

31976R3237

31.12.1976

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 368/1

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3237/76**z dnia 21 grudnia 1976 r.****w sprawie wcześniejszego wprowadzenia załączników technicznych i wcześniejszego stosowania wzoru karnetu TIR Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) z dnia 14 listopada 1975 r., Genewa**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

uwzględniając zalecenie Komisji,

a także mając na uwadze, co następuje:

środki upraszczające dostępne na mocy Konwencji TIR, zmienne w Genewie w 1975 r., powinny być zastosowane niezwłocznie; odnosi się to w szczególności do przepisów technicznych i wzoru karnetu TIR wyżej wymienionej Konwencji,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Od dnia 1 stycznia 1977 r. załączniki 1, 2, 3, 4, 5 i 7 do Konwencji TIR z 1975 r. stosuje się we Wspólnocie.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 21 grudnia 1976 r.

Noty wyjaśniające w załączniku 6 do wyżej wymienionej Konwencji, odpowiadające załącznikom wymienionym w ust. 1, stosuje się od tego samego dnia.

2. Od dnia 1 stycznia 1977 r. wzór karnetu TIR, określony w załączniku I do Konwencji TIR z 1975 r., ma tę samą moc prawną i ten sam skutek we Wspólnocie co karnet TIR z Konwencji z 1959 r.

3. Teksty załączników 1, 2, 3, 4, 5 i 7 do Konwencji TIR z 1975 r. i noty wyjaśniające w załączniku 6 odpowiadające tym załącznikom są zawarte w Załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Komisja powiadamia Sekretarza Wykonawczego Europejskiej Komisji Gospodarczej o przepisach przyjętych w art. 1.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

W imieniu Rady

A.P.L.M.M. van der STEE

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK 1

WZÓR KARNETU TIR

Karnet TIR drukowany jest w języku francuskim, z wyjątkiem strony 1 okładki, której rubryki są drukowane również w języku angielskim. „Regulamin używania karnetu TIR” zamieszczony w języku francuskim na stronie 2 przedrukowany jest także w języku angielskim na stronie 3 wymienionej okładki.

(Nazwa organizacji międzynarodowej)

KARNET TIR (*)

1. Ważny dla przyjęcia towaru przez wyjściowy urząd celny od dnia włącznie
Valid for the acceptance of goods by the customs office of departure up to and including

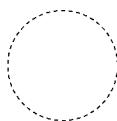
2. Wystawiony przez.....
Issued by

.....
(nazwa stowarzyszenia wystawiającego/ Name of issuing association)

3. Posiadacz.....
holder

.....
(nazwa, adres, państwo/Name, address, country)

4. Podpis upoważnionego urzędnika
stowarzyszenia wystawiającego oraz
pieczęć tego stowarzyszenia:
*Signature of authorized official of the
issuing association and stamp of that
association:*



5. Podpis sekretarza organizacji międzynarodowej:
*Signature of the secretary of the international
organization:*

.....

(Wypełnia posiadacz przed użyciem karnetu / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Państwo wyjazdu
Country of departure

7. Państwo(-a) docelowe ⁽¹⁾
Country/Countries of destination ⁽¹⁾

8. Numer(-y) rejestracyjny(-e) pojazdu(-ów) drogowego(-ych) ⁽¹⁾
Registration No (s) of road vehicle(s) ⁽¹⁾

9. Świadectwo uznania pojazdu(-ów) drogowego(-ych) (nr i data) ⁽¹⁾
Certificate(s) of approve of road vehicle(s) (no and date) ⁽¹⁾

10. Numer(-y) identyfikacyjny(-e) kontenera(-ów) ⁽¹⁾
Identification No(s) of container(s) ⁽¹⁾

11. Inne uwagi.....
Remarks

12. Podpis posiadacza karnetu:
Signature of the carnet holder:

.....

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.
Strike out whichever does not apply

(*) Patrz załącznik 1 do Konwencji TIR z 1975 r. opracowanej pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.
(*) See Annex 1 to the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

RÈGLES RELATIVES À L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

1. **Émission** : Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
2. **Langue** : Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont également imprimées en anglais; les règles relatives à l'utilisation du carnet TIR sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
3. **Validité** : Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture et rubrique 4 des volets).
4. **Nombre de carnets** : Il sera établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules [voir également la règle 10 sous d) ci-dessous].
5. **Nombre de bureaux de douane de départ et de destination** : Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais, sauf autorisation :
 - a) les bureaux de douane de départ devront être situés dans le même pays;
 - b) les bureaux de douane de destination ne pourront pas être situés dans plus de deux pays;
 - c) le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre [voir également la règle 10 sous e) ci-dessous].
6. **Nombre de feuillets** : Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 3 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ ou de destination supplémentaire, 2 autres feuillets, respectivement 3 autres feuillets, seront nécessaires; en outre, il faudra ajouter 2 feuillets si les bureaux de douane de destination sont situés dans deux pays différents.
7. **Présentation aux bureaux de douane** : Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 19).

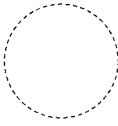
B. Manière de remplir le carnet TIR

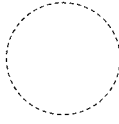
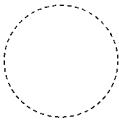
8. **Grattage, surcharge** : Le carnet TIR ne comportera ni grattage ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en biffant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
9. **Indication relative à l'immatriculation** : Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du numéro d'immatriculation, le numéro d'identification ou de fabrication.
10. **Manifeste** :
 - a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou photocopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.
 - c) Lorsqu'il n'y a pas assez d'espace pour inscrire sur le manifeste toutes les marchandises transportées, des feuilles-annexes, du même modèle que le manifeste, ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes:
 - i) nombre des feuilles-annexes (case 10),
 - ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles-annexes (cases 11 à 13).
 - d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du numéro d'immatriculation du véhicule ou du numéro d'identification du conteneur (rubrique 11 du manifeste).
 - e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de colisage, photos, plans, etc.** : Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigeront que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture du carnet. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 10 de tous les volets.
12. **Signature** : Tous les volets (rubriques 16 et 17) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

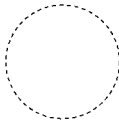
13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.
14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. À moins que le carnet ne porte la mention « marchandises pondéreuses ou volumineuses », le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scelléments douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.
15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.
16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.
17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre le modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de procès-verbaux de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

GRZBIET Nr 1 (strony nieparzyste – białe) KARNETU TIR

1. Przyjęto w urzędzie celnym w	6. Podpis urzędnika celnego i pieczęć urzędu celnego z datą 
2. Pod numerem	
3. Nałożone zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne	
4. ☐ Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznane za nienaruszone	
5. Inne (wytyczona trasa, urząd, w którym należy zgłosić przewóz itd.)	

ODCINEK Nr 1		1. KARNET TIR	
2. Wyjściowy(-e) urząd(-y) celny(-e) 1. 2. 3.		3. Wystawiony przez (nazwa stowarzyszenia wystawiającego)	
Do użytku urzędowego		4. Ważny dla przyjęcia towaru przez wyjściowy urząd celny do dnia ... włącznie	
		5. Posiadacz karnetu (nazwa, adres, państwo)	
8. Numer(-y) rejestracyjny(-e) pojazdu(-ów) drogowego(-ych) 9. Świadectwo(-a) uznania (nr i data)		6. Państwo wyjazdu	7. Państwo(-a) docelowe
MANIFEST TOWARÓW		10. Dokumenty załączone do manifestu	
11. (a) Pomieszczenie(-a) ładunkowe (b) Znaki i numery przesyłek lub przedmiotów	12. Liczba i typ przesyłek lub przedmiotów; oznaczenie towarów.		13. Ciężar brutto (w kg)
14. Ogólna liczba przesyłek według manifestu. Przeznaczenie: 1. Urząd celny 2. Urząd celny 3. Urząd celny		Liczba	15. Zaświadczam, że dane w rubrykach 1–14 są dokładne i kompletne. 16. Miejscowość i data 17. Podpis posiadacza lub jego przedstawiciela 19. Wyjściowy urząd celny podpis urzędnika i pieczęć urzędu celnego z datą 
20. Świadectwo przyjęcia (wyjściowy lub przejściowy przy wjeździe urząd celny)		21. Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznano za nienaruszone	
22. Czas przejazdu		23. Zarejestrowano w urzędzie celnym w pod nr	
24. Inne (wytyczona trasa, urząd, w którym należy zgłosić przewóz itd.) 		25. Podpis urzędnika celnego i pieczęć urzędu celnego z datą	

GRZBIET Nr 2 (strony nieparzyste – zielone) KARNETU TIR

1. Przybycie stwierdzono w urzędzie celnym w.....	6. Podpis urzędnika celnego i pieczęć urzędu celnego z datą 
2. ☐ Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznane za nienaruszone	
3. Zwolniono przesyłek lub przedmiotów (jak wymieniono w manifestie)	
4. Nałożono nowe zamknięcia celne	
5. Zastrzeżenia	

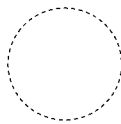
ODCINEK Nr 2

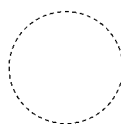
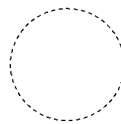
1. KARNET TIR

2. Wyjściowy(-e) urząd(-y) celny(-e) 1. 2. 3.	3. Wystawiony przez (nazwa stowarzyszenia wystawiającego)
Do użytku urzędowego	4. Ważny dla przyjęcia towaru przez wyjściowy urząd celny do dnia ... włącznie
	5. Posiadacz karnetu (nazwa, adres, państwo)
8. Numer(-y) rejestracyjny(-e) pojazdu(-ów) drogowego(-ych) 9. Świadcstwo(-a) uznania (nr i data)	6. Państwo wyjazdu
	7. Państwo(-a) docelowe
	10. Dokumenty załączone do manifestu

MANIFEST TOWARÓW

11. (a) Pomieszczenie(-a) ładunkowe (b) Znaki i numery przesyłek lub przedmiotów	12. Liczba i typ przesyłek lub przedmiotów; oznaczenie towarów.	13. Ciężar brutto (w kg)	18. Nałożone zamknięcia lub znaki identyfikacyjne (liczba, identyfikacja)
---	---	--------------------------	---

14. Ogólna liczba przesyłek według manifestu. Przeznaczenie: 1. Urząd celny	Liczba	15. Zaświadczam, że dane w rubrykach 1–14 są dokładne i kompletne. 16. Miejscowość i data 17. Podpis posiadacza lub jego przedstawiciela	19. Wyjściowy urząd celny, podpis urzędnika celnego i pieczęć urzędu celnego z datą 
2. Urząd celny			
3. Urząd celny			

20. Świadcstwo przyjęcia (wyjściowy lub przejściowy przy wjeździe urząd celny)	26. Świadcstwo zwolnienia (przejściowy przy wyjeździe lub docelowy urząd celny)
☐ 21. Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznano za nienaruszone	27. Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznano za nienaruszone
23. Zarejestrowano w urzędzie celnym w pod nr	28. Liczba zwolnionych przesyłek
24. Inne (wytyczona trasa, urząd, w którym należy zgłosić przewóz itd.) 	29. Zastrzeżenia 
25. Podpis urzędnika celnego i pieczęć urzędu celnego z datą	30. Podpis urzędnika celnego i pieczęć urzędu celnego z datą

ODCINEK PRZEZNACZONY
w razie potrzeby, wyłącznie dla
docelowego urzędu celnego

ODCINEK Nr 2 (różowy)		1. KARNET TIR	
2. Wyjściowy(-e) urząd(-y) celny(-e) 1. 2. 3.		3. Wystawiony przez (nazwa stowarzyszenia wystawiającego) 4. Ważny dla przyjęcia towaru przez wyjściowy urząd celny do dnia ... włącznie	
Do użytku urzędowego		5. Posiadacz karnetu (nazwa, adres, państwo)	
8. Numer(-y) rejestracyjny(-e) pojazdu(-ów) drogowego(-ych) 9. Świadectwo(-a) uznania (nr i data)		6. Państwo wyjazdu 7. Państwo(-a) docelowe 10. Dokumenty załączone do manifestu	
MANIFEST TOWARÓW		11. (a) Pomieszczenie(-a) ładunkowe (b) Znaki i numery przesyłek lub przedmiotów	
12. Liczba i typ przesyłek lub przedmiotów; oznaczenie towarów.		13. Ciężar brutto (w kg)	18. Nałożone zamknięcia lub znaki identyfikacyjne (liczba, identyfikacja)
14. Ogólna liczba przesyłek według manifestu. Przeznaczenie: 1. Urząd celny 2. Urząd celny 3. Urząd celny	Liczba 15. Zaświadczam, że dane w rubrykach 1–14 są dokładne i kompletne 16. Miejscowość i data 17. Podpis posiadacza lub jego przedstawiciela	19. Wyjściowy urząd celny, podpis urzędnika celnego i pieczęć urzędu celnego z datą 	
20. Świadectwo przyjęcia (wyjściowy lub przejściowy przy wjeździe urząd celny) ☐ 21. Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznano za nienaruszone		26. Świadectwo zwolnienia (przejściowy przy wyjeździe lub docelowy urząd celny) ☐ 27. Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznano za nienaruszone	
22. Czas przejazdu 23. Zarejestrowano w urzędzie celnym w pod nr		28. Liczba zwolnionych przesyłek	
24. Inne (wytyczona trasa, urząd, w którym należy zgłosić przewóz itd.) 		29. Zastrzeżenia 30. Podpis urzędnika celnego i pieczęć urzędu celnego z datą 	
25. Podpis urzędnika celnego i pieczęć urzędu celnego z datą			

Protokół zajścia (żółty)

Sporządzony na podstawie art. 25 Konwencji TIR
(Patrz również ust. 13–17 regulaminu karnetu TIR)

1. Wyjściowy(-e) urząd(-ędy) celny(-e)		2. KARNET TIR	
		3. Wystawiony przez	
4. Numer(-y) rejestracyjny(-e) pojazdu(-ów) drogowego(-ych) Numer(-y) identyfikacyjny(-e) kontenera(-ów)		5. Posiadacz karnetu	
6. Zamknięcie(-a) celne jest (są) naruszone nienaruszone ☐ ☐		8. Uwagi	
7. Pomieszczenie(-a) ładunkowe lub kontener(-y) jest (są) naruszone nienaruszone ☐ ☐			
9. ☐ Widocznego braku towaru nie stwierdzono ☐ Towarów wymienionych w rubrykach 10–13 brakuje (M) lub są uszkodzone (D), jak wskazano w rubryce 12			
10. (a) Pomieszczenie(-a) ładunkowe lub kontenery (b) Znaki i numery przesyłek lub przedmiotów	11. Liczba i typ przesyłek lub przedmiotów; oznaczenie towarów.	12. M lub D	13. Uwagi (wskazać w szczególności brakujące lub zniszczone ilości towaru)
14. Data, miejscowość i okoliczności wypadku			
15. Środki przyjęte w celu zapewnienia kontynuacji operacji TIR ☐ nałożenie nowych zamknięć celnych: liczba cechy charakterystyczne ☐ przeładunek towarów (patrz rubryka 16 niżej) ☐ inne			
16. W razie przeładunku towarów: cechy charakterystyczne zastępczego pojazdu(-ów) drogowego(-ych) lub kontenera(-ów)			
	Nr rejestracyjny	Uznany Tak Nie	Numer świadectwa uznania
(a) pojazd		☐ ☐ ☐ ☐	 / /
	Nr identyfikacyjny.		
(b) kontener		☐ ☐ ☐ ☐	 / /
17. Władza sporządzająca niniejszy Protokół zajścia		18. Aprobata następnego urzędu celnego, którego dotyczy przewóz TIR	
..... Miejscowość/Data/Pieczęć Podpis		 Podpis	

☐ Zaznaczyć krzyżykiem odpowiednie kwadraciki.

