

Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR  
Sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r.

( zał. do Dz. U. Z 1984 r. Nr 17, poz. 76)

Styczeń 2007 r.

(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

ii) umieszczania w nim towarów,

iii) trwałe i wskutek tego dostatecznie wytrzymałe, aby mógł nadawać się do wielokrotnego użytku,

iv) specjalnie zbudowany w celu ułatwienia przewozu towarów jednym lub kilkoma rodzajami transportu bez przeładunku towarów,

v) zbudowany w sposób zapewniający łatwe manipulowanie nim, zwłaszcza przy przeładunku z jednego rodzaju transportu na inny,

vi) zbudowany tak, aby było go łatwo załadować i wyładować, oraz

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 ścisłe przestrzeganie innych odpowiednich postanowień Konwencji TIR.

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 uznane przez władze celne Umawiającej się Strony jako poręczające za osoby, które stosują procedurę TIR.

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.

{TRANS/GE.30/AC.2/12, ustęp 34; TRANS/GE.30/35, ustępy 64 i 65}

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 zawieszono 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 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.

{TRANS/WP.30.AC.2/67 paragraf 64 i Załącznik 4; TIRExB/REP/13/Rev.1 paragraf 23}

### Artykuł 3

W celu korzystania z postanowień niniejszej Konwencji:

a) przewóz musi być wykonywany:

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

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),

b) przewozy powinny się odbywać pod gwarancją stowarzyszeń uznanych zgodnie z postanowieniami artykułu 6 i powinny być wykonywane z zastosowaniem karnetu TIR, odpowiadającego wzorowi przedstawionemu w Załączniku nr 1 do niniejszej Konwencji.

### 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 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.

### 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 poświadczane 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.

{TRANS/WP.30/196 paragrafy 66 i 67 oraz Załącznik 3;  
TRANS/WP.30/AC.2/63 paragraf 63 oraz Załącznik 3}

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 uznane w danym państwie tylko wówczas, gdy jego gwarancja obejmuje również odpowiedzialność, jaka może powstać w tym państwie w związku z użyciem karnetów TIR wydanych przez zagraniczne stowarzyszenia, będące członkami międzynarodowej organizacji, do której ono samo należy.

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 Organizacyjny 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 Narodów Zjednoczonych (EKGNZ) 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 przywózowych lub wywózowych oraz nie będą podlegały żadnemu zakazowi lub ograniczeniu przywózowemu i wywózowemu.

Artykuł 8

1. Stowarzyszenie poręczające zobowiąże się do uiszczenia należnych opłat i podatków przywózowych lub wywózowych, zwiększonych ewentualnie o odsetki za zwłokę, które mogą się należeć na mocy ustaw i przepisów celnych państwa, w którym ujawniono nieprawidłowość odnoszącą się do operacji TIR. Będzie ono zobowiązane do zapłacenia tych kwot, na zasadzie odpowiedzialności wspólnej i solidarnej z osobami, od których należne są te kwoty.

Komentarz

Opłaty administracyjne

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

{TRANS/WP30/137, ustępy 68-70; TRANS/WP30/AC.2/29, Załącznik 3}

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.

{TRANS/WP30/135, ustępy 52-55; TRANS/WP30/137, ustęp 69}

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 jakiegokolwiek 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 władzom celnym ograniczyć do równowartości 50 000 dolarów USA 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 władze celne 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: 24.03.10).

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.

{TRANS/GE.30/59, ustęp 34 i 35; TRANS/WP.30/137 ustęp 75 i 76; TRANS/WP.30/159, ustęp 25}

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.

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

Nota wyjaśniająca

0.8.7

Działania, które powinny być podjęte przez właściwe władze w celu wymagania zapłaty od osoby lub osób bezpośrednio odpowiedzialnych, powinny obejmować, co najmniej zawiadomienie o niezwolnieniu operacji TIR i / lub przekazanie żądania zapłaty Posiadaczowi karnetu 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 państwa 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

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.

