne rozłożenie pierścienia TIR. Gdy w położeniu rozłożonym lina mocująca przechodzi przez ten pierścień nad opończę, przesuwana płyta czołowa jest zablokowana i zabezpieczona i nie da się jej przesunąć z powrotem do położenia otwarcia.

Kształt oczek

Oczka opończy mogą być okrągłe lub owalne, a pierścienie nie powinny wystawać z odpowiednich części pojazdu o więcej niż potrzeba. W celu zapewnienia prawidłowego zamocowania opończy, władze celne powinny się upewnić podczas zamykania i plombowania pojazdu, że liny mocujące są prawidłowo naciągnięte.

Przykład pierścieni metalowych do mocowania opończy pojazdu

W spawanych metalowych słupkach, które podtrzymują i zawierają mechanizmy blokujące dla płyt bocznych, znajdują się metalowe pierścienie TIR typu składanego. Pierścienie takie można rozkładać ręcznie przez mały otwór w zewnętrznej płytce słupka. Pierścień TIR jest normalnie utrzymywany przez sprężynę w położeniu złożonym lub rozłożonym. Działanie takiego specjalnego pierścienia jest połączone z mechanizmem blokującym płyty bocznej, w sposób następujący:

Element metalowy jest przyspawany do każdego kołka zabezpieczającego płyty bocznej tak, że gdy pierścień TIR znajduje się w położeniu rozłożonym, ruch pionowy kołków zabezpieczających jest ograniczony i nie da się zwolnić płyt bocznych. W tym samym momencie, kształt i umiejscowienie tych

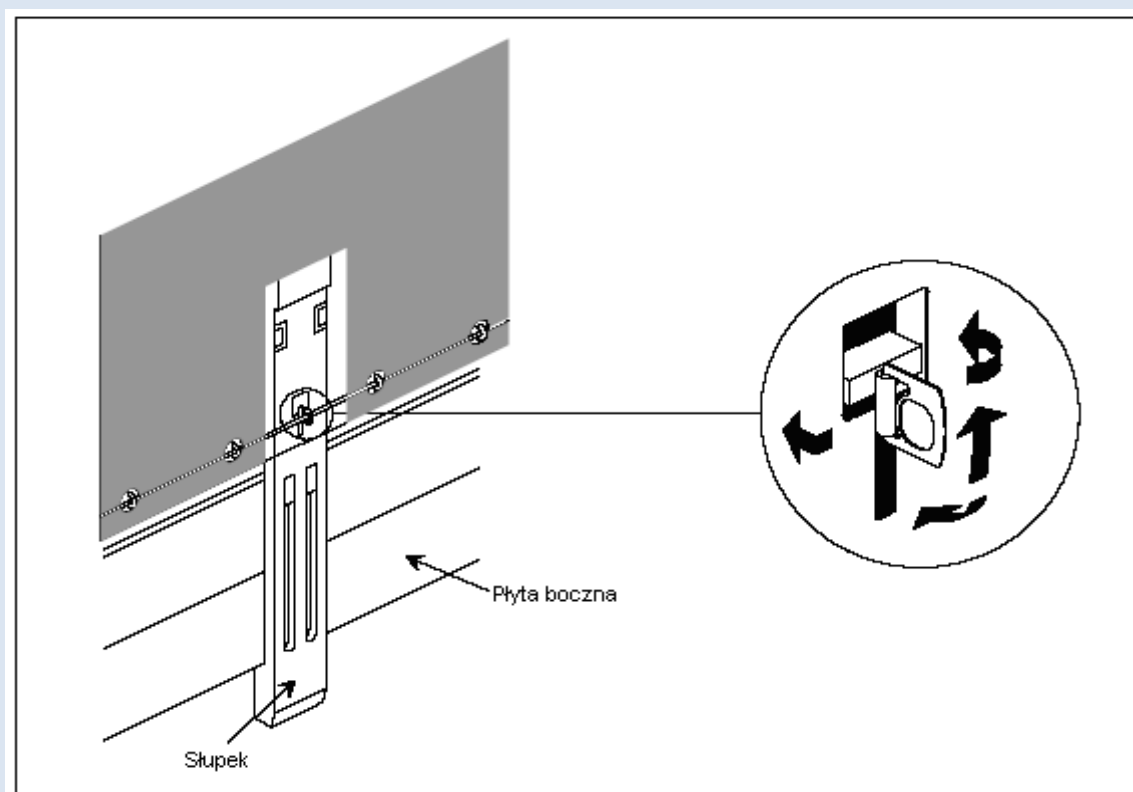
elementów metalowych uniemożliwia rozłożenie pierścieni TIR przy otwartych blokadach płyt bocznych.

Oznacza to, że w położeniu rozłożonym, zabezpieczonym przez opończę i przechodzącą przez pierścień linę mocującą, pierścień TIR będzie po pierwsze zabezpieczał płyty boczne do słupka, a po drugie słupek do podłogi pomieszczenia przeznaczonego na ładunek.

Ponadto, górny kołek blokujący słupka, który jest przyspawany do jednego z kołków blokujących płyt bocznych, będzie zabezpieczał konstrukcję dachu w tym samym momencie, gdy zabezpieczone będą płyty boczne.

Dopóki pierścień TIR jest rozłożony, słupek musiałby być całkowicie zniszczony, aby możliwe było otwarcie płyty bocznej lub konstrukcji dachowej.

Przykład pierścieni metalowych do mocowania opończy pojazdu:



- b) Jeżeli brzeg opończy ma być na stałe przymocowany do pojazdu, połączenie powinno być stałe i wykonane za pomocą urządzeń trwałych.

Nota wyjaśniająca

2.3.6. b)

Opończe przymocowane w sposób trwały

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.

Komentarz do Artykułu 3, ustęp 6 (b)

Urządzenie zilustrowane na rysunku 4 spełnia wymagania określone w ustępach 6(a) i 6(b) Artykułu 3 Załącznika 6.

- c) W przypadku użycia systemu zamknięcia opończy - w pozycji zamknięcia opończa powinna ściśle przylegać do zewnętrznej strony pomieszczenia przeznaczonego na ładunek (patrz rysunek nr 6).
7. Opończa powinna być rozpostarta na odpowiednim szkielecie (słupki, ściany, pałaki, listwy itp.).

Komentarz do Artykułu 3, ustęp 7

Wsporniki i szkielet oponczy pojazdu

Obręcze podpierające oponczę są czasem puste w środku i mogą być użyte jako skrytki. Jednakże zawsze jest możliwe ich sprawdzenie, jak wielu innych części pojazdu. W takich warunkach użycie obręczy pustych jest dopuszczalne.

8. Odstęp między pierścieniami i między oczkami nie powinien przekraczać 200 mm; odstęp ten może być większy, nie powinien jednak przekraczać 300 mm po każdej stronie słupka, jeśli konstrukcja pojazdu i oponczy jest taka, że uniemożliwia swobodny dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek. Oczka powinny być wzmocnione.

Nota wyjaśniająca

2.3.8

Odstęp przekraczający 200 mm, ale nie przekraczający 300 mm jest dopuszczalny nad słupkami, jeśli pierścienie są umocowane w bocznych ścianach a oczka są owalne i tak małe, że są ściśle dopasowane do pierścieni.

9. Jako lin mocowania należy używać:

- a) linek stalowych o średnicy co najmniej 3 mm; lub
- b) sznurów konopnych lub sizalowych o średnicy co najmniej 8 mm, otoczonych powłoką z przezroczystego, nierozciągliwego materiału plastycznego; lub
- c) sznurów złożonych z wsadów z przewodów światłowodowych wewnątrz spiralnie nawiniętych metalową osłoną, otoczonych powłoką z przezroczystego, nierozciągliwego materiału plastycznego; lub
- d) sznurów zawierających rdzeń z materiału tekstylnego, otoczonego co najmniej czterema zwojami wyłącznie z drutów stalowych i pokrywającymi całkowicie rdzeń, pod warunkiem, że średnica tych sznurów będzie wynosić co najmniej 3 mm (nie uwzględniając przezroczystej powłoki, o ile występuje).

Sznury zgodnie z punktami 9 a) lub d) niniejszego artykułu mogą mieć powłokę z przezroczystego, nierozciągliwego materiału plastycznego.

W przypadkach, gdy oponcza musi być przymocowana do ramy w systemie konstrukcji, który skądinąd odpowiada postanowieniom ustępu 6 a) niniejszego artykułu, do mocowania może być użyty rzemień (przykład takiego systemu konstrukcji pokazano na rysunku nr 7, dołączonym do niniejszego Załącznika). Rzemień musi odpowiadać wymogom określonym w ustępie 11 a) iii) co do materiału, rozmiarów i kształtu.

Nota wyjaśniająca

2.3.9

Stalowe linki zamykające z rdzeniem tekstylnym

W świetle tego ustępu mogą być dopuszczone linki mające rdzeń z materiału tekstylnego, otoczonego co najmniej czterema zwojami wyłącznie z drutów stalowych i pokrywających całkowicie rdzeń pod warunkiem, że średnica tych kabli będzie wynosić co najmniej 3 mm (nie biorąc pod uwagę ewentualnej powłoki z przezroczystego tworzywa sztucznego).

Komentarze do noty wyjaśniającej 2.3.9

Liny nylonowe

Liny nylonowe w powłoce z tworzywa sztucznego nie są dozwolone, gdyż nie spełniają wymagań określonych w ustępie 9 Artykułu 3 Załącznika 2., ani w powyższej nocie wyjaśniającej.

Lina mocująca

Tak gdzie opończa musi być przymocowana do szkieletu konstrukcji, która poza tym jest zgodna z wymaganiami określonymi w ustępie 6 (a) Artykułu 3, zamiast taśmy opończy może być użyta lina, która może składać się z dwóch kawałków.

10. **Każdy typ sznura powinien być sporządzony z jednej sztuki i zaopatrzony na każdym końcu w skuwki z twardego metalu. Każda metalowa skuwka powinna pozwalać na przewlekanie wiązania zamknięcia celnego. Urządzenie do przymocowania każdej metalowej skuwki sznura, zgodnie z przepisami punktu 9 a), b) i d) tego artykułu, powinno zawierać metalowy nit przechodzący przez sznur, pozwalający na przewlekanie wiązania zamknięcia celnego. Sznur powinien być widoczny z obu stron wydrążonego nitu tak, aby można się upewnić, że ten sznur sporządzony jest z jednej części (patrz rysunek nr 5).**
11. **Przy otworach w opończy służących do załadunku lub wyładunku obie powierzchnie będą połączone. Mogą być zastosowane następujące rozwiązania:**
 - a) **Obydwa brzegi opończy powinny w wystarczający sposób zachodzić na siebie. Oprócz tego powinny być połączone za pomocą:**
 - i) **klapy przyszytej lub spojonej zgodnie z ustępem 3 i 4 niniejszego artykułu;**
 - ii) **pierścieni i oczek odpowiadających warunkom ustępu 8 niniejszego artykułu; pierścienie powinny być wykonane z metalu;**
 - iii) **rzemienia wykonanego 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 brzegi opończy i klapę; rzemień powinien być przymocowany do wewnętrznej strony opończy i powinien posiadać:**
 - **oczko do przeciągania linki wymienionej w ustępie 9 niniejszego artykułu lub**
 - **oczko, które może być nałożone na metalowy pierścień, wymieniony w ustępie 6 niniejszego artykułu i zabezpieczone linką, wymienioną w ustępie 9 niniejszego artykułu.**

Kłapa nie jest wymagana, jeśli istnieje urządzenie specjalne (przegroda itp.) chroniące przed dostępem do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek bez pozostawienia widocznych śladów. Kłapa nie jest także wymagana dla pojazdów z przesuwanymi opończami.

Nota wyjaśniająca

2.3.11. a)-1

Kłapy do naciągania opończy

Na wielu pojazdach opończa jest wyposażona z zewnątrz w poziome klapy z oczkami rozmieszczonymi wzdłuż bocznej ściany pojazdu. Klapy te, zwane klapami naciągającymi, są przeznaczone do naciągania opończy za pomocą sznurów lub podobnych urządzeń. Klapy 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 klap tego typu. Mogą one być zastąpione przez następujące urządzenia:

- a) klapy naciągające podobnego typu, umocowane od wewnątrz opończy lub

- b) małe oddzielne kłapy, każda mająca oczko umieszczone na stronie zewnętrznej opończy i rozstawione w odległościach pozwalających na naciąganie opończy w sposób zadowalający.

Inne rozwiązanie możliwe w pewnych przypadkach polega na uniknięciu stosowania kłap naciągających na opończach.

2.3.11 a) – 2

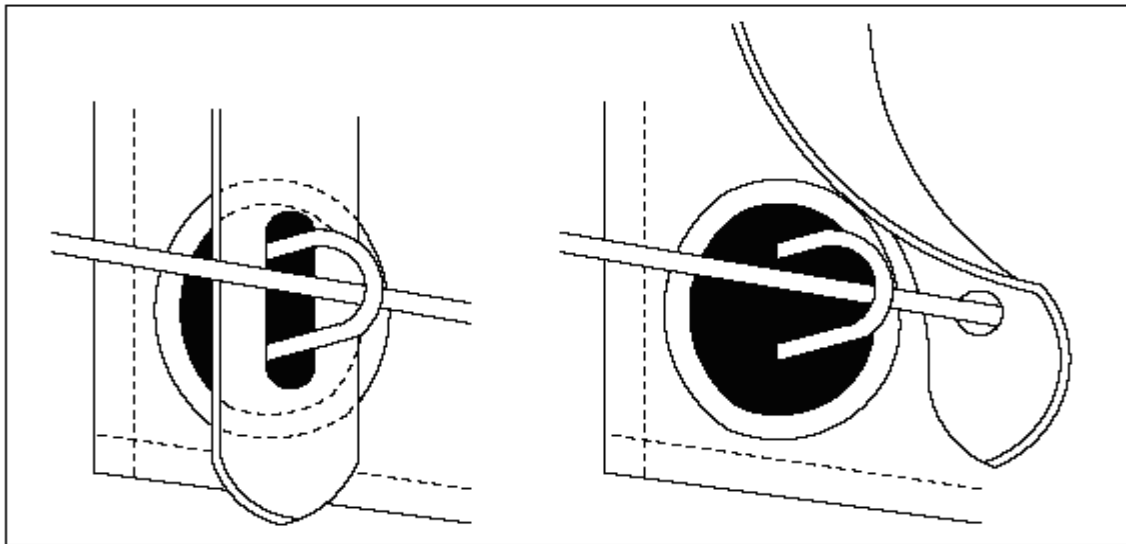
Ustęp 11 a) - Taśma opończy

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.

Komentarze do noty wyjaśniającej 2.3.11 (a)-2

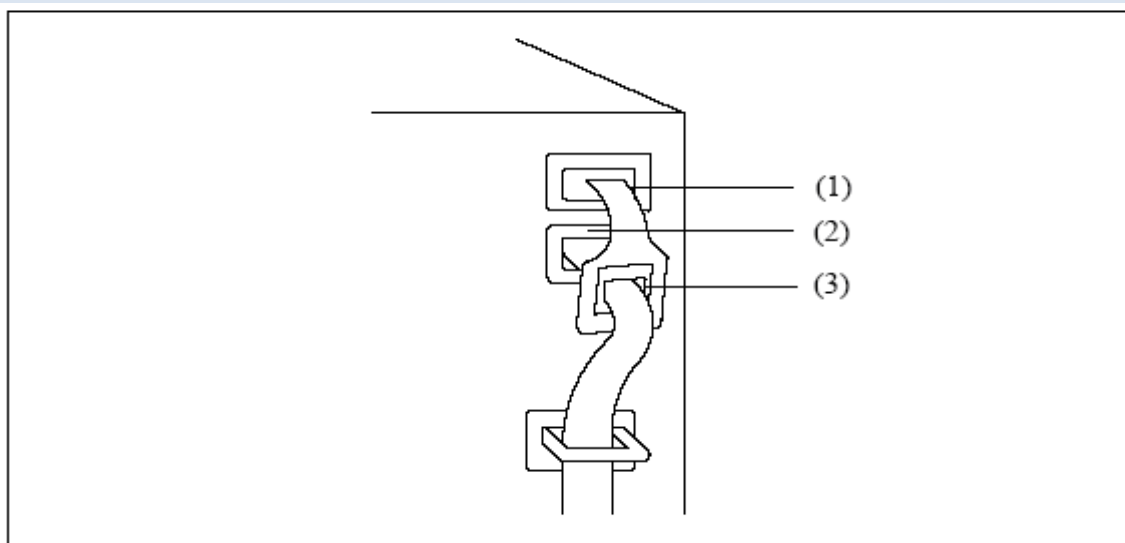
Przykłady taśm do mocowania opończy pojazdu



Komitet Administracyjny TIR uważa, że oczka w taśmach powinny być wzmocniane.

Mocowanie taśm

Pokazane poniżej urządzenie spełnia wymagania określone w ustępie 11(a) (iii) Artykułu 3 Załącznika 2.



Opis

Taśmę należy przeprowadzić przez górne oczko (1) w otworze opończy dla załadunku i rozładunku, dalej taśma ma wychodzić w pomieszczenia przeznaczonego na ładunek poprzez dolne oczko (2), a następnie przechodzić przez wzmocnione oczko (3) na końcu taśmy.

2.3.11. a) – 3

Urządzenie, o którym mowa odpowiada przepisom ostatniej części ustępu 11a) artykułu 3 Załącznika 2. Odpowiada ono również przepisom ustępu 6 artykułu 3 Załącznika 2.

- b) Specjalny system zamknięć, utrzymujący brzegi opończy ściśle połączone, gdy pomieszczenie przeznaczone na ładunek jest zamknięte i opieczetowane. System zamknięć powinien posiadać otwór, przez który może przejść metalowy pierścień wymieniony w ustępie 6 niniejszego artykułu i powinien być zabezpieczony linką wymienioną w ustępie 9 niniejszego artykułu. Taki system jest pokazany na rysunku nr 8 załączonym do niniejszego Załącznika.

Artykuł 4

Pojazdy z przesuwanymi opończami

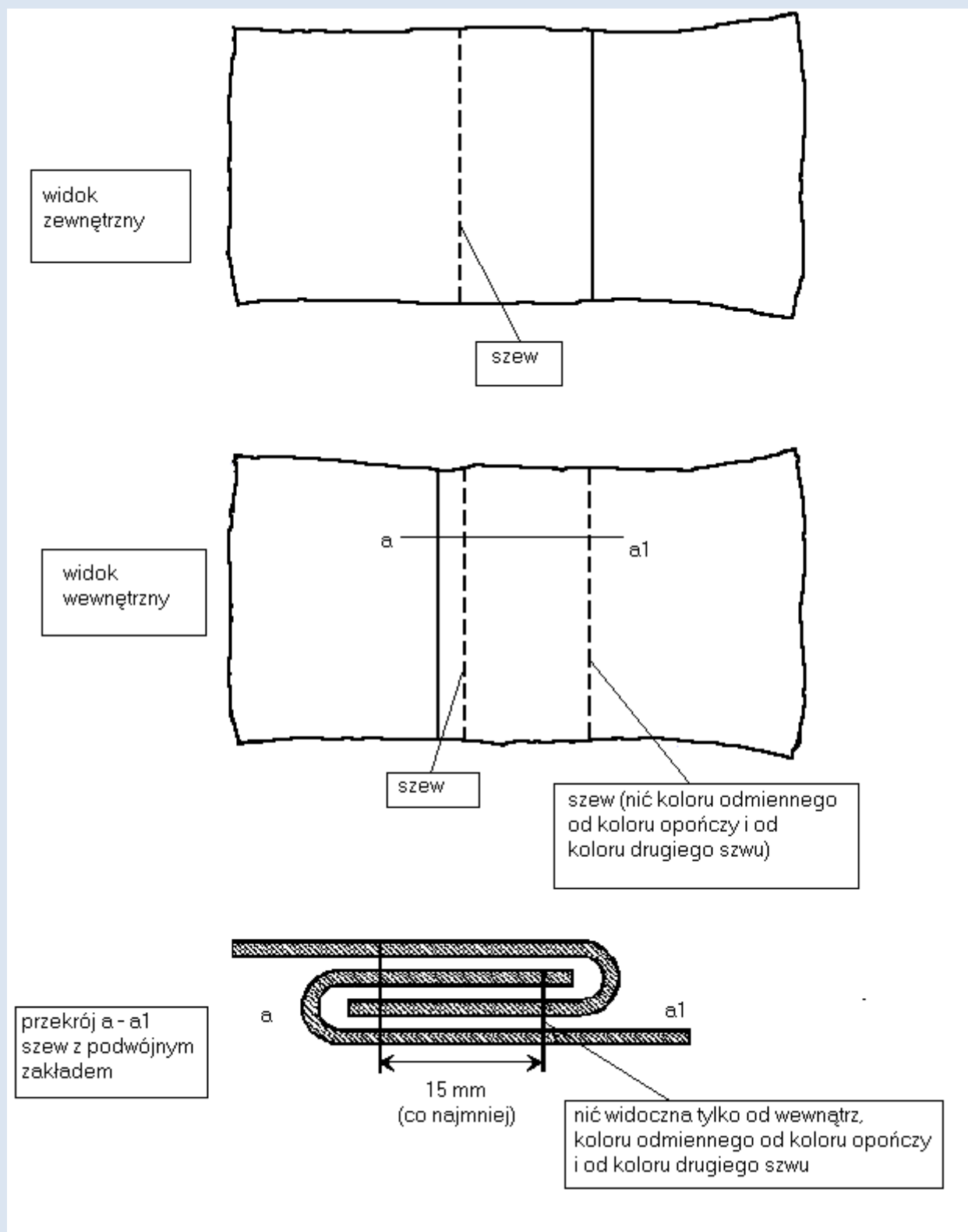
1. Pojazdy z przesuwanymi opończami będą podlegać postanowieniom Artykułu 1, 2 i 3 niniejszego Załącznika w takiej mierze, w jakiej dadzą się do nich zastosować. Ponadto, powinny one odpowiadać postanowieniom niniejszego Artykułu.
2. Przesuwane opończe, podłoga, drzwi i wszystkie inne części składowe przestrzeni ładunkowej powinny spełniać wymogi Artykułu 3 pkt. 6, 8, 9 i 11 niniejszego Załącznika albo wymogi ustalone poniżej w i) do vi):
 - i) przesuwane opończe, podłoga, drzwi i wszystkie inne części składowe powierzchni przeznaczonej na ładunek są zmontowane przy pomocy elementów, które nie mogą być

zdyjęte i ponownie założone od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów, bądź w taki sposób, aby utworzona całość nie mogła być zmieniona bez pozostawienia widocznych śladów;

- ii) oponcza powinna przykrywać stałe części górnej powierzchni pojazdu przynajmniej na 1 faktycznej odległości między napinaczami oponczy; oponcza powinna przykrywać stałe części dolnej powierzchni pojazdu przynajmniej na 50 mm. Jeżeli przestrzeń ładunkowa jest zabezpieczona zamknięciami celnymi, pozioma szczelina pomiędzy oponczą i stałymi częściami przestrzeni ładunkowej nie może przekroczyć 10 mm mierzonych prostopadle po podłużnej osi pojazdu w każdym miejscu.;
- iii) prowadnica przesuwanej oponczy, urządzenia naciągające przesuwaną oponczę i inne ruchome części zmontowane są w taki sposób, aby zamknięte i zabezpieczone zamknięciami celnymi drzwi oraz inne ruchome części nie mogły być otworzone ani zamknięte od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów. Prowadnica przesuwanej oponczy, urządzenia naciągające przesuwaną oponczę i inne ruchome części są zmontowane w taki sposób, aby dostęp do powierzchni przeznaczonej na ładunek po zabezpieczeniu urządzeń zamykających był niemożliwy bez pozostawienia widocznych śladów. Przykład takiego systemu konstrukcji przedstawiono na rysunku nr 9 załączonym do niniejszego regulaminu;
- iv) pozioma odległość pomiędzy oczkami celnymi na stałych częściach pojazdu nie powinna przekraczać 200 mm. Przestrzeń ta może być większa, ale nie powinna przekraczać 300 mm między oczkami celnymi po każdej stronie kłonicy, jeśli układ konstrukcji pojazdu i oponczy uniemożliwiałby wszelki dostęp do przestrzeni ładunkowej pojazdu. W każdym przypadku powinny być spełnione warunki opisane w ii)
- v) odstęp między napinaczami oponczy nie powinien przekraczać 600 mm;
- vi) złącza stosowane do przymocowania oponczy do stałych części pojazdu powinny spełniać wymagania określone w Artykule 3 pkt. 9 niniejszego Załącznika.

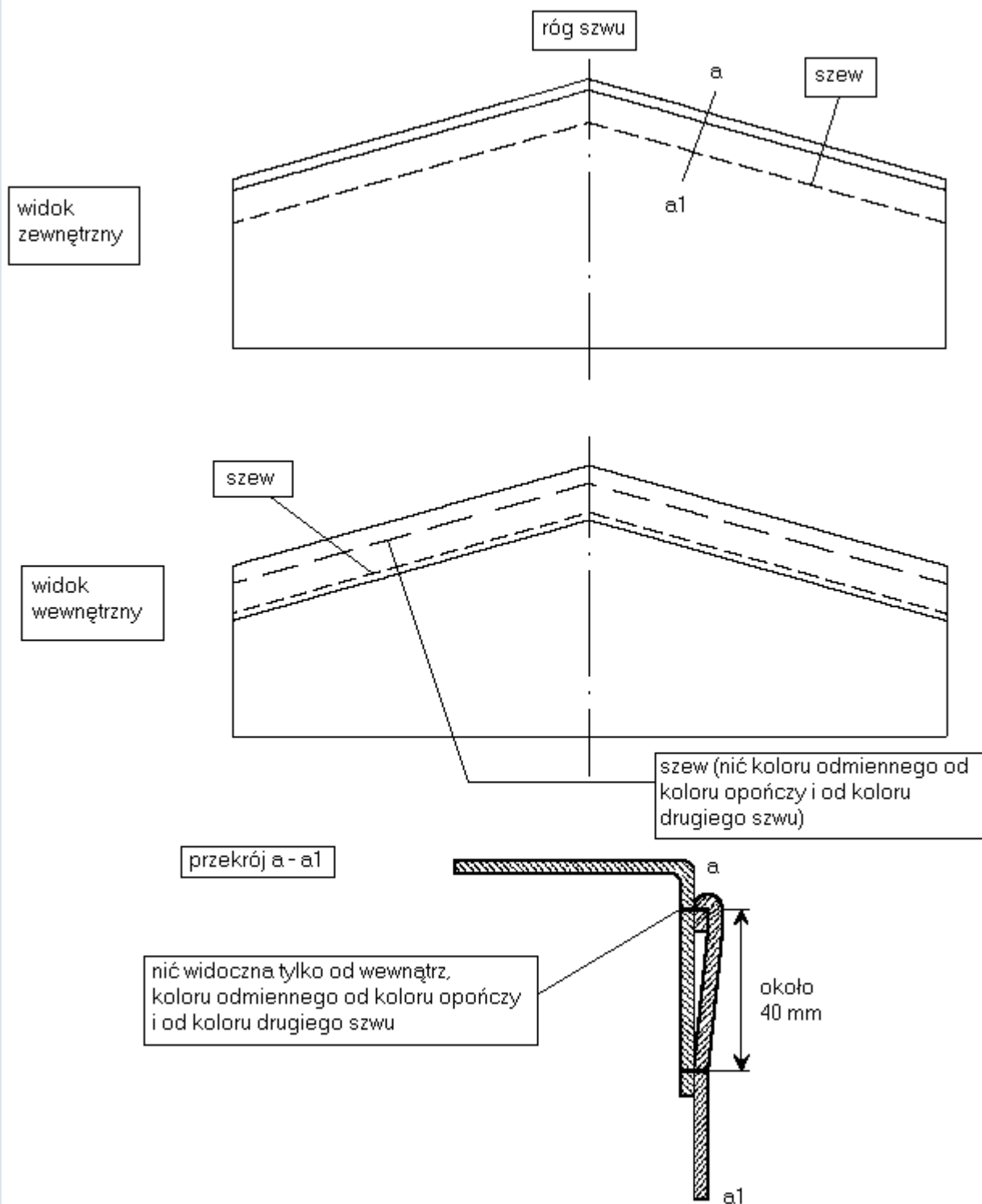
Rysunek nr 1

**OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI
POŁĄCZONYCH ZA POMOCĄ SZWU**



Rysunek nr 2

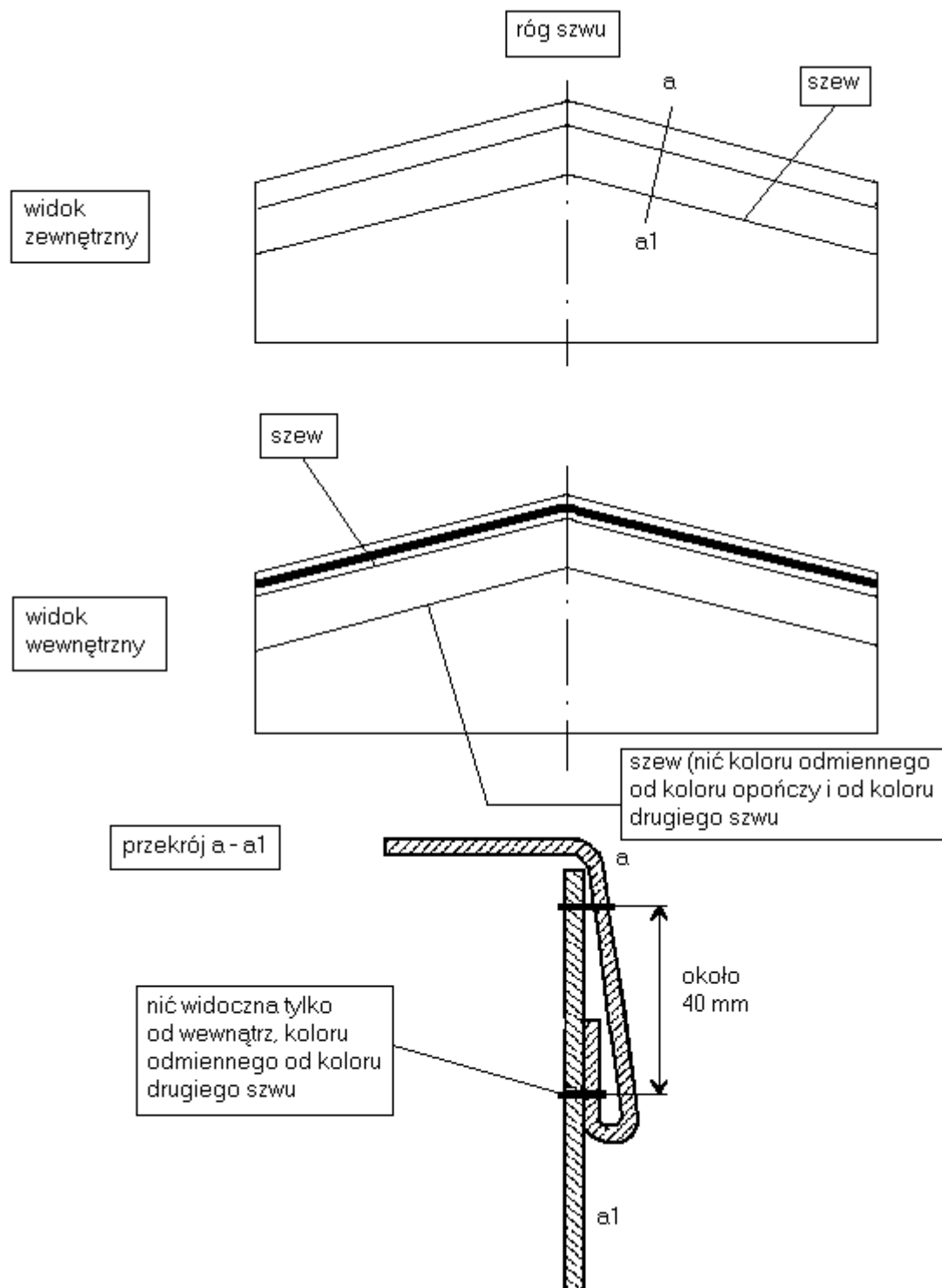
**OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI
POŁĄCZONYCH ZA POMOCĄ SZWU**