REGULAMIN UŻYWANIA KARNETU TIR

A. Zagadnienia ogólne

1. **Wystawienie:** Karnet TIR wystawia się w państwie wyjazdu lub państwie, w którym jego posiadacz zamieszkuje lub przebywa.
2. **Język:** Karnet TIR jest drukowany w języku francuskim, z wyjątkiem strony 1 okładki, której rubryki są także drukowane w języku angielskim; niniejsza strona jest tłumaczeniem „Regulaminu używania karnetu TIR” zamieszczonego w języku francuskim na stronie 2 okładki. Ponadto mogą być dołączone dodatkowe strony z tłumaczeniem drukowanego tekstu na inne języki.
3. **Ważność:** Karnet TIR zachowuje ważność do czasu zakończenia operacji TIR w docelowym urzędzie celnym, jeśli został przyjęty przez wyjściowy urząd celný w terminie ustalonym przez stowarzyszenie wystawiające (rubryka 1 strony 1 okładki i rubryka 4 odcinków).
4. **Liczba karnetów:** Jeden karnet TIR można wystawić na jeden zespół pojazdów (pojazdy złączone) lub na kilka kontenerów załadowanych na jeden pojazd lub jeden zespół pojazdów (patrz również ust. 10 lit. d)).
5. **Liczba wyjściowych i docelowych urzędów celnych:** Przewozy wykonywane na podstawie karnetu TIR mogą obejmować kilka wyjściowych i docelowych urzędów celnych, jednakże w razie braku zezwolenia:
 - a) wyjściowe urzędy celne powinny znajdować się w tym samym państwie;
 - b) docelowe urzędy celne nie mogą się znajdować w więcej niż dwóch państwach;
 - c) ogólna liczba urzędów celnych wyjściowych i docelowych nie może przekroczyć 4 (patrz również ust. 10 lit. e)).
6. **Liczba kartek:** Jeżeli przewóz obejmuje tylko jeden wyjściowy urząd celný i jeden docelowy urząd celný, karnet TIR powinien zawierać co najmniej 2 kartki dla państwa wyjazdu, 3 kartki dla państwa docelowego, następnie po 2 kartki dla każdego państwa, przez którego terytorium odbywa się przewóz. Dla każdego dodatkowego wyjściowego lub docelowego urzędu celnego są ponadto potrzebne 2 lub 3 kartki; poza tym – jeżeli docelowe urzędy celne położone są w różnych państwach – potrzebne są dodatkowo 2 kartki.
7. **Przedstawianie w urzędach celnych:** Karnet TIR wraz z pojazdem drogowym, zespołem pojazdów, kontenerem lub kontenerami zostanie przedstawiony każdemu wyjściowemu, przejściowemu i docelowemu urzędowi celnemu. W ostatnim, wyjściowym urzędzie celnym powinien być umieszczony na dole wszystkich odcinków manifestu, które zostaną później użyte w tym przewozie, podpis urzędnika i pieczęć urzędu celnego z datą (rubryka 19).

B. Sposób wypełnienia karnetu TIR

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

C. Wypadki i uszkodzenia

13. Jeżeli podczas drogi zamknięcie celne zostało przypadkowo zerwane lub towary uległy zniszczeniu bądź zostały uszkodzone, przewoźnik powinien natychmiast zwrócić się do władz celnych, w razie gdy znajdują się one w pobliżu, lub w ich braku – do innych właściwych władz państwa, w którym się znajduje. Te ostatnie władze sporządzą jak najszybciej Protokół zajścia zamieszczony w karnecie TIR.
14. W razie wypadku powodującego konieczność przeładunku towarów na inny pojazd lub do innego kontenera, przeładunek ten może być dokonany tylko w obecności jednej z władz wymienionych w ust. 13. Władza ta sporządzi Protokół zajścia. Z wyjątkiem przypadku gdy karnet TIR zawiera wzmiankę „towary ciężkie lub przestrzenne”, zastępczy pojazd lub kontener powinien być uznany za nadający się do przewozu towarów pod zamknięciem celnym. Ponadto zostanie on zamknięty celnie, a nałożone zamknięcia będą wymienione w Protokole zajścia. Jednakże w braku pojazdu lub kontenera uznanego można dokonać przeładunku towarów na pojazd lub do kontenera nieuznanego, jeżeli daje on wystarczającą gwarancję. W tym ostatnim przypadku władze celne następnych państw ustalą, czy także i one mogą zezwolić na przewóz tym pojazdem lub kontenerem na podstawie karnetu TIR.
15. W razie bezpośrednio grożącego niebezpieczeństwa powodującego konieczność natychmiastowego wyładunku towarów w całości lub w części, przewoźnik może według własnego uznania podjąć kroki bez wzywania lub bez oczekiwania interwencji władz wymienionych w ust. 13. Powinien on wówczas udowodnić, że był zmuszony tak postąpić dla ratowania pojazdu lub kontenera, lub jego ładunku i niezwłocznie po zastosowaniu najpilniejszych środków zabezpieczających zawiadomić władze wymienione w ust. 13 w celu stwierdzenia tych faktów, sprawdzenia ładunku, nałożenia zamknięcia celnego na pojazd lub kontener oraz sporządzania Protokołu zajścia.
16. Protokół zajścia pozostanie w karnecie TIR aż do przybycia do docelowego urzędu celnego.
17. Zaleca się stowarzyszeniom przekazanie przewoźnikom, niezależnie od wzoru zawartego w karnecie TIR, pewnej liczby formularzy Protokołu zajścia napisanych w języku lub językach państw, przez których terytoria prowadzi trasa przewozu.

ZAŁĄCZNIK 2

**REGULAMIN DOTYCZĄCY WARUNKÓW TECHNICZNYCH POJAZDÓW DROGOWYCH, KTÓRE
MOGĄ BYĆ DOPUSZCZONE DO MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU DROGOWEGO POD
ZAMKNIĘCIEM CELNYM****Artykuł 1****Podstawowe zasady**

Za nadające się do międzynarodowego przewozu towarów pod zamknięciem celnym można uznać tylko takie pojazdy, których pomieszczenie przeznaczone na ładunek jest zbudowane i urządzone w taki sposób:

- a) aby żaden towar nie mógł być wyjęty z zamkniętej części pojazdu lub do niej włożony bez pozostawienia widocznych śladów włamania lub bez zerwania zamknięcia celnego;
- b) aby zamknięcie celne mogło być nałożone w sposób prosty i skuteczny;
- c) aby nie zawierały żadnej ukrytej przestrzeni, w której można by schować towary;
- d) aby wszystkie miejsca mogące pomieścić towary były łatwo dostępne dla kontroli celnej.

Artykuł 2**Konstrukcja pomieszczenia przeznaczonego na ładunek**

1. Aby były spełnione wymagania określone w art. 1 niniejszego regulaminu:

- a) części składowe pomieszczenia przeznaczonego na ładunek (ściany, podłogi, drzwi, dach, wsporniki, ramy poprzeczki itp.) powinny być złączone bądź za pomocą urządzeń, które nie mogą być zdjęte i ponownie założone od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów, bądź w taki sposób, aby utworzona całość nie mogła być zmieniona bez pozostawienia widocznych śladów. Jeżeli ściany, podłoga, drzwi i dach składają się z różnych elementów, to elementy te powinny spełniać te same wymagania i być dostatecznie wytrzymałe;
- b) drzwi i wszystkie inne rodzaje zamknięć (włączając zawory, włazy, pokrywy itp.) powinny mieć urządzenia pozwalające na założenie zamknięcia celnego. Urządzenie to powinno być takie, aby nie dało się zdjąć i ponownie założyć od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów, a drzwi lub zamknięcia nie dały się otworzyć bez zerwania zamknięcia celnego. To ostatnie powinno być w należyty sposób zabezpieczone. Dopuszcza się otwierane dachy;

- c) otwory wentylacyjne i ściekowe są wyposażone w urządzenia uniemożliwiające dostęp do wnętrza pomieszczenia przeznaczonego na ładunek. Urządzenie to powinno być takie, aby nie mogło być zdjęte i ponownie założone od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów.

2. Niezależnie od przepisów art. 1 lit. c) niniejszego regulaminu, dopuszcza się części składowe pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, które ze względów praktycznych powinny mieć puste przestrzenie (na przykład między przegrodami podwójnej ściany). W celu uniemożliwienia wykrzystania tych przestrzeni dla ukrycia w nich towarów należy:

- i) jeżeli osłona wewnętrzna pokrywa ścianę na całej wysokości od podłogi do dachu lub w innych przypadkach gdy przestrzeń istniejąca między tą osłoną i ścianą zewnętrzną jest całkowicie zamknięta, wspomnianą osłonę założyć w sposób uniemożliwiający zdjęcie i ponowne założenie bez pozostawiania widocznych śladów, oraz
- ii) jeżeli osłona nie pokrywa ściany na całej jej wysokości i jeżeli przestrzenie, które oddzielają ścianę zewnętrzną nie są całkowicie zamknięte i we wszystkich innych przypadkach gdy konstrukcja zawiera przestrzenie, ilość tych przestrzeni ograniczyć do minimum, przy czym przestrzenie te powinny być łatwo dostępne dla kontroli celnych.

3. Dopuszcza się okna, pod warunkiem że wykonane są z materiałów dostatecznie trwałych i nie mogą być zdjęte i ponownie założone od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów. Szkło może być dopuszczane, jednakże w tych przypadkach okno powinno być wyposażone w stałe okratowanie metalowe, które nie może być zdjęte od zewnątrz; średnica oczek kraty nie powinna przekraczać 10 mm.

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

Artykuł 3**Pojazdy kryte opończą**

1. Pojazdy kryte opończą podlegają przepisom art. 1 i 2 niniejszego regulaminu w takiej mierze, w jakiej dadzą się one do nich zastosować. Powinny one ponadto odpowiadać przepisom niniejszego artykułu.

2. Opończa powinna być sporządzona bądź z mocnego płótna, bądź tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym lub nagumowanej, nierozciągliwej, o dostatecznej wytrzymałości. Powinna być w dobrym stanie oraz wykonana w taki sposób, aby po założeniu urządzenia zamykającego nie było dostępu do pomieszczenia przeznaczonego do ładunek bez pozostawienia widocznych śladów.

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

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

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

6. a) Opończa powinna być przymocowana do pojazdu w sposób odpowiadający ściśle warunkom art. 1 lit. a) i b) niniejszego regulaminu. Zamknięcie jej powinno być dokonane za pomocą:

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

Opończa powinna przykrywać części stałe pojazdu na odległości co najmniej 250 mm, mierzonej od środka pierścieni mocujących, z wyjątkiem przypadków gdy układ konstrukcji pojazdu sam przez się uniemożliwiałby wszelki dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek.

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

7. Opończa powinna być rozpostarta na odpowiednim szkielecie (słupki, ściany, pałąki, listwy itp.).

8. Odstęp między pierścieniami i między oczkami nie powinien przekraczać 200 mm. Oczka powinny być wzmocnione.

9. Jako lin mocowania należy używać:

- a) linek stalowych o średnicy co najmniej 3 mm; lub
- b) sznurów konopnych lub sizalowych o średnicy co najmniej 8 mm, otoczonych powłoką z przezroczystego nierozciągliwego materiału plastycznego.

Linki powinny być pokryte powłoką z przezroczystego nierozciągliwego tworzywa sztucznego.

10. Każda linka lub sznur powinny być sporządzone z jednej sztuki i zaopatrzone na każdym końcu w skuwki z twardego metalu. Urządzenie do przymocowania każdej metalowej skuwki powinno mieć wydrążony nit, pozwalający na przewlekanie wiązania zamknięcia celnego. Linka lub sznur powinny być widoczne z jednej i drugiej strony wydrążonego nitu, tak aby można się było upewnić, że ta linka lub sznur sporządzony jest z jednej części (patrz rysunek nr 5 załączony do niniejszego regulaminu).

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

- a) klapy przyszytej lub spojenej zgodnie z ust. 3 i 4 niniejszego artykułu;
- b) pierścieni i oczek odpowiadających warunkom ust. 8 niniejszego artykułu; oraz
- c) taśmy wykonanej z właściwego materiału, z jednej sztuki, nierozciągliwej, o szerokości co najmniej 20 mm, a grubości co najmniej 3 mm, przechodzącej przez pierścień i przytrzymującego razem

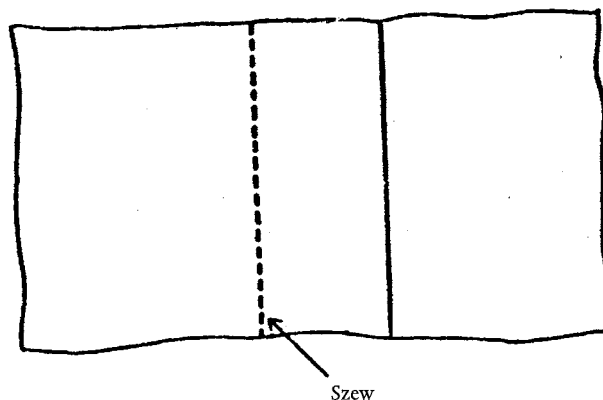
dwa brzegi opończy i klapę; taśma ta powinna być przymocowana do wewnętrznej strony opończy i powinna mieć oczka do przeciągania linki lub sznura wymienionego w ust. 9 niniejszego artykułu. Klapa

nie jest wymagana, jeżeli istnieje urządzenie specjalne (przegroda itp.) chroniące przed dostępem do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek bez pozostawiania widocznych śladów.