Artykuł 11

1. W wypadku, gdy operacja TIR nie została zwolniona, właściwe władze nie będą miały prawa żądać od stowarzyszenia poręczającego uiszczenia kwot wymienionych w ustępach 1 i 2 artykułu 8, jeżeli w terminie jednego roku, licząc od dnia przyjęcia karnetu TIR przez te władze, nie zawiadomiły one na piśmie stowarzyszenia o niezwolnieniu. Postanowienie to będzie miało zastosowanie również w razie poświadczenia zakończenia operacji TIR uzyskanego podstępem lub przez nadużycie, lecz wówczas termin będzie dwuletni.

Nota wyjaśniająca

0.11-1

Dodatkowo, oprócz powiadomienia stowarzyszenia poręczającego, właściwe władze powinny również niezwłocznie powiadomić Posiadacza karnetu TIR, iż operacja TIR nie została zwolniona. Powinno to nastąpić w tym samym czasie, co powiadomienie stowarzyszenia poręczającego.

Komentarz

Opłaty 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

{TRANS/GE.30/AC.2/12 paragraf 22; TRANS/GE.30/GRCC/11 paragraf 8}

Limit czasu dotyczący powiadomień

Odnosnie 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.

{TRANS/GE.30/AC.2/12 paragraf 28; TRANS/GE.30/35 paragraf 47 i 48;

TRANS/GE.30/GRCC/11 paragrafy 14 i 15}

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.

{TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

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.

{TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

2. Żądanie uiszczenia kwot wymienionych w artykule 8 ustęp 1 i 2 powinno być skierowane do stowarzyszenia poręczającego nie wcześniej niż z upływem trzech miesięcy, licząc od dnia, w którym stowarzyszenie zostało powiadomione o niezwolnieniu operacji TIR lub o uzyskaniu poświadczenia zakończenia operacji TIR podstępem lub przez nadużycie, ale nie później niż w terminie dwóch lat, licząc od tego dnia.

Nota wyjaśniająca

0.11-2

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

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

Nota wyjaśniająca

0.11-3

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

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. Świadectwo uznania powinno być zgodne z wzorem podanym w Załączniku 4.

Komentarz

Świadectwo uznania

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

{TRANS/GE.30/10, ustęp 33; TRANS/WP.30/157, ustępy 27-30;

TRANS/WP.30/AC.2/35, Załącznik 6}

Warunek dotyczący świadectwa uznania i tabliczki uznania

Świadectwo 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 zdejmovanym nadwoziu (zgodnie z jego definicją zawartą w nocy wyjaśniającej 0.1 e)) lub kontenerze wymagane jest aby tabliczka uznania, opisana w Załączniku 7 część II Konwencji, przymocowana była do uznanego zdejmovanego nadwozia lub kontenera.

{TRANS/WP.30/168, ustęp 38; TRANS/WP.30/AC.2/39, ustęp 17}

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 zastąpią lub zmienią 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.

{TRANS/GE.30/10, ustęp 26 i 27}

##### 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.

{TRANS/WP.30/131, ustęp 37 i 38}

#### 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.

{TRANS/WP.30157, ustęp 61}

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 zadowalający 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.

{TRANS/WP.30/157, ustęp 26}

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

Podejmując decyzję o ilości karnetów TIR wymaganych do transportu mieszanych ładunków zawierających zarówno zwykłe 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 urzędowi 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 jednoczesne 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.

{TRANS/GE.30/55, ustęp 22; TRANS/WP.30/141, ustępy 39-41;  
TRANS/WP.30/AC.2/31, Załącznik 3; TRANS/WP.30/192 ustęp 26;  
TRANS/WP.30?ac.2/59 ustęp 46 i Załącznik 5}

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 oplombowanej 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.

{TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5; TRANS/WP.30/192 paragraf 26}

#### 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 oponczką - stan oponczy i lin mocowania oponczy, 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).

{TRANS/GE.30/AC.2/12, ustęp 31; TRANS/GE.30/GRCC/11, ustępy 19-21}

#### 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.

{TRANS/GE.30/AC.2/14, ustęp 29; TRANS/GE.30/39, ustęp 30}

## 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.

Zakończeni 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.