Rysunek nr 2a

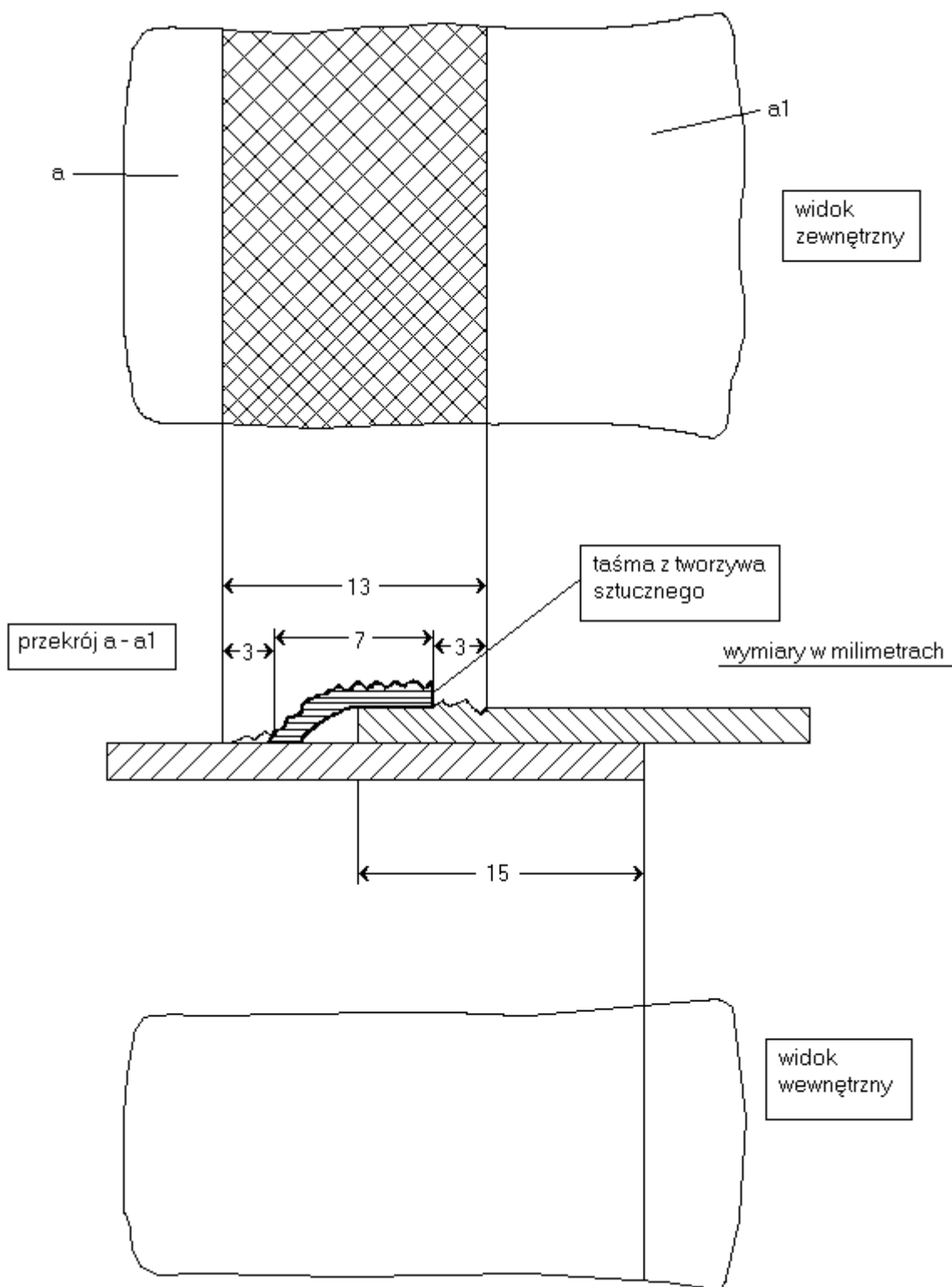
**OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI
POŁĄCZONYCH ZA POMOCĄ SZWU**

Szew narożny



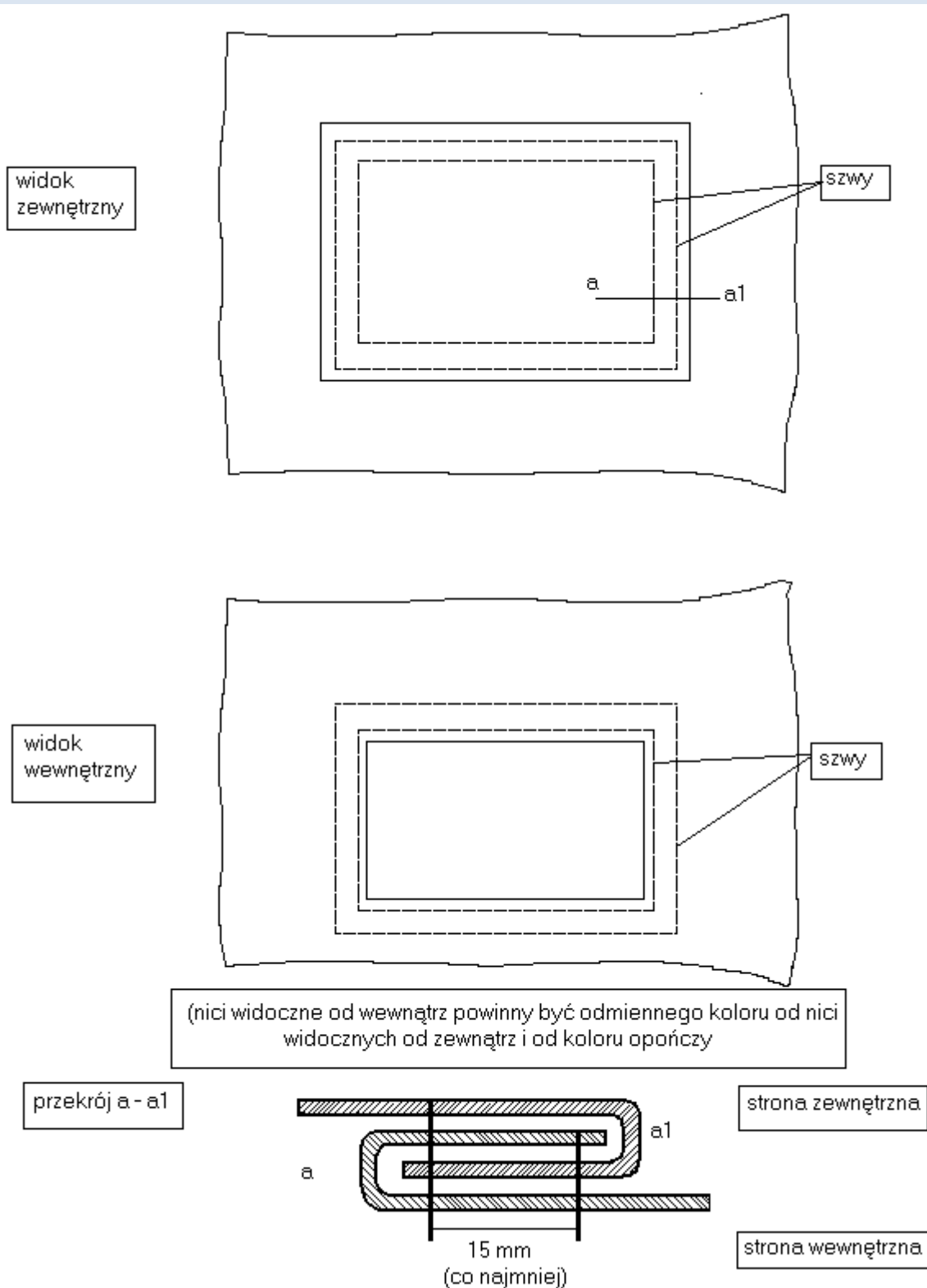
Rysunek nr 3

OPONCZA SPRZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI POŁĄCZONA ZA POMOCĄ SPOJENIA



Rysunek nr 4

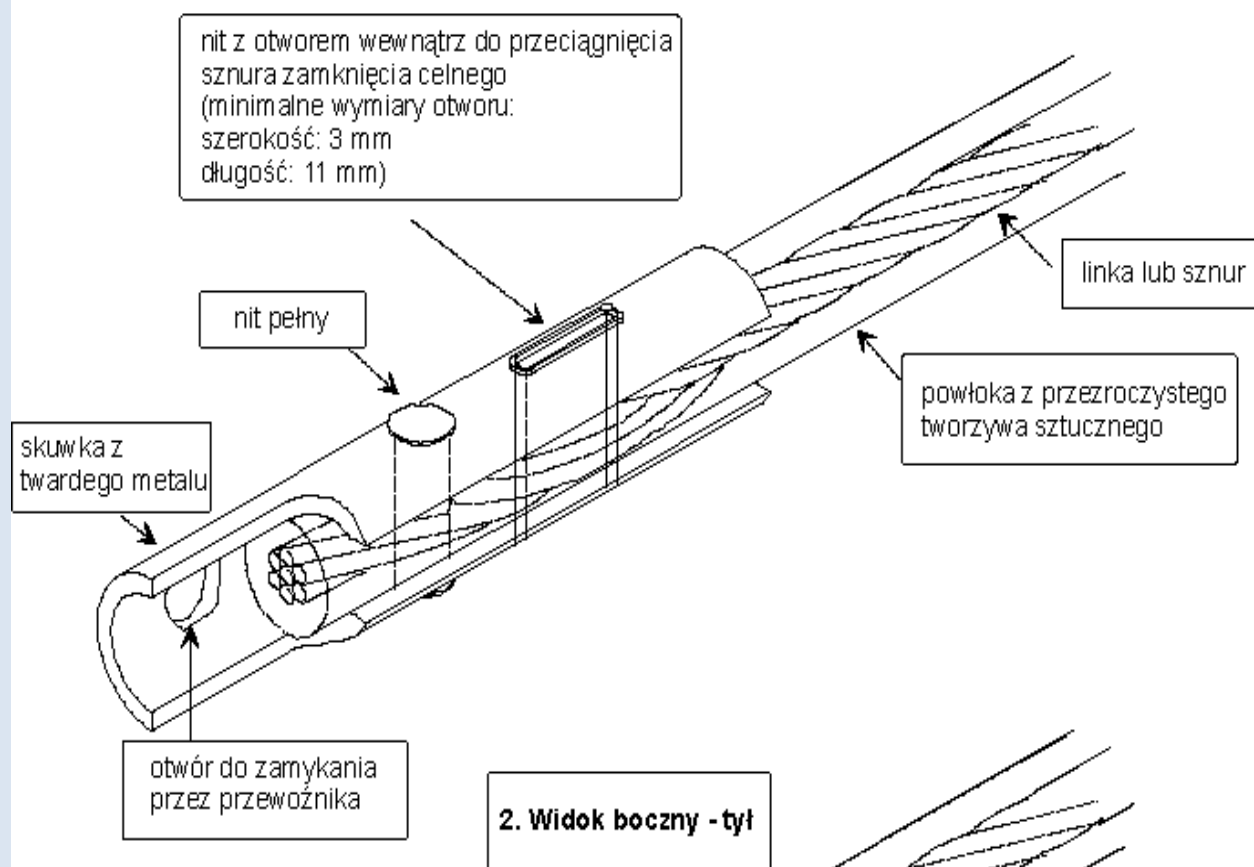
NAPRAWA OPOŃCZY



Rysunek nr 5

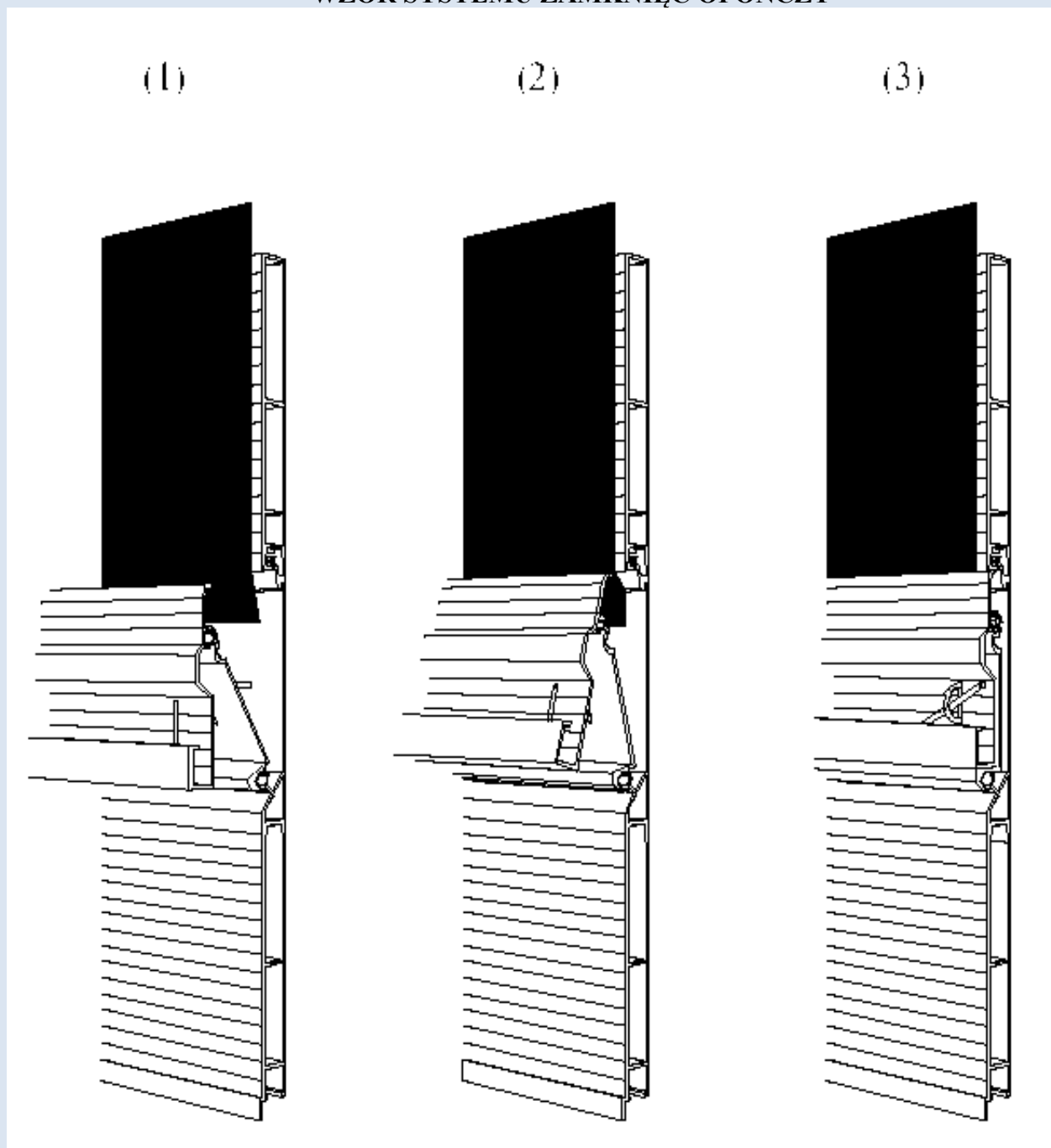
WZÓR SKUWKI

1. Widok boczny - przód



Rysunek nr 6

WZÓR SYSTEMU ZAMKNIĘĆ OPOŃCZY

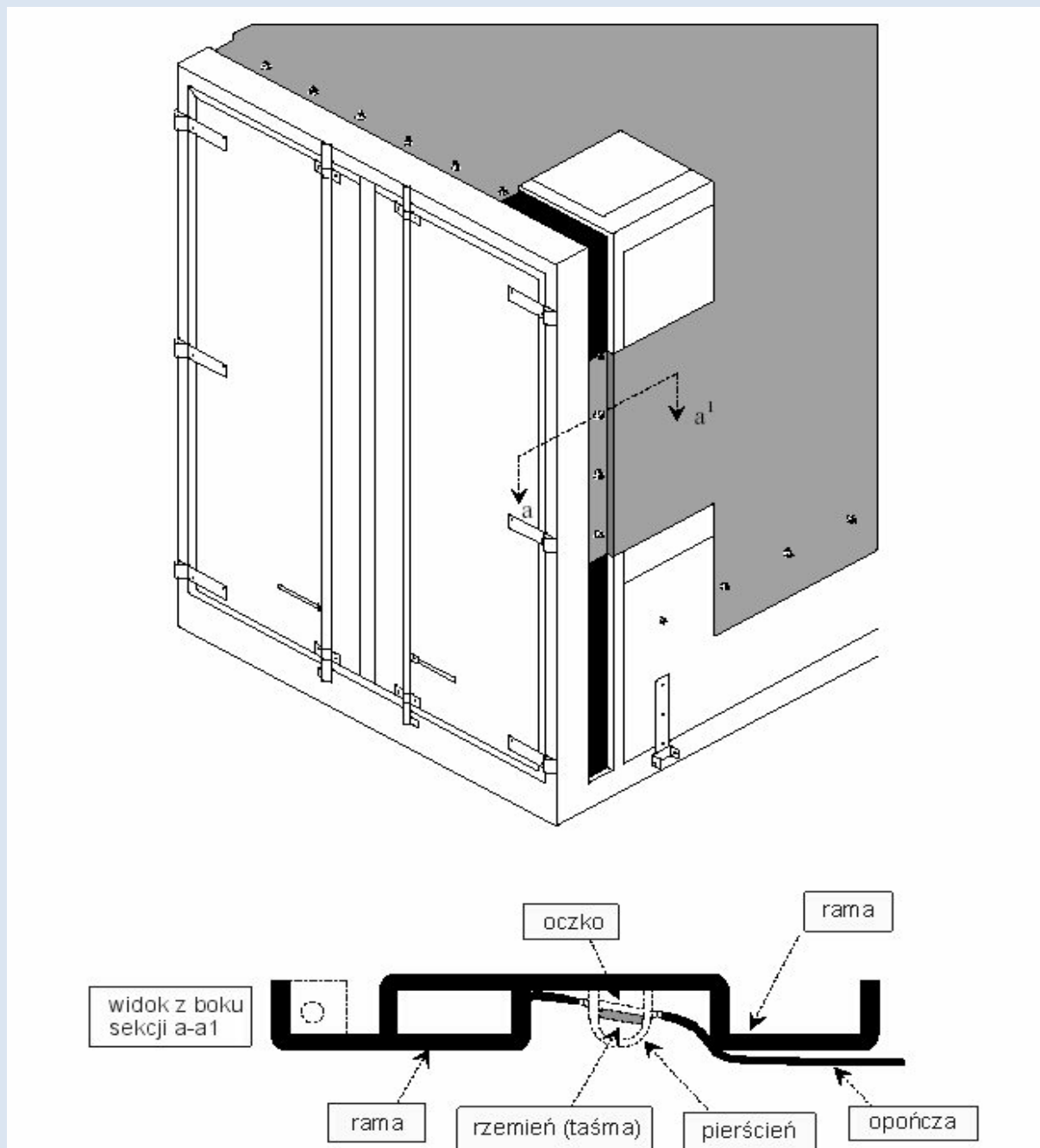


Opis

Dopuszcza się ten system zamknięć opończy pod warunkiem, że jest ona umocowana za pomocą przynajmniej jednego metalowego pierścienia na każdym końcu wejścia do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek. Owalne otwory, przez które przechodzi pierścień, powinny być takiej wielkości, aby pierścień mógł przez nie przechodzić. Gdy system jest zamknięty, widoczna część metalowego pierścienia nie wystaje więcej niż na podwójną grubość liny łączącej

Rysunek nr 7

WZÓR OPOŃCZY PRZYMOCOWANYCH DO SPECJALNIE PROFILOWANEJ RAMY

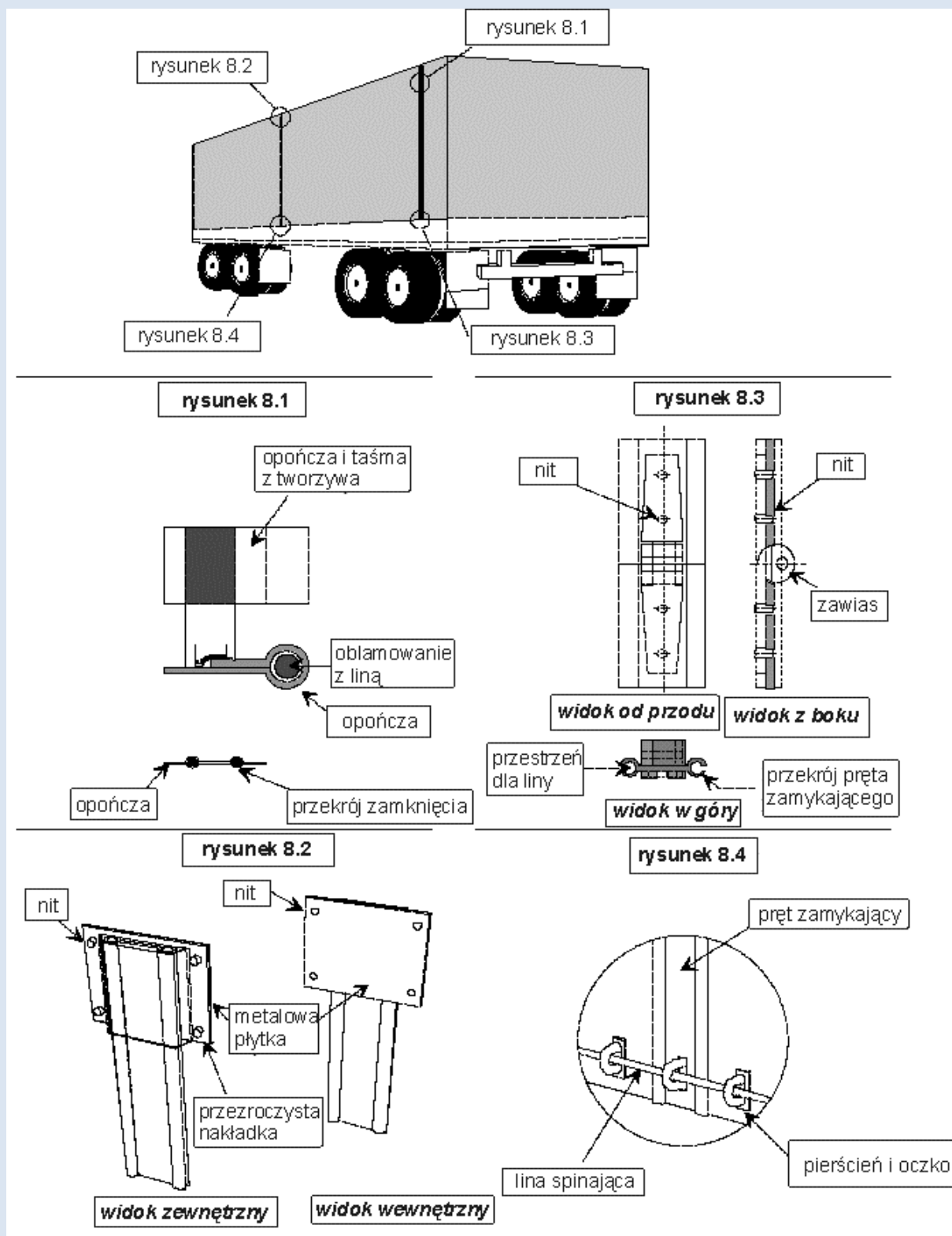


Opis

Takie połączenie opończy z pojazdem jest dopuszczalne pod warunkiem, że piścienie są umocowane we wgłębieniu i z niego nie wystają. Szerokość wgłębienia powinna być możliwie najwęższa

Rysunek nr 8

WZÓR SYSTEMU ZAMKNIĘĆ PRZY OTWORACH W OPOŃCZY DO ZAŁADUNKU I ROZŁADUNKU

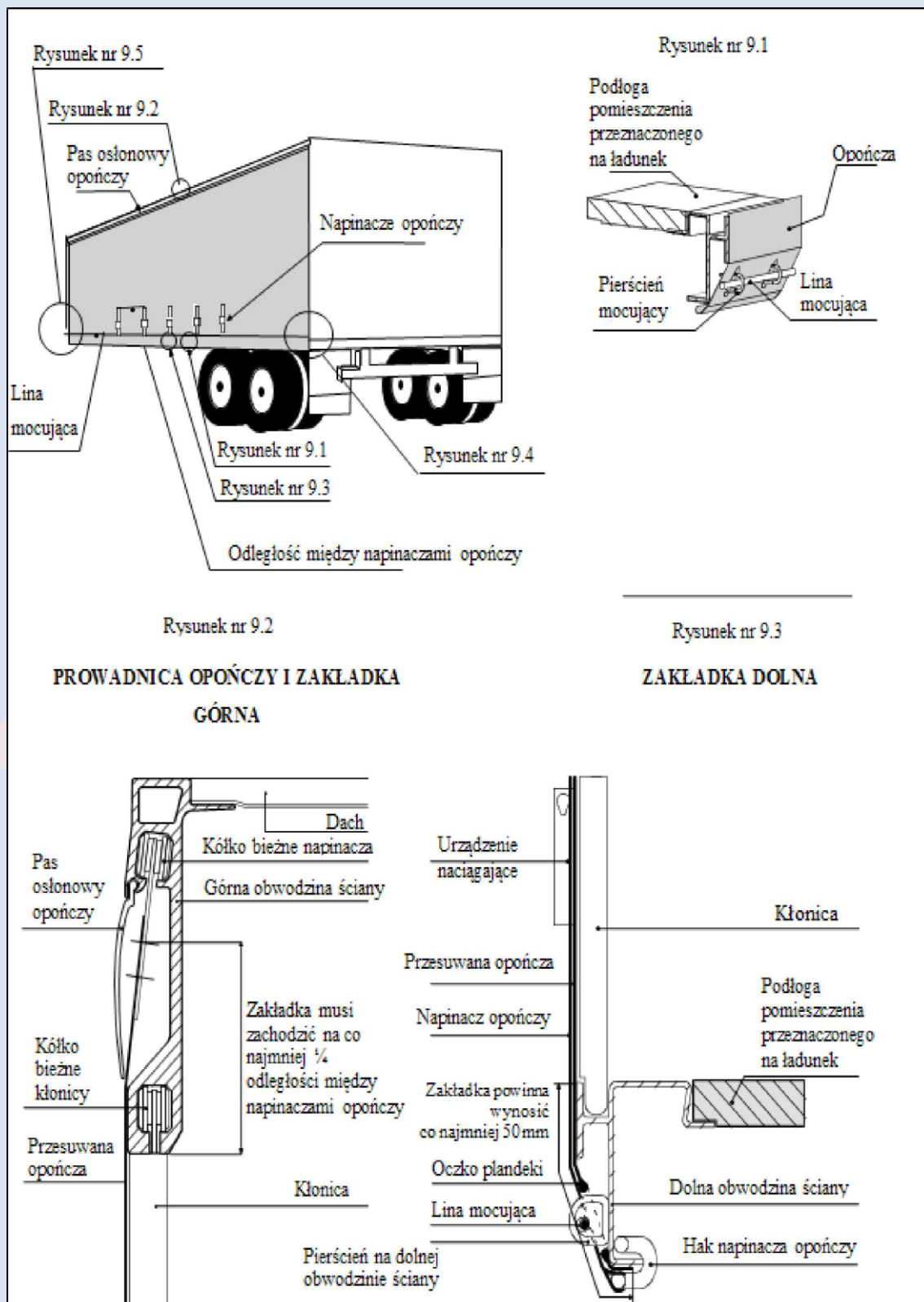


Opis (dotyczący rys. nr 8)

W tym systemie zamknąć otworów opończy, używanych do załadunku i rozładunku, dwa brzegi opończy połączone są za pomocą aluminiowego pręta zamykającego. Otwory w opończy są oblamowane taśmą i wyposażone w linę (patrz rysunek nr 8.1). Uniemożliwia to wyrwanie opończy z pręta zamykającego. Oblamowanie to winno się znajdować na zewnątrz i być zgrzane zgodnie z postanowieniami artykułu 3 ustęp 4 Załącznika 2 Konwencji. Brzegi opończy muszą przechodzić przez otwory w aluminiowym pręcie zamykającym i wchodzić w dwa równoległe podłużne kanały, których dolna część powinna być zaślepiona. Jeżeli pręt zamykający znajduje się w górnej pozycji, brzegi opończy są połączone. W górnej części otworu używanego do załadunku i rozładunku, pręt zamykający jest blokowany przez przezroczystą plastikową nakładkę przytwierdzoną do opończy za pomocą nitów (patrz rysunek nr 8.2.). Pręt zamykający składa się z dwóch części połączonych przynitowanym zawiasem, co umożliwia jego składanie w celu łatwego zamontowania i zdejmowania. Zawias ten musi być wykonany w taki sposób, aby jego konstrukcja uniemożliwiała usunięcie obrotowego sworznia gdy system jest zamknięty (patrz rysunek nr 8.3). W dolnej części pręta zamykającego znajduje się otwór, przez który przechodzi pierścień. Otwór ten jest owalny a jego wielkość pozwala na przejście pierścienia (patrz rysunek nr 8.4.). Lina spinająca TIR będzie przewleczona przez ten pierścień w celu zabezpieczenia pręta zamykającego.

Rysunek 9

WZÓR KONSTRUKCJI POJAZDU Z PRZESUWANymi OPOŃCZAMI

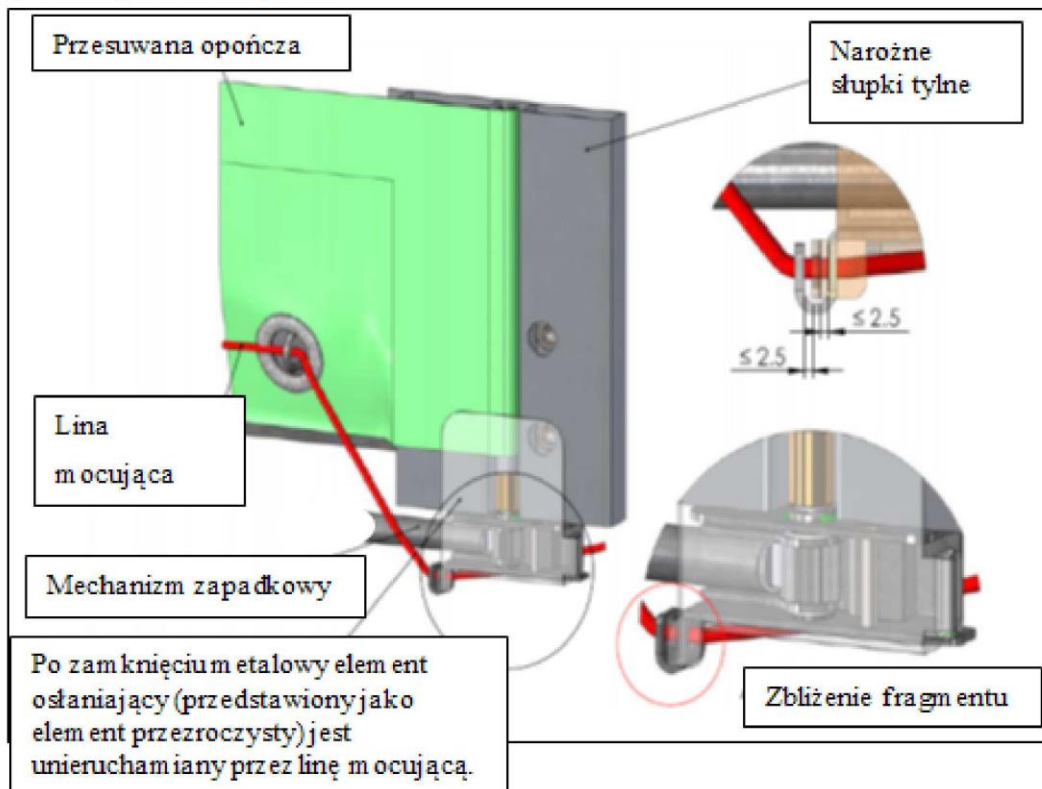


Rysunek nr 9, c.d.