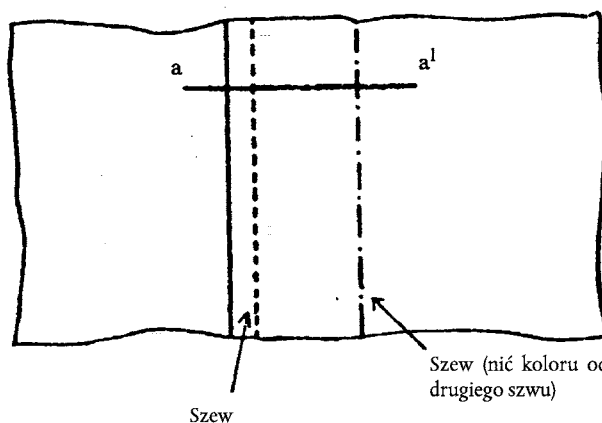
Rysunek nr 1

Opończa sporządzona z wielu części połączonych za pomocą szwów

Widok zewnętrzny

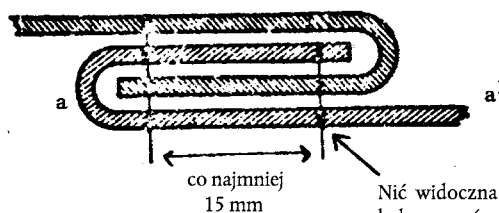


Widok wewnętrzny



Przekrój a-a¹

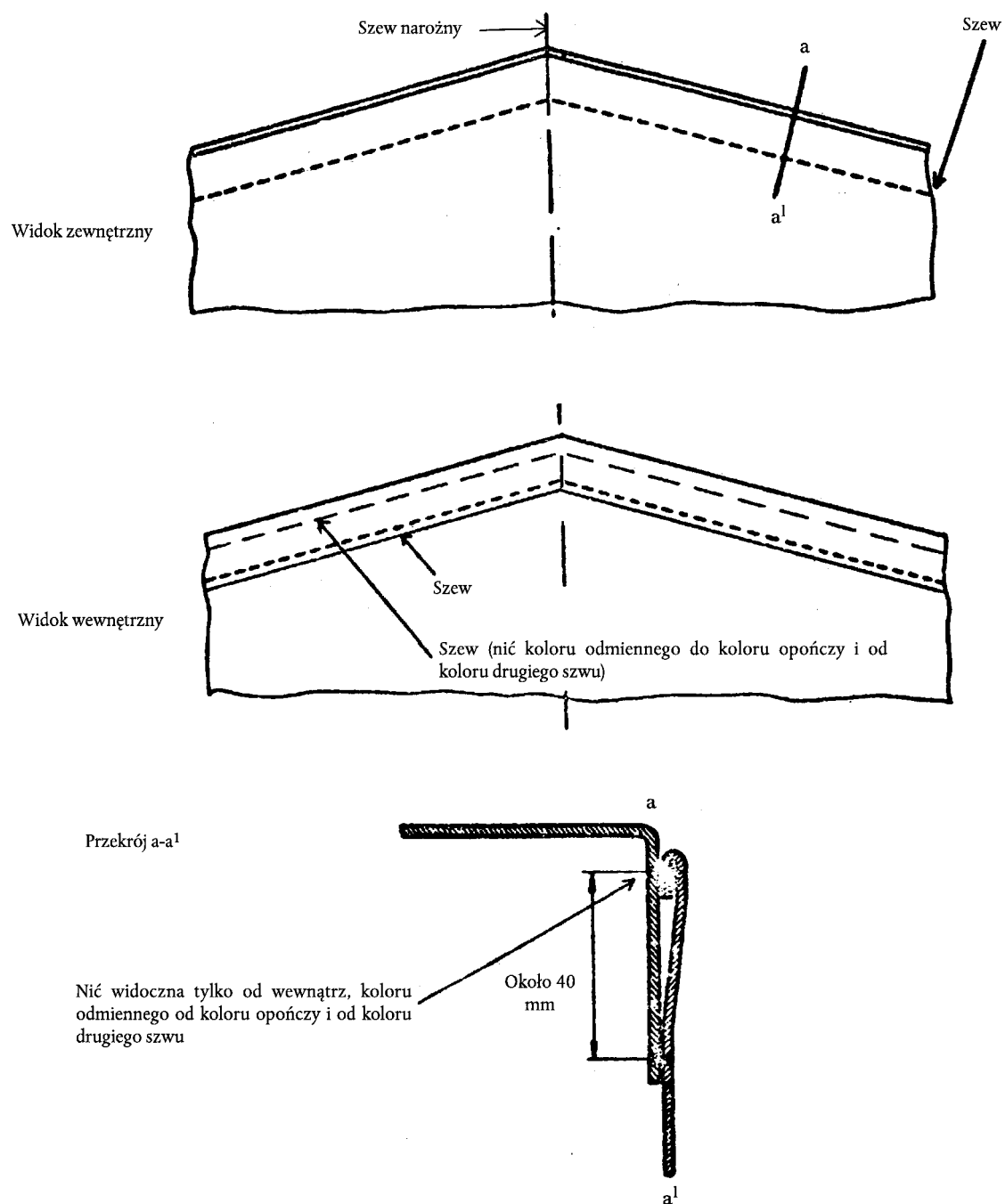
Szew z podwójnym



Nić widoczna tylko od wewnątrz koloru odmiennego od koloru opończy i od koloru drugiego szwu

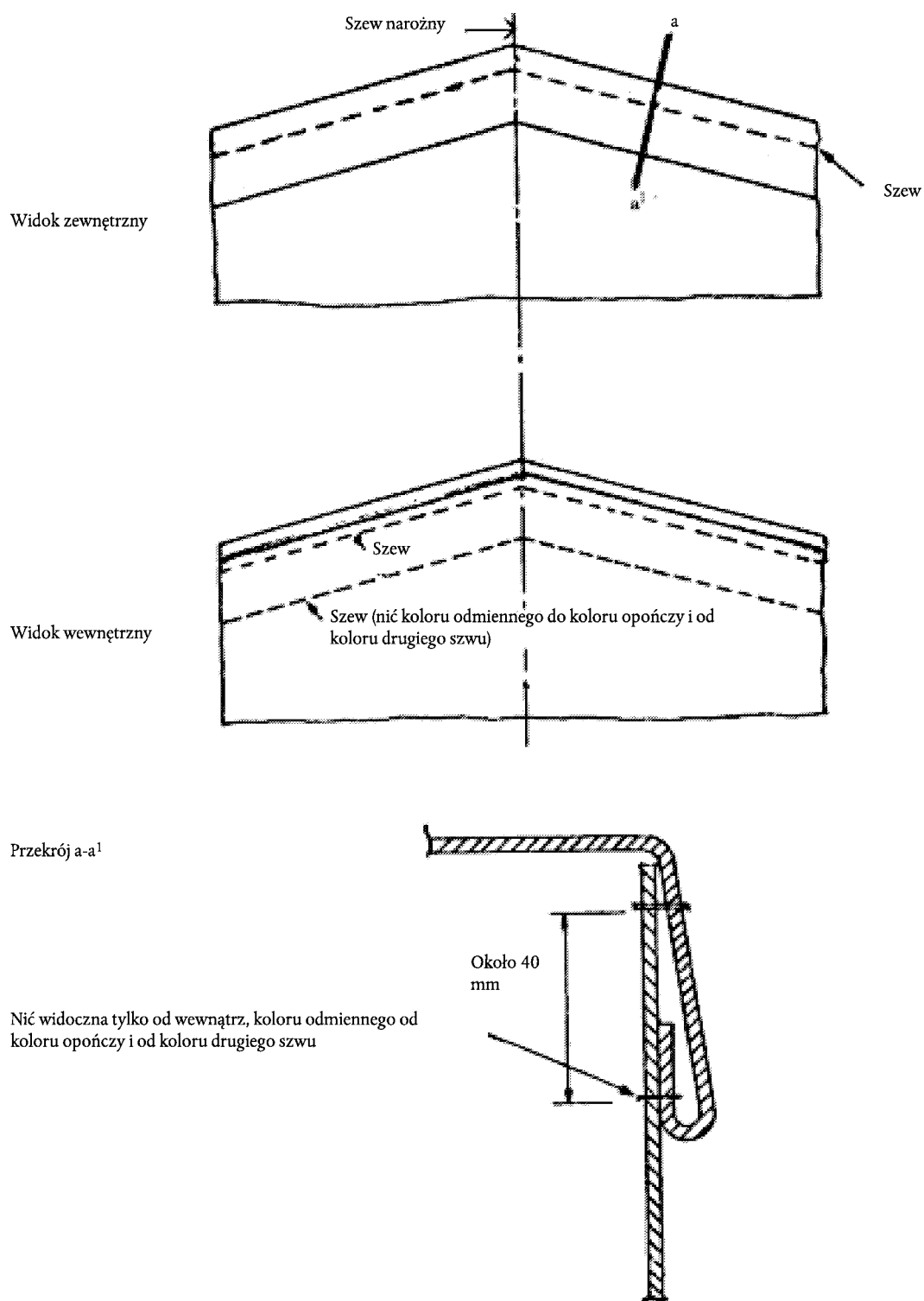
Rysunek nr 2

Opończa sporządzona z wielu części połączonych za pomocą szwu



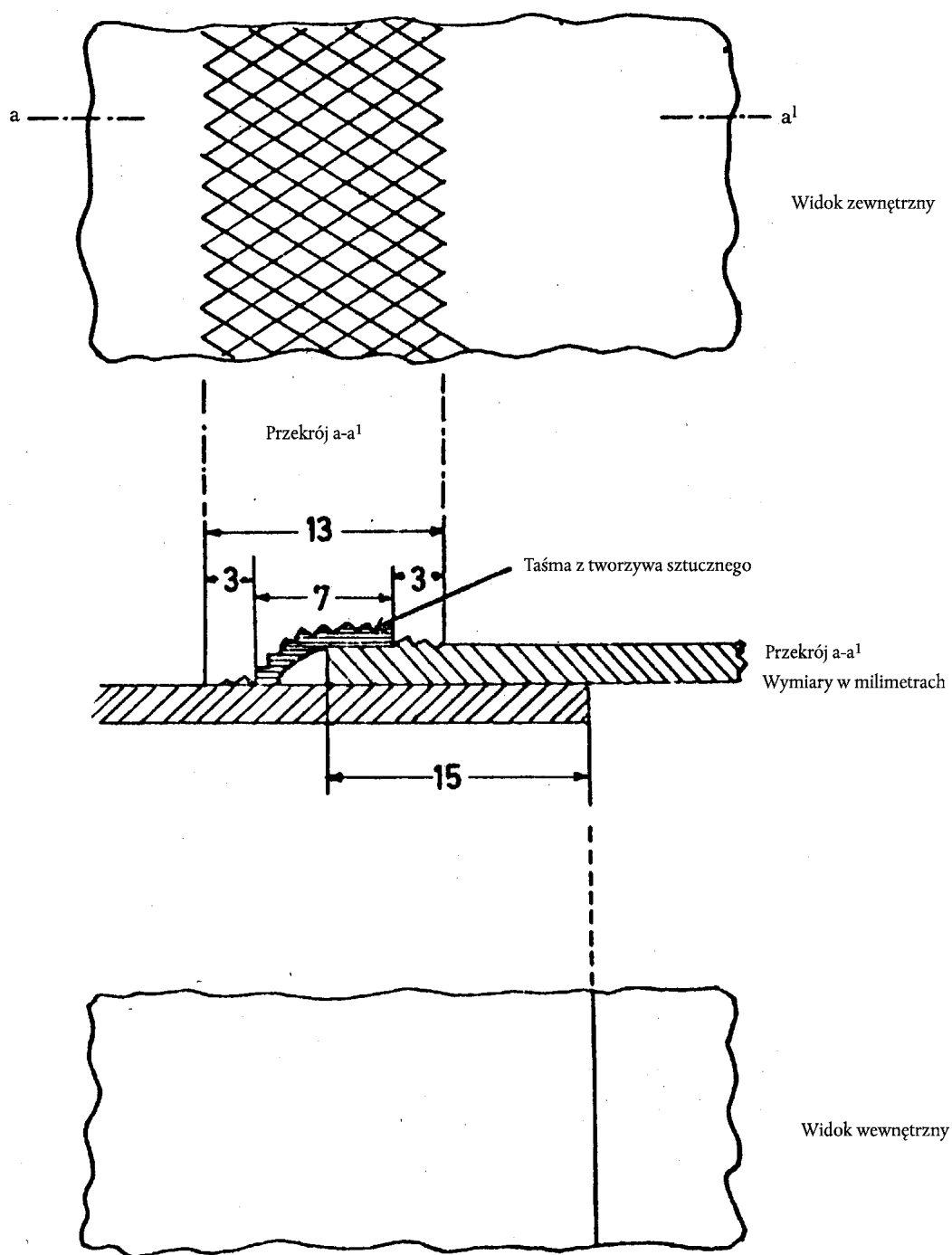
Rysunek nr 2a

Opończa sporządzona wielu części połączonych za pomocą szwu



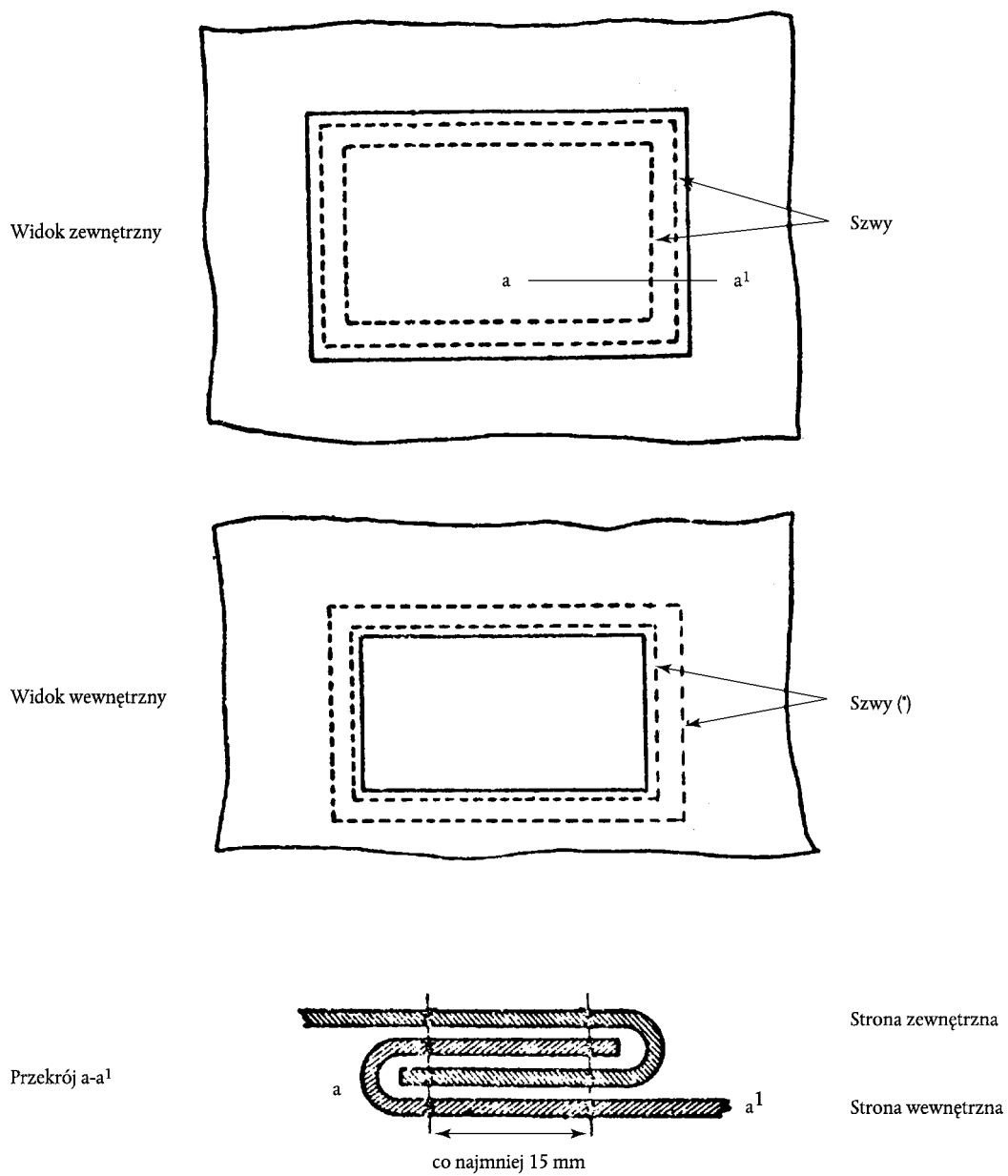
Rysunek nr 3

Opończa sporządzona z wielu części połączona za pomocą spojenia



Rysunek nr 4

Naprawa opończy

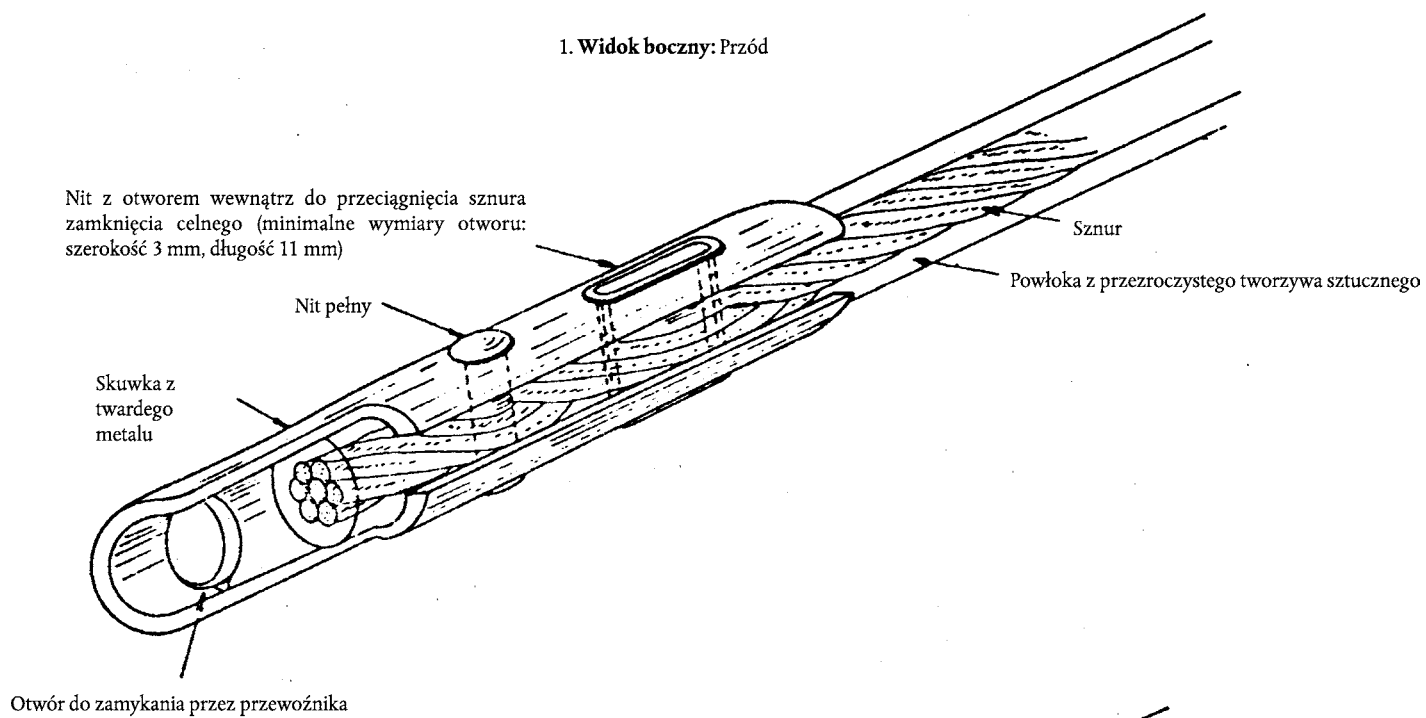


(*) Nici widoczne od wewnątrz powinny być odmiennego koloru od nici widocznych od zewnątrz i od koloru opończy.