{TRANS/Wp.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

## 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.

{TRANS/GE.30/59, ustęp 34 i 35; TRANS/WP30/137, ustęp 75 i 76; TRANS/WP.30/159, ustęp 25}

##### 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.

{TRANS/WP.30/AC.2/63 paragrafy 59 i 60 oraz Załącznik 3}

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 etap 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 zawieszonoego 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 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.

{TRANS/WP.30.AC.2/67 paragraf 64 i Załącznik 4; TIRExB/REP/13/Rev.1 paragraf 23}

#### 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 poświadczane przez władze celne. Poświadczenie to może być dokonane z zastrzeżeniami lub bez: jeżeli

zakończenie operacji TIR zostaje poświadczane 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.

Nota wyjaśniająca

0.28

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.

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.

{TRANS/GE.30/AC.2/12 paragraf 33; TRANS/GE.30/GRCC/11 paragrafy 24 i 25; TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

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.

{TRANS/GE.30/AC.2/12 paragraf 33; TRANS/GE.30/GRCC/11 paragrafy 24 i 25; TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

Procedury po zakończeniu operacji TIR

Artykuł 28 stanowi, iż zakończenie operacji TIR powinno być niezwłocznie poświadczane 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.

{ TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

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.

{TRANS/GE.30/GRCC/11 paragraf 12; TRANS/GE.30/AC.2/12 paragraf 25;  
TRANS/WP.30/192 paragraf 26; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}  
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.

{TRANS/GE.30/8 paragraf 12; TRANS/WP.30/192 paragraf 26;  
TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

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.

{TRANS/WP.30/159 paragraf 38; TRANS/WP.30/192 paragraf 26;  
TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 46 i Załącznik 5}

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 dopuszczającej do obrotu lub skierowaniu ich do innej procedury celnej, przewoźnik lub jego kierowca powinien zgłosić się właściwego urzędnika celnego w celu potwierdzenia tego karnetu.

{TRANS/WP.30/188 paragraf 54; TRANS/WP.30/AC.2/59 paragraf 61, 62 i Załącznik 6}

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

Artykuł 32

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

(w jęz. francuskim: "Marchandises pondéreuses ou volumineuses", w jęz. angielskim: "Heavy or bulky goods")

Komentarz

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

Podejmując decyzję o ilości karnetów TIR wymaganych do transportu mieszanych ładunków zawierających zarówno zwykłe 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 Umawiająca się Strona będzie miała prawo pozbawić czasowo lub na stałe prawa korzystania z postanowień niniejszej Konwencji każdą osobę winną poważnego naruszenia ustaw lub przepisów celnych, mających zastosowanie do międzynarodowych przewozów towarów.
2. O takim pozbawieniu będą 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

0.38.1 (ulega skreśleniu)

{ECE/TRANS/17/Zmiana 23 weszła w życie 07 listopada 2003}

0.38.2 (ulega skreśleniu)

{ECE/TRANS/17/Zmiana 19; weszła w życie 17 lutego 1999}

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.

{TRANS/WP.30/196/paragraf 76; TRANS/WP.30/200 paragraf 68;

TRANS/WP.30/AC.2/67 paragraf 36 Załącznik 3}

Wykluczenie krajowego przewoźnika z procedury TIR

Aby wykluczyć z systemu TIR krajowego przewoźnika, winnego poważnym naruszeniem 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.

{TRANS/WP.30/196 paragraf 77; TRANS/WP.30/200 paragraf 68;

TRANS/WP.30/AC.2/67 paragraf 63 oraz Załącznik 3}

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 zadawalający władze celne, że towary wymienione w manifeście karnetu TIR zaginęły lub zostały bezpowrotnie zagubione na skutek wypadku lub siły wyższej albo, że nastąpił ich ubytek naturalny, przyznane zostanie zwolnienie od zapłaty normalnie wymaganych należności i podatków.

#### Artykuł 42

Na umotywowany wniosek jednej Umawiającej się Strony właściwe władze Umawiających się Stron zainteresowanych 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.