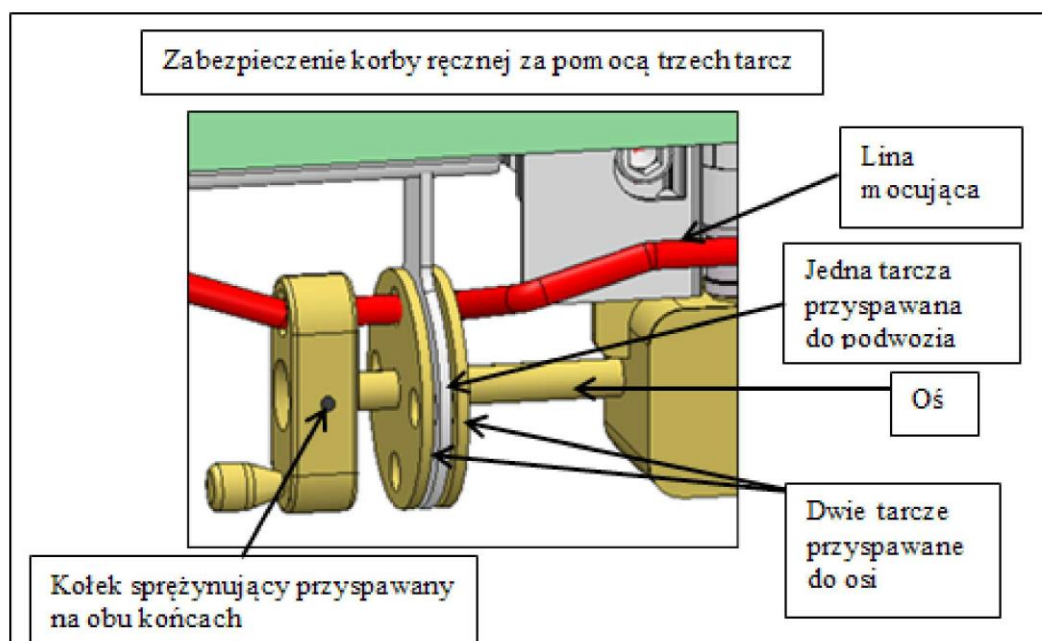
Rysunek nr 9.4

Do napinania przesuwanych opończ w kierunku poziomym stosowany jest mechanizm zapadkowy (zazwyczaj z tyłu pojazdu). Na poniższym rysunku przedstawiono dwa przykłady, a) i b), w jaki sposób można zabezpieczyć zapadkę lub skrzynkę przekładniową.

a) Zabezpieczenie zapadki



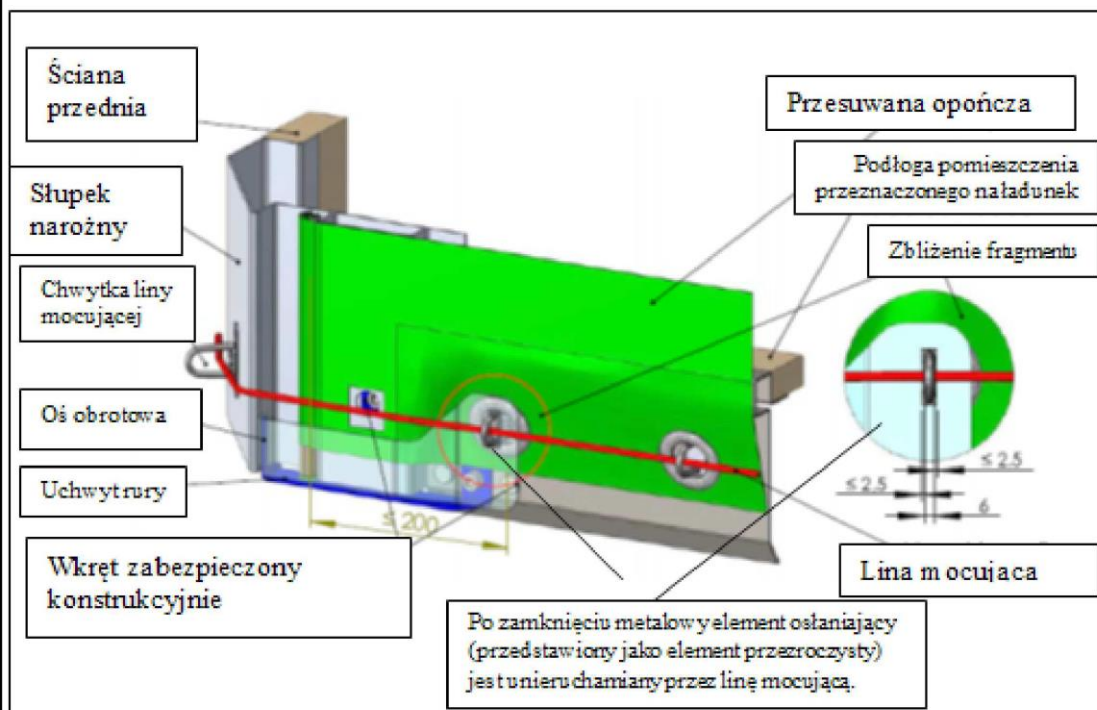
b) Zabezpieczenie skrzynki przekładniowej



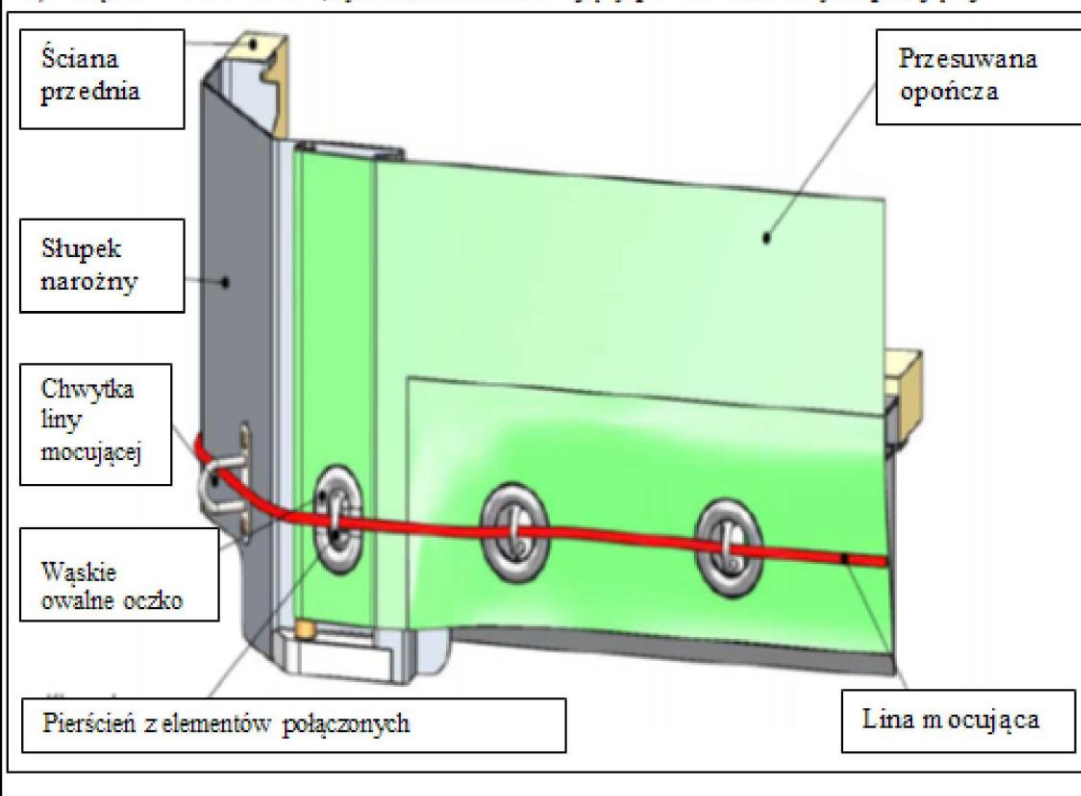
Rysunek nr 9.5

Do mocowania przesuwanej opończy po drugiej stronie (zazwyczaj na przodzie pojazdu), można stosować następujące systemy: a) lub b).

a) Metalowy element osłaniający



b) Wąskie owalne oczko, system uniemożliwiający podniesienie rury napinającej



Artykuł 5

Pojazdy z krytym opończą dachem przesuwным

1. Art. 1, 2, 3 i 4 niniejszego regulaminu stosuje się, w stosownych przypadkach, do pojazdów z krytym opończą dachem przesuwным. Ponadto pojazdy te są zgodne z postanowieniami niniejszego artykułu.

2. Kryty opończą dach przesuwny powinien spełniać wymogi określone poniżej w ppkt (i) do (iii):

(i) kryty opończą dach przesuwny jest zmontowany przy pomocy elementów, 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;

(ii) dach przesuwny przykrywa stałą część dachu na przedniej stronie pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, tak że opończa dachu nie może być przeciągnięta przez górny brzeg obwodziny górnej. Wzdłuż pomieszczenia przeznaczonego na ładunek mocuje się po obu stronach na krawędzi opończy dachu naprężoną linkę stalową w taki sposób, aby nie mogła być zdjęta i ponownie przymocowana bez pozostawienia widocznych śladów. Opończa dachu jest przymocowana do profilu przesuwного w taki sposób, że nie może być usunięta ani ponownie przymocowana bez pozostawienia widocznych śladów;

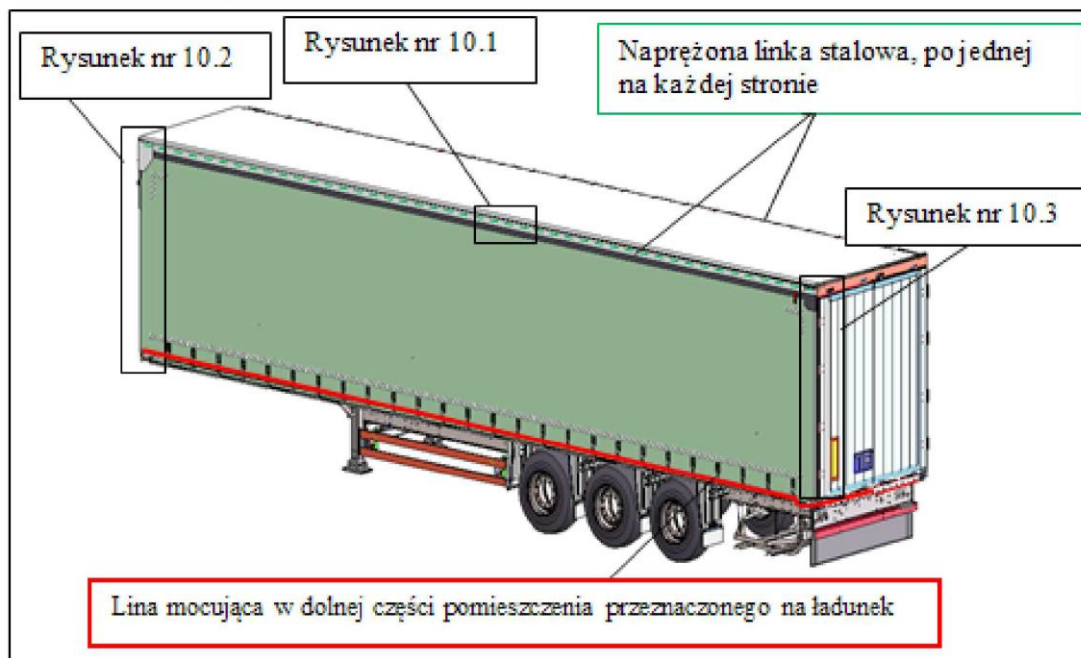
(iii) prowadnica dachu przesuwного, urządzenia naciągające dach przesuwny i inne ruchome części zmontowane są w taki sposób, aby zamknięte i zabezpieczone zamknięciami celnymi drzwi, dach oraz inne ruchome części nie mogły być otworzone ani zamknięte od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów. Prowadnica dachu przesuwного, urządzenia naciągające dach przesuwny i inne ruchome części są zmontowane w taki sposób, aby dostęp do powierzchni przeznaczonej na ładunek po zabezpieczeniu urządzeń zamykających był niemożliwy bez pozostawienia widocznych śladów.

Przykład takiego możliwego systemu konstrukcji przedstawiono na rysunku nr 10 załączonym do niniejszego regulaminu.

Rysunek nr 10

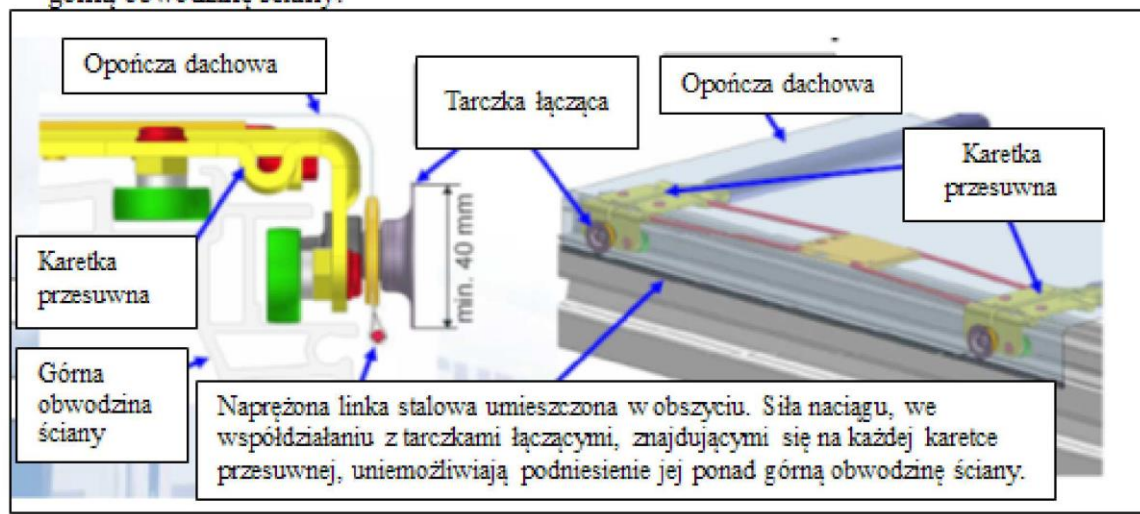
WZÓR KONSTRUKCJI POJAZDU Z KRYTYM OPOŃCZĄ DACHEM PRZESUWNYM

Na poniższym rysunku przedstawiono na przykładzie pojazdu istotne wymagania określone w art. 5 niniejszego regulaminu.



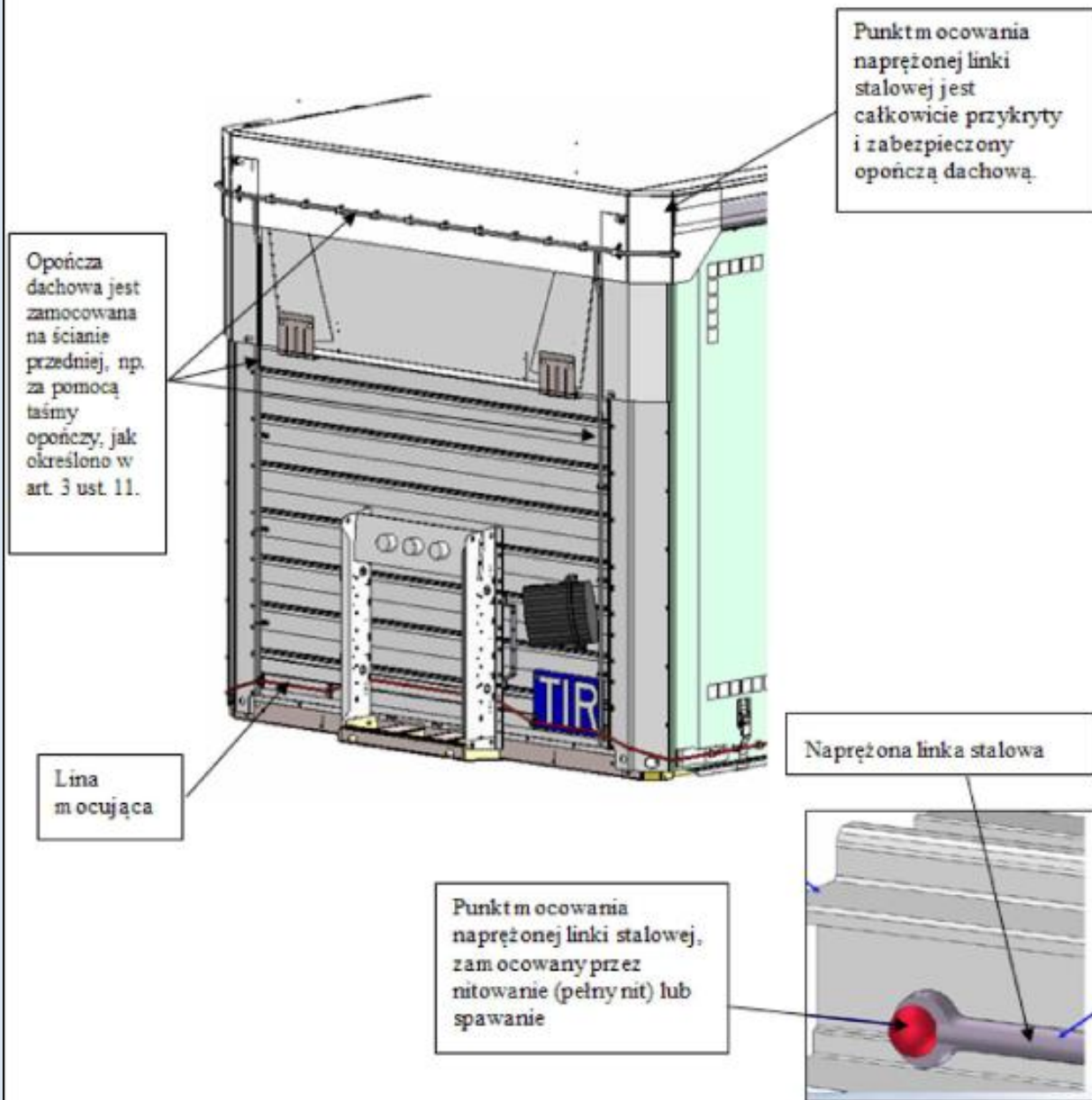
Rysunek nr 10.1

Na każdej stronie pomieszczenia przeznaczonego na ładunek zamocowano po jednej naprężonej linie stalowej, umieszczonej w obszyciu. Ta naprężona linka stalowa jest przymocowana do części przedniej (zob. rysunek nr 10.2) i tylnej korpusu (zob. rysunek nr 10.3). Siła naciągu, we współdziałaniu z tarczkami łączącymi, znajdującymi się na każdej karetkie przesuwnej, uniemożliwiają podniesienie obszycia z naprężoną linką stalową ponad górną obwódną ściany.



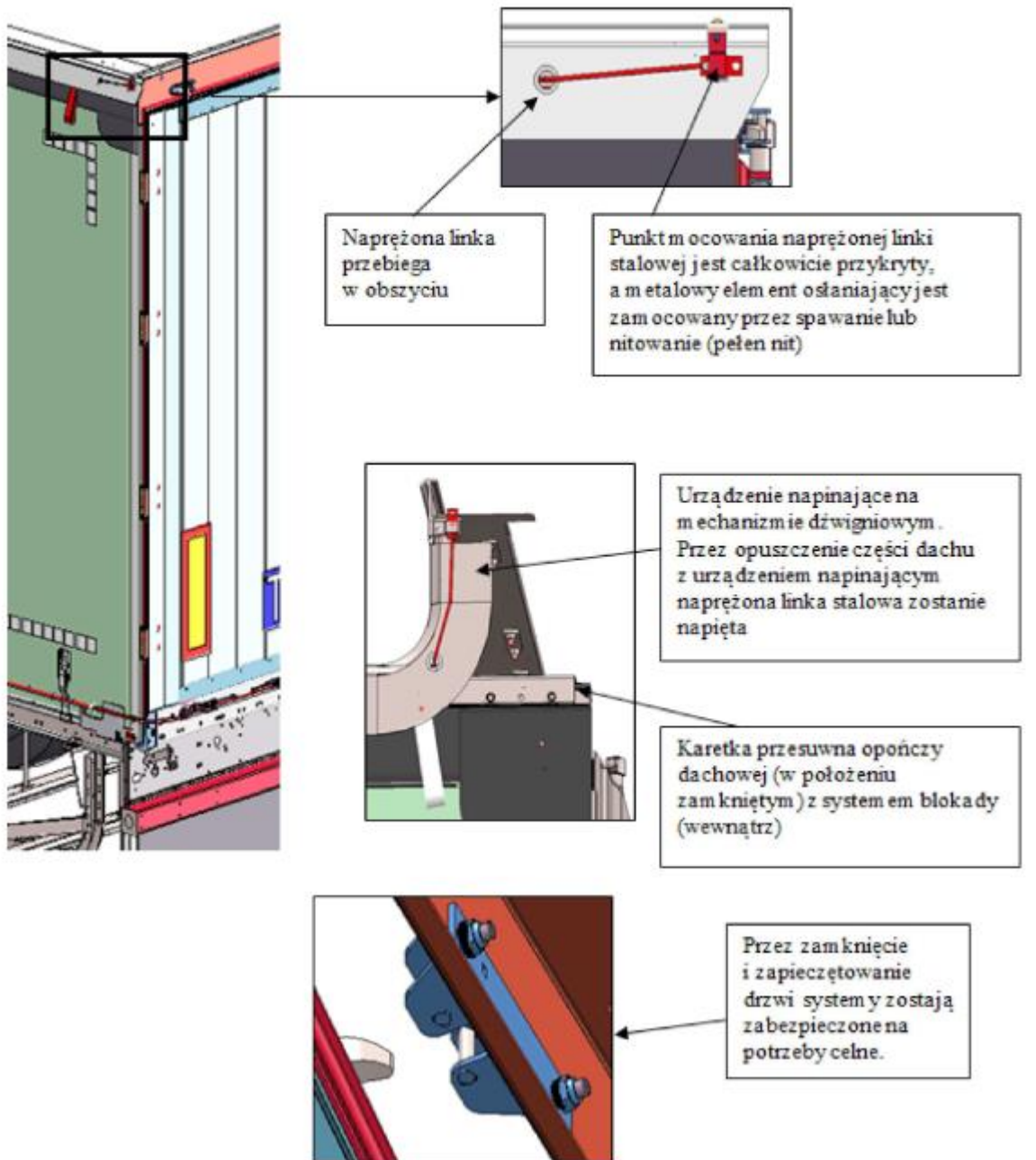
Rysunek nr 10.2

Przesuwna oponcza dachowa zachodzi na stałą część dachu na przedniej stronie pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, tak że oponcza dachowa nie może być przeciągnięta ponad górny brzeg obwodzińy górnej.



Rysunek nr 10.3

W tylnej części do dachu przymocowane jest specjalne urządzenie, np. przegroda, chroniące przed dostępem do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, po zamknięciu i zapieczętowaniu drzwi, bez pozostawienia widocznych śladów.



ZAŁĄCZNIK 3

PROCEDURA UZNANIA POJAZDÓW DROGOWYCH, KTÓRE ODPOWIADAJĄ WARUNKOM TECHNICZNYM PRZEWIDZIANYM 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, zgodnie 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.

Komentarze do ustępu 2

Nazwa Posiadacza Świadectwa uznania

W wypadku zmiany właściciela może się zdarzyć, że nazwa pokazana w rubryce 8 (Posiadacz) nie będzie nazwą nowego właściciela. Nie powinno to wywoływać żadnej kwestii spornej.

Nazwa na pojeździe

W tych samych okolicznościach może się zdarzyć, że na zdjęciach załączonych do Świadectwa pokazana będzie nazwa inna niż faktycznie pokazana na pojeździe. W takim przypadku pojazdu takiego nie należy zatrzymywać, gdyż jedynym celem takich fotografii jest wskazanie ogólnego wyglądu pojazdu.

Niewystarczające miejsce w rubryce 5 Świadectwa uznania

Jeżeli w rubryce 5 (inne dane) Świadectwa uznania nie ma wystarczającej ilości miejsca, to można umieścić uwagi znajdując się na odwrocie świadectwa.

3. Świadectwo powinno znajdować się w pojeździe drogowym.

Komentarz do ustępu 3

Musi to być oryginał Świadectwa uznania, a nie fotokopia.

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 produkcja, o uznanie według typu konstrukcji.
10. Producent powinien wskazać we wniosku numery lub litery identyfikacyjne przydzielone 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 przewidzianym typie konstrukcji w celu otrzymania uznania.
14. Żadne uznanie według konstrukcji nie zostanie udzielone bez ustalenia przez właściwą władzę na podstawie zbadania jednego lub więcej pojazdów wyprodukowanych według

konstrukcji, że pojazdy tego typu odpowiadają warunkom technicznym, określonym w Załączniku.

15. Właściwa władza zawiadomi pisemnie producenta o swojej decyzji uznania danego typu. Decyzja ta zawierać będzie datę, numer oraz dokładne oznaczenie władzy, która 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).

Nota wyjaśniająca

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 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.
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

19. Jeżeli w uznanym pojeździe przewożącym towary na podstawie karnetu TIR stwierdzono istotne braki, właściwe władze Umawiających się Stron będą mogły bądź nie zezwolić pojazdom (-owi) 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. Uznany pojazd powinien być doprowadzony do należytego stanu w najkrótszym czasie, nie później jednak niż przed ponownym użyciem do przewozu na podstawie karnetu TIR.
20. 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 rubrykę 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.

Nota wyjaśniająca

3.0.20

Procedura wprowadzania adnotacji do świadectwa uznania

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.

Komentarz do ustępu 20

Wszelkie zauważone uszkodzenia opończy lub ich zamocowań można wpisać w rubryce 10 Świadectwa uznania.

21. Każda uwaga wniesiona do świadectwa powinna nosić datę jej wniesienia oraz zostać poświadczona przez właściwe władze.
22. 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

Komentarze

Świadectwo uznania

Świadectwo uznania drukowane jest albo na pojedynczym arkuszu papieru w formacie A3, złożonym na pół, albo na kilku arkuszach papieru w formacie A4. W drugim przypadku, wszystkie strony muszą być podstemplowane przez właściwe władze lub, alternatywnie, połączone ze sobą w taki sposób, aby nie można było wymienić żadnej z kart bez pozostawienia widocznych śladów.

Fotografie i wykresy jakie należy załączyć

Ilekoć do Świadectwa uznania mają być załączone fotografie lub rysunki, zgodnie z wymaganiami Załącznika 4 Konwencji TIR, muszą odzwierciedlać dokładnie aktualny stan pojazdu.

Uznanie nadwozi demontowalnych

Jak określono w Artykule 1 (j) Konwencji, nadwozia zdejmowane należy traktować jak kontenery. Dlatego też, Świadectwa uznania, jak podano w Załączniku 4 do Konwencji, nie są wymagane dla nadwozi zdejmowanych, zgodnych z ich definicją podaną w notce wyjaśniającej 0.1 (j) w Załączniku 6. Wymagane są jednak tabliczka uznania oraz spełnienie warunków określonych w Załączniku 7, do Części II Konwencji.

Umiejscowienie i liczba zamknięć celnych

W przypadkach, gdy dla zapewnienia bezpiecznego zamknięcia celnego wymagane jest więcej niż jedno zamknięcie celne, ich liczba musi być wykazana w rubryce 5 Świadectwa uznania (Załącznik 4 do Konwencji TIR z 1975r.). Do Świadectwa uznania należy wtedy załączyć fotografię lub rysunek pokazujący dokładne umiejscowienie zamknięć celnych. Postanowienie to weszło w życie z dniem 7 sierpnia 2003r. i ma zastosowanie do pojazdów drogowych uzyskujących świadectwo uznania po raz pierwszy albo przy okazji odbywających się co dwa lata przeglądów i odnawiania Świadectwa uznania po wprowadzeniu w życie noty wyjaśniającej 2.2.1 (b) (f). W konsekwencji, z dniem 7 sierpnia 2005r. wszystkie pojazdy drogowo wymagające więcej niż jednego zamknięcia celnego muszą być wyposażone w Świadectwo uznania, zgodnie z notą wyjaśniającą 2.2.1 (b) (f).

Okres przejściowy dla wprowadzenia nowego wzoru świadectwa

Nowy, obowiązujący od 1 sierpnia 1995r (TRANS/WP.30/AC.2/35, Załącznik 4) format wzoru Świadectwa uznania pojazdu drogowego, ma być wymagany dla pojazdów drogowych uzyskujących świadectwo uznania po raz pierwszy albo przy okazji odbywających się co dwa lata przeglądów i odnawiania świadectwa uznania. W konsekwencji, od 1 sierpnia 1997r. wszystkie pojazdy drogowo powinny być wyposażone w nowy format wzoru świadectwa.

Wzór Świadcstwa Uznania Pojazdu Drogowego

(okładka)

SWIADECTWO UZNANIA
pojazdu drogowego do przewozu towarów
pod zamknięciem celnym

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

Świadcstwo nr
Certificate No

Konwencja TIR z dnia 14 listopada 1975r
TIR Convention of 14 November 1975

Wydane przez
Issued by:.....
(właściwa władza)
(Competent Authority)

.....*) zakreślić właściwy kwadrat (mark applicable alternative with an "x")

(druga strona)

KONWENCJA TIR wersja z 01.09.2021 r.