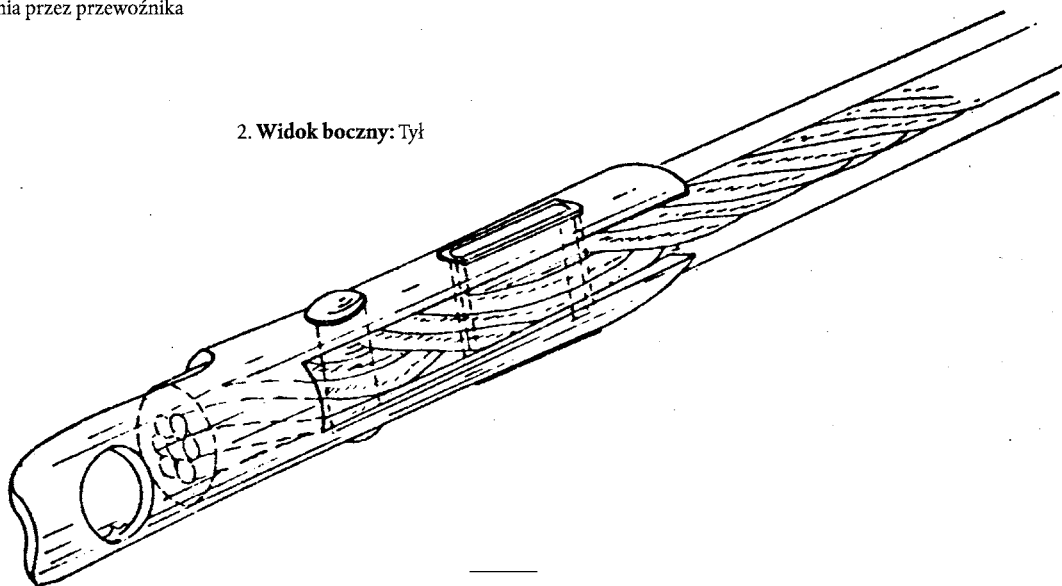
Rysunek nr 5

Wzór skuwki

1. Widok boczny: Przód



2. Widok boczny: Tył



ZAŁĄCZNIK 3

PROCEDURA UZNANIA POJAZDÓW DROGOWYCH, KTÓRE ODPOWIADAJĄ WARUNKOM TECHNICZNYM PRZEWIDZIANYM W REGULAMINIE STANOWIĄCYM ZAŁĄCZNIK 2**Przepisy ogólne**

1. Pojazdy drogowe mogą zostać uznane według jednego z następujących sposobów:

- a) indywidualnie;
- b) bądź według typu konstrukcji (serie pojazdów drogowych).

2. Dowodem uznania jest wydanie świadectwa uznania, zgodnego ze wzorem podanym w załączniku 4. Świadectwo to powinno być wydrukowane w języku państwa wydania oraz w języku francuskim lub angielskim. Do świadectwa powinny być dołączone, jeśli władza wydająca świadectwo uzna to za potrzebne, zdjęcia lub rysunki poświadczone przez tę władzę. Liczba tych dokumentów zostanie wpisana przez tę władzę w rubryce nr 6 świadectwa.

3. Świadectwo powinno znajdować się w pojeździe drogowym.

4. Pojazdy drogowe należy co dwa lata przedstawiać do przeglądu i ewentualnego przedłużenia uznania właściwym władzom państwa rejestracji pojazdu bądź w przypadku pojazdów niezarejestrowanych – władzom państwa, w którym właściciel lub użytkownik pojazdu ma miejsce zamieszkania.

5. Pojazd drogowy, który przestał odpowiadać warunkom technicznym wymaganym do jego uznania, powinien przed ponownym użyciem do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR zostać doprowadzony do stanu, który uzasadniał jego uznanie, i w rezultacie odpowiadać ponownie tym warunkom technicznym.

6. W razie zmiany zasadniczych cech charakterystycznych pojazdu drogowego, traci ważność dotychczasowe uznanie, a przed dalszym użyciem do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR pojazd ten powinien zostać ponownie uznany przez właściwą władzę.

7. Właściwe władze państwa rejestracji pojazdu lub w przypadku pojazdów niewymagających rejestracji – właściwe władze państwa, w którym właściciel lub użytkownik pojazdu ma swoją siedzibę, mogą w zależności od potrzeby cofnąć lub przedłużyć ważność świadectwa uznania lub wydać nowe świadectwo uznania w okolicznościach wymienionych w art. 14 niniejszej konwencji i w ust. 4, 5 i 6 niniejszego załącznika.

Procedura uznania indywidualnego

8. Z wnioskiem do właściwej władzy o uznanie indywidualne występuje właściciel, użytkownik lub przedstawiciel jednej z tych osób. Właściwa władza dokonuje przeglądu przedstawionego pojazdu zgodnie z przepisami ogólnymi zamieszczonymi wyżej w ust. 1–7, upewnia się, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w załączniku 2, oraz wydaje, po dokonaniu uznania, świadectwo zgodne ze wzorem zamieszczonym w załączniku 4.

Procedura uznania według typu konstrukcji (serie pojazdów drogowych)

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

10. Producent powinien wskazać we wniosku numery lub litery identyfikacyjne przydzielane dla pojazdu drogowego, o którego uznanie występuje.

11. Do wniosku powinny być ponadto dołączone rysunki i szczegółowa specyfikacja budowy typu pojazdu, który ma być przedmiotem uznania.

12. Producent powinien zobowiązać się na piśmie:

- a) do przedstawienia właściwej władzy tych pojazdów danego typu, które władza pragnie zbadać;
- b) do umożliwienia właściwej władzy zbadania w każdej chwili innych jednostek podczas produkcji serii danego typu;
- c) do informowania właściwej władzy o każdej zmianie rysunków lub specyfikacji, bez względu na znaczenie tych zmian, przed przystąpieniem do ich wprowadzenia;
- d) do oznaczenia pojazdów drogowych w widocznym miejscu numerami lub literami identyfikacyjnymi typu konstrukcji oraz numerami porządkowymi każdego pojazdu drogowego danego typu (numer fabryczny);
- e) do prowadzenia wykazu pojazdów wyprodukowanych według uznania tego typu.

13. Właściwa władza podaje, w razie potrzeby, wymagane zmiany, jakich należy dokonać w przewidywanym typie konstrukcji w celu otrzymania uznania.

14. Żadne uznanie według typu konstrukcji nie jest udzielane bez ustalenia przez właściwą władzę na podstawie zbadania jednego lub więcej pojazdów wyprodukowanych według typu konstrukcji, że pojazdy tego typu odpowiadają warunkom technicznym określonym w załączniku 2.

15. Właściwa władza zawiadamia pisemnie producenta o swej decyzji uznania danego typu. Decyzja ta zawiera datę, numer oraz dokładne oznaczenie władzy, którą ją wydała.

16. Właściwa władza podejmuje niezbędne kroki w celu wydania do każdego pojazdu wyprodukowanego zgodnie z uznanym typem konstrukcji świadectwa uznania, należycie przez nią poświadczonego.

17. Posiadacz świadectwa uznania powinien, przed każdym użyciem pojazdu do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR, wpisać w miarę potrzeby do świadectwa uznania:

- numer rejestracyjny przyznany pojazdowi (pole 1) lub,
- w razie gdy pojazd nie podlega rejestracji, swoją nazwę i siedzibę swojego zakładu (pole 8).

18. Jeżeli pojazd będący przedmiotem uznania według typu konstrukcji jest wywożony do innego państwa, będącego Umawiającą się Stroną niniejszej konwencji, żadna dodatkowa procedura uznania nie jest wymagana w tym państwie w związku z przywozem pojazdu.

Procedura wnoszenia uwag do świadectwa uznania

19. Jeżeli w uznanym pojeździe przewożącym towary na podstawie karnetu TIR stwierdzono istotne braki, właściwe władze Umawiających się Stron mogą bądź nie zezwolić pojazdowi na kontynuowanie przewozu na podstawie karnetu TIR, bądź zezwolić pojazdowi na dalszą jazdę na podstawie karnetu TIR na ich własnym terytorium, przyjmując jednak właściwe środki nadzoru. Uznany pojazd powinien być doprowadzony do należytego stanu w najkrótszym czasie, nie później jednak niż przed ponownym użyciem do przewozu na podstawie karnetu TIR.

20. W każdym z obu przypadków władze celne wnoszą właściwą uwagę w polu 10 świadectwa uznania pojazdu. Po doprowadzeniu pojazdu do stanu uzasadniającego uznanie jest on przedstawiany właściwym władzom Umawiającej się Strony, które wznowiają ważność świadectwa, wpisując w polu 11 uwagę unieważniającą uwagi poprzednie. Żaden pojazd, którego świadectwo uznania zawiera, zgodnie z wyżej wymienionymi przepisami, uwagę w polu 10, nie może być ponownie użyty do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR dopóty, dopóki nie zostanie doprowadzony do należytego stanu i dopóki uwagi znajdujące się w polu 10 nie zostaną unieważnione w sposób wyżej określony.

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

22. W razie stwierdzenia w pojeździe braków, które zdaniem władz celnych nie mają istotnego znaczenia i nie stwarzają niebezpieczeństwa oszustwa, można zezwolić na dalsze użytkowanie pojazdu do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR. Posiadacz świadectwa uznania powinien zostać uprzedzony o stwierdzonym niedociągnięciu i doprowadzić pojazd do należytego stanu w rozsądnym czasie.

ZAŁĄCZNIK 4

WZÓR ŚWIADECTWA UZNANIA POJAZDU DROGOWEGO

(Ostatnia strona)	(Okładka)
UWAGA 1. Do świadectwa uznania powinny być dołączone, jeśli władza wydająca świadectwo uzna to za potrzebne, zdjęcia lub rysunki poświadczane przez tę władzę. Liczba tych dokumentów zostanie wpisana przez tę władzę w polu 6 świadectwa. 2. Świadectwo powinno znajdować się w pojeździe drogowym. 3. Pojazdy drogowe należy przedstawiać co dwa lata do przeglądu i ewentualnego przedłużenia uznania właściwym władzom państwa rejestracji pojazdu bądź w przypadku pojazdów niezarejestrowanych - władzom państwa, w którym właściciel lub użytkownik pojazdu ma miejsce zamieszkania. 4. Pojazd drogowy, który przestał odpowiadać warunkom technicznym wymaganym do jego uznania, powinien przed ponownym użyciem do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR zostać doprowadzony do stanu, który uzasadniał jego uznanie, i w rezultacie odpowiadać ponownie tym warunkom technicznym. 5. W razie zmiany zasadniczych cech charakterystycznych pojazdu drogowego, traci ważność dotychczasowe uznanie i przed dalszym użyciem do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR pojazd ten powinien zostać ponownie uznany przez właściwą władzę.	ŚWIADECTWO UZNANIA pojazdu drogowego do przewozu towarów pod zamknięciem celnym ŚWIADECTWO NR Konwencja TIR z 19 .. Wydane przez (właściwa władza)

		Świadectwo uznania nr	
Dane identyfikacyjne			
1. Numer rejestracyjny			
2. Typ pojazdu			
3. Numer podwozia			
4. Marka (lub nazwa konstruktora)			
5. Inne dane			
6. Liczba załączników			
7. Uznanie		Ważne do	
☐ uznanie indywidualne			
☐ uznanie według typu konstrukcji (zaznaczyć krzyżykiem właściwy kwadrat)			
Miejscowość		Pieczeń	
Data			
Podpis			
8. Posiadacz (właściciel lub użytkownik) (tylko dla pojazdów nierejestrowanych)			
Nazwa i adres			
9. Przedłużenia uznania			
Ważne do			
Miejscowość			
Data			
Podpis			
Pieczeń			

(płoj)

Uwagi (zastřezzone dla właściwych władz)			
10. Stwierdzone braki		11. Braki usunięto	
Władza		Pieczeń	
Podpis		Władza	
		Podpis	
10. Stwierdzone braki		11. Braki usunięto	
Władza		Pieczeń	
Podpis		Władza	
		Podpis	
10. Stwierdzone braki		11. Braki usunięto	
Władza		Pieczeń	
Podpis		Władza	
		Podpis	
12. Inne uwagi			

Uwaga na odwrocie

ZAŁĄCZNIK 5

TABLICE TIR

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

ZAŁĄCZNIK 6

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

WPROWADZENIE

- i) Zgodnie z przepisami art. 43 niniejszej konwencji noty wyjaśniające podają interpretację niektórych przepisów niniejszej konwencji i jej załączników. Zawierają również pewne zalecone praktyki.
- ii) Noty wyjaśniające nie zmieniają przepisów niniejszej konwencji lub jej załączników, precyzują jedynie ich treść, znaczenie i zakres.
- iii) W szczególności ze względu na przepisy art. 12 i załącznika 2 do niniejszej konwencji, dotyczące warunków uznawania pojazdów drogowych dla przewozu pod zamknięciem celnym, noty wyjaśniające dokładnie określają, w razie potrzeby, techniki konstrukcyjne, które powinny być przyjęte przez Umawiające się Strony jako odpowiadające tym przepisom. Określają one również, w razie potrzeby, techniki konstrukcyjne, które nie odpowiadają tym przepisom.
- iv) Noty wyjaśniające pozwalają stosować przepisy niniejszej konwencji i jej załączników, z uwzględnieniem postępu technicznego i wymagań o charakterze ekonomicznym.

2. ZAŁĄCZNIK 2

2.2. Artykuł 2

2.2.1. a) Ustęp 1 lit. a) – Łączenie części składowych

- a) Jeżeli urządzenia łączące (nity, wkręty, śruby, nakrętki itp.) zostały użyte, wystarczająca ilość tych urządzeń powinna być zakładana od zewnątrz i przechodzić przez części łączone do wewnątrz, gdzie będzie zamocowana w sposób trwały (na przykład za pomocą zanitowania, spawania, tulejowania, skręcania i nitowania lub spawania na nakrętce). Jednakże nity klasyczne (to znaczy te, których założenie wymaga manipulowania z obu stron części łączonych) będą mogły również być nakładane od wewnątrz. Niezależnie od powyższego podłoga pomieszczeń przeznaczonych na ładunek może być zamocowana za pomocą blachowkrętów lub nitów wstrzeliwanych albo nitów samowwiercących się, umieszczonych od wewnątrz i przechodzących pod kątem prostym przez podłogę i dolne poprzeczki metalowe, pod warunkiem że niektóre zakończenia, z wyjątkiem blachowkrętów, będą zagłębione w części zewnętrznej poprzeczki lub spawane z nią.