{TRANS/WP30/131, ustęp 39 i 40}

#### Artykuł 42 bis

Właściwe władze, w ścisłej współpracy ze stowarzyszeniami poręczającymi, zastosują wszelkie konieczne środki, zmierzające do zapewnienia właściwego wykorzystania karnetów TIR. W tym celu mogą zastosować odpowiednie środki kontrolne w skali krajowej i międzynarodowej. O zastosowanych środkach kontrolnych w skali krajowej właściwe władze niezwłocznie poinformują Radę Wykonawczą TIR, która sprawdzi zgodność tych środków z przepisami Konwencji. Środki kontrolne w skali międzynarodowej określa Komitet Administracyjny

#### Artykuł 42 ter

Właściwe władze Umawiających się Stron odpowiednio dostarczą 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 Załącznikach 6 i 7 (część trzecia) podają interpretację niektórych postanowień niniejszej Konwencji i jej Załączników. Zawierają one również niektóre rodzaje zalecanych praktyk.

#### Rozdział VI

#### POSTANOWIENIA RÓŻNE

#### Artykuł 44

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

Opłaty 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.

{TRANS/WP.30/196, paragrafy 66 i 67 oraz Załącznik 3;  
TRANS/WP.30/AC.2/63, paragraf 63 oraz Załącznik 3}

#### 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.

{TRANS/WP.30/204 paragraf 58; TRANS/WP.30/AC.2/69, Załącznik 3}

#### 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. Świadectwa 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

##### Rozstrzygnięcie 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 wyznaczają 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 59

##### Tryb zmiany niniejszej Konwencji

1. Niniejsza Konwencja, w tym także jej Załączniki, będzie mogła być zmieniona na propozycję jednej Umawiającej się Strony w trybie przewidzianym w niniejszym artykule.

2. Każda zaproponowana zmiana niniejszej Konwencji będzie rozpatrzona przez Komitet Administracyjny złożony ze wszystkich Umawiających się Stron zgodnie z Regulaminem wewnętrznym podanym w Załączniku 8. Każda taka zmiana rozpatrzona lub opracowana na posiedzeniu Komitetu Administracyjnego i przyjęta przez Komitet większością dwóch trzecich obecnych i głosujących jego członków zostanie podana do wiadomości przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych Umawiającym się Stronom w celu jej przyjęcia.

3. Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 60 każda zaproponowana zmiana podana do wiadomości zgodnie z postanowieniami poprzedniego ustępu wejdzie w życie w stosunku do wszystkich umawiających się Stron w trzy miesiące po upływie terminu dwunastu miesięcy od daty tego zawiadomienia, jeżeli w tym terminie państwo będące Umawiającą się Stroną nie zgłosi Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych sprzeciwu co do zaproponowanej zmiany.

4. Jeżeli sprzeciw co do zaproponowanej zmiany został zgłoszony zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, zmiana będzie uważana za nie przyjętą i nie będzie miała żadnego skutku.

#### Artykuł 60

Specjalny tryb zmiany Załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6, 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 61

Wnioski, zawiadomienia i sprzeciwy

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadomi wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w ustępie 1 artykułu 52 niniejszej Konwencji o każdym wniosku, zawiadomieniu lub sprzeciwie zgłoszonym w myśl wyżej wymienionych artykułów 59 i 60 oraz o dacie wejścia w życie zmiany.

#### Artykuł 62

Konferencja rewizyjna

1. Państwo, które jest Umawiającą się Stroną, będzie mogło w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych zażądać zwołania konferencji w celu rewizji niniejszej Konwencji.

2. Konferencja rewizyjna, na którą zostaną zaproszone wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w ustępie 1 artykułu 52, zostanie zwołana przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, 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 przez 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) podpisaniach, ratyfikacjach, przyjęciach, zatwierdzeniach i przystąpieniach zgodnie z artykułem 52;
- b) datach wejścia w życie niniejszej Konwencji zgodnie z artykułem 53;
- c) wypowiedzeniach zgodnie z artykułem 54;
- d) wygaśnięciu niniejszej Konwencji zgodnie z artykułem 55;
- e) zastrzeżeniach zgłoszonych zgodnie z artykułem 58.

#### Artykuł 64

##### Tekst autentyczny

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.