DANE IDENTYFIKACYJNE (IDENTIFICATION)		Świadectwo uznania Nr Certificate No	
1. Numer identyfikacyjny (Registration No)			
2. Typ pojazdu (Type of vehicle)			
3. Numer podwozia (Chassis No)			
4. Marka (lub nazwa konstruktora) Trade mark (or name of manufacturer)			
5. Inne dane (Other particulars)			
6. Liczba Załączników (Number of annexes)			
7. UZNANIE (APPROVAL)		Ważne do Valid until	
- uznanie indywidualne*) (individual approval*) - uznanie wg typu konstrukcji*) (approval by design type*)		Pieczeńć (Stamp)	
Zezwolenie nr (jeśli jest potrzebne)			
Auhorization No (if applicable)			
Miejscowość (Place)			
Data (Date)			
Podpis (Signature)			
8. POSIADACZ, (konstruktor, właściciel lub przewoźnik) (tylko dla pojazdów niezarejestrowanych) HOLDER, (manufacturer, owner or operator) (for unregistered vehicle only) Nazwa i adres (name and adress)			
9. PRZEDŁUŻENIA UZNANIA (RENEWALS)			
Ważne do (Valid until)			
Miejscowość (Place)			
Podpis (Signature)			
Pieczeńć (Stamp)			

(trzecia strona)

UWAGI (część zastrzeżona dla właściwych władz) REMARKS (reserved for the use of Competent Authorities)		Świadectwo uznania Nr Certificate No	
10. Stwierdzono braki Defects noted		11. Braki usunięto Rectification of defects	
Władza Authority.....	Pieczęć Stamp.....	Władza Authority.....	Pieczęć Stamp.....
Podpis Signature		Podpis Signature	
10. Stwierdzono braki Defects noted		11. Braki usunięto Rectification of defects	
Władza Authority	Pieczęć Stamp	Władza Authority	Pieczęć Stamp
Podpis Signature		Podpis Signature	
10. Stwierdzono braki Defects noted		11. Braki usunięto Rectification of defects	
Władza Authority	Pieczęć Stamp	Władza Authority	Pieczęć Stamp
Podpis Signature		Pieczęć Stamp	
12. Inne uwag Other remarks			

UWAGA

1. Do świadectwa uznania 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.
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 niezarejestrowanych - władzom państwa, w którym ich właściciel lub użytkownik ma miejsce zamieszkania.
4. Pojazd drogowy, który przestał odpowiadać warunkom technicznym, wymagany 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.

IMPORTANT NOTICE

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

ZAŁĄCZNIK 5

TABLICE TIR

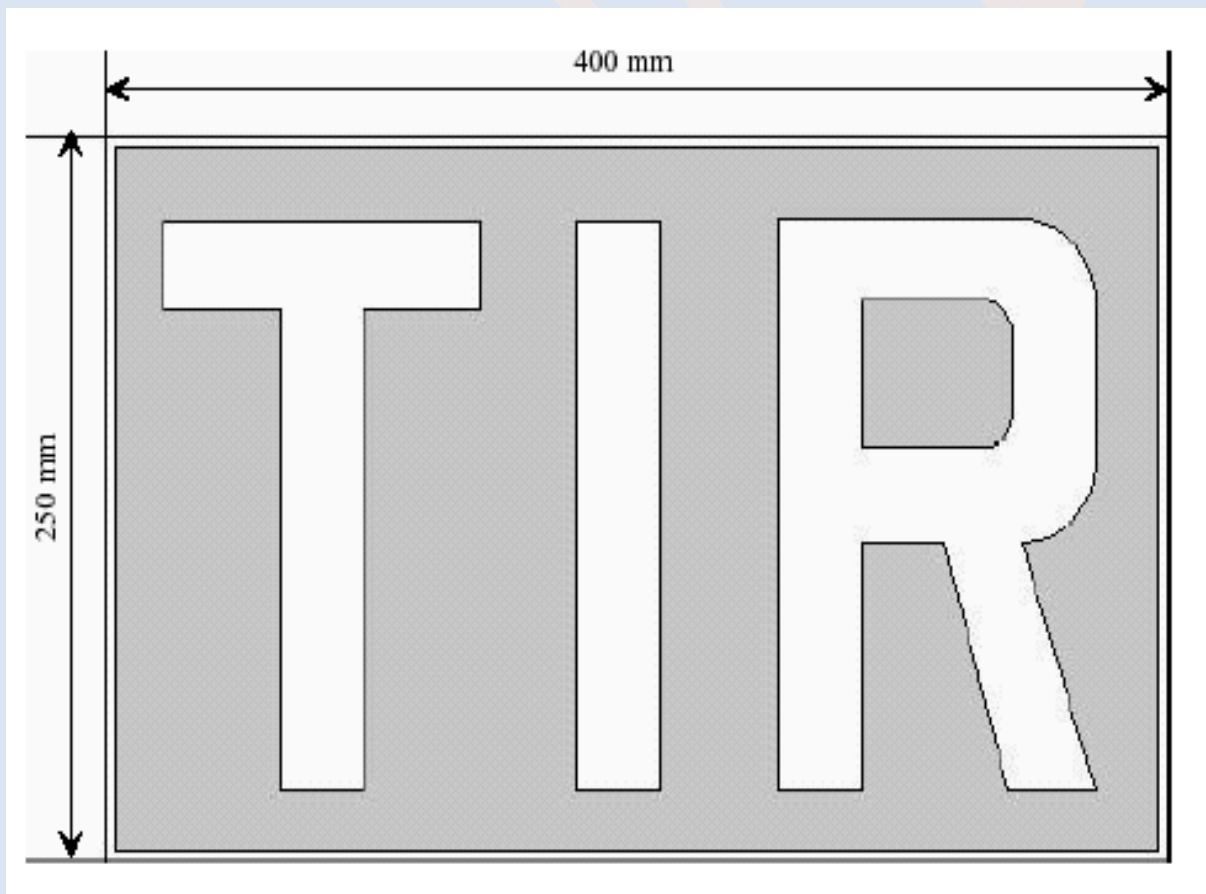
1. Tablice powinny mieć wymiary 250 mm x 400 mm.
2. Napis TIR powinien być wykonany dużymi literami łacińskimi o wysokości 200 mm i o grubości kreski co najmniej 20 mm. Litery powinny być koloru białego na niebieskim tle.

Komentarz

Poniżej pokazany jest wzór tabliczki TIR zgodny z wymaganiami określonymi w Załączniku 5.

Znak ma białe litery na niebieskim tle (barwa RAL 5017) (wysokość znaków: 200 mm, szerokość kreski co najmniej 20 mm).

Wersja elektroniczna, w postaci pliku graficznego (format EPS - plik z grafiką zapisaną w języku PostScript) zawierającego pokazany powyżej znak TIR zgodny z wymaganiami określonymi w Załączniku 5, jest dostępna na stronie internetowej TIR (<http://tir.unece.org>) albo można ją uzyskać kontaktując się Sekretariatem TIR.



ZAŁĄCZNIK 6

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

Wprowadzenie

- i) Zgodnie z postanowieniami artykułu 43 niniejszej Konwencji noty wyjaśniające podają interpretację niektórych postanowień niniejszej Konwencji i jej Załączników. Zawierają one również pewne zalecone praktyki.
- ii) Noty wyjaśniające nie zmieniają postanowień niniejszej Konwencji lub jej Załączników, precyzują jedynie ich treść, znaczenie i zakres.
- iii) 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.
- iv) Noty wyjaśniające pozwalają stosować postanowienia niniejszej Konwencji i jej Załączników, z uwzględnieniem postępu technicznego i wymagań o charakterze ekonomicznym.

ZAŁĄCZNIK 7

ZAŁĄCZNIK DOTYCZĄCY UZNANIA KONTENERÓW

Część pierwsza

REGULAMIN DOTYCZĄCY WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA KONTENERÓW, KTÓRE MOGĄ BYĆ DOPUSZCZONE DO PRZEWOZU MIĘDZYNARODOWEGO POD ZAMKNIĘCIEM CELNYM

Nota wyjaśniająca

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.

Artykuł 1

Zasady podstawowe

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.

Komentarz do Artykułu 1

Oznaczenia na kontenerach

Malowanie, nadruki i inne podobnego typu oznaczenia, których nie można oderwać od ścian lub opończy kontenerów są dopuszczalne jedynie w przypadkach jeśli nie będą zakrywać konstrukcji ściany lub opończy, które powinny być zawsze widoczne. Jednakże, nie zezwala się na stosowanie naklejek i innych oznaczeń, które mogą zakryć otwory w kontenerach.

Artykuł 2

Konstrukcja kontenera

1. Aby spełnić wymagania określone przez postanowienia artykułu 1 niniejszego regulaminu:
 - a) 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 wymagania i być dostatecznie wytrzymałe

- b) 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 otwarcie drzwi lub innego zamknięcia - bez zerwania zamknięcia celnego. To ostatnie powinno być w należyty sposób zabezpieczone. Dopuszcza się otwieranie dachów;

Komentarz do Artykułu 2, ustęp 1 (b)

Zabezpieczenie zamknięć celnych w kontenerach

Ponieważ Konwencja nie określa szczegółowo wymagania odnośnie metody zabezpieczenia zamknięcia celnego, dopuszczalne jest zabezpieczenie go przez przykrycie specjalnym urządzeniem, lub zbudowanie drzwi w taki sposób, aby nie istniało niebezpieczeństwo uszkodzenia zamknięcia celnego uderzeniem.

- c) 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.

Komentarz do Artykułu 2, ustęp 1 (c)

Otwory wentylacyjne w kontenerach

Pomimo, że otwory wentylacyjne nie powinny z reguły przekraczać 400 mm, każda kompetentna władza administracyjna może, pod warunkiem spełnienia wszystkich pozostałych wymogów, udzielić zgody na otwór przekraczający 400 mm, jeśli takowy zostanie jej przedstawiony.

- 2. Niezależnie od postanowień artykułu 1 litera 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:
 - i. gdy osłona wewnętrzna jest pełnej wysokości od podłogi do dachu lub - w innych przypadkach - gdy przestrzeń między osłoną zewnętrzną a zewnętrzną ścianą jest całkowicie wypełniona, osłona wewnętrzna kontenera powinna być tak przymocowana, aby nie mogła być usunięta lub zastąpiona bez pozostawienia widocznych śladów, i
 - ii. gdy osłona jest poniżej pełnej wysokości, a przestrzeń między osłoną a zewnętrzną ścianą nie są całkowicie wypełnione i we wszystkich innych przypadkach występowania przestrzeni w konstrukcji kontenera - liczba pustych przestrzeni powinna być ograniczona do minimum i przestrzenie te powinny być łatwo dostępne dla kontroli celnej.

Komentarz do Artykułu 2, ustęp 2

Eliminacja wyodrążonych elementów konstrukcyjnych

Elementy konstrukcyjne zawierające puste przestrzenie, takie jak na przykład belki wydrążone powinny być ograniczone do minimum i powinny być stopniowo eliminowane w projektach nowych kontenerów przy użyciu belek z otwartych profili, jeśli jest to możliwe. Jeśli z powodów konstrukcyjnych zamknięte przestrzenie w elementach konstrukcyjnych są stosowane, zalecane jest zastosowanie otworów ułatwiających kontrolę celną przestrzeni wydrążonych. Obecność takich otworów należy uwzględnić w rubryce 9 Modelu II lub rubryce 7 Modelu III świadectwa uznania kontenera (Załącznik 7, Część II Konwencji).

3. **"Zdejmowane nadwozie"**, określone w nocie wyjaśniającej 0.1 j) Załącznika 6 Konwencji, może posiadać okna, pod warunkiem, że są one wykonane z wystarczająco trwałych materiałów i nie mogą być usunięte lub wymienione bez pozostawienia widocznych śladów. Dopuszcza się okna wykonane ze szkła, jednak w przypadku stosowania szkła innego niż szkło bezpieczne, okna muszą być zabezpieczone metalową kratą, niedającą się usunąć z zewnątrz; oczka kraty nie powinny przekraczać 10mm. Nie wolno stosować okien w kontenerach, określonych w artykule 1 j) Konwencji, innych niż "w zdejmowanym nadwoziu" zdefiniowanym w nocie wyjaśniającej 0.1 j), Załącznika 6 Konwencji.

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 znajdzie się na zewnątrz złożonego kontenera, powinien umożliwiać nałożenie zamknięć przez urząd celny.

Artykuł 4

Kontenery kryte opończa

1. 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.
2. 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.
3. 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; jeżeli jednak przy niektórych częściach opończy (takich jak klapy i wzmocnione rogi) nie byłoby możliwe ich połączenie w wymieniony sposób, wystarczy założyć tylko brzeg części wierzchniej i przyszyć ją. 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.
4. Jeżeli opończa z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym sporządzona jest z kilku części, części te mogą być również spojone. Brzeg jednej części nałożony zostanie na drugi brzeg na szerokość co najmniej 15 mm. Spojenie części dokonane zostanie na całej szerokości. Brzeg zewnętrzny złącza zostanie pokryty taśmą z tworzywa sztucznego o szerokości co najmniej 7 mm, nałożoną w taki sposób przez spójnienie. 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.

Komentarz do Artykułu 4, ustęp 4

Taśmy z tworzywa sztucznego

Wymagania dotyczące taśm z tworzywa sztucznego mają istotne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa celnego. W rezultacie, nie są dozwolone żadne od nich odstępstwa.

Zakładki brzegów części opończy

O ile dla zapewnienia bezpieczeństwa celnego wystarczające są co najmniej 15 mm zakładki brzegów opończy, to dopuszcza się zakładki 20 mm i większe, gdyż mogą być niezbędne ze względów technicznych w zależności od materiału opończy i jej własności adhezyjnych.

Metody zgrzewania części opończy

Do metod zgrzewania części opończy zaliczanych jako dające bezpieczeństwo celne, o ile spełniają wymagania określone w Załączniku 2 Konwencji, zalicza się "metodę stapiania", w której części opończy stapia się w wysokiej temperaturze, oraz "metodę wysokiej częstotliwości", w której części opończy zgrzewa się stosując docisk i prądy wysokiej częstotliwości (tzw. zgrzewanie dielektryczne)

5. **Naprawy: 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 od 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 łata, szew może być również wykonany zgodnie z przepisem ustępu 3 niniejszego artykułu i rysunkiem 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 plastikowa taśma musi być przymocowana do obydwu stron opończy, a łata powinna być wstawiona od wewnętrznej strony.**

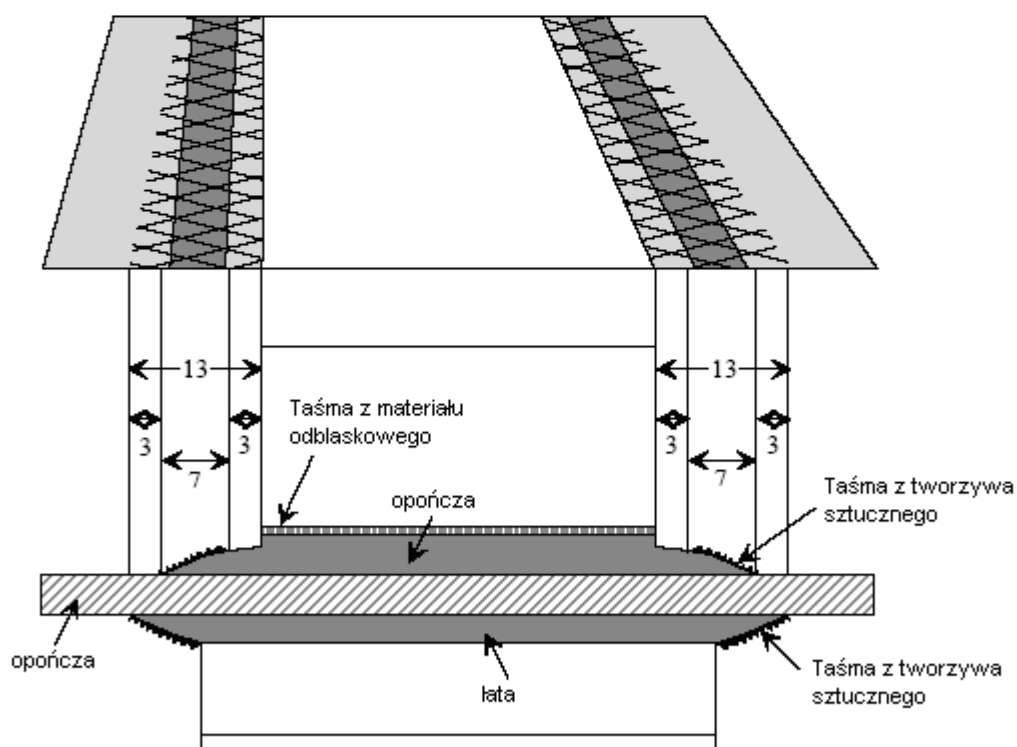
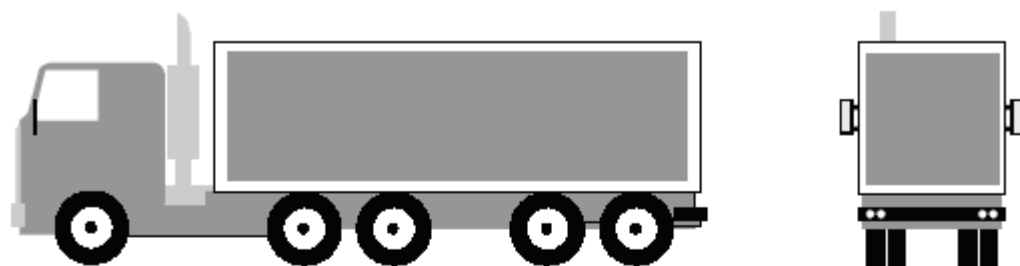
Komentarz do Artykułu 4, ustęp 5

Naprawa opończy z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym

Zezwala się na zastosowanie następującego procesu w celu napraw takich opończy: winyl skroplony pod ciśnieniem i w wysokiej temperaturze zastosowany do zabezpieczenia części opończy przez topienie. Oczywiście, w takich przypadkach, taśma z tworzywa sztucznego z wydrukowanym wzorem będzie przymocowana do brzegu danej części po obu stronach opończy.

Taśmy z materiału odblaskowego

Dopuszczalne jest stosowanie taśm z materiału odblaskowego, które można oderwać, a które pokrywają konstrukcję opończ kontenerów, pod warunkiem, że są one całkowicie połączone przez zgrzewanie z opończami z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym oraz zabezpieczone zgodnie z wymogami Załącznika 2, Artykuł 2, ustęp 5 Konwencji (patrz poniższy rysunek).



6. Oponczka powinna być umocowana na kontenerze w sposób odpowiadający ściśle warunkom określonym w artykule 1 litery a) i b) niniejszego regulaminu. Zastosowane mogą być następujące sposoby:

- a) Opończa może być umocowana przy użyciu:
- i. metalowych pierścieni przytwierdzonych do kontenera;
 - ii. oczek rozmieszczonych na brzegu opończy;
 - iii. liny mocującej, przechodzącej przez pierścienie ponad opończą i widocznej z zewnątrz na całej długości.

Opończa powinna przykrywać części stałe kontenera na odległości 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.

Nota wyjaśniająca 4.6 (a)

Rysunek załączony do III części stanowi aprobowany przez władze celne przykład sposobu umocowania opończy do okucia narożnego.

- b) Jeżeli brzeg opończy ma być umocowany na stałe do kontenera, połączenie to powinno być na stałe i wykonane za pomocą trwałych urządzeń.
 - c) W przypadku zastosowania jednego ze sposobów umocowania opończy, opończa w pozycji zamkniętej powinna ściśle przylegać do zewnętrznej ściany kontenera (patrz rysunek nr 6 załączony do niniejszego regulaminu).
7. Opończa powinna być podtrzymywana przy użyciu - odpowiednio - stojaków, luków, listew itp.

Komentarz do Artykułu 4, ustęp 7

Podtrzymywanie opończy

Obręcze podtrzymujące opończę są niekiedy puste w środku i mogą być używane jako miejsce ukrycia pewnych towarów. Zastosowanie takich pustych obręczy jest dopuszczalne, pod warunkiem jednakże, że ich kontrola jest zawsze możliwa tak jak w przypadku innych części kontenera.

8. Odstęp między pierścieniami i między oczkami nie powinien przekraczać 200 mm. Odstęp ten może być większy, nie powinien jednak przekraczać 300 mm między pierścieniami i między oczkami po obydwu stronach stojaka, jeśli konstrukcja kontenera i opończy uniemożliwia dostęp do wnętrza kontenera. Oczka powinny być wzmocnione.
12. Jako lin mocowania należy używać:
- e) linek stalowych o średnicy co najmniej 3 mm; lub
 - f) sznurów konopnych lub sizalowych o średnicy co najmniej 8 mm, otoczonych powłoką z przezroczystego, nierozciągliwego materiału plastycznego; lub
 - g) sznurów złożonych z wsadów z przewodów światłowodowych wewnątrz spiralnie nawiniętych metalową osłoną, otoczonych powłoką z przezroczystego, nierozciągliwego materiału plastycznego; lub
 - h) sznurów zawierających rdzeń z materiału tekstylnego, otoczonego co najmniej czterema zwojami wyłącznie z drutów stalowych i pokrywającymi całkowicie rdzeń, pod warunkiem, że średnica tych sznurów będzie wynosić co najmniej 3 mm (nie uwzględniając przezroczystej powłoki, o ile występuje).

Sznury zgodnie z punktami 9 a) lub d) niniejszego artykułu mogą mieć powłokę z przezroczystego, nierozciągliwego materiału plastycznego.

W przypadkach, gdy opończa musi być przymocowana do ramy w systemie konstrukcji, który skądinąd odpowiada postanowieniom ustępu 6a) niniejszego artykułu, do mocowania może być użyty rzemień (przykład takiego systemu konstrukcji pokazano na rysunku nr 7, załączonym do niniejszego Załącznika). Rzemień musi odpowiadać wymogom określonym w ustępie 11 a) iii) co do materiału, rozmiarów i kształtu.

Komentarz do Artykułu 4, ustęp 9

Linka mocująca

W drugim opisanym systemie konstrukcji, zamiast rzemienia można zastosować linkę składającą się z dwóch części (patrz także komentarz do Noty Wyjaśniającej 2.3.9).
{TRANS/WP.30/125, ustęp 33}

10. Każdy typ sznura powinien być sporządzony z jednej sztuki i zaopatrzony na każdym końcu w skuwki z twardego metalu. Każda metalowa skuwka powinna pozwalać na przewlekanie wiązania zamknięcia celnego. Urządzenie do przymocowania każdej metalowej skuwki sznura, zgodnie z przepisami punktu 9 a), b) i d) tego artykułu, powinno zawierać metalowy nit przechodzący przez sznur, pozwalający na przewlekanie wiązania zamknięcia celnego. Sznur powinien być widoczny z obu stron wydrążonego nitu tak, aby można się upewnić, że ten sznur sporządzony jest z jednej części (patrz rysunek nr 5).
11. Przy otworach w opończy służących do załadunku lub wylądunku obie powierzchnie będą połączone. Mogą być zastosowane następujące sposoby:
 - a) Obydwa brzegi opończy powinny w wystarczający sposób nachodzić na siebie. Oprócz tego powinny one być połączone za pomocą:
 - i. kłapy przyszytej lub spojonej stosownie zgodnie z ustępem 3 i 4 niniejszego artykułu;
 - ii. pierścieni i oczek odpowiadających warunkom ustępu 8 niniejszego artykułu pierścienie powinny być wykonane z metalu;
 - iii. rzemienia wykonanego z właściwego materiału, z jednej sztuki, nierozciągliwego, o szerokości co najmniej 20 mm, a grubości co najmniej 3 mm, przechodzącego przez pierścień i przytrzymującego razem dwa brzegi opończy i klapę; rzemień powinien być przymocowany do wewnętrznej strony opończy i powinien posiadać:
 - oczko do przeciągania linki wymienionej w ustępie 9 niniejszego artykułu lub
 - oczko, które może być nałożone na metalowy pierścień, wymieniony w ustępie 6 niniejszego artykułu i zabezpieczone linką, wymienioną w ustępie 9 niniejszego artykułu.

Kłapa nie jest wymagana, jeśli istnieje urządzenie specjalne (przegroda itp.), chroniące przed dostępem do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek bez pozostawienia widocznych śladów. Kłapa nie jest również wymagana dla kontenerów z przesuwanymi opończami.

- b) Specjalny system zamknięć, utrzymujący brzegi opończy ściśle połączone, gdy pomieszczenie na ładunek jest zamknięte i opieczętowane. System zamknięć powinien posiadać otwór, przez który może przejść metalowy pierścień, wymieniony w ustępie 6 niniejszego artykułu i powinien być zabezpieczony linką wymienioną w ustępie 9

niniejszego artykułu. Taki system jest pokazany na rysunku nr 8 załączonym do niniejszego Załącznika.

12. 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

Kontenery z przesuwanymi opończami

1. Kontenery z przesuwanymi opończami będą podlegać postanowieniom Artykułu 1, 2 i 3 niniejszego Załącznika w takiej mierze, w jakiej dadzą się do nich zastosować. Ponadto, kontenery te powinny odpowiadać postanowieniom niniejszego Artykułu.
2. Przesuwane opończe, podłoga, drzwi i inne części składowe kontenera powinny spełniać wymogi Artykułu 3 pkt. 6, 8, 9 i 11 niniejszego Załącznika albo wymogi ustalone poniżej w i) do vi):
 - i. przesuwane opończe, podłoga, drzwi i wszystkie inne części składowe kontenera są zmontowane przy pomocy elementów, 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;
 - ii. opończa powinna przykrywać stałe części górnej powierzchni kontenera przynajmniej na 1 faktycznej odległości między napinaczami opończy; opończa powinna przykrywać stałe części dolnej powierzchni kontenera przynajmniej na 50 mm. Jeżeli kontener jest zabezpieczony zamknięciami celnymi, pozioma szczelina pomiędzy opończą i stałymi częściami kontenera nie może przekroczyć 10 mm mierzonych prostopadle po podłużnej osi pojazdu w każdym miejscu.;
 - iii. prowadnica przesuwanej opończy, urządzenia naciągające przesuwaną opończę i inne ruchome części zmontowane są w taki sposób, aby zamknięte i zabezpieczone zamknięciami celnymi drzwi oraz inne ruchome części nie mogły być otworzone ani zamknięte od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów. Prowadnica przesuwanej opończy, urządzenia naciągające przesuwaną opończę i inne ruchome części zmontowane są w taki sposób, aby dostęp do kontenera po zabezpieczeniu urządzeń zamykających był niemożliwy bez pozostawienia widocznych śladów. Przykład takiego systemu konstrukcji przedstawiono na rysunku nr 9 załączonym do niniejszego regulaminu;
 - iv. pozioma odległość pomiędzy oczkami celnymi na stałych częściach kontenera nie powinna przekraczać 200 mm. Przestrzeń ta może być większa, ale nie powinna przekraczać 300 mm między oczkami celnymi po każdej stronie kłonicy, jeśli układ konstrukcji kontenera i opończy uniemożliwiałby wszelki dostęp do przestrzeni ładunkowej kontenera. W każdym przypadku powinny być spełnione warunki opisane w ii);
 - v. odstęp między napinaczami opończy nie powinien przekraczać 600 mm;
 - vi. złącza stosowane do przymocowania opończy do stałych części kontenera powinny spełniać wymagania określone w Artykule 4 pkt. 9 niniejszego Załącznika.

Artykuł 6

Kontenery z krytym opończą dachem przesuwным

1. Art. 1, 2, 3, 4 i 5 niniejszego regulaminu stosuje się, w stosownych przypadkach, do kontenerów z krytym

opończą dachem przesuwным. Ponadto kontenery te są zgodne z postanowieniami niniejszego artykułu.

2. Kryty opończą dach przesuwny powinien spełniać wymogi określone poniżej w ppkt (i) do (iii):

(i) kryty opończą dach przesuwny jest zmontowany przy pomocy elementów, 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;

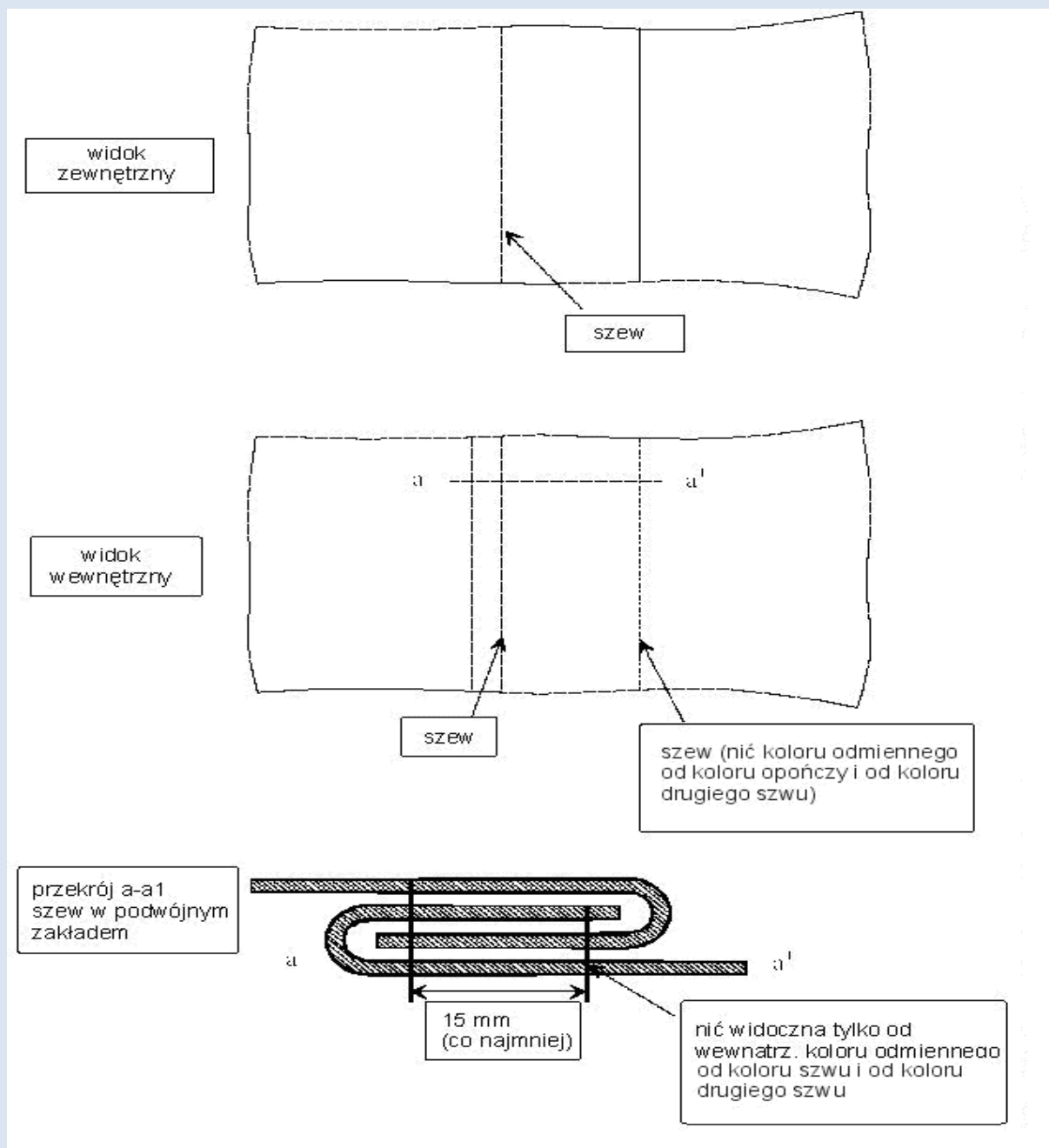
(ii) opończa dachu przesuwного przykrywa stałą część dachu na przedniej stronie kontenera, tak że opończa dachu nie może być przeciągnięta przez górny brzeg obwodziny górnej. Wzdłuż kontenera mocuje się po obu stronach na krawędzi opończy dachu naprężoną linkę stalową w taki sposób, aby nie mogła być zdjęta i ponownie przymocowana bez pozostawienia widocznych śladów. Opończa dachu jest przymocowana do profilu przesuwного w taki sposób, że nie może być usunięta ani ponownie przymocowana bez pozostawienia widocznych śladów;

(iii) prowadnica dachu przesuwного, urządzenia naciągające dach przesuwny i inne ruchome części zmontowane są w taki sposób, aby zamknięte i zabezpieczone zamknięciami celnymi drzwi, dach oraz inne ruchome części nie mogły być otworzone ani zamknięte od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów. Prowadnica dachu przesuwного, urządzenia naciągające dach przesuwny i inne ruchome części są zmontowane w taki sposób, aby dostęp do kontenera po zabezpieczeniu urządzeń zamykających był niemożliwy bez pozostawienia widocznych śladów

Przykład możliwego systemu konstrukcji przedstawiono na rysunku nr 10 załączonym do niniejszego regulaminu.