- b) Właściwa władza określi ilość i rodzaj urządzeń łączących, które powinny odpowiadać warunkom lit. a) niniejszej noty, upewniając się, że nie jest możliwe zdjęcie i ponowne założenie części składowych w ten sposób złączonych bez pozostawienia widocznych śladów. Wybór i zakładanie innych urządzeń łączących nie jest poddane żadnemu ograniczeniu.
- c) Urządzenia łączące, które mogą być zdjęte i złożone ponownie bez pozostawienia widocznych śladów w drodze czynności z jednej strony, to znaczy bez potrzeby manipulowania z obu stron części złączonych, nie będą dopuszczone w rozumieniu lit. a) niniejszej noty. Chodzi w szczególności o nity rozszerzalne, nity „ślepe” i podobne.
- d) Sposoby łączenia opisane niżej stosuje się do pojazdów specjalnych, na przykład pojazdów izotermicznych, chłodni i cystern, w takiej mierze, w jakiej dadzą się pogodzić w przepisami technicznymi, którym te pojazdy muszą odpowiadać ze względu na ich użytkowanie. Jeżeli nie jest możliwe z przyczyn technicznych zamocowanie części w sposób opisany pod lit. a) niniejszej noty, części składowe będą mogły być złączone za pomocą urządzeń wymienionych pod lit. c) niniejszej noty, pod warunkiem że urządzenia stosowane od strony wewnętrznej ścian nie będą dostępne od zewnątrz.

2.2.1. b) **Ustęp 1 lit. b) – Drzwi i inne systemy zamknięć**

- a) Urządzenie pozwalające na nałożenie zamknięcia celnego powinno:
 - i) być zamocowane przez spawanie lub za pomocą co najmniej dwóch urządzeń łączących, zgodnych z lit. a) noty wyjaśniającej 2.2.1 a), lub
 - ii) być tak pomyślane, aby – w razie gdy pomieszczenie przeznaczone na ładunek zostało zamknięte i opieczętowane – nie mogło być zdjęte bez pozostawienia widocznych śladów.

Powinno ono również:

- iii) mieć otwory o średnicy co najmniej 11 mm lub szczeliny o długości co najmniej 11 mm i szerokości 3 mm, oraz
 - iv) być jednakowo skuteczne, niezależnie od typu używanego zamknięcia.
- b) Zawiasy, zawiasy taśmowe, skoble i inne urządzenia służące do zawieszania drzwi itp. powinny być zamocowane zgodnie z przepisami lit. a) ppkt i) oraz ii) niniejszej noty. Ponadto różne części składowe urządzenia zawieszającego (na przykład osie albo pręty zawiasów lub skobli) będą tak dopasowane, aby nie mogły być zdjęte lub zdemontowane bez pozostawienia widocznych śladów, gdy pomieszczenie przeznaczone na ładunek jest zamknięte lub opieczętowane. Jednakże gdy urządzenie zawieszające nie jest dostępne od zewnątrz, wystarczy, aby drzwi zamknięte i zaplombowane nie mogły być zdjęte z tego urządzenia bez pozostawienia widocznych śladów. Gdy drzwi lub system zamknięcia ma więcej niż dwa skoble, jedynie dwa skoble najbliższe krańcom drzwi powinny być zamocowane zgodnie z wymaganiami wyżej wymienionej lit. a) ppkt i) oraz ii).

- c) Wyjątkowo, w przypadku pojazdów wyposażonych w izolowane cieplnie pomieszczenia przeznaczone na ładunek, urządzenie zamknięcia celnego, zawiasy i inne części, których zdjęcie pozwoliłoby na dostęp do wnętrza pomieszczenia przeznaczonego na ładunek lub do miejsc, w których towary mogłyby być schowane, mogą być zamocowane do drzwi tego pomieszczenia przeznaczonego na ładunek za pomocą śrub lub wkrętów wprowadzonych od wewnątrz, ale nieodpowiadających wymaganiom lit. a) powyższej noty wyjaśniającej 2.2.1 a) z zastrzeżeniem:

- i) że ostrza śrub lub wkrętów będą zamocowane w płycie z gwintowanymi otworami lub w podobnym urządzeniu umieszczonym z tytułu płaszczyzny zewnętrznej drzwi, oraz
- ii) że łąby odpowiedniej ilości tych śrub lub wkrętów będą przyspawane do urządzenia zamknięcia celnego, do zawiasów itp. w sposób całkowicie je odkształcający i uniemożliwiający wyjęcie tych śrub lub tych wkrętów bez pozostawienia widocznych śladów. ⁽¹⁾

Wyrażenie „izolowane cieplnie pomieszczenie przeznaczone na ładunki” powinno być interpretowane jako odnoszące się do pomieszczeń chłodniczych i izotermicznych przeznaczonych na ładunki.

- d) Pojazdy mające znaczną liczbę zamknięć, takich jak zawory, krany, włazy, pokrywy itp., będą urządzone w sposób ograniczający, na ile jest to możliwe, liczbę zamknięć celnych. W tym celu zamknięcia sąsiadujące ze sobą będą połączone za pomocą wspólnego urządzenia wymagającego jednego zamknięcia celnego lub zaopatrzone w pokrywę spełniającą ten cel.
- e) Pojazdy z dachem otwieranym będą skonstruowane w sposób ograniczający, na ile jest to możliwe, liczbę zamknięć celnych.

2.2.1. c) – **1. Ustęp 1 lit. c) – Otwory wentylacyjne**

- a) Ich maksymalny rozmiar nie powinien w zasadzie przekraczać 400 mm.
- b) Otwory, które pozwoliłyby na dostęp bezpośredni do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, będą zamknięte siatką metalową lub perforowaną płytą metalową (maksymalny rozmiar otworów 3 mm w obu przypadkach) i będą zabezpieczone spawaną kratą metalową (rozmiar maksymalny oczek 10 mm).
- c) Otwory niepozwalające na bezpośredni dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek (na przykład dzięki systemowi kolan lub załamań) będą zaopatrywane w te same urządzenia, a wymiary otworów i oczek mogą dochodzić odpowiednio do 10 i 20 mm.
- d) Jeżeli otwory będą znajdować się w opończy, urządzenia wymienione pod lit. b) niniejszej noty będą w zasadzie wymagane. Jednakże będą dopuszczone systemy zamknięcia za pomocą perforowanej płyty metalowej umieszczonej od zewnątrz i siatki metalowej lub z innego materiału, przymocowanych od wewnątrz.
- e) Urządzenia identyczne niemetalowe będą mogły być dopuszczone, pod warunkiem że rozmiary otworów i oczek będą przestrzegane i że używany materiał jest wystarczająco odporny, aby te otwory i oczka nie mogły być znacznie powiększone bez widocznego uszkodzenia. Ponadto nie powinna być możliwa wymiana urządzenia wentylacyjnego poprzez działanie od jednej strony opończy.

2.2.1. c) – **2. ust. 1 lit. c) – Otwory odpływowe**

- a) Ich rozmiar maksymalny nie powinien w zasadzie przekraczać 35 mm.
- b) Otwory pozwalające na bezpośredni dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek będą wyposażone w urządzenia wskazane pod lit. b) noty wyjaśniającej 2.2.1 c) dla otworów wentylacyjnych.
- c) Jeżeli otwory odpływowe nie będą pozwalały na bezpośredni dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, urządzenia, określone w lit. b) niniejszej noty wyjaśniającej, nie będą wymagane, pod warunkiem że otwory będą wyposażone w niezawodny system przegród, łatwo dostępnych od wewnątrz pomieszczenia przeznaczonego na ładunek.

⁽¹⁾ Patrz rysunek nr 1 załączony do niniejszego załącznika.

2.3. Artykuł 3

2.3.3. Ustęp 3 – Opończe sporządzone z wielu części

- a) Poszczególne części tej samej opończy mogą być wykonane z różnych materiałów odpowiadających przepisom załącznika 2 art. 3 ust. 2.
- b) Przy sporządzaniu opończy każdy układ części dających dostateczną gwarancję bezpieczeństwa będzie dopuszczony, pod warunkiem że połączenie ich zostanie wykonane zgodnie z zaleceniami załącznika 2 art. 3.

2.3.6. a) Ustęp 6 lit. a) – Pojazdy z przesuwanymi pierścieniami

Metalowe pierścienie mocujące, przesuwające się na prętach metalowych umocowanych do pojazdów, są dopuszczalne w świetle niniejszego ustępu (patrz rysunek nr 2 załączony do niniejszego załącznika), pod warunkiem że:

- a) pręty zostaną umocowane do pojazdu w maksymalnych przerwach wynoszących 60 cm w taki sposób, aby nie można było ich odjąć i założyć ponownie bez pozostawienia widocznych śladów;
- b) pierścienie będą podwójne lub wyposażone w centralny pręt oraz wykonane z jednej części bez spawania;
- c) opończa zostanie przymocowana do pojazdów w sposób ściśle odpowiadający warunkom wyszczególnionym w załączniku 2 art. 1 lit. a) do niniejszej konwencji.

2.3.6. b) Ustęp 6 lit. b) – Opończe przymocowane w sposób stały

Gdy jedna lub kilka krawędzi opończy są przymocowane w sposób stały do nadwozia pojazdu, opończa powinna być przytrzymywana taśmą lub taśmami metalowymi albo z jakiegokolwiek innego właściwego materiału i umocowana do nadwozia pojazdu za pomocą urządzeń łączących, odpowiadających wymaganiom lit. a) noty wyjaśniającej 2.2.1 a) niniejszego załącznika.

2.3.9. Ustęp 9 – Stalowe linki zamykające z rdzeniem tekstylnym

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

2.3.11. a) Ustęp 11 lit. a) – Kłapy do naciągania opończy

Na wielu pojazdach opończa jest wyposażona z zewnątrz w poziome kłapy z oczkami rozmieszczonymi wzdłuż bocznej ściany pojazdu. Kłapy te, zwane klapami naciągającymi, są przeznaczone do naciągania opończy za pomocą sznurów lub podobnych urządzeń. Kłapy te były używane do zakrywania poziomych szczelin stosowanych w opończach, które pozwalały na bezprawny dostęp do towarów przewożonych w pojeździe. Dlatego zaleca się nie dopuszczać do stosowania klap tego typu. Mogą być one zastąpione przez następujące urządzenia:

- a) kłapy naciągające podobnego typu umocowane od wewnątrz opończy; lub
- b) małe oddzielne kłapy, każda mająca oczko umieszczone na stronie zewnętrznej opończy i rozstawione w odległościach pozwalających na naciąganie opończy w sposób zadowalający.

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

2.3.11. c) **Ustęp 11 lit. c) – Taśmy opończy**

2.3.11. c) – 1. Następujące materiały są uważane za odpowiednie do sporządzenia taśmy:

- a) skóra;
- b) materiały włókiennicze nierozciągliwe, włączając w to tkaninę pokrytą tworzywem sztucznym lub gumą, pod warunkiem że nie mogą być one spojone lub odtworzone po zerwaniu bez pozostawienia widocznych śladów. Poza tym tworzywo sztuczne pokrywające taśmy powinno być przezroczyste, a jego powierzchnia gładka.

2.3.11. c) – 2. Urządzenie przedstawione na rysunku nr 3 załączonym do niniejszego załącznika odpowiada przepisom ostatniej części załącznika 2 art. 3 ust. 11. Odpowiada ono również przepisom załącznika 2 art. 3 ust. 6.

3. **ZAŁĄCZNIK 3**

3.0.17. **Procedura uznania**

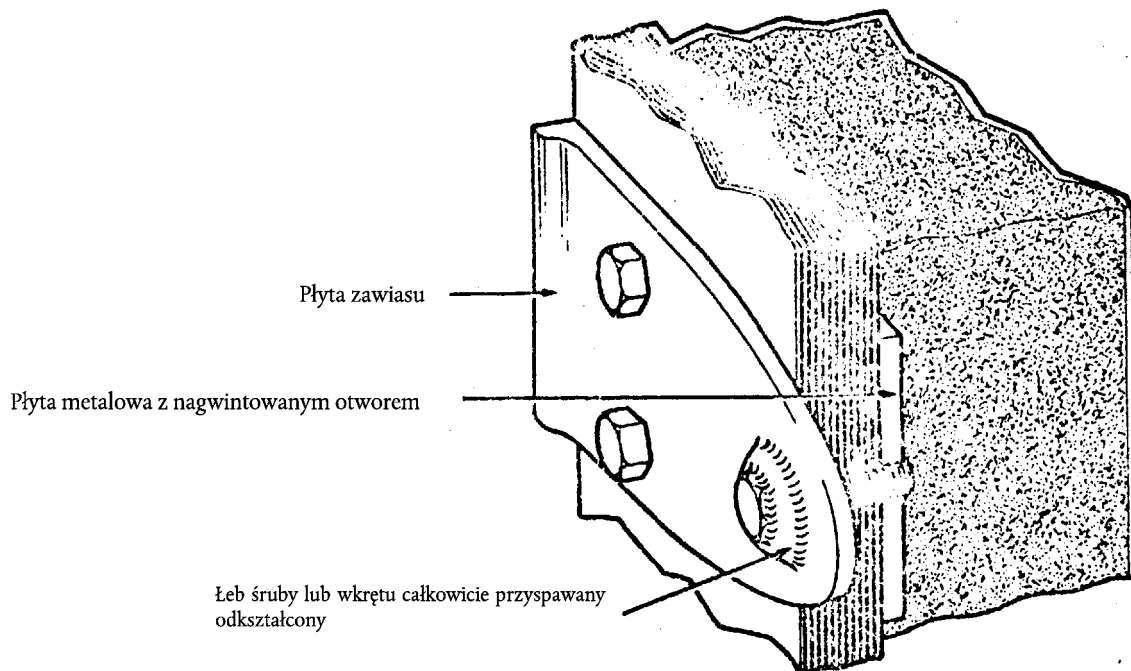
1. Załącznik 3 postanawia, że właściwe władze Umawiającej się Strony mogą wydać świadectwo uznania dla pojazdu produkowanego na terytorium wspomnianej Strony i że pojazd ten nie będzie poddany żadnej dodatkowej procedurze uznania w państwie, w którym jest on zarejestrowany, lub, zależnie od okoliczności, w państwie, w którym jego właściciel ma stałe miejsce zamieszkania.
2. Przepisy te nie przewidują ograniczenia prawa właściwych władz Umawiającej się Strony, gdzie pojazd jest zarejestrowany, lub na terytorium, na którym jego właściciel ma stałe miejsce zamieszkania, do wymagania przedstawienia świadectwa uznania bądź to przy przewozie, bądź w czasie późniejszym w celach związanych z rejestracją lub kontrolą pojazdu, jak również z podobnymi formalnościami.

3.0.20. **Procedura wprowadzania adnotacji do świadectwa uznania**

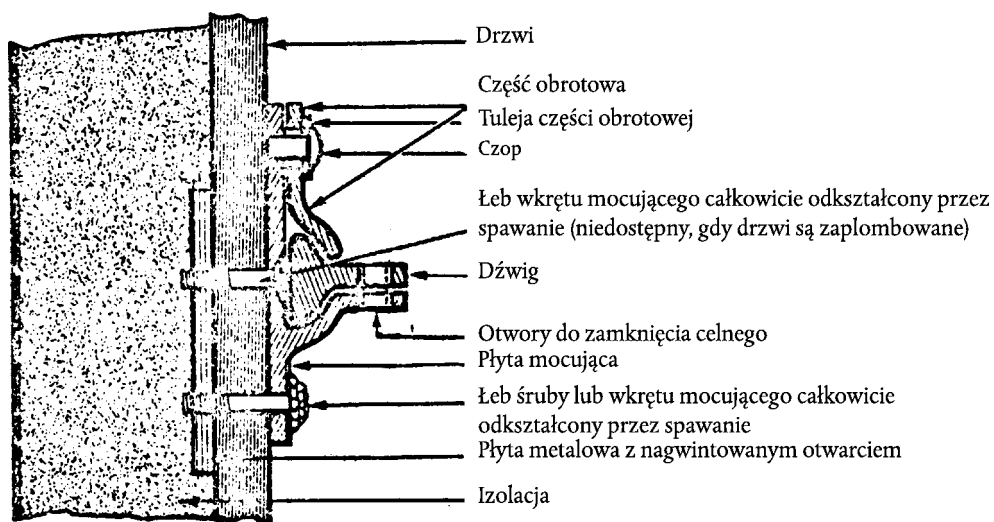
Aby anulować uwagi odnoszące się do usterek, gdy pojazd został doprowadzony do stanu zadowalającego, wystarczy wprowadzić w polu 11 przeznaczonym do tego celu uwagę „Usterki usunięte”, nazwisko, podpis i pieczęć zainteresowanej właściwej władzy.