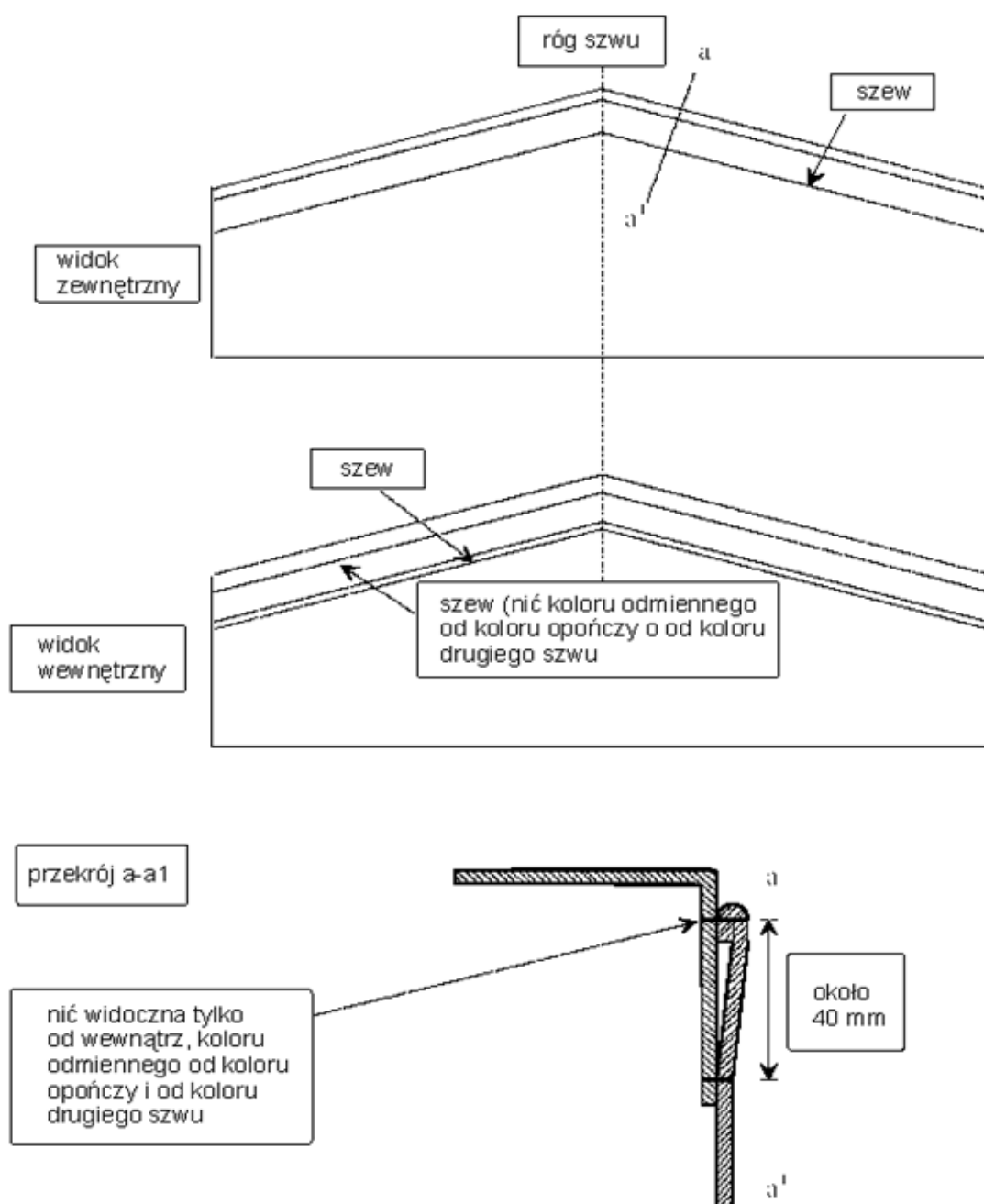
Rysunek nr 1

Opończa sporządzona z wielu części
Łączenie za pomocą szwu



Rysunek nr 2

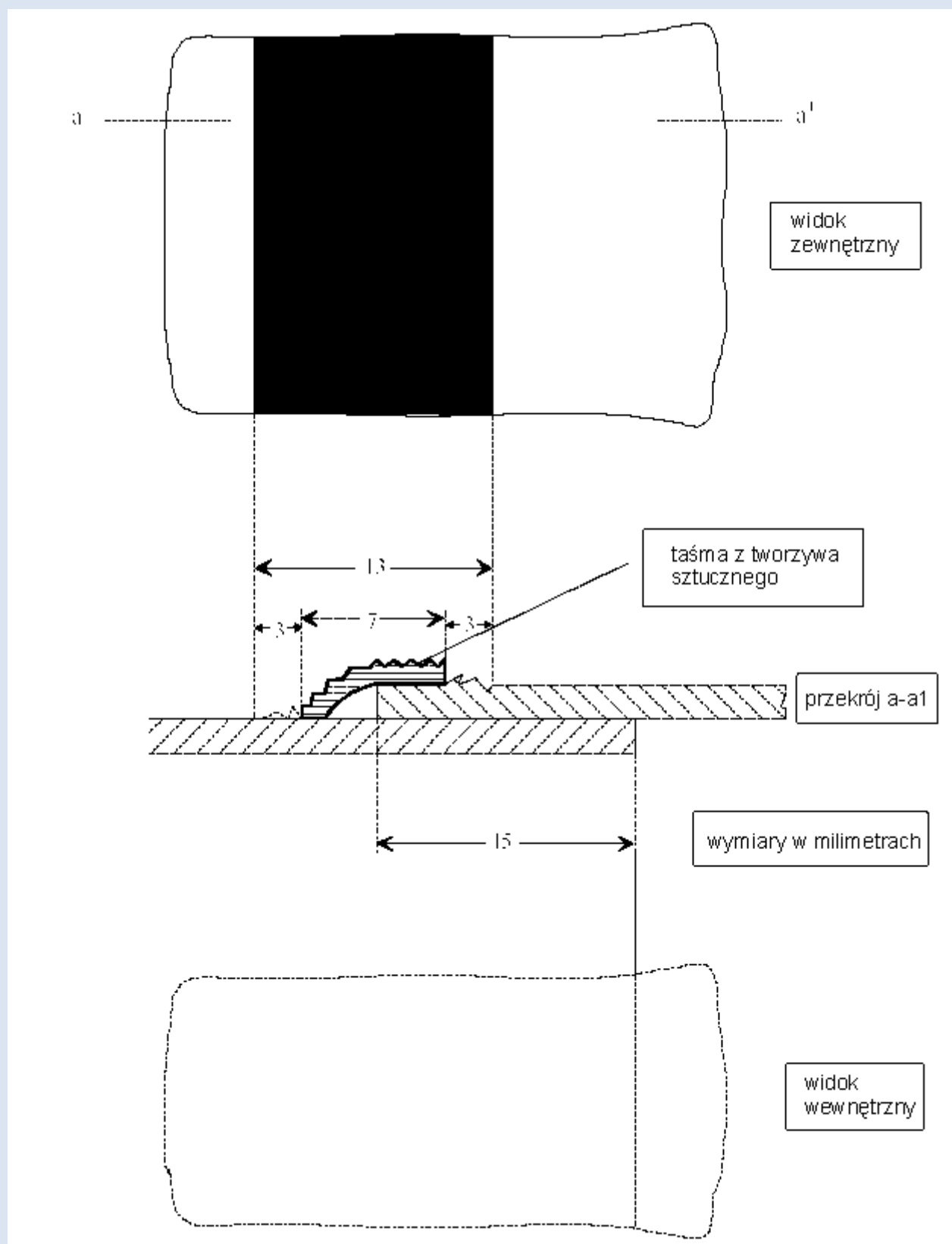
Opończa sporządzona z wielu części połączonych za pomocą szwu



UWAGA: dopuszcza się również stosowanie szwów narożnych, wykonanych w sposób określony na rysunku 2a, zamieszczonym w Załączniku 2 do niniejszej Konwencji

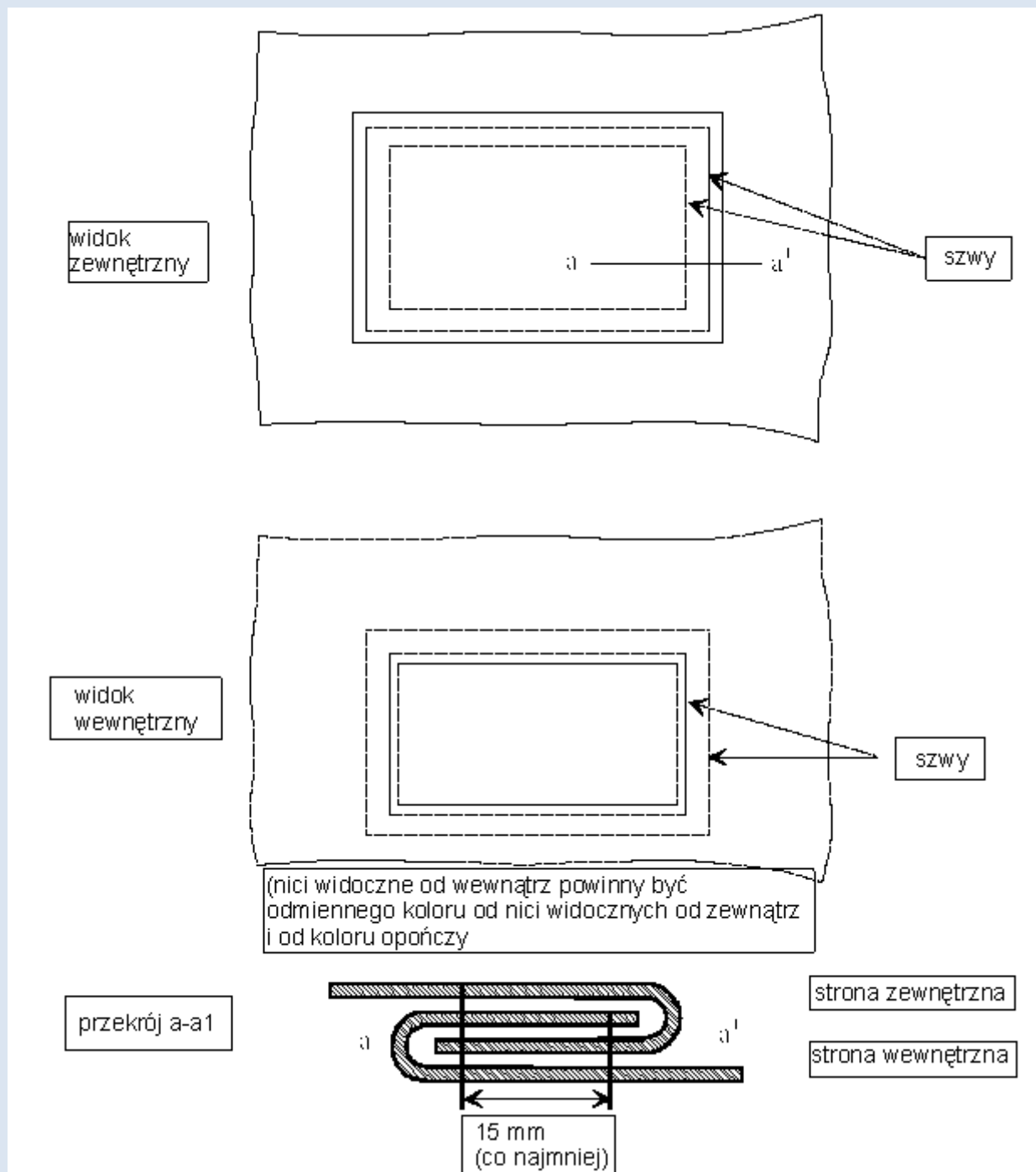
Rysunek nr 3

Opończa sporządzona z wielu części
Łączenie za pomocą spojenia



Rysunek nr 4

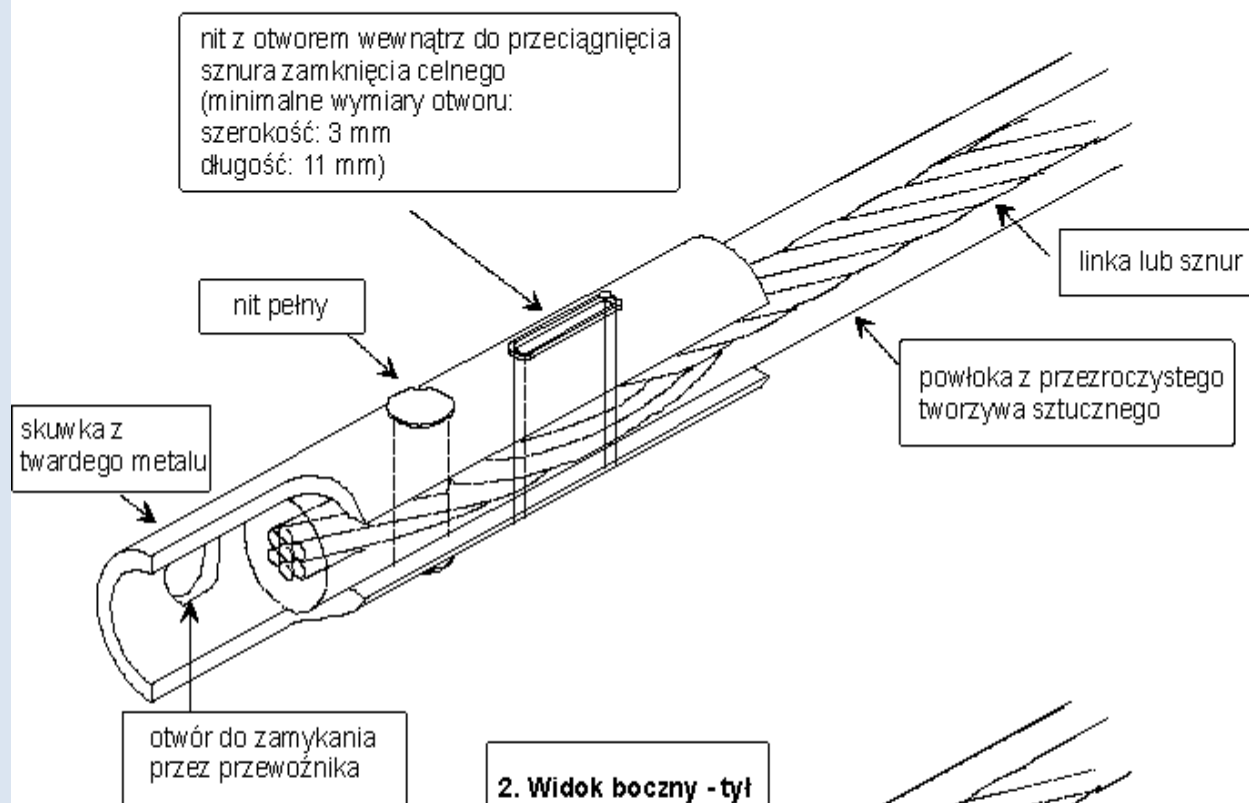
Naprawa opony



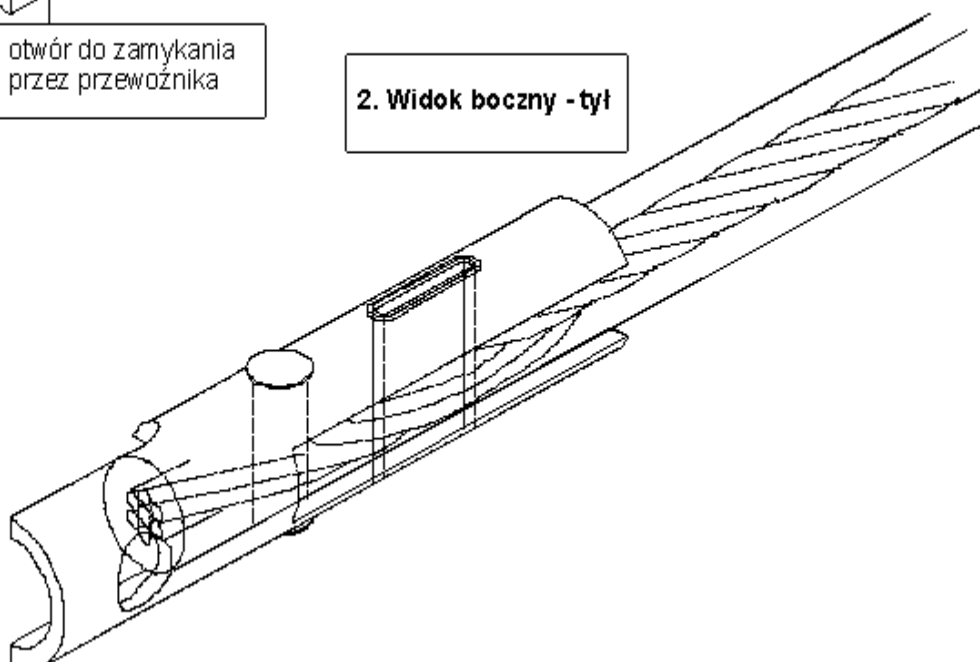
Rysunek nr 5

Wzór skuwki

1. Widok boczny - przód

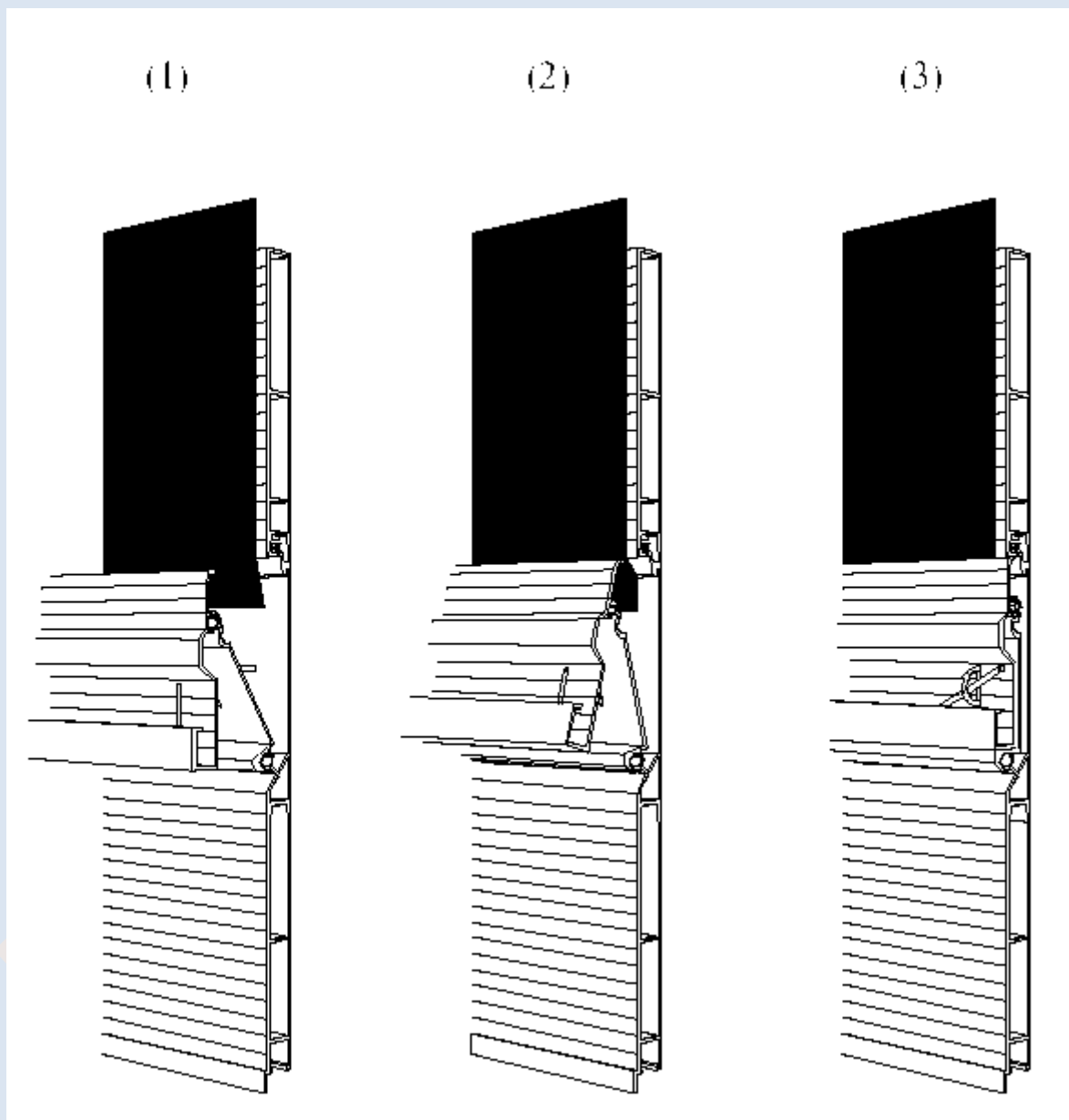


2. Widok boczny - tył



Rysunek nr 6

Wzór systemu zamknięć opończy

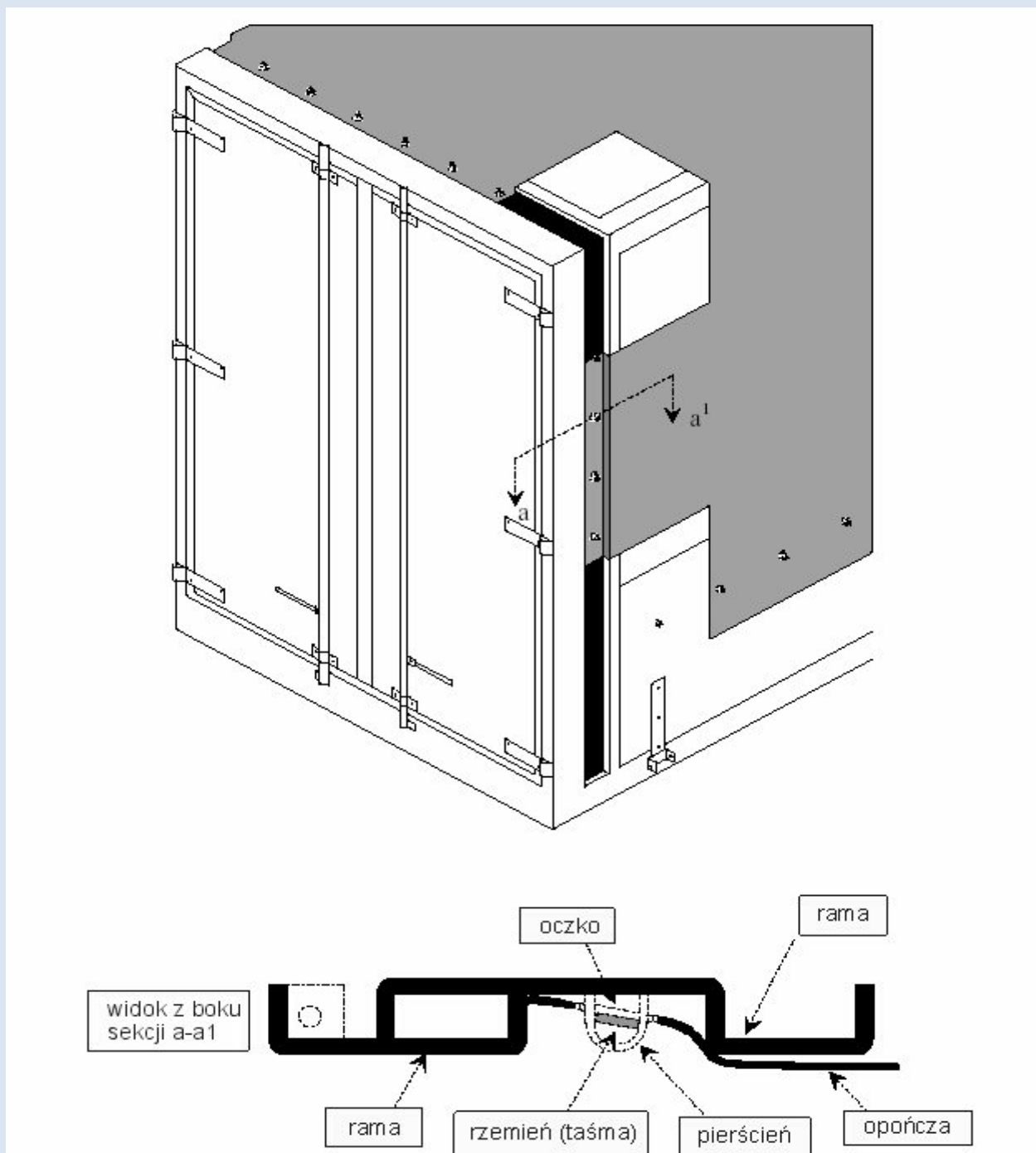


OPIS

Dopuszcza się ten system zamknięć opończy pod warunkiem, że jest ona umocowana za pomocą przynajmniej jednego metalowego pierścienia na każdym końcu wejścia do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek. Ovalne otwory, przez które przechodzi pierścień, powinny być takiej wielkości, aby pierścień mógł przez nie przechodzić. Gdy system jest zamknięty, widoczna część metalowego pierścienia nie wystaje więcej niż na podwójną grubość liny łączącej

Rysunek nr 7

Wzór opończy przymocowanych do specjalnie profilowanej ramy

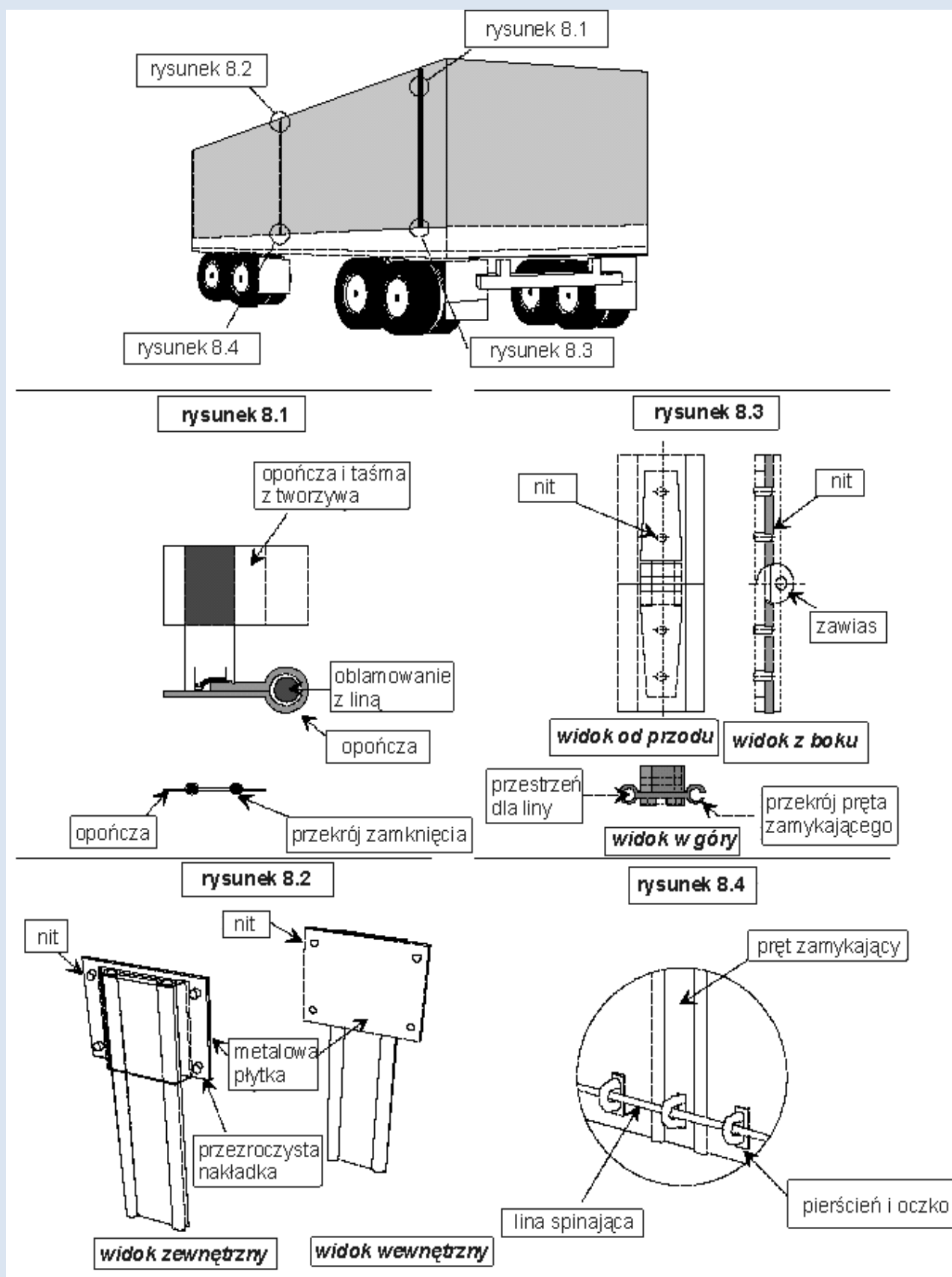


OPIS

Takie połączenie opończy z pojazdem jest dopuszczalne pod warunkiem, że pierścienie są umocowane we wgłębieniu i z niego nie wystają. Szerokość wgłębienia powinna być możliwie największa

Rysunek nr 8

Wzór systemu zamknięć przy otworach w oponczy do załadunku i rozładunku

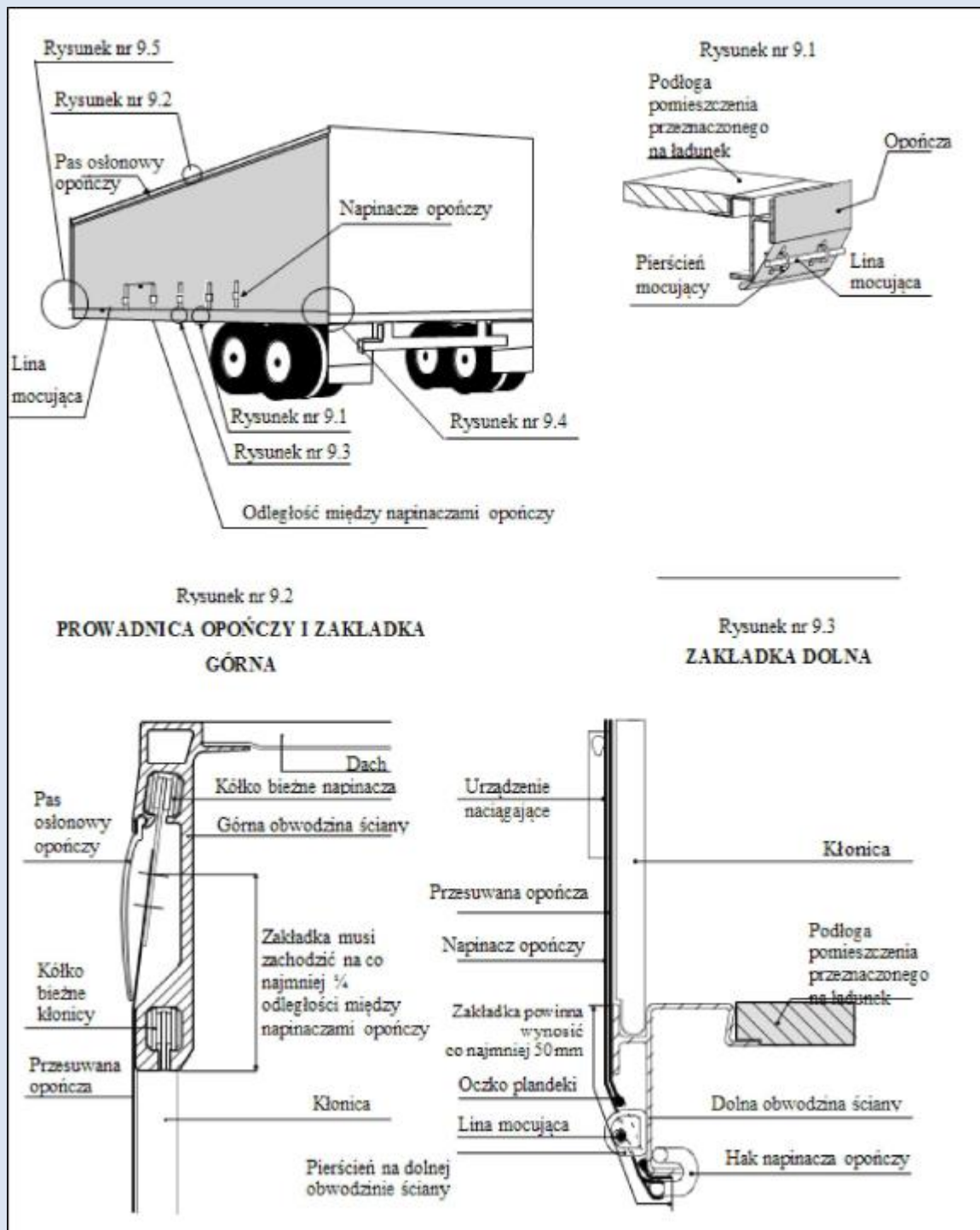


OPIS (dotyczący rys. nr 8)

W tym systemie zamknięć otworów opończy, używanych do załadunku i rozładunku, dwa brzegi opończy połączone są za pomocą aluminiowego pręta zamykającego. Otwory w opończy są oblamowane taśmą i wyposażone w linę (patrz rysunek nr 8.1). Uniemożliwia to wyrwanie opończy z pręta zamykającego. Oblamowanie to winno się znajdować na zewnątrz i być zgrzane zgodnie z postanowieniami artykułu 3 ustęp 4 Załącznika 2 Konwencji. Brzegi opończy muszą przechodzić przez otwory w aluminiowym pręcie zamykającym i wchodzić w dwa równoległe podłużne kanały, których dolna część powinna być zaślepiona. Jeżeli pręt zamykający znajduje się w górnej pozycji, brzegi opończy są połączone. W górnej części otworu używanego do załadunku i rozładunku, pręt zamykający jest blokowany przez przezroczystą plastikową nakładkę przytwierdzoną do opończy za pomocą nitów (patrz rysunek nr 8.2.). Pręt zamykający składa się z dwóch części połączonych przynitowanym zawiasem, co umożliwia jego składanie w celu łatwego zamontowania i zdejmowania. Zawias ten musi być wykonany w taki sposób, aby jego konstrukcja uniemożliwiała usunięcie obrotowego sworznia gdy system jest zamknięty (patrz rysunek nr 8.3). W dolnej części pręta zamykającego znajduje się otwór, przez który przechodzi pierścień. Otwór ten jest owalny a jego wielkość pozwala na przejście pierścienia (patrz rysunek nr 8.4.). Lina spinająca TIR będzie przewleczona przez ten pierścień w celu zabezpieczenia pręta zamykającego.

Rysunek nr 9

Przykład konstrukcji kontenera z przesuwaną opończą

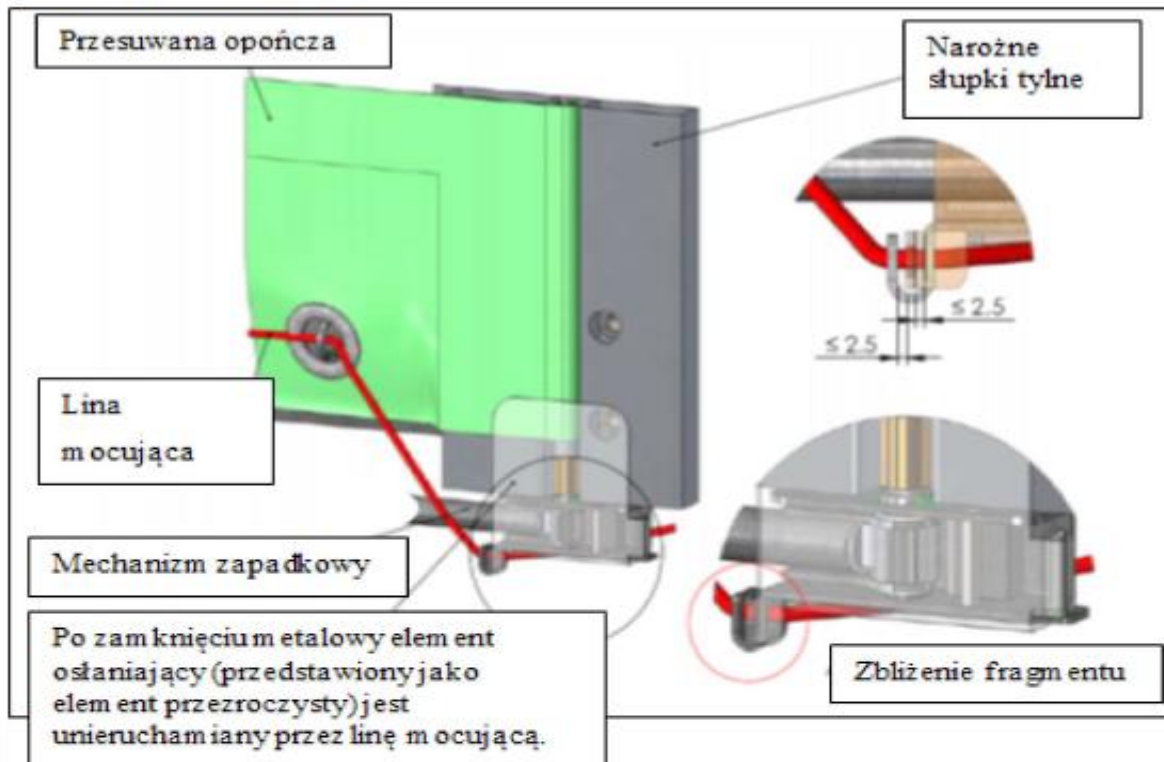


Rysunek nr 9, ciąg dalszy:

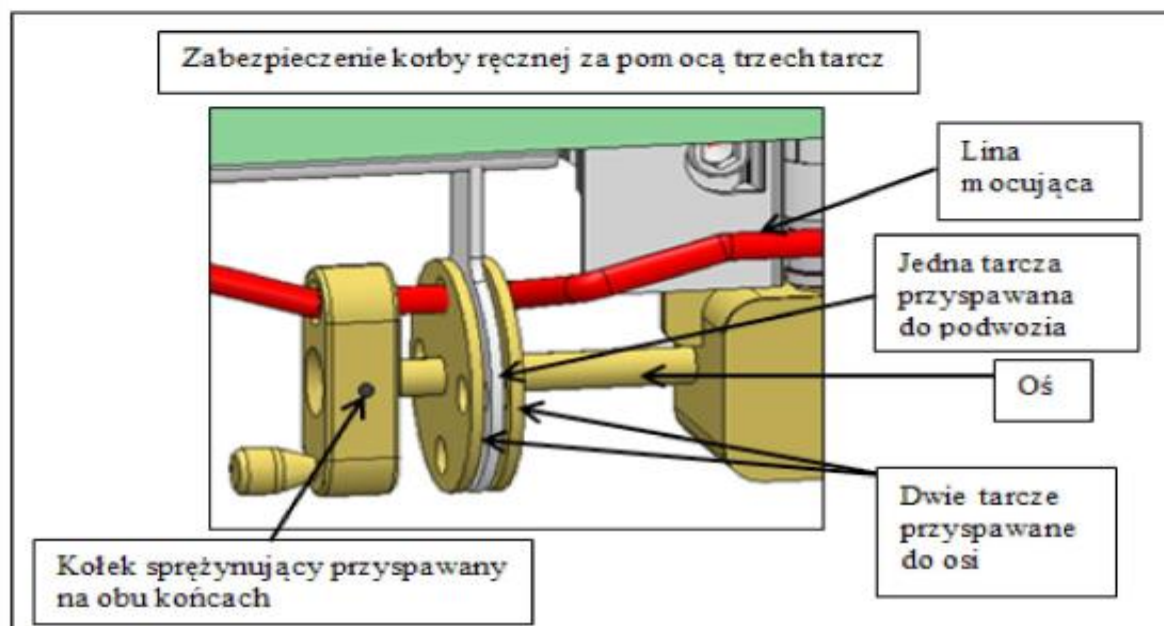
Rysunek nr 9.4

Do napinania przesuwanych oponcz w kierunku poziomym stosowany jest mechanizm zapadkowy (zazwyczaj z tyłu kontenera). Na poniższym rysunku przedstawiono dwa przykłady, a) i b), w jaki sposób można zabezpieczyć zapadkę lub skrzynkę przekładniową.

a) Zabezpieczenie zapadki



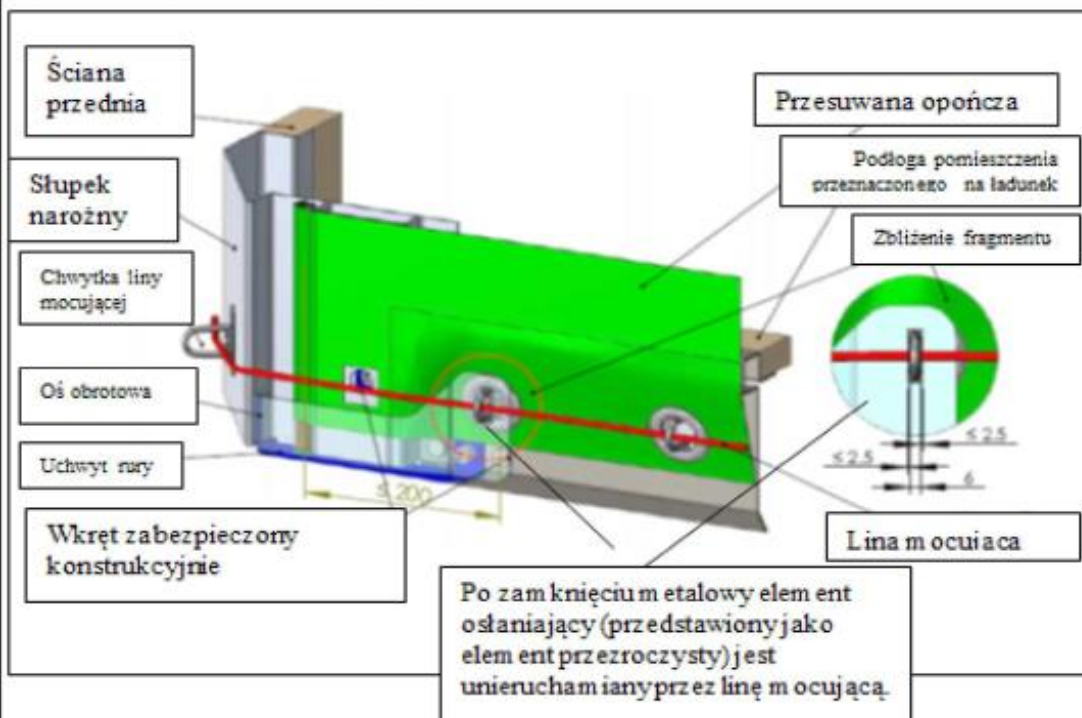
b) Zabezpieczenie skrzynki przekładniowej



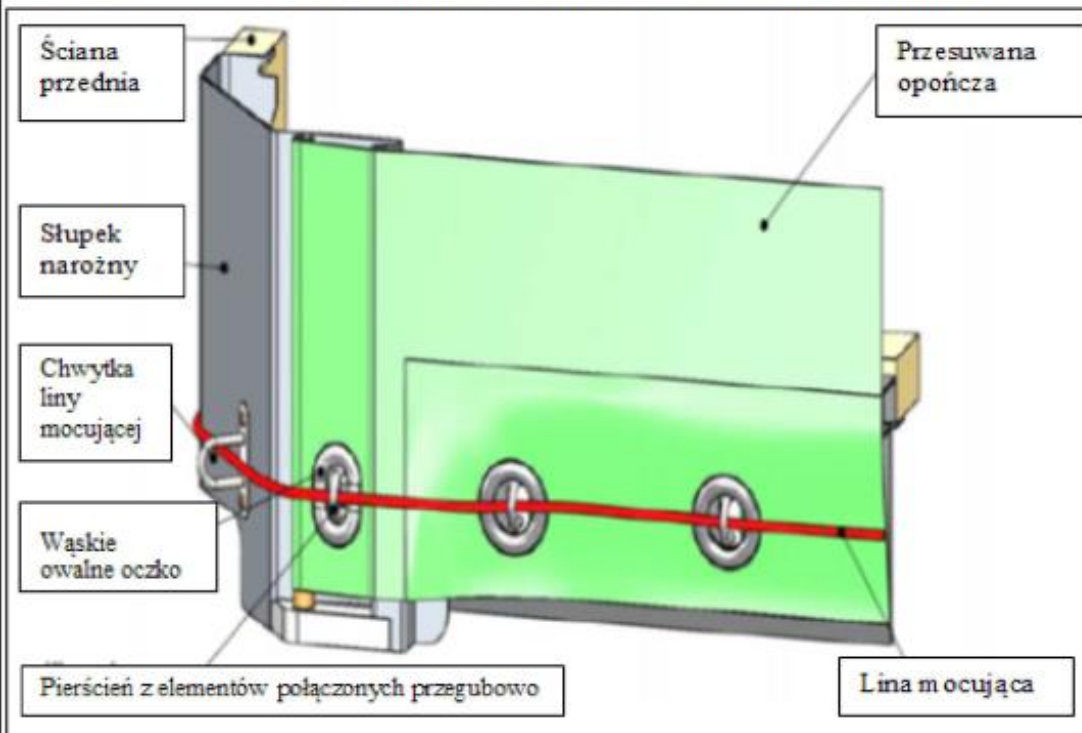
Rysunek nr 9.5

Do mocowania przesuwanej opończy po drugiej stronie (zazwyczaj na przodzie kontenera), można stosować następujące systemy: a) lub b).

a) Metalowy element osłaniający



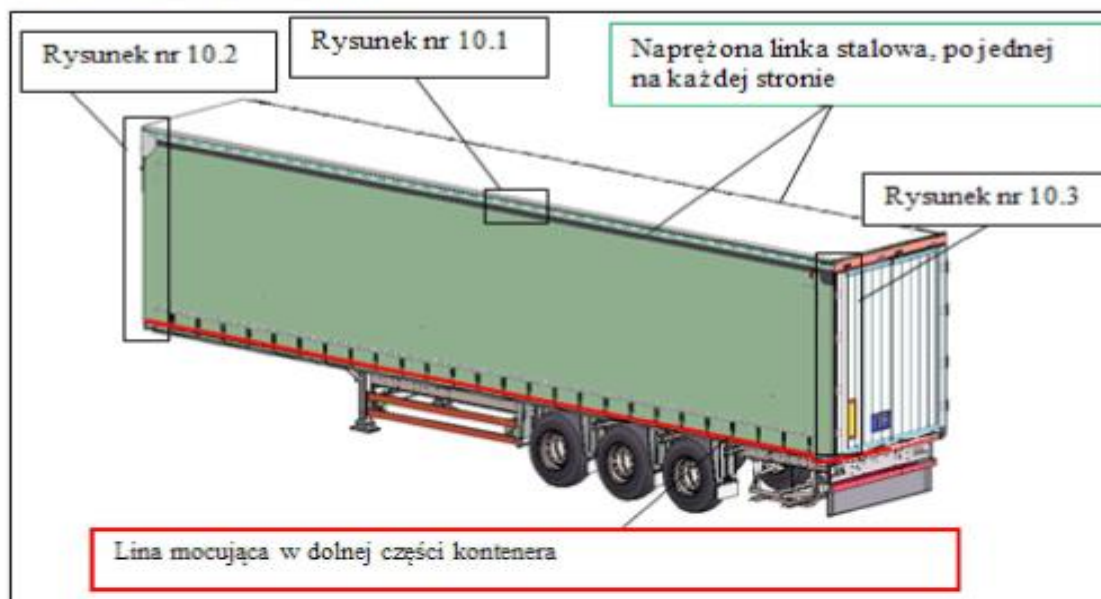
b) Wąskie owalne oczko, system uniemożliwiający podniesienie rury napinającej



Rysunek nr 10

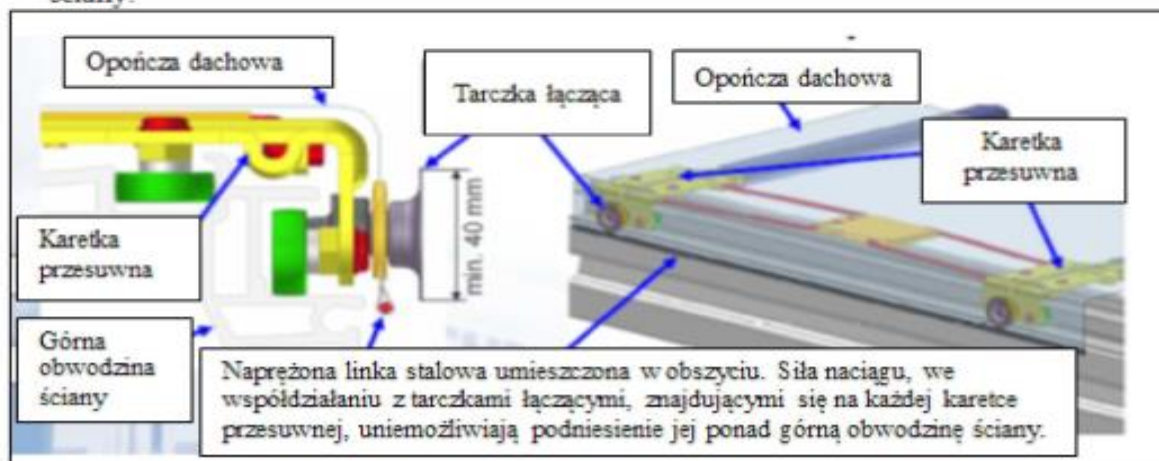
WZÓR KONSTRUKCJI KONTENERA Z KRYTYM OPOŃCZĄ DACHEM PRZESUWNYM

Na poniższym rysunku przedstawiono na przykładzie kontenera istotne wymogi określone w art. 6 niniejszego regulaminu.



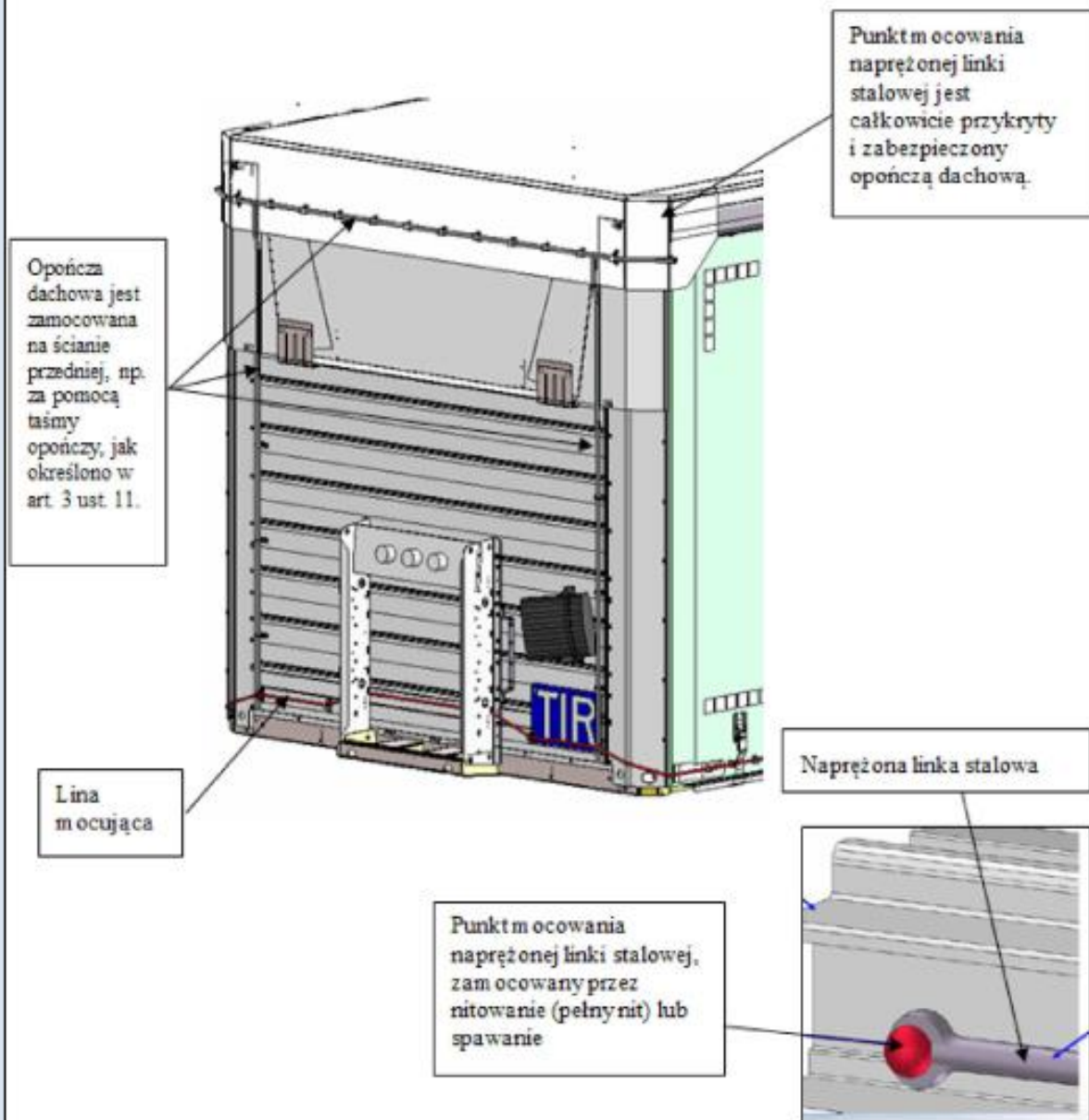
Rysunek nr 10.1

Na każdej stronie kontenera zamocowano po jednej naprężonej lince stalowej, umieszczonej w obszyciu. Ta naprężona linka stalowa jest przymocowana do części przedniej (zob. rysunek nr 10.2) i tylnej korpusu (zob. rysunek nr 10.3). Siła naciągu, we współdziałaniu z tarczkami łączącymi, znajdującymi się na każdej karetkie przesuwnej, uniemożliwiają podniesienie obszycia z naprężoną linką stalową ponad górną obwódną ściany.



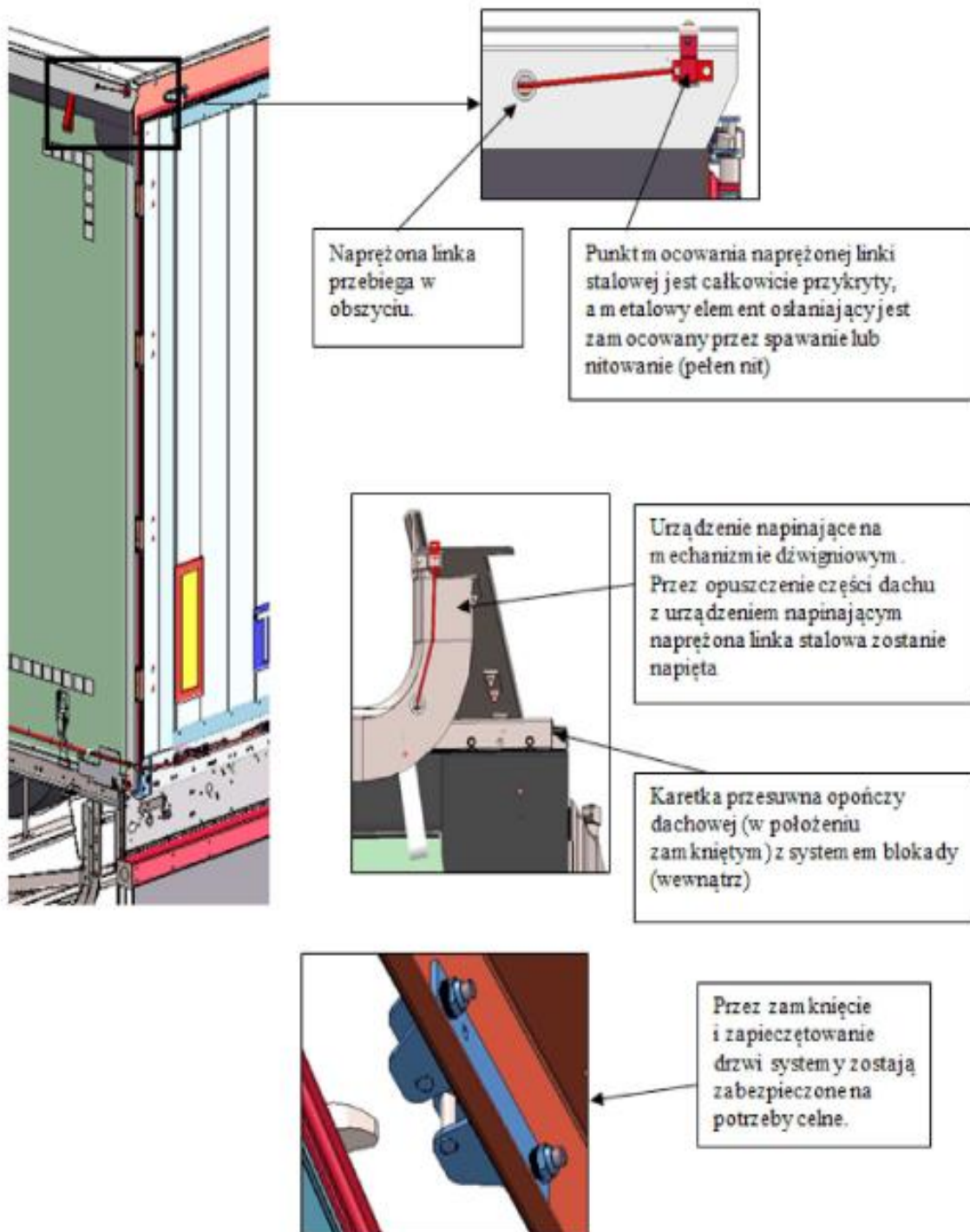
Rysunek nr 10.2

Przesuwna opończa dachowa zachodzi na stałą część dachu na przedniej stronie kontenera, tak że opończa dachowa nie może być przeciągnięta ponad górny brzeg obwódnicy górnej.



Rysunek nr 10.3

W tylnej części do dachu przymocowane jest specjalne urządzenie, np. przegroda, chroniące przed dostępem do kontenera, po zamknięciu i zabezpieczeniu drzwi, bez pozostawienia widocznych śladów.



Część druga

PROCEDURA UZNANIA KONTENERÓW, KTÓRE ODPOWIADAJĄ WARUNKOM TECHNICZNYM PRZEWIDZIANYM W CZĘŚCI PIERWSZEJ

Postanowienia ogólne

1. Kontenery mogą zostać uznane za nadające się do przewozu towarów pod zamknięciem celnym:
 - a) bądź w procesie produkcji według typu konstrukcji (procedura uznania w procesie produkcji),
 - b) 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 obydwu procedur uznania

2. 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.
3. Posiadacz świadectwa powinien umieścić tabliczkę uznania na uznanym kontenerze lub uznanych kontenerach przed ich użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym.
4. Tabliczka uznania powinna zostać umocowana na stałe w miejscu, gdzie będzie wyraźnie widoczna, obok jakiegokolwiek innej tabliczki wydanej w celach urzędowych.

Komentarze do ustępu 4

Mocowanie tabliczki uznania

Użycie mocnego kleju w celu umocowania tabliczek uznania na kontenerach z tworzywa sztucznego spełnia wymogi Konwencji, pod warunkiem, że tabliczki uznania mocowane są w taki sposób, aby uniemożliwić ich łatwe usunięcie, o ile przestrzegane będą wymagania Załącznika 7, część II Konwencji.

Zgrupowane tabliczki uznania

Zastosowanie podkładki podstawowej zamocowanej na stałe i w widocznym miejscu na zaaprobowanym kontenerze, na której zgrupowane i zamocowane będą tabliczki uznania w taki sposób, aby uniemożliwić ich łatwe usunięcie, jest dopuszczalne, o ile przestrzegane będą wymagania Załącznika 7, część II Konwencji.

Stosowanie naklejek zlokalizowanych obok lub dodatkowo do tabliczek uznania na kontenerach ułatwiających identyfikację tabliczek uznania przez operatorów transportu jest dopuszczalne, ale nie będzie w żadnych okolicznościach traktowane jako substytut tabliczek uznania.

5. 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 zawierała następujące informacje w języku francuskim lub angielskim:

- a) napis "Dopuszczony do przewozu pod zamknięciem celnym";
- b) 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 numery świadectwa uznania (liczby, litery itd.), jak również rok uznania (na przykład "NL/26/73" oznacza: Holandia, świadectwo uznania nr 26 wydane w 1973r.);
- c) numer porządkowy kontenera nadany przez producenta (numer fabryczny);
- d) numery lub litery identyfikujące typ kontenera, jeżeli kontener uznany został według typu konstrukcji.

Nota wyjaśniająca

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.

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.

Postanowienia szczególne dotyczące uznania według typu konstrukcji w procesie produkcji

8. 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.

Komentarz do ustępu 8

Uznanie kontenerów w państwie innym niż to, w którym ma miejsce ich produkcja

Podczas gdy treść Załącznika 7, Część II, ustęp 8 nie zezwala na dalszą interpretację, problemy związane z uznaniem kontenerów w państwie innym niż to, w którym ma miejsce ich produkcja mogą być rozwiązane przez zastosowanie w sensie praktycznym postanowień Załącznika 7, Część II, ustępów 15-17 zezwalających na uznanie kontenerów na etapie po zakończeniu procesu produkcji.

9. Producent powinien wskazać we wniosku numery lub litery identyfikacyjne, przydzielane dla typu kontenera, o którego uznanie występuje.
10. Do wniosku powinny być dołączone rysunki, szczegółowe specyfikacje budowy typu kontenera, który ma być przedmiotem uznania.
11. Producent powinien zobowiązać się na piśmie:

- a) do przedstawienia właściwej władzy p kontenera, jeżeli kontener uznany został według typu konstrukcji,
 - 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 wprowadzania,
 - d) do oznaczenia kontenerów w widocznym miejscu, niezależnie od oznaczeń przewidzianych na tabliczce uznania, numerami lub literami identyfikacyjnymi typu konstrukcji, jak również do nadania numeru porządkowego każdemu kontenerowi danego typu (numer fabryczny),
 - e) do prowadzenia wykazu kontenerów wyprodukowanych według uznanego typu.
12. Właściwa władza poda, w razie potrzeby, wymagane zmiany, jakich należy dokonać w przewidzianym typie konstrukcji w celu otrzymania uznania.
13. 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.
14. 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

15. 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.
16. 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.
17. 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. Świadectwo 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)

Diagram of a rectangular label with dimensions 200 mm (width) and 100 mm (height). The label contains the following text:

**APPROVED FOR TRANSPORT
UNDER CUSTOMS SEAL**

NL/26/73

TYPE */ MANUFACTURER'S No
OF THE CONTAINER

A diagonal slash is shown in the bottom left corner of the label.