Rysunek nr 1

Przykład zawiasu i urządzenia do zamykania celnego drzwi pojazdów wyposażonych w izolowane ciepłe pomieszczenia ładunkowe



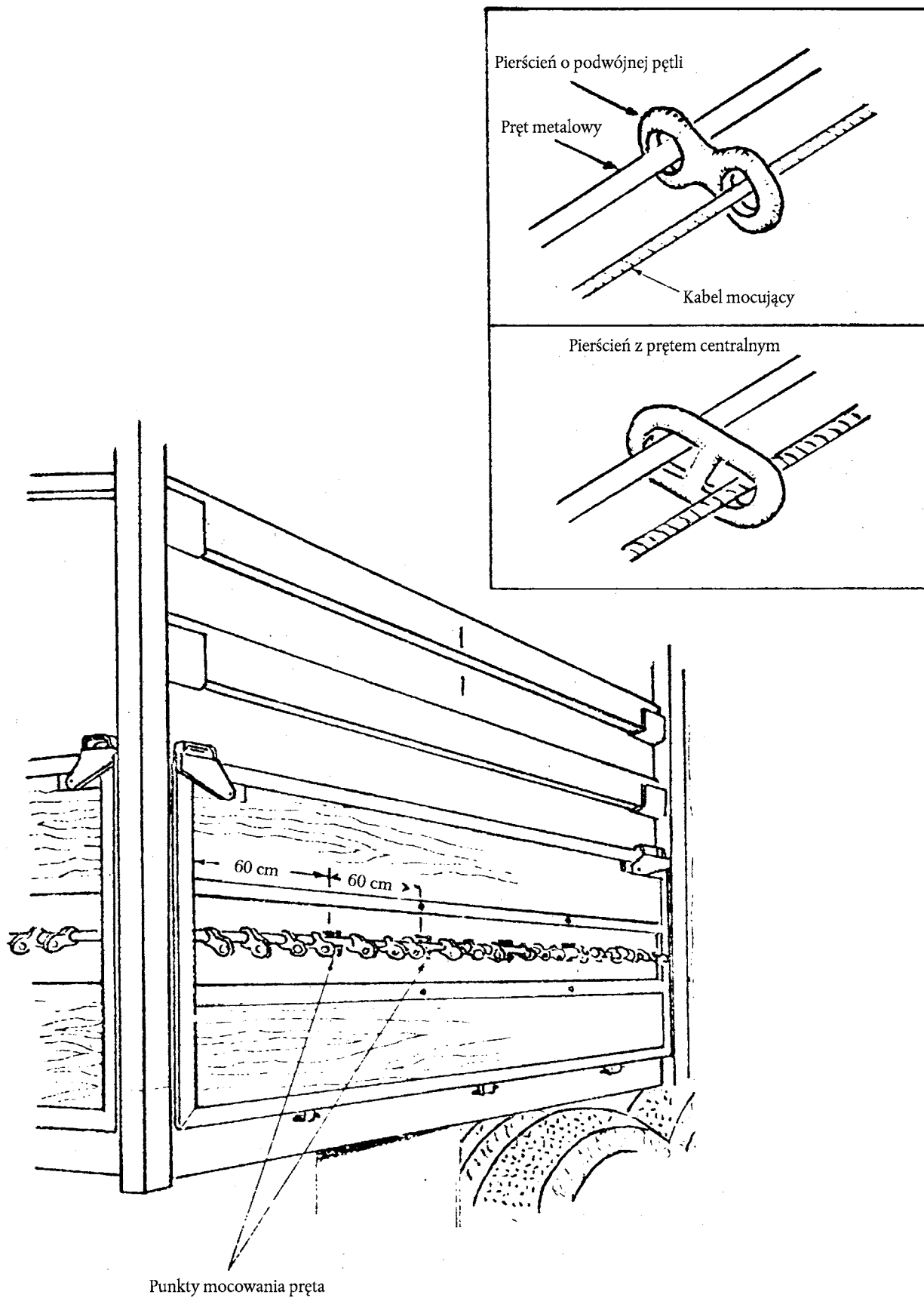
Zawias



Pojazdy z opończę o przesuwanych pierścieniach

Rysunek nr 2

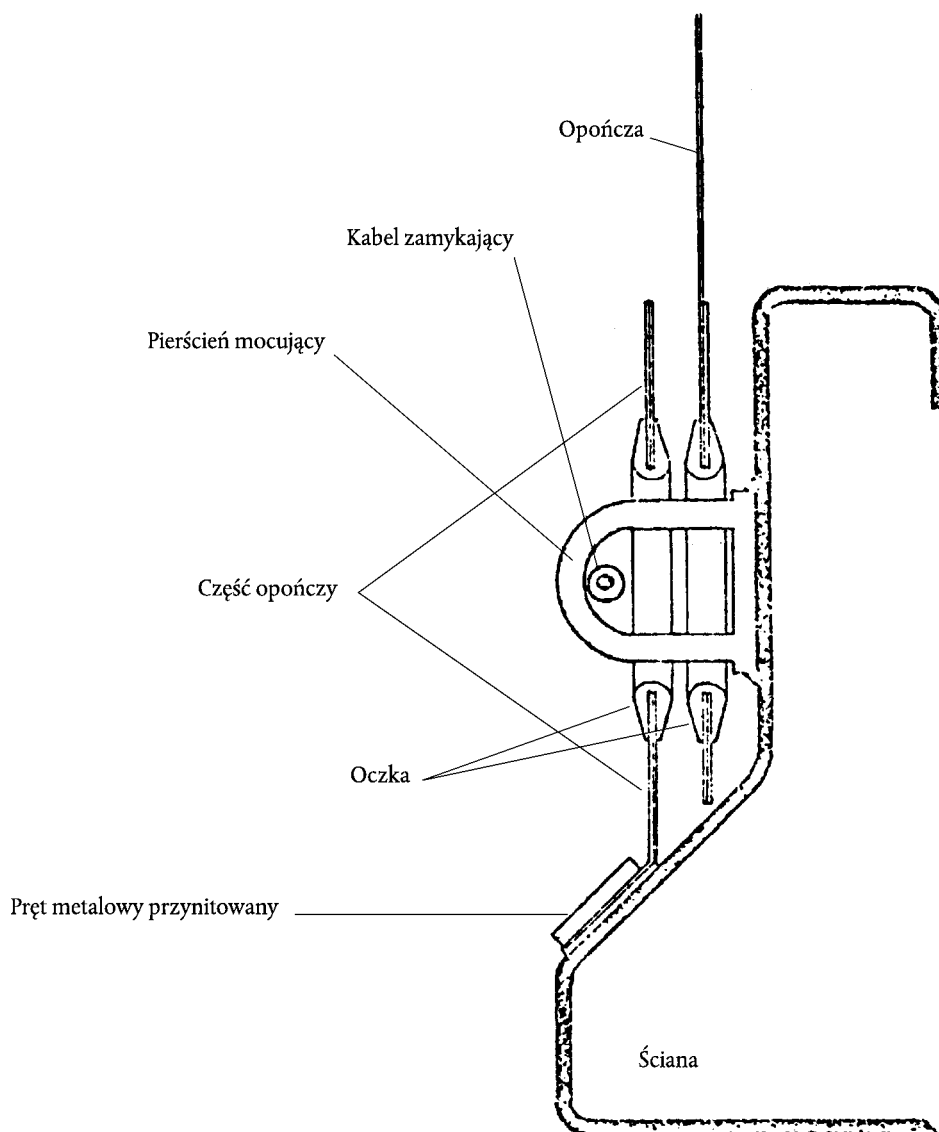
Pojazdy z oponą o przesuwanych pierścieniach



Rysunek nr 3

Przykład urządzenia do zamykania opończy

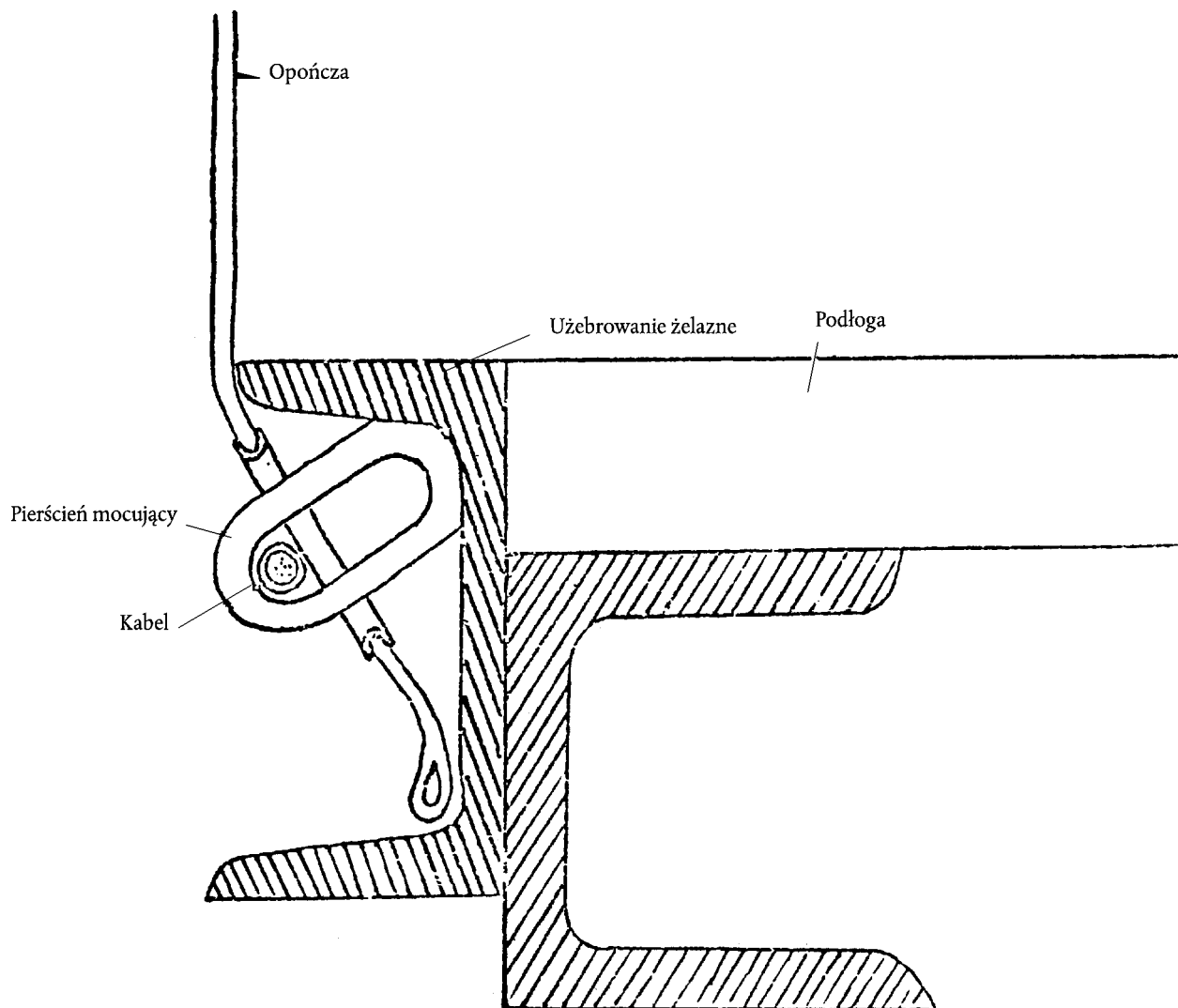
Urządzenie przedstawione poniżej odpowiada warunkom określonym w załączniku 2 art. 3 ust. 11 litera ostatnia. Odpowiada ono warunkom załącznika 2 art. 3 ust. 6.



Rysunek nr 4

Urządzenie do zamykania opończy

Urządzenie przedstawione poniżej odpowiada warunkom załącznika 2 art. 3 ust. 6 lit. a).



ZAŁĄCZNIK 7

ZAŁĄCZNIK DOTYCZĄCY UZNAWANIA KONTENERÓW

CZĘŚĆ I

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

Artykuł 1

Zasady podstawowe

Można uznać za nadające się do międzynarodowego przewozu towarów pod zamknięciem celnym tylko kontenery zbudowane i urządzone w taki sposób:

- a) aby żaden towar nie mógł być wyjęty z zamkniętej części kontenera lub do niej włożony bez pozostawienia widocznych śladów włamania lub zerwania zamknięcia celnego;
- b) aby zamknięcie celne mogło być nałożone w sposób prosty i skuteczny;
- c) aby nie zawierały żadnej ukrytej przestrzeni, w której można by ukryć towary;
- d) aby wszystkie miejsca mogące pomieścić towary były łatwo dostępne dla kontroli celnych.

Artykuł 2

Konstrukcja kontenera

1. Aby spełnić wymagania określone przez przepisy art. 1 niniejszego regulaminu:

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

ani otwarcia drzwi lub innego zamknięcia – bez zerwania zamknięcia celnego. To ostatnie powinno być w należyty sposób zabezpieczone. Dopuszcza się otwieranie dachów;

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

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

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

Artykuł 3

Kontenery składane lub rozbierane

Przepisy art. 1 i 2 niniejszego regulaminu odnoszą się do kontenerów składanych lub rozbieranych; ponadto powinny one mieć system urządzeń ryglujących, zamykających różne części kontenera po jego złożeniu. System ryglujący, jeśli znajdzie się na zewnątrz złożonego kontenera, powinien umożliwiać nałożenie zamknięć przez urząd celny.

Artykuł 4

Kontenery kryte opończą

1. Przepisy art. 1, 2 i 3 niniejszego regulaminu odnoszą się do kontenerów krytych opończą w takiej mierze, w jakiej przepisy te dadzą się do nich zastosować. Ponadto kontenery te powinny odpowiadać przepisom niniejszego artykułu.

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

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

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

5. Naprawy powinny być dokonywane w sposób przedstawiony na rysunku nr 4 załączonym do niniejszego regulaminu; brzegi należy założyć jeden na drugi i połączyć je dwoma widocznymi szwami odległymi od siebie o co najmniej 15 mm; kolor nici widocznej od wewnątrz powinien różnić się od koloru nici widocznej z zewnątrz, jak również od koloru opończy; wszystkie szwy powinny być wykonane maszynowo. Jeżeli naprawa opończy uszkodzonej przy brzegach ma być dokonana przez zastąpienie uszkodzonych części łata, szew może być również wykonany zgodnie z przepisem ust. 3 niniejszego artykułu i rysunkiem nr 1 załączonym do niniejszego regulaminu. Naprawy opończ z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym mogą być także wykonane w sposób opisany w ust. 4 niniejszego artykułu, jednak w tym przypadku spojenie powinno być dokonane na obydwóch stronach opończy, a łata powinna być wstawiona od wewnętrznej strony.

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

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

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

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

7. Odstęp między pierścieniami i między oczkami nie powinien przekraczać 200 mm. Oczka powinny być wzmocnione.

8. Jako lin mocujących należy używać:

- a) linek stalowych o średnicy co najmniej 3 mm; lub
- b) sznurów konopnych lub sisalowych o średnicy co najmniej 8 mm, otoczonych powłoką z przezroczystego, nierozciągliwego tworzywa sztucznego.

Linki powinny być otoczone powłoką z przezroczystego i nierozciągliwego tworzywa sztucznego.