Tylko w przypadku uznania według typu konstrukcji

*/

Dodatek 1 do części drugiej

WZÓR Nr I

TABLICZKA UZNANIA

(w języku francuskim)

200 mm

100 mm

**AGREE POUR LE TRANSPORT
SOUS SCELLEMENT DOUANIER**

NL/26/73

TYPE 

No. DE FABRICATION
DU CONTENEUR

*/ Tylko w przypadku uznania według typu konstrukcji

Dodatek 2 do części drugiej

WZÓR Nr II

**KONWENCJA CELNA DOTYCZĄCA MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW
Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR (1975)**

Świadectwo 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.....
(miejscowość) (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)

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">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 MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW
Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR (1975)**

Świadectwo 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).
....., dnia 19.....
(miejscowość) (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

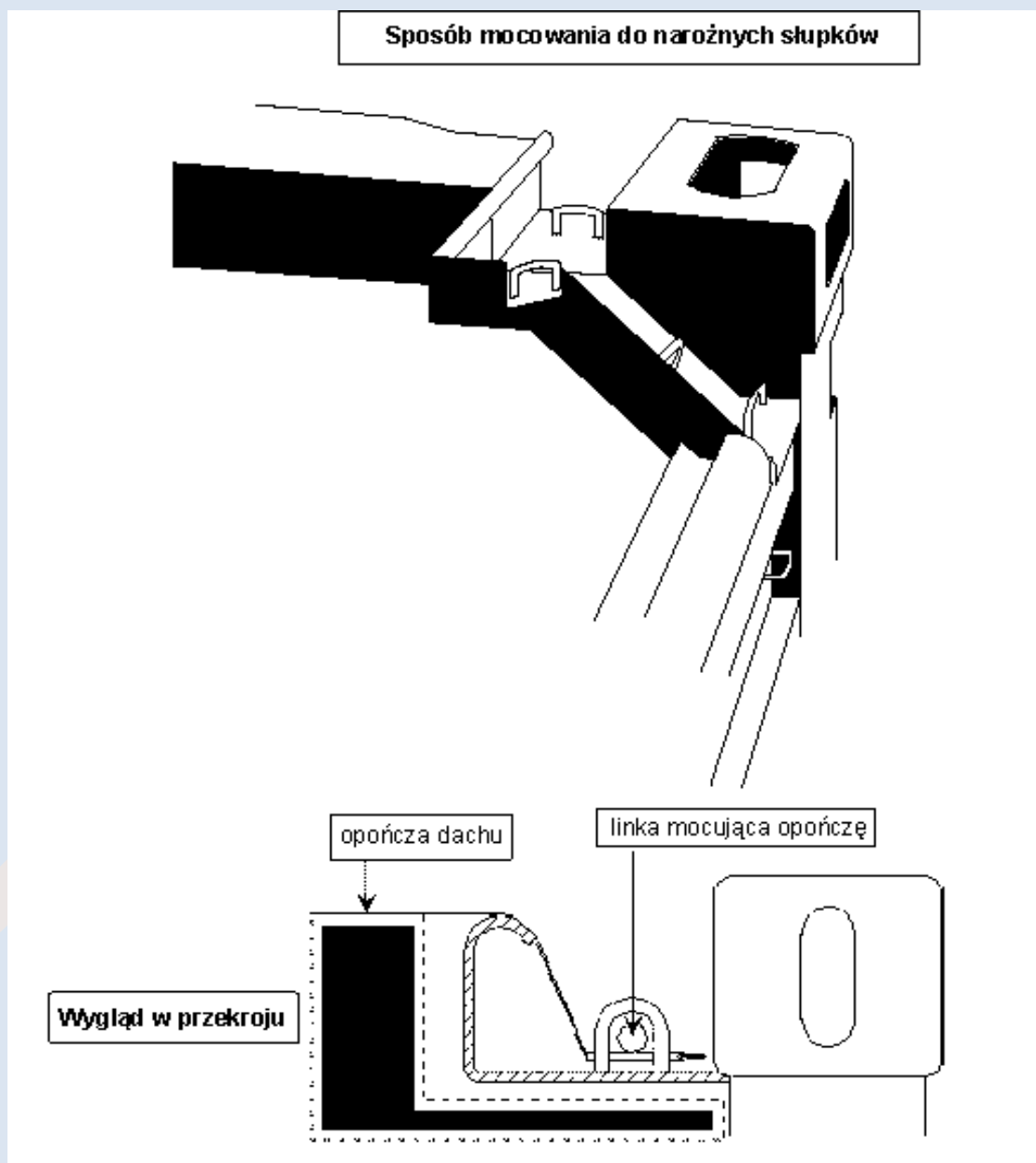
Noty wyjaśniające

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.

{Noty wyjaśniające przedstawione w Części III zostały umieszczone z przepisami do których się odnoszą. Rysunki odnoszące się do not wyjaśniających zamieszczone są w Części III.}

Rysunek do części I, artykuł 4 ustęp 6 a)

URZĄDZENIE DO MOCOWANIA OPOŃCZY Z OKUCIEM NAROŻNYM



ZAŁĄCZNIK 8

**SKŁAD, FUNKCJE I REGULAMIN WEWNĘTRZNY KOMITETU
ADMINISTRACYJNEGO I RADY WYKONAWCZEJ TIR**

**SKŁAD, FUNKCJE 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 1 bis

1. Komitet będzie rozpatrywać każdą zaproponowaną zmianę do Konwencji, zgodnie z przepisami artykułu 59 ustępy 1 i 2.
2. Komitet będzie nadzorować stosowanie niniejszej Konwencji oraz badać zgodność zastosowanych środków podejmowanych przez Umawiające się Strony, stowarzyszenia i organizacje międzynarodowe z postanowieniami Konwencji.
3. Komitet, za pośrednictwem Rady Wykonawczej TIR, będzie nadzorować i udzielać wsparcia w zakresie stosowania przepisów Konwencji na szczeblu krajowym i międzynarodowym.
4. Komitet otrzymuje i kontroluje zbadane roczne sprawozdania finansowe i sprawozdanie(-a) z audytu przedkładane przez organizację międzynarodową zgodnie z obowiązkami ciążącymi na niej na mocy załącznika 9 część III. Podczas i w ramach kontroli Komitet może zażądać przedłożenia przez organizację międzynarodową lub niezależnego audytora zewnętrznego dodatkowych informacji, wyjaśnień lub dokumentów.
5. Bez uszczerbku dla kontroli, o której mowa w ust. 4, Komitet na podstawie oceny ryzyka ma prawo zażądać przeprowadzenia dodatkowych kontroli. Komitet upoważnia Radę Wykonawczą TIR do przeprowadzenia oceny ryzyka albo zwraca się o to do właściwych służb Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Zakres dodatkowych kontroli określany jest przez Komitet z uwzględnieniem oceny ryzyka Rady Wykonawczej TIR lub właściwych służb Organizacji Narodów Zjednoczonych. Wyniki wszelkich kontroli, o których mowa w niniejszym artykule, są przechowywane przez Radę Wykonawczą TIR oraz przedkładane wszystkim Umawiającym się Stronom do rozpatrzenia.

6. Procedurę przeprowadzenia dodatkowych kontroli zatwierdza Komitet.

Nota wyjaśniająca

8.1 bis.6

Komitet może zwrócić się do właściwych służb Organizacji Narodów Zjednoczonych o przeprowadzenie dodatkowych kontroli. Alternatywnie Komitet może postanowić zaangażować niezależnego audytora zewnętrznego i upoważnić Radę Wykonawczą TIR do przygotowania zakresu zadań audytu w oparciu o przedmiot i cele audytu ustalone przez Komitet. Zakres zadań zatwierdza Komitet. Wynikiem dodatkowej kontroli prowadzonej przez niezależnego audytora zewnętrznego jest sprawozdanie i pismo do kierownictwa, przedkładane Komitetowi. W takim przypadku koszty finansowe zaangażowania niezależnego audytora

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 jednej trzeciej państw będących Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 7

Przed zakończeniem posiedzenia Komitet przyjmuje sprawozdanie.

Artykuł 8

W przypadku braku odpowiednich postanowień w niniejszym Załączniku stosuje się, jeśli Komitet nie zadecyduje inaczej, regulamin wewnętrzny Europejskiej Komisji Gospodarczej.

SKŁAD, FUNKCJE I REGULAMIN WEWNĘTRZNY RADY WYKONAWCZEJ TIR

Artykuł 9

- 1. Rada Wykonawcza TIR, powołana przez Komitet Administracyjny w myśl artykułu 58 ter, składa się z dziewięciu członków, z których każdy jest przedstawicielem innego kraju-Umawiającej się Strony. Sekretarz TIR będzie uczestniczył w posiedzeniach Rady.**

Nota wyjaśniająca

8.9.1

Członkowie Rady Wykonawczej TIR muszą być kompetentni i posiadać doświadczenie w stosowaniu procedur celnych, w szczególności procedury tranzytowej TIR, zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym. Członkowie Rady są nominowani przez swoje rządy lub organizacje będące Umawiającymi się Stronami konwencji. Reprezentują oni interesy Umawiających się Stron konwencji, a nie szczególne interesy konkretnego rządu lub konkretnej organizacji.

- 2. Członkowie Rady Wykonawczej TIR są wybierani przez Komitet Administracyjny większością głosów członków obecnych i głosujących. Każdy członek Rady Wykonawczej TIR sprawuje swoją funkcję przez okres 2 lat. Członkowie Rady mogą być wybierani powtórnie. Zakres kompetencji Rady Wykonawczej TIR określa Komitet Administracyjny.**

Nota wyjaśniająca

8.9.2

W przypadku gdy członek Rady Wykonawczej TIR złoży rezygnację przed zakończeniem swojej kadencji, Komitet Administracyjny może wybrać nowego członka, który go zastąpi. W takim przypadku wybrany członek sprawuje urząd przez okres pozostały do końca kadencji jego poprzednika. Jeśli członek Rady Wykonawczej TIR nie jest w stanie, z powodów innych niż złożenie rezygnacji, dokończyć swojej kadencji, organy administracji kraju tego członka przekazują Radzie Wykonawczej TIR i sekretariatowi TIR stosowną informację na piśmie. W takim przypadku Komitet Administracyjny może wybrać nowego członka, który go zastąpi przez okres pozostały do końca jego kadencji.

Artykuł 10

Rada Wykonawcza TIR:

- a) sprawuje nadzór nad stosowaniem Konwencji, w tym nad funkcjonowaniem systemu gwarancyjnego oraz pełni funkcje określone przez Komitet Administracyjny;**
- b) sprawuje nadzór nad scentralizowanym systemem drukowania i dystrybucji karnetów TIR pomiędzy stowarzyszeniami, który to system może być realizowany przez organizację międzynarodową, o której mowa w artykule 6;**

Nota wyjaśniająca

8.10 (b)

Porozumienie wspomniane w nocie wyjaśniającej do Artykułu 6.2 bis będzie również stosowane do odpowiedzialności organizacji międzynarodowej ustanowionej w punkcie (b) tego artykułu, w przypadku kiedy centralne drukowanie i wydawanie karnetów TIR jest zapewniane przez wyżej wymienioną organizację międzynarodową.

- c) koordynuje i wspiera wymianę danych o charakterze rozpoznawczym i innych informacji, pomiędzy właściwymi władzami Umawiających się Stron;
- d) koordynuje i wspiera wymianę informacji pomiędzy właściwymi władzami Umawiających się Stron, stowarzyszeniami i organizacjami międzynarodowymi;
- e) pomaga w rozstrzyganiu sporów pomiędzy Umawiającymi się Stronami, stowarzyszeniami, towarzystwami ubezpieczeniowymi i organizacjami międzynarodowymi, nie naruszając przepisów artykułu 57 o rozstrzyganiu sporów;
- f) wspiera szkolenie pracowników władz celnych i pracowników innych zainteresowanych stron zaangażowanych w procedurę TIR;
- g) prowadzi centralną bazę danych, otrzymywanych od międzynarodowych organizacji, o których mowa w artykule 6 i przekazywanych do Umawiających się Stron; dane te dotyczą wszelkich zasad i procedur, związanych z wydawaniem karnetów TIR przez stowarzyszenia, które spełniają minimalne warunki i wymogi, określone w Załączniku 9;
- h) nadzoruje cenę karnetów TIR.

Artykuł 11

1. Posiedzenie Rady Wykonawczej TIR zwoływane jest przez Sekretarza TIR na wniosek Komitetu Administracyjnego lub przynajmniej trzech członków Rady.
2. Rada będzie dążyć do podejmowania jednomyślnych uchwał. Jeżeli nie będzie możliwe podjęcie jednomyślnych uchwał, będą one poddawane pod głosowanie i podejmowane większością głosów członków obecnych i głosujących. Do przyjęcia uchwał niezbędna jest obecność co najmniej pięciu członków Rady. Sekretarz TIR nie ma prawa głosu przy podejmowaniu uchwał.
3. Rada wybiera przewodniczącego i uchwała dodatkowy regulamin wewnętrzny.
4. Co najmniej raz do roku lub na żądanie Komitetu Administracyjnego Rada składa sprawozdanie ze swej działalności, łącznie z zatwierdzonymi rachunkami. Radę reprezentuje przed Komitetem Administracyjnym przewodniczący.
5. Rada rozpatruje wszelkie informacje i zapytania przedstawione jej przez Komitet Administracyjny, Umawiające się Strony, Sekretarza TIR, krajowe stowarzyszenia i organizacje międzynarodowe, o których mowa w artykule 6. Organizacje międzynarodowe mają prawo uczestniczenia w posiedzeniach Rady Wykonawczej TIR w roli obserwatorów, o ile przewodniczący nie zadecyduje inaczej. Jeżeli zachodzi taka potrzeba, jakakolwiek inna organizacja na zaproszenie przewodniczącego, może uczestniczyć w posiedzeniach Rady w roli obserwatora.

Artykuł 12

Sekretarz TIR jest członkiem sekretariatu Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych i wykonuje uchwały Rady Wykonawczej TIR zgodnie z jej regulaminem wewnętrznym. Sekretarz TIR wykonuje swoje zadania przy pomocy sekretariatu TIR, którego liczebność określa Komitet Administracyjny.

Artykuł 13

1. Do czasu uzyskania alternatywnych źródeł finansowania działalność Rady Wykonawczej TIR i sekretariatu TIR finansowana będzie z opłaty od każdego karnetu TIR, rozprowadzonego przez organizację międzynarodową, o której mowa w artykule 6.

Nota wyjaśniająca

8.13.1-1 ustalenia finansowe

Po wstępnym okresie 2 lat, Umawiające się Strony przewidują finansowanie Rady Wykonawczej TIR i Sekretariatu TIR ze środków budżetu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Nie wyklucza to możliwości przedłużenia czasu obowiązywania początkowych ustaleń finansowych, jeżeli finansowanie przez Organizację Narodów Zjednoczonych lub inne alternatywne źródła byłoby niedostępne.

8.13.1-2 - Funkcjonowanie Rady Wykonawczej TIR

Praca członków Rady Wykonawczej TIR finansowana będzie przez rządy ich krajów.

- 2. Wysokość opłaty oraz sposób jego poboru określi Komitet Administracyjny po przeprowadzeniu konsultacji z organizacją międzynarodową, o której mowa w artykule 6. Wszelkie proponowane zmiany dotyczące opłaty powinny zostać zatwierdzone przez Komitet Administracyjny.**

ZAŁĄCZNIK 9

PRAWO DO KORZYSTANIA Z PROCEDURY TIR

Część I

UPOWAŻNIENIE STOWARZYSZEŃ DO WYDAWANIA KARNETÓW TIR I DO WYSTĘPOWANIA W CHARAKTERZE PORĘCZYCIELA

Minimalne warunki i wymogi

1. Minimalne warunki i wymogi, które musi spełniać stowarzyszenie dla uzyskania od Umawiających się Stron pozwolenia na wydawanie karnetów TIR oraz występowania w charakterze poręczyciela, o którym mowa w artykule 6 są następujące:
 - a) udowodnione funkcjonowanie, co najmniej od roku w charakterze stowarzyszenia mającego siedzibę na terytorium Umawiającej się Strony, w której wydaje się upoważnienie;
 - b) posiadanie udowodnionej stabilnej sytuacji finansowej i organizacyjnej, umożliwiającej wypełnianie obowiązków nałożonych przez Konwencję;
 - c) brak poważnego lub powtórnego naruszenia przepisów celnych lub podatkowych;
 - d) zawarcie pisemnej umowy lub sporządzenie innego dokumentu prawnego pomiędzy stowarzyszeniem a właściwymi organami Umawiającej się Strony, w której ma ono swoją siedzibę, w tym przyjęcie przez stowarzyszenie swoich obowiązków określonych w ust. 3 niniejszego artykułu.
2. Poświadczoną kopię pisemnej umowy lub innego dokumentu prawnego, o którym mowa w ust. 1 lit. d), wraz z, jeśli to konieczne, uwierzytelnionym tłumaczeniem na język angielski, francuski lub rosyjski składa się w Radzie Wykonawczej TIR. Radę Wykonawczą TIR niezwłocznie powiadamia się o wszelkich zmianach.
3. Obowiązki stowarzyszenia są następujące:
 - (i) wywiązywanie się ze zobowiązań określonych w art. 8 konwencji;
 - (ii) akceptowanie maksymalnej kwoty roszczenia, przypadającej od każdego karnetu TIR, określonej przez Umawiające się Strony, która może być wymagana od stowarzyszenia zgodnie z art. 8 ust. 3 konwencji;
 - (iii) stałe kontrolowanie, w szczególności przed wystąpieniem o pozwolenie na korzystanie przez osoby z procedury TIR, spełniania przez te osoby minimalnych warunków i wymogów, o których mowa w części II niniejszego załącznika;
 - iv) poręczanie za wszelkie zobowiązania powstałe w kraju, w którym ma swoją siedzibę, w związku z operacjami dokonywanymi na podstawie karnetów TIR, wydanych przez nie lub przez zagraniczne stowarzyszenia należące do tej samej organizacji międzynarodowej, do której ono samo należy;
 - (v) zgodnie z żądaniem właściwych organów Umawiającej się Strony, na której terytorium ma swoją siedzibę, wypełnianie wszelkich swoich zobowiązań wobec towarzystwa ubezpieczeniowego, poolu ubezpieczeniowego lub instytucji finansowej. Umowy ubezpieczenia lub gwarancji finansowej muszą pokrywać całość jego zobowiązań powstałych w związku z operacjami dokonywanymi na podstawie karnetów TIR, wydanych przez

stowarzyszenie lub przez zagraniczne stowarzyszenia należące do tej samej organizacji międzynarodowej, do której ono samo należy.

Termin powiadomienia o wygaśnięciu umowy ubezpieczenia lub gwarancji finansowej nie może być krótszy niż termin powiadomienia o wygaśnięciu pisemnej umowy lub innego dokumentu prawnego, o których mowa w ust. 1 lit. d). Poświadczoną kopię umowy ubezpieczenia lub gwarancji finansowej oraz wszelkie jej późniejsze zmiany składa się w Radzie Wykonawczej TIR wraz z, jeśli to konieczne, uwierzytelnionym tłumaczeniem na język angielski, francuski lub rosyjski;

(vi) coroczne powiadamianie Rady Wykonawczej TIR przed dniem 1 marca o cenie każdego rodzaju wydawanych przez stowarzyszenie karnetów TIR.

(vii) umożliwianie właściwym organom kontroli wszelkich posiadanych akt i dokumentów finansowych, związanych z zarządzaniem procedurą TIR;

(viii) akceptowanie procedury sprawnego rozstrzygania sporów wynikłych z niewłaściwego lub przestępczego wykorzystania karnetów TIR; w miarę możliwości bez kierowania sprawy do sądu;

(ix) ścisłe stosowanie się do decyzji wydanych przez właściwe organy Umawiającej się Strony, na której terytorium ma swoją siedzibę, dotyczących cofnięcia lub uchylecia pozwolenia zgodnie z art. 6 konwencji oraz częścią II niniejszego załącznika lub pozbawienia osób prawa zgodnie z art. 38 konwencji;

(x) wyrażenie zgody na ścisłe wprowadzenie wszystkich decyzji przyjętych przez Komitet Administracyjny i Radę Wykonawczą TIR w stopniu, w jakim zostały one zaakceptowane przez właściwe organy Umawiającej się Strony, na której terytorium ma swoją siedzibę.

(xi) w przypadku procedury awaryjnej, opisanej w art. 10 ust. 2 załącznika 11, w odniesieniu do Umawiających się Stron związanych załącznikiem 11 potwierdzenie, na wniosek właściwych organów, ważności gwarancji, realizacji przewozu TIR w ramach procedury eTIR, a także udzielenie innych istotnych informacji dotyczących przewozu TIR.

4. Jeżeli zwrócono się do stowarzyszenia poręczającego, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 11, o zapłatę kwot, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2, powiadamia ono międzynarodową organizację, zgodnie z pisemnym porozumieniem, o którym mowa w nocy wyjaśniającej 0.6.2a-1 do art. 6 ust. 2a, o otrzymaniu roszczenia.
5. Umawiająca się Strona, na której terytorium stowarzyszenie ma swoją siedzibę, cofa upoważnienie do wydawania karnetów TIR i do występowania w charakterze poręczyciela w przypadku nieprzestrzegania tych warunków i wymogów. Jeżeli Umawiająca się Strona podejmie decyzję o cofnięciu upoważnienia, decyzja wchodzi w życie najwcześniej trzy miesiące po dacie cofnięcia.”.
6. Upoważnienie stowarzyszenia, wydane na podstawie warunków określonych powyżej, nie narusza odpowiedzialności i zobowiązań stowarzyszenia, wynikających z Konwencji.
7. Warunki określone powyżej nie naruszają dodatkowych warunków i wymogów, które poszczególne Umawiające się Strony mogą ustanowić.

Część II

POZWOLENIE DLA OSÓB FIZYCZNYCH I PRAWNYCH NA KORZYSTANIE Z KARNETÓW TIR

Minimalne warunki i wymogi

1. **Minimalne warunki i wymogi, które muszą spełniać osoby ubiegające się o uzyskanie pozwolenia na korzystanie z procedury TIR, są następujące:**
 - a) **udowodnione doświadczenie lub przynajmniej możliwość wykonywania regularnych przewozów międzynarodowych (posiadanie zezwolenia na prowadzenie przewozów międzynarodowych, itp.);**
 - b) **stabilna sytuacja finansowa;**
 - c) **udowodniona wiedza dotycząca stosowania przepisów Konwencji TIR;**
 - d) **brak jakichkolwiek poważnych lub powtórnych naruszeń przepisów celnych lub podatkowych;**
 - e) **złożenie pisemnego zobowiązania wobec stowarzyszenia, że osoba będzie:**
 - i) **stosować się do wszystkich formalności celnych określonych przez przepisy Konwencji w urzędach celnych wyjściowych, przejściowych i docelowych;**
 - ii) **uiszczać należne kwoty, o których mowa w artykule 8 ustępy 1 i 2 Konwencji, na żądanie właściwych władz zgodnie z artykułem 8 ustęp 7 Konwencji**
 - iii) **umożliwiać stowarzyszeniom, o ile zezwalają na to przepisy krajowe, sprawdzanie informacji dotyczących spełniania powyżej określonych minimalnych warunków i wymogów.**
2. **Dodatkowe, bardziej restrykcyjne warunki i wymogi dla uzyskania pozwolenia na korzystanie z procedury TIR mogą być ustanowione przez właściwe władze Umawiających się Stron i przez same stowarzyszenia, chyba że właściwe władze postanowią inaczej.**

Procedura

3. **Umawiające się Strony określają, zgodnie z ich krajowymi przepisami, postępowanie, które powinno być przeprowadzone w celu uzyskania pozwolenia na korzystanie z procedury TIR, na podstawie minimalnych warunków i wymogów, o których mowa w ustępach 1 i 2.**

Nota wyjaśniająca

9.II.3

Komisja do spraw pozwoleń

Zaleca się powoływanie krajowych komisji do spraw pozwoleń, składających się z przedstawicieli właściwych władz, stowarzyszeń krajowych i zainteresowanych organizacji.

4. **Upoważnione władze przekazują Radzie Wykonawczej TIR w terminie 1 tygodnia od daty udzielenia pozwolenia lub cofnięcia pozwolenia na korzystanie z karnetów TIR dane każdej osoby zgodnie z załączonym wzorem.**

Nota wyjaśniająca

9.II.4

Wymogi prawne dotyczące przekazywania danych, jak określono w ust. 4, uznaje się za spełnione, jeśli do tego celu należycie wykorzystano aplikacje elektroniczne opracowane przez sekretariat TIR pod nadzorem Rady Wykonawczej TIR.

5. **Stowarzyszenie przekazuje corocznie uaktualniony według stanu na dzień 31 grudnia wykaz osób, które uzyskały pozwolenie, jak również osób, którym cofnięto pozwolenie. Wykaz ten powinien być przesłany właściwym władzom w terminie 1 tygodnia po 31 grudnia. Właściwe władze przesyłają kopię Radzie Wykonawczej TIR.**

Nota wyjaśniająca

9.II.5

Nota wyjaśniająca 9.II.4 ma zastosowanie odpowiednio do ust. 5.

6. **Uzyskanie pozwolenia na korzystanie z procedury TIR, nie stanowi prawa do otrzymania karnetów TIR od stowarzyszenia.**
7. **Udzielenie osobie pozwolenia na korzystanie z karnetów TIR, wydane na podstawie minimalnych warunków i wymogów określonych powyżej, nie narusza odpowiedzialności i zobowiązań osoby, wynikających z Konwencji.**

Komentarze do Części II, Procedura

Współpraca kompetentnych władz

W odniesieniu do udzielenia pozwolenia danej osobie na korzystanie z karnetów TIR zgodnie z Załącznikiem 9, Część II Konwencji, kompetentne władze Umawiającej się Strony, gdzie dana osoba zamieszkuje lub gdzie została założona wezmą pod uwagę wszelkie informacje dostarczane przez Umawiającą się Stronę zgodnie z Artykułem 38, ustęp 2, dotyczące poważnych lub powtarzających się wykroczeń wobec ustawodawstwa celnego popełnionych przez daną osobę. A zatem, w celu umożliwienia dokładnego rozważenia danego przypadku przez odpowiednią Umawiającą się Stronę gdzie przebywa, bądź założona została dana osoba, zawiadomienie takie powinno zawierać możliwie jak najwięcej szczegółowych informacji.

Wykluczenie krajowego operatora transportowego z procedury TIR

W celu wyłączenia z procedury TIR krajowego operatora transportowego winnego poważnego wykroczenia wobec praw celnych, popełnionego na terytorium kraju gdzie jest on rezydentem, bądź został założony, władze celne powinny zastosować raczej postanowienia Artykułu 6, ustęp 4 i Załącznika 9, Część II, ustęp 1 (d), a nie postanowienia Artykułu 38, ustęp 1.

WZÓR WYKAZU POZWOLEŃ

Państwo:.....

Nazwa stowarzyszenia poręczającego:.....

Upoważnione władze:.....

Wypełniają krajowe stowarzyszenia poręczające i/lub właściwe władze								
Numer identyfikacyjny	Imię i Nazwisko osoby lub nazwa przedsiębiorstwa	Adres	Punkt kontaktowy (nr tel., fax i nr poczty elektronicznej)	Numer rejestru działalności gospodarczej lub nr zezwolenia itp.*	Wcześniejse cofnięcie pozwolenia**	Data udzielenia pozwolenia**	Data cofnięcia pozwolenia**	Pieczęć Podpis

*jeżeli istnieje

** jeżeli dotyczy

W odniesieniu do każdej osoby, dla której o pozwolenie występuje uznane stowarzyszenie, właściwym władzom powinny być dostarczone co najmniej następujące informacje:

- indywidualny numer identyfikacyjny przydzielony osobie przez stowarzyszenie poręczające (we współpracy z międzynarodową organizacją, w której jest stowarzyszone) zgodnie z uzgodnionym formatem. Format numeru identyfikacyjnego powinien być określony przez Komitet Administracyjny;
- imię i nazwisko osoby lub nazwa przedsiębiorstwa oraz adres (w wypadku spółek również nazwiska osób kierujących ich działalnością);
- punkt kontaktowy (osoba fizyczna upoważniona do udzielania informacji dotyczących operacji TIR władzom celnym i stowarzyszeniom - pełny numer telefonu, faksu i poczty elektronicznej);
- numer rejestru działalności gospodarczej lub numer zezwolenia na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego lub inny (jeżeli istnieje);
- (jeżeli dotyczy) wcześniejsze cofnięcie pozwolenia (data, okres i rodzaj cofnięcia pozwolenia).

Komentarz

Format indywidualnego numeru identyfikacyjnego

Komitet Administracyjny ustalił następujący format numeru identyfikacyjnego dla Posiadaczy karnetów TIR będącymi osobami upoważnionymi do korzystania z karnetów TIR, zgodnie z Załącznikiem 9, część II Konwencji TIR:

„AAA/BBB/XX...X”

- gdzie „AAA” określa 3-literowy kod państwa, w którym osoba korzystająca z karnetów TIR została upoważniona, zgodnie z systemem klasyfikacyjnym ISO. Pełna lista kodów Umawiających się Stron Konwencji TIR jest regularnie publikowana jako załącznik do agendy i oficjalnych raportów Komitetu Administracyjnego,

- gdzie „BBB” określa 3-cyfrowy kod krajowego stowarzyszenia, przez które Posiadacz karnetów TIR został upoważniony, zgodnie z systemem klasyfikacyjnym określonym przez odpowiednią organizację międzynarodową, której członkiem jest stowarzyszenie, pozwalający na jednoznaczną identyfikację każdego krajowego stowarzyszenia. Pełna lista kodów krajowych stowarzyszeń jest regularnie publikowana jako załącznik do agendy i oficjalnych raportów Komitetu Administracyjnego,

- gdzie „XX...X” przedstawia kolejny numer (maksymalnie 10 cyfr), identyfikujący osobę upoważnioną do korzystania z karnetów TIR, zgodnie z Załącznikiem 9 część II Konwencji TIR. Kiedy numer identyfikacyjny zostanie nadany, nie może być użyty ponownie, nawet jeśli osoba, której został przyznany przestanie być Posiadaczem karnetów TIR.

Część III

UPOWAŻNIENIE ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWEJ, O KTÓRYM MOWA W ART. 6, DO PONOSZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA SKUTECZNĄ ORGANIZACJĘ I FUNKCJONOWANIE MIĘDZYNARODOWEGO SYSTEMU GWARANCYJNEGO ORAZ DO DRUKOWANIA I DYSTRYBUCJI KARNETÓW TIR

Warunki i wymagania

1. Warunki i wymagania, jakie musi spełniać organizacja międzynarodowa dla uzyskania od Komitetu Administracyjnego upoważnienia, zgodnie z art. 6 ust. 2a konwencji, do ponoszenia odpowiedzialności za skuteczne zorganizowanie i funkcjonowanie międzynarodowego systemu gwarancyjnego oraz do drukowania i dystrybucji karnetów TIR, są następujące:
 - a) posiadanie dowodu należytych kompetencji zawodowych i stabilnej sytuacji finansowej, umożliwiających skuteczne zorganizowanie i funkcjonowanie międzynarodowego systemu gwarancyjnego oraz możliwości organizacyjnych pozwalających na wypełnianie obowiązków nałożonych przez konwencję, poprzez coroczne przedstawianie skonsolidowanych sprawozdań finansowych należycie skontrolowanych przez cieszących się międzynarodowym uznaniem niezależnych audytorów;
 - b) brak poważnych lub powtarzających się naruszeń przepisów celnych lub podatkowych.
2. Zgodnie z upoważnieniem organizacja międzynarodowa:
 - a) dostarcza Umawiającym się Stronom konwencji TIR za pośrednictwem stowarzyszeń krajowych należących do organizacji międzynarodowej poświadczone kopie globalnej umowy gwarancyjnej i dowód posiadania gwarancji;
 - b) dostarcza właściwym organom konwencji TIR informacje dotyczące zasad i procedur wydawania karnetów TIR przez stowarzyszenia krajowe;
 - c) corocznie dostarcza właściwym organom konwencji TIR dane dotyczące żądań zapłaty wystosowanych, nieuregulowanych, uiszczonych lub uregulowanych bez płatności;
 - d) dostarcza właściwym organom konwencji TIR pełne i wyczerpujące informacje dotyczące funkcjonowania systemu TIR, w szczególności, ale nie wyłącznie, terminowe i należycie potwierdzone informacje na temat tendencji dotyczących liczby niezakończonych operacji TIR, żądań zapłaty wystosowanych, nieuregulowanych, uiszczonych lub uregulowanych bez płatności, które mogą budzić zastrzeżenia odnośnie do prawidłowego funkcjonowania systemu TIR lub które mogą stwarzać utrudnienia dla ciągłości funkcjonowania międzynarodowego systemu gwarancyjnego;
 - e) dostarcza właściwym organom konwencji TIR dane statystyczne dotyczące liczby karnetów TIR wydanych każdej Umawiającej się Stronie, z podziałem na rodzaje karnetów;
 - f) dostarcza Radzie Wykonawczej TIR szczegółowych informacji dotyczących ceny stosowanej przez organizację międzynarodową przy dystrybucji każdego rodzaju karnetu TIR;
 - g) podejmuje wszelkie możliwe kroki w celu zmniejszenia ryzyka podrobienia karnetów TIR;
 - h) podejmuje odpowiednie działania naprawcze w przypadkach stwierdzenia uchybień lub nieprawidłowości związanych z karnetem TIR i zgłasza je Radzie Wykonawczej TIR;
 - j) w pełni uczestniczy w sprawach, w których Rada Wykonawcza TIR jest wzywana do pomocy w rozstrzyganiu sporów;

- k) zapewnia, aby każdy problem związany z oszustwami (nadużyciami) lub innymi trudnościami w odniesieniu do stosowania konwencji TIR był natychmiast zgłaszany Radzie Wykonawczej TIR;
 - l) zarządza systemem kontroli karnetów TIR, o którym mowa w załączniku 10 do konwencji, razem z krajowymi stowarzyszeniami poręczającymi należącymi do organizacji międzynarodowej i organami celnymi oraz powiadamia Umawiające się Strony i właściwe organy konwencji o problemach stwierdzonych w systemie;
 - m) dostarcza właściwym organom konwencji TIR statystyki i dane dotyczące działań Umawiających się Stron w odniesieniu do systemu kontroli, o którym mowa w załączniku 10;
 - n) nie później niż dwa miesiące przed wstępną datą wejścia w życie lub przedłużenia upoważnienia udzielonego zgodnie z art. 6 ust. 2a konwencji zawiera pisemne porozumienie z sekretariatem Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, upoważnionym przez Komitet Administracyjny i działający w jego imieniu, w którym to porozumieniu organizacja międzynarodowa przyjmuje obowiązki określone w tym ustępie.
 - o) prowadzi oddzielną ewidencję i dokumentację finansową zawierającą informacje i dokumentację dotyczące organizacji i funkcjonowania międzynarodowego systemu gwarancyjnego oraz druku i dystrybucji karnetów TIR;
 - p) zapewnia swoją pełną i terminową współpracę, która obejmuje między innymi udostępnienie powyższej ewidencji i dokumentacji finansowej właściwym służbom Organizacji Narodów Zjednoczonych lub wszelkim innym należycie upoważnionym odpowiednim podmiotom oraz stałe ułatwianie dodatkowych inspekcji i audytów prowadzonych przez powyższe służby i podmioty w imieniu Umawiających się Stron zgodnie z załącznikiem 8 art. 1 bis, ust. 5 i 6;
 - q) angażuje niezależnego audytora zewnętrznego do przeprowadzania rocznego badania ewidencji i dokumentacji finansowej, o których mowa w lit. o). Audyt zewnętrzny przeprowadzany jest zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Rewizji Finansowej (MSRF), a jego wynikiem jest roczne sprawozdanie z audytu i pismo do kierownictwa, przedkładane Komitetowi Administracyjnemu.
4. Wszystkie informacje uzyskane, bezpośrednio lub pośrednio, przez organizację międzynarodową na podstawie konwencji, które są z natury poufne lub które dostarczono na zasadzie poufności, są objęte tajemnicą służbową i nie mogą być wykorzystywane ani przetwarzane do celów handlowych ani do innych celów niż te, w jakich zostały dostarczone, ani ujawniane stronie trzeciej bez wyraźnej zgody osoby albo organu, który je dostarczył. Takie informacje mogą jednak zostać ujawnione bez zgody właściwym organom Umawiających się Stron niniejszej konwencji, jeśli na to zezwalają lub nakazują to przepisy krajowe lub przepisy prawa międzynarodowego, lub w związku z postępowaniem sądowym. Ujawnianie lub przekazywanie informacji odbywa się w pełnej zgodności z obowiązującymi przepisami o ochronie danych.
5. Komitet Administracyjny ma prawo cofnąć upoważnienie udzielone zgodnie z art. 6 ust. 2a w przypadku niespełnienia powyższych warunków i wymagań. Jeśli Komitet Administracyjny podejmuje decyzję o cofnięciu upoważnienia, decyzja staje się skuteczna najwcześniej sześć (6) miesięcy po dacie cofnięcia.
6. Upoważnienie organizacji międzynarodowej, wydane na podstawie warunków określonych powyżej, pozostaje bez uszczerbku dla odpowiedzialności i zobowiązań tej organizacji, wynikających z konwencji.

ZAŁĄCZNIK 10

**INFORMACJE DOSTARCZANE PRZEZ UMAWIAJĄCE SIĘ STRONY DO
STOWARZYSZEŃ PORĘCZAJĄCYCH (ZGODNIE Z ART. 42 TER) I
ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWEJ (ZGODNIE Z ART. 6.2BIS)**

Na podstawie artykułu 6 ustęp 1 i załącznika 9 część I ustęp 1 f iii) Konwencji, wymagane jest, by upoważnione stowarzyszenia zobowiązały się, że będą one w sposób ciągły sprawdzać, czy osoby upoważnione do procedury TIR spełniają minimalne warunki i wymogi określone w załączniku 9, część II Konwencji.

W imieniu swoich stowarzyszeń członkowskich i aby wypełniać swoje zobowiązania jako organizacja międzynarodowa upoważniona na podstawie artykułu 6 ustęp 2bis, organizacja międzynarodowa ustanowi system kontroli karnetów TIR do utrzymywania danych o zakończeniu operacji TIR w docelowym urzędzie celnym, dostarczanych przez władze celne i dostępnych dla stowarzyszeń i organów celnych. W celu umożliwienia stowarzyszeniom skutecznego wypełniania ich zobowiązań, Umawiające się Strony dostarczą informacje do systemu kontroli zgodnie z następującą procedurą:

1. Władze celne będą przekazywać do organizacji międzynarodowej lub narodowego stowarzyszenia poręczającego, jeśli to możliwe przez centralne lub regionalne biura, z zastosowaniem możliwie najszybszych dostępnych środków łączności (faks, e-mail itd.) i jeśli to możliwe codziennie, przynajmniej następujące informacje w standardowym formacie uwzględniając wszystkie karnety TIR przedstawione w docelowym urzędzie celnym, jak określono w artykule 1 punkt I Konwencji:
 - a) numer karnetu TIR;
 - b) datę i numer ewidencji w rejestrach celnych;
 - c) nazwę i numer docelowego urzędu celnego;
 - d) datę i numer wskazany w poświadczeniu zakończenia operacji TIR (pola 24-28 odcinka nr 2) w docelowym urzędzie celnym (jeśli są inne niż w punkcie b);
 - e) częściowe czy całkowite zakończenie;
 - f) zakończenie operacji TIR potwierdzone z lub bez zastrzeżenia w docelowym urzędzie celnym bez uszczerbku dla art. 8 i 11 Konwencji;
 - g) inne informacje i dokumenty (nieobowiązkowo);
 - h) numer strony.
2. Wzór Formularza Uzgodnienia (MRF) zawarty w Dodatku może być skierowany do władz celnych przez narodowe stowarzyszenia lub organizację międzynarodową:
 - a) w przypadku różnic między przekazanymi danymi z danymi na grzbiecie stosowanego karnetu TIR; lub
 - b) w przypadku, gdy dane nie zostały przekazane, chociaż stosowany karnet TIR został zwrócony do narodowego stowarzyszenia.Władze celne odpowiedzą na prośbę uzgodnienia, jeśli to możliwe przez zwrot właściwie wypełnionego MRF tak szybko jak to możliwe.
3. Władze celne i krajowe stowarzyszenia poręczające zawierają porozumienie, zgodnie z krajowym prawem, obejmujące wymianę powyższych danych.
4. Organizacja międzynarodowa udostępnia władzom celnym bazę danych o wygasłych i unieważnionych karnetach TIR.

Dodatek

Wzór Formularza Uzgodnienia							
<i>Wypełniany przez inicjatora zapytania o uzgodnienie</i>							
Przeznaczenie:							
Miejskowy urząd celny (nieobowiązkowo):				Docelowy urząd celny			
Nazwa:				Nazwa:			
Otrzymano:				Otrzymano:			
Data:				Data:			
Pieczeń				Pieczeń			
Dane potwierdzone							
Źródło danych:		☐ Karnet TIR		☐ System kontroli danych			
<u>Numer karnetu TIR</u>	Nazwa lub numer docelowego urzędu celnego*	Numer wskazany w potwierdzeniu zakończenia operacji TIR (pola 24-28 odcinka nr 2) w docelowym urzędzie celnym*	Data wskazana w potwierdzeniu zakończenia operacji TIR w docelowym urzędzie celnym	Numer strony	Częściowe/całkowite zakończenie	Zakończenie operacji TIR potwierdzone z lub bez zastrzeżeń w docelowym urzędzie celnym	Numer opakowań (nieobowiązkowo)
Załączniki:		☐ Kopia grzbietów karnetu TIR		Inne:			
Odpowiedź z docelowego urzędu celnego							
☐ Potwierdzenie		☐ Korekta (wstaw poprawki poniżej)		☐ Nie znaleziono odnośnika na zakończenie operacji TIR			
<u>Numer karnetu TIR</u>	Nazwa lub numer docelowego urzędu celnego*	Numer wskazany w potwierdzeniu zakończenia operacji TIR (pola 24-28 odcinka nr 2) w docelowym urzędzie celnym*	Data wskazana w potwierdzeniu zakończenia operacji TIR w docelowym urzędzie celnym*	Numer strony	Częściowe/całkowite zakończenie	Zakończenie operacji TIR potwierdzone z lub bez zastrzeżeń w docelowym urzędzie celnym	Numer opakowań (nieobowiązkowo)
Komentarze:							
Data:				Pieczeń i podpis docelowego urzędu celnego:			
<i>Centralny urząd celny (nieobowiązkowo)</i>							
Komentarze:							
Data:				Data i/lub podpis			

* Dane dotyczą docelowego urzędu celnego, gdzie transport TIR jest zakończony

ZAŁĄCZNIK 11

Część I

Artykuł 1

Zakres stosowania

1. Postanowienia niniejszego załącznika regulują realizację procedury eTIR zgodnie z definicją w art. 1 lit. s) konwencji i mają zastosowanie w relacjach między Umawiającymi się Stronami związanymi niniejszym załącznikiem zgodnie z art. 60a ust. 1.
2. Procedury eTIR nie można stosować do przewozów realizowanych częściowo na terytorium Umawiającej się Strony, która nie jest związana załącznikiem 11 i jest członkiem unii celnej lub gospodarczej w ramach jednolitego obszaru celnego.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszego załącznika:

- a) określenie »międzynarodowy system eTIR« oznacza system informacyjno-komunikacyjny (ICT) opracowany w celu umożliwienia wymiany informacji elektronicznych między uczestnikami procedury eTIR;
- b) określenie »specyfikacje eTIR« oznaczają specyfikacje koncepcyjne, funkcjonalne i techniczne procedury eTIR przyjmowane i zmieniane zgodnie z przepisami art. 5 niniejszego załącznika;
- c) określenie »dane TIR przekazywane z wyprzedzeniem« oznacza dane przesyłane do właściwych organów państwa wyjściowego, zgodnie ze specyfikacjami eTIR, z zamiarem objęcia towarów procedurą eTIR przez posiadacza karnetu TIR;
- d) określenie »sprostowane dane przekazywane z wyprzedzeniem« oznacza dane przesyłane do właściwych organów państwa, do którego wnioskuje się o sprostowanie danych zgłoszenia, zgodnie ze specyfikacjami eTIR, z zamiarem zmiany danych zgłoszenia przez posiadacza karnetu TIR;
- e) określenie »dane zgłoszenia« oznacza dane TIR przekazywane z wyprzedzeniem oraz sprostowane dane przekazywane z wyprzedzeniem, które zostały przyjęte przez właściwe organy;
- f) określenie »zgłoszenie« oznacza czynność polegającą na tym, że posiadacz karnetu TIR lub jego przedstawiciel informuje, zgodnie ze specyfikacjami eTIR, o zamiarze objęcia towarów procedurą eTIR. Od momentu przyjęcia zgłoszenia przez właściwe organy, na podstawie danych TIR przekazywanych z wyprzedzeniem lub sprostowanych danych przekazywanych z wyprzedzeniem, oraz przesyłania danych zgłoszenia do międzynarodowego systemu eTIR stanowi prawny odpowiednik przyjętego karnetu TIR;
- g) określenie »dokument towarzyszący« oznacza wydrukowany dokument wygenerowany drogą elektroniczną z systemu celnego po przyjęciu zgłoszenia, zgodnie z wytycznymi zawartymi w specyfikacjach technicznych eTIR. Dokument towarzyszący można wykorzystać zamiast protokołu zajścia zgodnie z art. 25 niniejszej konwencji w celu rejestracji zdarzeń w trasie oraz na potrzeby procedury awaryjnej;
- h) określenie »uwierzytelnienie« oznacza proces elektroniczny, który umożliwia identyfikację elektroniczną osoby fizycznej lub prawnej lub potwierdzenie pochodzenia oraz integralności weryfikowanych danych w postaci elektronicznej.

Artykuł 3

Wdrożenie procedury eTIR

1. Umawiające się Strony związane załącznikiem 11 połączą swoje systemy celne z międzynarodowym systemem eTIR zgodnie ze specyfikacjami technicznymi eTIR.
2. Każdej z Umawiających się Stron przysługuje swoboda ustalenia terminu, w którym połączy ona swoje systemy celne z międzynarodowym systemem eTIR. O terminie połączenia powiadamia się wszystkie pozostałe Umawiające się Strony związane załącznikiem 11 co najmniej sześć miesięcy przed rzeczywistym terminem połączenia.

Artykuł 4

Skład, funkcje i regulamin wewnętrzny organu ds. wdrożenia technicznego

1. Umawiające się Strony związane załącznikiem 11 wchodzi w skład organu ds. wdrożenia technicznego. Jego posiedzenia zwołuje się regularnie lub na wniosek Komitetu Administracyjnego, jeśli wymagana jest aktualizacja specyfikacji eTIR. Komitet Administracyjny otrzymuje regularne informacje na temat działalności i uwag organu ds. wdrożenia technicznego.
2. Umawiające się Strony, które nie przyjęły załącznika 11 zgodnie z art. 60a ust. 1, oraz przedstawiciele organizacji międzynarodowych mogą uczestniczyć w posiedzeniach organu ds. wdrożenia technicznego w charakterze obserwatorów.
3. Organ ds. wdrożenia technicznego monitoruje techniczne i funkcjonalne aspekty wdrażania procedury eTIR oraz koordynuje i wspiera wymianę informacji w sprawach wchodzących w zakres jego kompetencji.
4. Na pierwszym posiedzeniu organ ds. wdrożenia technicznego przyjmuje regulamin wewnętrzny i przedkłada go Komitetowi Administracyjnemu w celu zatwierdzenia przez Umawiające się Strony związane załącznikiem 11.

Artykuł 5

Procedury przyjmowania i zmiany specyfikacji eTIR

Organ ds. wdrożenia technicznego:

- a) przyjmuje specyfikacje techniczne procedury eTIR oraz ich zmiany, aby zapewnić ich dostosowanie do specyfikacji funkcjonalnych procedury eTIR. W chwili przyjęcia podejmuje on decyzję w sprawie odpowiedniego okresu przejściowego na potrzeby ich wdrożenia;
- b) przygotowuje specyfikacje funkcjonalne procedury eTIR oraz ich zmiany, aby zapewnić ich dostosowanie do specyfikacji koncepcyjnych procedury eTIR. Specyfikacje te przekazuje się Komitetowi Administracyjnemu w celu przyjęcia przez większość obecnych i głosujących Umawiających się Stron związanych załącznikiem 11; następnie są one wdrażane i, gdy jest to wymagane, przekształcane w specyfikacje techniczne w terminie określonym w chwili przyjęcia;
- c) uwzględnia zmiany specyfikacji koncepcyjnych procedury eTIR na wniosek Komitetu Administracyjnego. Specyfikacje koncepcyjne procedury eTIR oraz ich zmiany przyjmuje się większością obecnych i głosujących Umawiających się Stron związanych załącznikiem 11; następnie są one wdrażane i, gdy jest to wymagane, przekształcane w specyfikację funkcjonalną w terminie określonym w chwili przyjęcia;

Artykuł 6

Przesyłanie danych TIR przekazywanych z wyprzedzeniem i sprostowanych danych przekazywanych z wyprzedzeniem

1. Posiadacz karnetu TIR lub jego przedstawiciel przesyła dane TIR przekazywane z wyprzedzeniem i sprostowane dane przekazywane z wyprzedzeniem właściwym organom państwa wyjściowego oraz państwa, do którego wnioskuje się o sprostowanie danych zgłoszenia. Po przyjęciu zgłoszenia lub sprostowania zgodnie z prawem krajowym właściwe organy przekazują dane zgłoszenia lub sprostowane dane do międzynarodowego systemu eTIR.
2. Dane TIR przekazywane z wyprzedzeniem i sprostowane dane przekazywane z wyprzedzeniem, o których mowa w ust. 1, można przysyłać właściwym organom bezpośrednio lub za pośrednictwem międzynarodowego systemu eTIR.
3. Umawiające się Strony związane załącznikiem 11 akceptują przesłanie danych TIR przekazywanych z wyprzedzeniem i sprostowanych danych przekazywanych z wyprzedzeniem za pośrednictwem międzynarodowego systemu eTIR.
4. Właściwe organy publikują wykaz wszystkich środków elektronicznych, które można wykorzystać do przysyłania danych TIR przekazywanych z wyprzedzeniem i sprostowanych danych przekazywanych z wyprzedzeniem.

Artykuł 7

Uwierzytelnienie

1. Przyjmując zgłoszenie w państwie wyjściowym lub sprostowanie danych zgłoszenia w dowolnym państwie leżącym na trasie przejazdu, właściwe organy uwierzytelniają zgodnie z prawem krajowym dane TIR przekazywane z wyprzedzeniem lub sprostowane dane przekazywane z wyprzedzeniem, jak również posiadacza karnetu TIR.
2. Umawiające się Strony związane załącznikiem 11 akceptują uwierzytelnienie posiadacza karnetu TIR dokonane przez międzynarodowy system eTIR.
3. Właściwe organy publikują wykaz mechanizmów uwierzytelnienia innych niż wyszczególnione w ust. 2 niniejszego artykułu, które można wykorzystać w celach uwierzytelnienia.
4. Umawiające się Strony związane załącznikiem 11 akceptują dane zgłoszenia otrzymane za pośrednictwem międzynarodowego systemu eTIR od właściwych organów państwa wyjściowego i państwa, do którego wnioskuje się o sprostowanie danych zgłoszenia, jako prawny odpowiednik przyjętego karnetu eTIR.

Artykuł 8

Wzajemne uznawanie uwierzytelnienia posiadacza karnetu TIR

Na wszystkich etapach przewozu TIR właściwe organy wszystkich kolejnych Umawiających się Stron związanych załącznikiem 11 uznają uwierzytelnienie posiadacza karnetu TIR dokonane przez właściwe organy Umawiających się Stron związanych załącznikiem 11, które przyjęły zgłoszenie lub sprostowanie danych zgłoszenia.

Artykuł 9

Dodatkowe wymogi dotyczące danych

1. Oprócz danych wyszczególnionych w specyfikacjach funkcjonalnych i technicznych właściwe organy mogą żądać dodatkowych danych określonych w prawodawstwie krajowym.
2. Właściwe organy powinny, w największym możliwym zakresie, ograniczyć wymogi dotyczące danych do wymogów zawartych w specyfikacjach funkcjonalnych i technicznych oraz dążyć do ułatwienia przekazywania dodatkowych danych, aby nie utrudniać przewozów TIR prowadzonych zgodnie z niniejszym załącznikiem.

Artykuł 10

Procedura awaryjna

1. Jeżeli procedury eTIR nie można rozpocząć z przyczyn technicznych w wyjściowym urzędzie celnym, posiadacz karnetu TIR może skorzystać z procedury TIR.
2. Jeżeli procedura eTIR rozpoczęła się, lecz jej kontynuacja jest niemożliwa z przyczyn technicznych, właściwe organy zatwierdzają dokument towarzyszący i przetwarzają go zgodnie z procedurą opisaną w specyfikacjach eTIR, pod warunkiem dostępności informacji dodatkowych z alternatywnych systemów elektronicznych opisanych w specyfikacjach funkcjonalnych i technicznych.
3. Właściwe organy Umawiających się Stron mogą również zwrócić się do krajowych stowarzyszeń poręczających o potwierdzenie ważności gwarancji oraz realizacji przewozu TIR zgodnie z procedurą eTIR, a także o dostarczenie innych informacji istotnych dla przewozu TIR.
4. Procedurę opisaną w ust. 3 ustala się w porozumieniu właściwych organów z krajowym stowarzyszeniem poręczającym zgodnie z załącznikiem 9 część I pkt 1 lit. d).

Artykuł 11

Hosting międzynarodowego systemu eTIR

1. Hosting międzynarodowego systemu eTIR oraz administrowanie systemem odbywa się pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ).
2. EKG ONZ wspiera państwa w ich wysiłkach na rzecz połączenia systemów celnych z międzynarodowym systemem eTIR, w tym za pomocą testów zgodności w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemów przed wykonaniem połączenia operacyjnego.
3. EKG ONZ otrzymuje niezbędne zasoby w celu spełnienia obowiązków określonych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Wymagane zasoby podlegają przepisom i uregulowaniom finansowym dotyczącym funduszy pozabudżetowych i projektów ONZ, chyba że międzynarodowy system eTIR jest finansowany ze środków pochodzących z budżetu regularnego ONZ. Komitet Administracyjny podejmuje decyzję w sprawie mechanizmu finansowania działalności międzynarodowego systemu eTIR w EKG ONZ i zatwierdza go.

Artykuł 12

Administrowanie międzynarodowym systemem eTIR

1. EKG ONZ dokonuje odpowiednich ustaleń w celu zapewnienia przechowywania i archiwizacji danych w międzynarodowym systemie eTIR przez okres co najmniej 10 lat.
2. EKG ONZ może, w imieniu właściwych organów niniejszej konwencji, wykorzystywać wszelkie dane przechowywane w międzynarodowym systemie eTIR do celów pozyskiwania zbiorczych danych statystycznych.
3. Właściwe organy Umawiających się Stron, na których terytorium odbywa się przewóz TIR zgodnie z procedurą eTIR będącą przedmiotem postępowania administracyjnego lub sądowego dotyczącego obowiązku uiszczenia zapłaty ciężącego na osobie (osobach) bezpośrednio odpowiadającej (odpowiadających) lub krajowym stowarzyszeniu poręczającym, mogą zwrócić się do EKG ONZ i uzyskać informacje przechowywane w międzynarodowym systemie eTIR związane z roszczeniem w sporze w celach weryfikacji. Informacje te można przedstawić jako dowód w krajowych postępowaniach administracyjnych lub sądowych.
4. W przypadkach innych niż wyszczególnione w niniejszym artykule rozpowszechnianie lub ujawnianie informacji przechowywanych w międzynarodowym systemie eTIR osobom lub podmiotom nieupoważnionym jest zabronione.

Artykuł 13

Publikacja urzędów celnych właściwych do obsługi systemu eTIR.

Właściwe organy zapewniają, aby wykaz wyjściowych, przejściowych oraz docelowych urzędów celnych zatwierdzonych do realizacji operacji TIR zgodnie z procedurą eTIR był zawsze dokładny i aktualny w elektronicznej bazie danych urzędów celnych opracowanej i utrzymywanej przez Radę Wykonawczą TIR.

Artykuł 14

Wymogi prawne dotyczące przysyłania danych zgodnie z załącznikiem 10 do konwencji TIR

Wymogi prawne dotyczące przysyłania danych określone w załączniku 10 pkt 1, 3 i 4 niniejszej konwencji uznaje się za spełnione poprzez wdrożenie procedury eTIR.

CZEŚĆ II

Noty wyjaśniające do art. 2 lit. h)

11.2. h)-1

Do czasu opracowania zharmonizowanego podejścia i opisanie go w specyfikacjach eTIR Umawiające się Strony związane załącznikiem 11 mogą uwierzytelnić posiadacza karnetu TIR za pośrednictwem dowolnego procesu przewidzianego w prawie krajowym, w tym między innymi za pomocą nazwy użytkownika i hasła lub podpisów elektronicznych.

11.2. h)-2

Integralność danych podlegających wymianie pomiędzy międzynarodowym systemem eTIR a właściwymi organami oraz uwierzytelnienie systemów informacyjno-komunikacyjnych (ICT) zapewnia się za pomocą bezpiecznych połączeń zgodnie ze specyfikacjami technicznymi eTIR.

Nota wyjaśniająca do art. 3 ust. 2

11.3.2.

Zaleca się, aby Umawiające się Strony związane załącznikiem 11 posiadały zaktualizowane krajowe systemy celne, połączone z międzynarodowym systemem eTIR z chwilą wejścia w życie w stosunku do nich załącznika 11. Unie celne lub gospodarcze mogą podjąć decyzję w tej sprawie w późniejszym terminie, co zapewnia im odpowiedni czas na połączenie z międzynarodowym systemem eTIR krajowych systemów celnych wszystkich należących do nich państw członkowskich.

Nota wyjaśniająca do art. 6 ust. 3

11.6.3.

Zaleca się, aby Umawiające się Strony związane załącznikiem 11 uznawały, w miarę możliwości, przesyłanie danych TIR przekazywanych z wyprzedzeniem i sprostowanych danych przekazywanych z wyprzedzeniem przy użyciu metod wskazanych w specyfikacjach funkcjonalnych i technicznych.

Nota wyjaśniająca do art. 7 ust. 2

11.7.2.

Międzynarodowy system eTIR zapewnia, za pomocą środków opisanych w specyfikacjach eTIR, integralność danych TIR przekazywanych z wyprzedzeniem lub sprostowanych danych przekazywanych z wyprzedzeniem oraz przesłanie danych przez posiadacza karnetu TIR.

Nota wyjaśniająca do art. 7 ust. 4

11.7.4.

Międzynarodowy system eTIR zapewnia, za pomocą środków opisanych w specyfikacjach eTIR, integralność danych zgłoszenia oraz przesłanie danych przez właściwe organy państw zaangażowanych w przewóz.

Nota wyjaśniająca do art. 8

11.8.

Międzynarodowy system eTIR zapewnia, za pomocą środków opisanych w specyfikacjach eTIR, integralność danych zgłoszenia, w tym odniesienie do posiadacza karnetu TIR, uwierzytelnionych przez właściwe organy przyjmujące zgłoszenie, otrzymanych od właściwych organów i przesłanych do nich.

Nota wyjaśniająca do art. 11 ust. 3

11.11.3.

W razie potrzeby Umawiające się Strony mogą zdecydować o finansowaniu kosztów operacyjnych międzynarodowego systemu eTIR z opłaty za przewóz TIR. W takich przypadkach Umawiające się Strony decydują o odpowiednim czasie wprowadzenia alternatywnych mechanizmów finansowania oraz ich warunków. EKG ONZ przygotowuje wymagany budżet, który podlega przeglądowi przez organ ds. wdrożenia technicznego oraz zatwierdzeniu przez Komitet Administracyjny.

UMAWIAJĄCE SIĘ STRONY KONWENCJI TIR, 1975

Umawiająca się Strona

Państwa, na obszarze których może
być realizowany tranzyt TIR
(stan na dzień 24.08.2020 r.)

Afganistan -	Afganistan
Albania	Albania
Algieria	-
Argentyna	-
Armenia	Armenia
Austria	Austria
Azerbejdżan	Azerbejdżan
Białoruś	Białoruś
Belgia	Belgia
Bośnia and Hercegowina	Bośnia and Hercegowina
Bułgaria	Bułgaria
Kanada	-
Chile	-
Chorwacja	Chorwacja
Chiny	Chiny
Cypr	Cypr
Czech Republic	Czech Republic
Dania	Dania
Estonia	Estonia
Egipt	-
Finlandia	Finlandia
Francja	Francja
Gruzja	Gruzja
Niemcy	Niemcy
Grecja	Grecja
Węgry	Węgry

KONWENCJA TIR wersja z 01.09.2021 r.

Indie	Indie
Indonezja	-
Iran (Islamic Republic of)	Iran (Islamic Republic of)
Irlandia	Irlandia
Izrael	Izrael
Włochy	Włochy
Jordania	Jordania
Kazachstan	Kazachstan
Kuwejt	Kuwejt
Kirgistan	Kirgistan
Łotwa	Łotwa
Liban	Liban
Liberia	-
Litwa	Litwa
Luxemburg	Luxemburg
Malta	Malta
Mołdawia	Mołdawia
Mongolia	Mongolia
Macedonia Północna	Macedonia Północna
Czarnogóra	Czarnogóra
Maroko	Maroko
Holandia	Holandia
Norwegia	Norwegia
Oman	Oman
Palestyna	-
Polska	Polska
Portugalia	Portugalia
Pakistan	Pakistan
Katar	-
Republic of Korea	-
Rumunia	Rumunia

KONWENCJA TIR wersja z 01.09.2021 r.

Rosja	Rosja
Arabia Saudyjska	Arabia Saudyjska
Serbia	Serbia
Słowacja	Słowacja
Słowenia	Słowenia
Hiszpania	Hiszpania
Szwecja	Szwecja
Szwajcaria	Szwajcaria
Syria	Syria
Tadżykistan	Tadżykistan
Macedonia	Macedonia
Tunezja	Tunezja
Turcja	Turcja
Turkmenistan	Turkmenistan
Ukraina	Ukraina
Zjednoczone Emiraty Arabskie	Zjednoczone Emiraty Arabskie
United Kingdom	United Kingdom
United States of America	-
Urugwaj	-
Uzbekistan	Uzbekistan