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

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

- a) klapy przyszytej lub spojęnej stosownie do przepisów ust. 3 i 4 niniejszego artykułu;

- b) pierścieni i oczek odpowiadających warunkom ust. 7 niniejszego artykułu; oraz
- c) rzemienia wykonanego z jednego kawałka z odpowiedniego nierozciągliwego materiału o szerokości co najmniej 20 mm i grubości co najmniej 3 mm, przechodzącego przez pierścienie i spinającego razem obydwie brzozy opończy i klapę; rzemień ten powinien być przymocowany do wewnętrznej strony opończy i zaopatrzony w oczko do przeciągania linki lub sznura, wymienionych w ust. 8 niniejszego artykułu.

Kłapa nie jest wymagana, jeżeli istnieje urządzenie specjalne (przegrodka itd.), chroniące przed dostępem do ładunku bez pozostawienia widocznych śladów.

11. Oznaczenia identyfikujące, znajdujące się na kontenerze, jak również tabliczka uznania, określona w części drugiej niniejszego załącznika, nie mogą być w żadnym razie przykryte opończą.

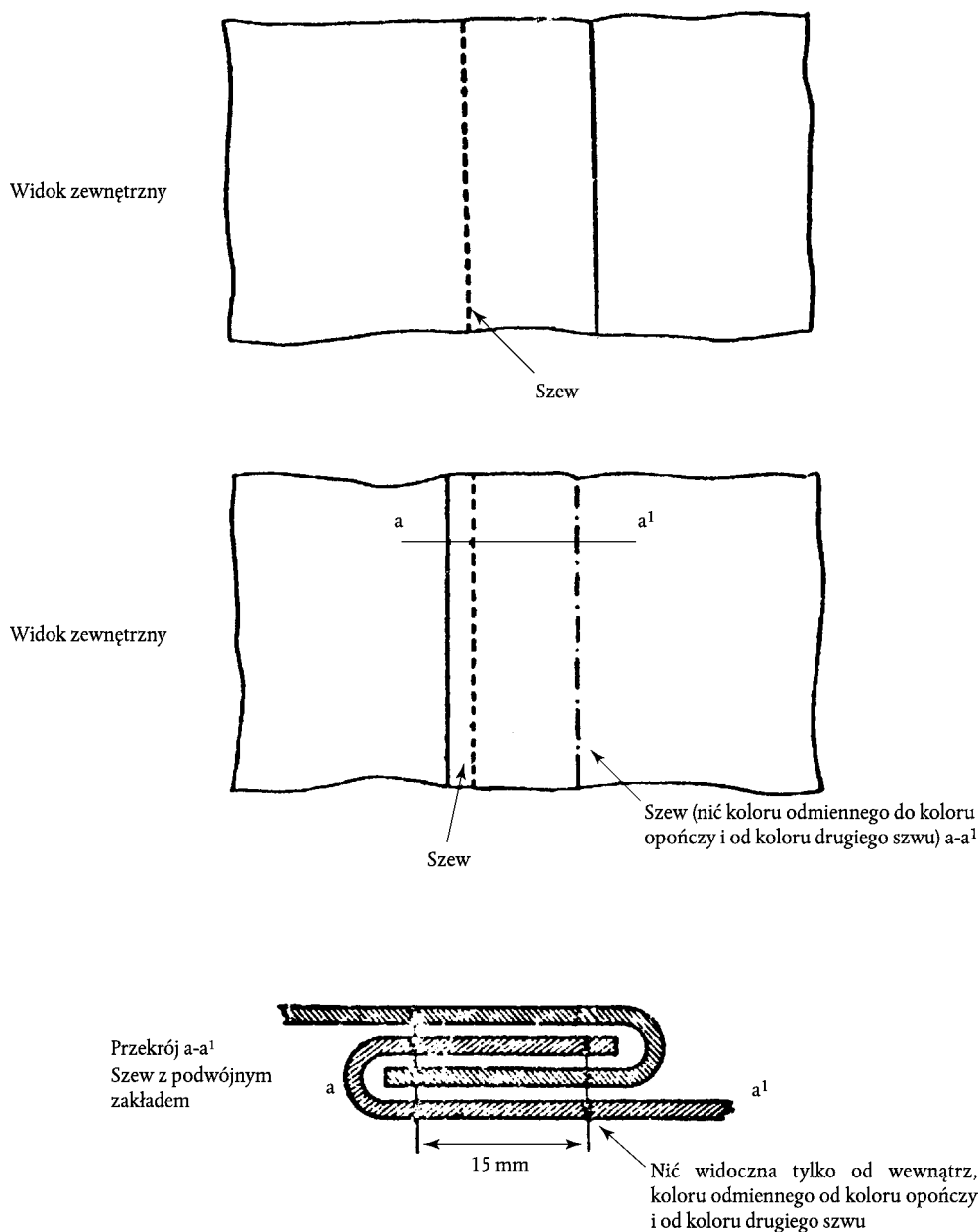
Artykuł 5

Przepisy przejściowe

Do dnia 1 stycznia 1977 r. dopuszcza się używanie skuwek, zgodnych z rysunkiem nr 5 niniejszego regulaminu, nawet jeżeli wydrążony nit znajdujący się w tych skuwkach odpowiada wzorowi dopuszczonemu poprzednio i ma otwór o rozmiarach mniejszych niż wskazane na wymienionym rysunku.

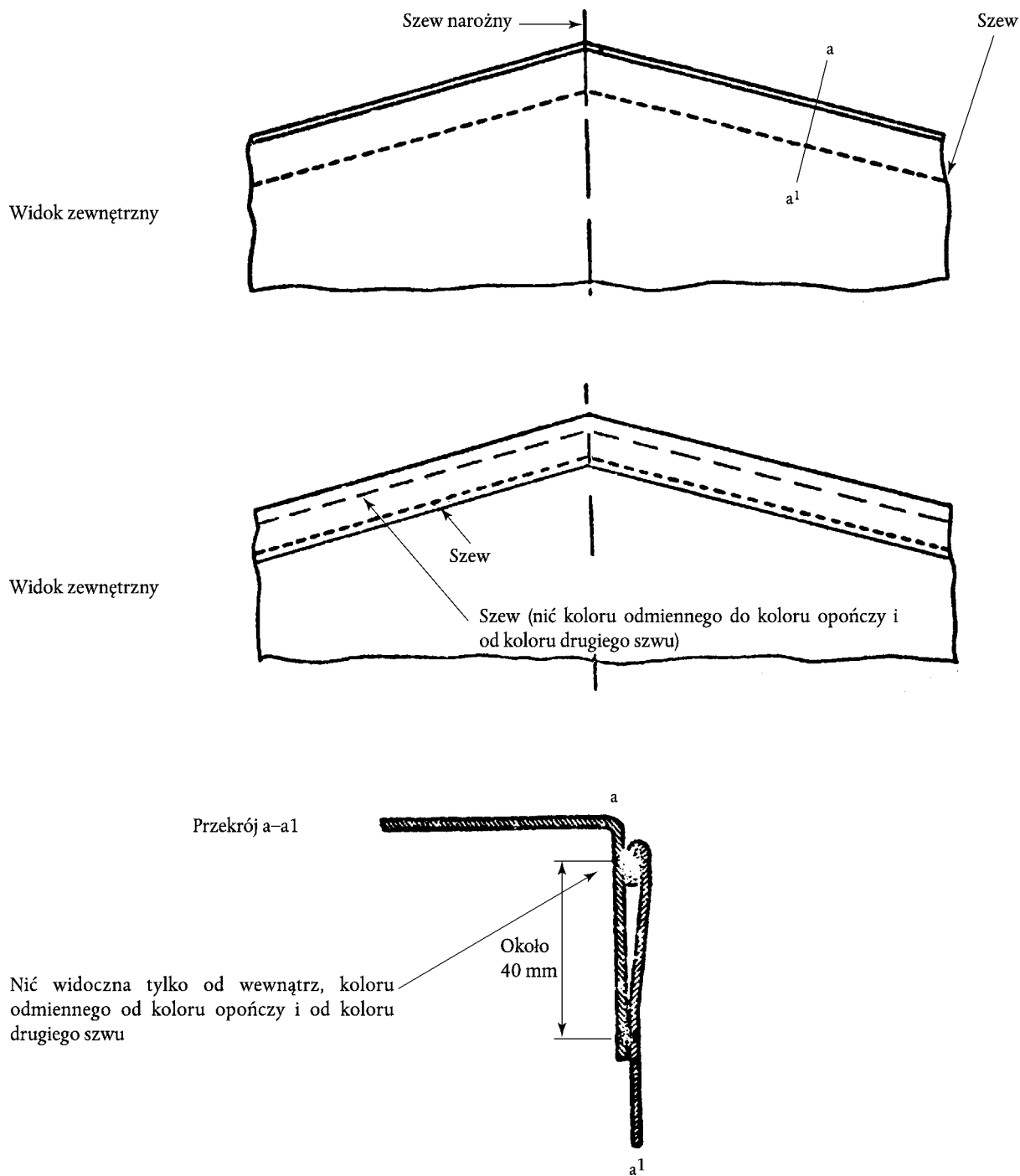
Rysunek nr 1

Opończa sporządzona z wielu części (łączenie za pomocą szwu)



Rysunek nr 2

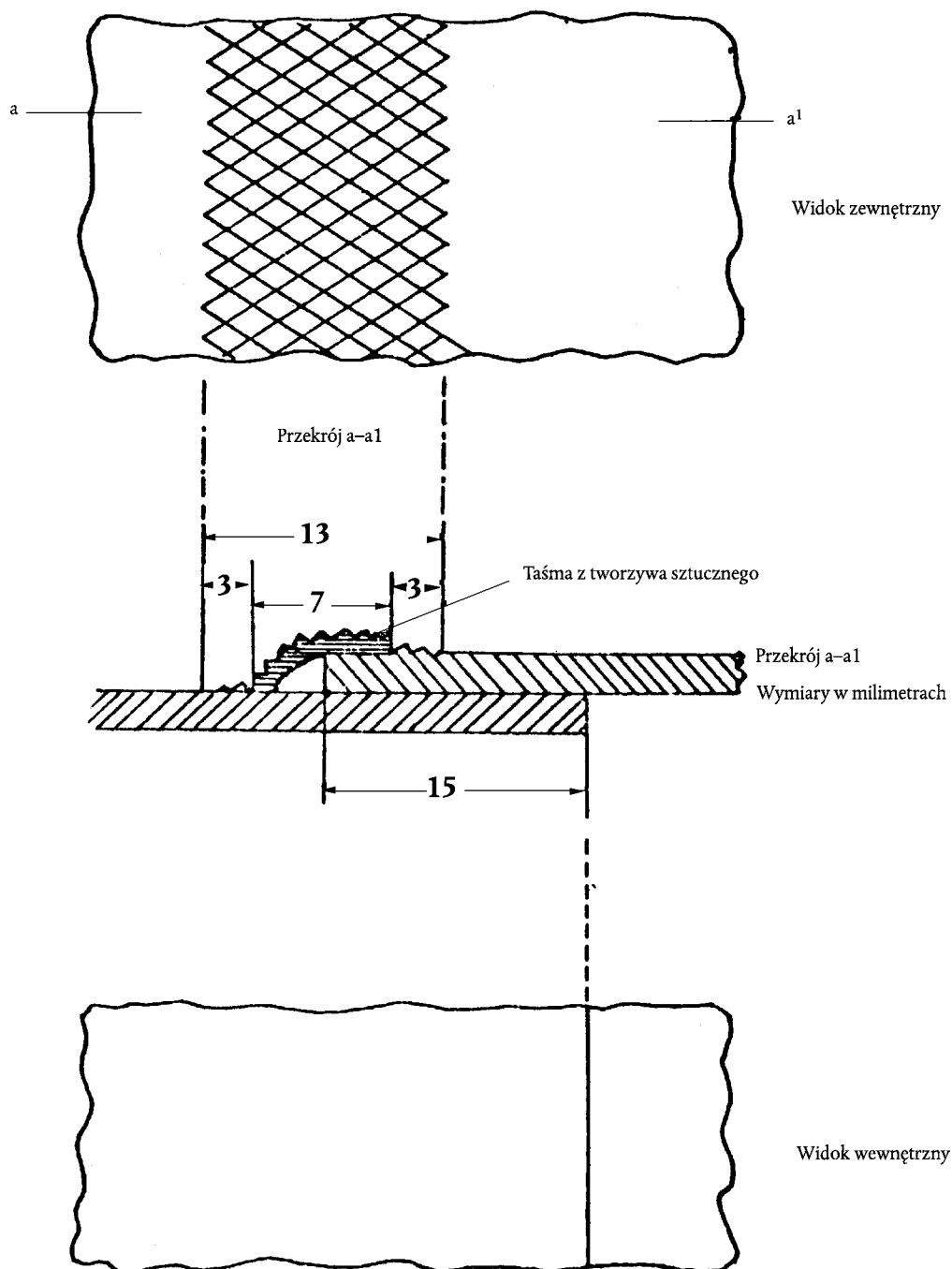
Opończa sporządzona z wielu części



Uwaga: Dopuszcza się również stosowanie szwów narożnych, wykonanych w sposób określony na rysunku 2a zamieszczonym w załączniku 2 do niniejszej konwencji.

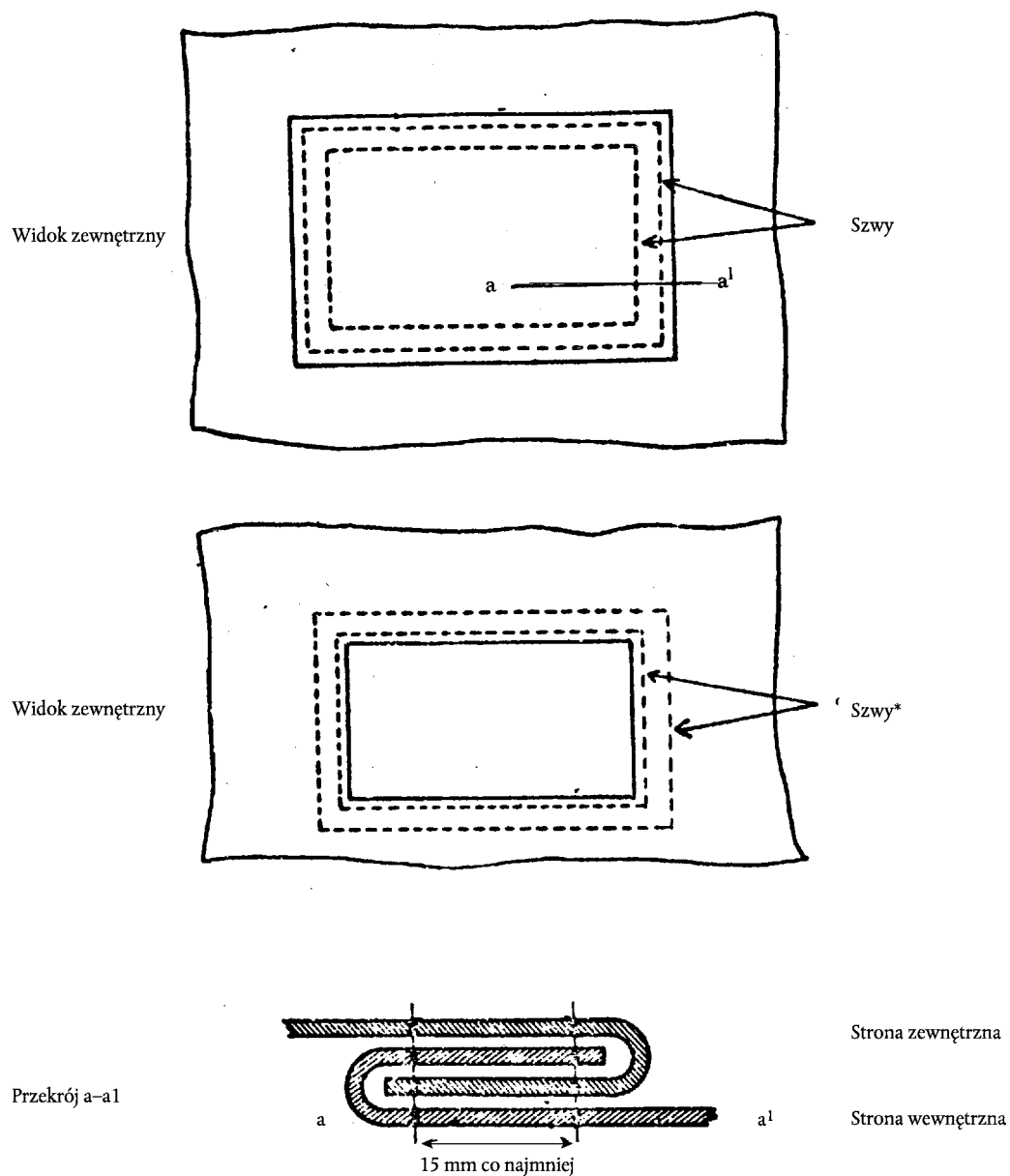
Rysunek nr 3

Opończa sporządzona z wielu części (łączenie za pomocą spojenia)



Rysunek nr 4

Naprawa opończy

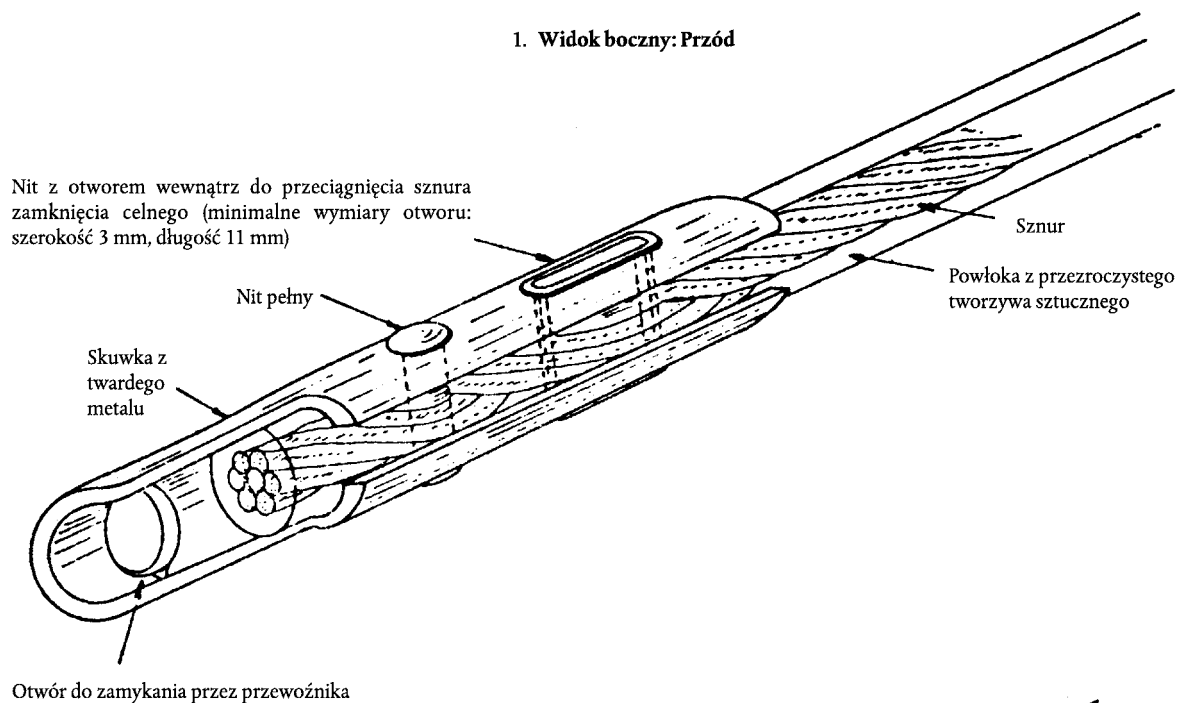


(*) Nici widoczne od wewnątrz powinny być odmiennego koloru od nici widocznych od zewnątrz i od koloru opończy.

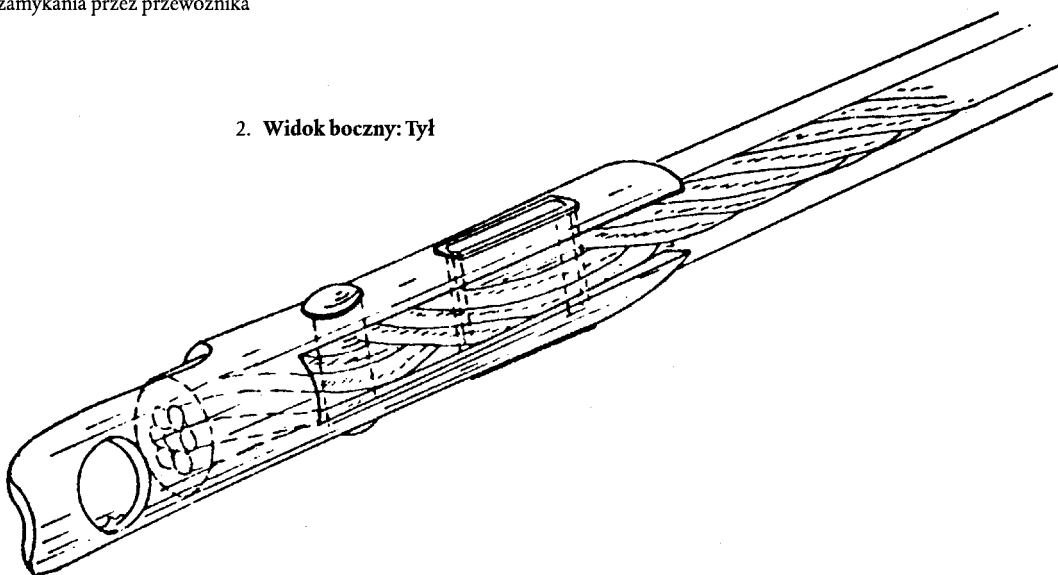
Rysunek nr 5

Wzór skuwki

1. Widok boczny: Przód



2. Widok boczny: Tył



CZĘŚĆ II

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

Przepisy ogólne

1. Kontenery mogą zostać uznane za nadające się do przewozu towarów pod zamknięciem celnym:
 - a) bądź w procesie produkcji według typu konstrukcji (procedura uznawania w procesie produkcji); lub
 - b) bądź w jakimkolwiek okresie po zakończeniu procesu produkcji, indywidualnie lub w określonej partii kontenerów tego samego typu (procedura uznawania w okresie po zakończeniu procesu produkcji).
- c) numer porządkowy kontenera nadany przez producenta (numer fabryczny);
- d) numery lub litery identyfikujące typ kontenera, jeżeli kontener uznany został według typu konstrukcji.
6. Kontener, który przestał odpowiadać warunkom technicznym wymaganym do jego uznania, powinien przed ponownym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym zostać doprowadzony do stanu, który uzasadniał jego uznanie, i w rezultacie odpowiadać ponownie tym warunkom technicznym.
7. W razie zmiany zasadniczych cech charakterystycznych kontenera traci ważność dotychczasowe uznanie i kontener ten powinien zostać ponownie uznany przez właściwą władzę przed dalszym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym.

Przepisy dotyczące obydwo procedur uznania

2. Właściwa władza, która dokonała uznania, wydaje wnioskodawcy świadectwo uznania, które w zależności od okoliczności ważne jest na nieograniczoną liczbę kontenerów uznanego typu lub na określoną partię kontenerów.
3. Posiadacz świadectwa powinien umieścić tabliczkę uznania na uznanym kontenerze lub uznanym kontenerach przed ich użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym.
4. Tabliczka uznania powinna zostać umocowana na stałe w miejscu, gdzie będzie wyraźnie widoczna, obok jakiegokolwiek innej tabliczki wydanej w celach urzędowych.
5. Tabliczka uznania zgodna ze wzorem I zamieszczonym w dodatku 1 do niniejszej części sporządzona zostanie z płytki metalowej o rozmiarach co najmniej 20 × 10 cm. Będzie ona nosiła napisy wklęsłe lub wypukłe bądź wykonane w inny, trwale czytelny sposób i zawierające następujące informacje, co najmniej w języku francuskim lub angielskim:
 - a) wyrazy „Dopuszczony do przewozu pod zamknięciem celnym”;
 - b) nazwę państwa, w którym kontener został uznany, wyrażoną w pełnym brzmieniu bądź za pomocą oznaczenia używanego do określenia państwa rejestracji pojazdów samochodowych uczestniczących w międzynarodowym ruchu drogowym oraz numer świadectwa uznania (liczby, litery itd.), jak również rok uznania (na przykład „NL/26/73” oznacza: Niemcy, świadectwo uznania nr 26, wydane w 1973 r.);

Przepisy szczególne dotyczące uznawania według typu konstrukcji w procesie produkcji

8. Jeżeli kontenery są wytwarzane seryjnie według tego samego typu konstrukcji, producent może wystąpić z wnioskiem do właściwej władzy państwa, w którym ma miejsce ich produkcja, o uznanie według typu konstrukcji.
9. Producent powinien wskazać we wniosku numery lub litery identyfikacyjne, przydzielane dla typu kontenera, o którego uznanie występuje.
10. Do wniosku powinny być dołączone rysunki, szczegółowe specyfikacje budowy typu kontenera, który ma być przedmiotem uznania.
11. Producent powinien zobowiązać się na piśmie:
 - a) do przedstawienia właściwej władzy tych kontenerów danego typu, które władza pragnie zbadać;
 - b) do umożliwienia właściwej władzy zbadania w każdej chwili innych jednostek podczas produkcji serii danego typu;
 - c) do informowania właściwej władzy o każdej zmianie rysunków lub specyfikacji, bez względu na znaczenie tych zmian, przed przystąpieniem do ich wprowadzania;
 - d) do oznaczenia kontenerów w widocznym miejscu, niezależnie od oznaczeń przewidzianych na tabliczce uznania, numerami lub literami identyfikacyjnymi typu konstrukcji, jak również numer porządkowy każdego kontenera danego typu (numer fabryczny);

e) do prowadzenia wykazu kontenerów wyprodukowanych według uznanego typu.

12. Właściwa władza podaje, w razie potrzeby, wymagane zmiany, jakich należy dokonać w przewidzianym typie konstrukcji w celu otrzymania uznania.

13. Żadne uznanie według typu konstrukcji nie zostanie udzielone bez ustalenia przez właściwą władzę, na podstawie zbadania jednego lub więcej kontenerów wyprodukowanych według typu konstrukcji, że kontenery tego typu odpowiadają warunkom technicznym określonym w części pierwszej.

14. W razie uznania typu kontenera, wydane zostanie wnioskodawcy jedno świadectwo uznania zgodnie ze wzorem II zamieszczonym w dodatku 2 do niniejszej części i ważne na wszystkie kontenery, które będą wyprodukowane stosownie do specyfikacji uznanego typu. To świadectwo upoważnia producenta do umieszczania na każdym kontenerze należącym do serii danego typu tabliczki uznania według wzoru określonego w ust. 5 niniejszej części.

Przepisy szczególne dotyczące uznawania po zakończeniu procesu produkcji

15. Jeżeli wniosek dotyczący uznania nie został złożony w czasie procesu produkcyjnego, właściciel, użytkownik lub przedstawiciel jednej z tych osób może złożyć taki wniosek do właściwej władzy, której ma możliwość przedstawienia kontenera lub kontenerów, o których uznanie występują.

16. Każdy wniosek dotyczący uznania, złożony w przypadku określonym w ust. 15 niniejszej części, powinien wskazywać numer porządkowy (numer fabryczny) umieszczony na każdym kontenerze przez producenta.

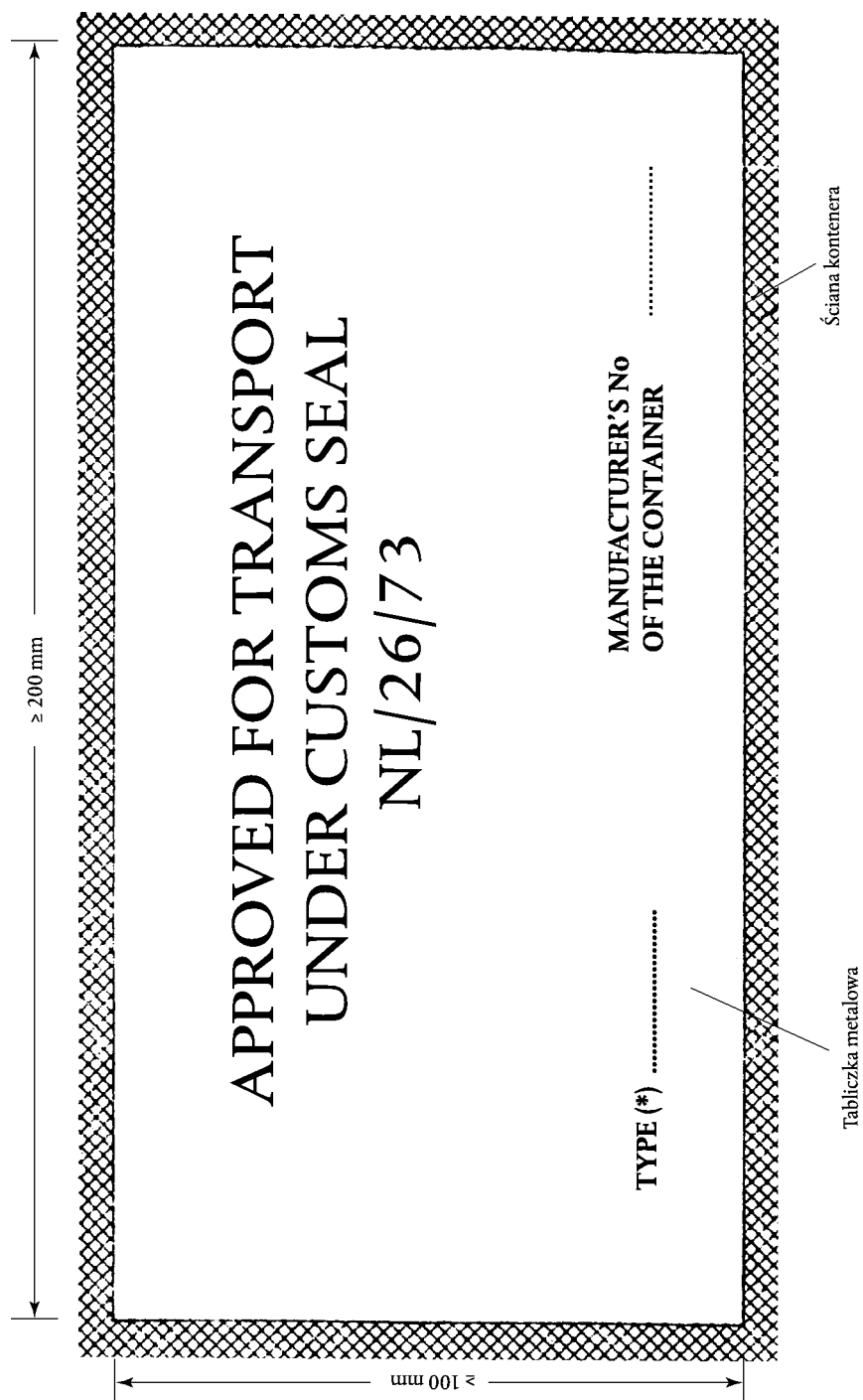
17. Właściwa władza dokona przeglądu takiej liczby kontenerów, jaką uzna za konieczną, i po upewnieniu się, że kontener lub kontenery odpowiadają warunkom technicznym, określonym w części I, wyda świadectwo uznania zgodne ze wzorem III zamieszczonym w dodatku 3 do niniejszej części i ważne jedynie na tę liczbę kontenerów, które zostały uznane. Świadectwo to powinno wymieniać nadany przez producenta numer lub numery porządkowe kontenera lub kontenerów, do których się ono odnosi, oraz upoważniać wnioskodawcę do umieszczenia na każdym uznanym kontenerze tabliczki uznania przewidzianej w ust. 5 niniejszej części.

DODATEK 1 DO CZĘŚCI II

WZÓR I

TABLICZKA UZNANIA

(W języku angielskim)

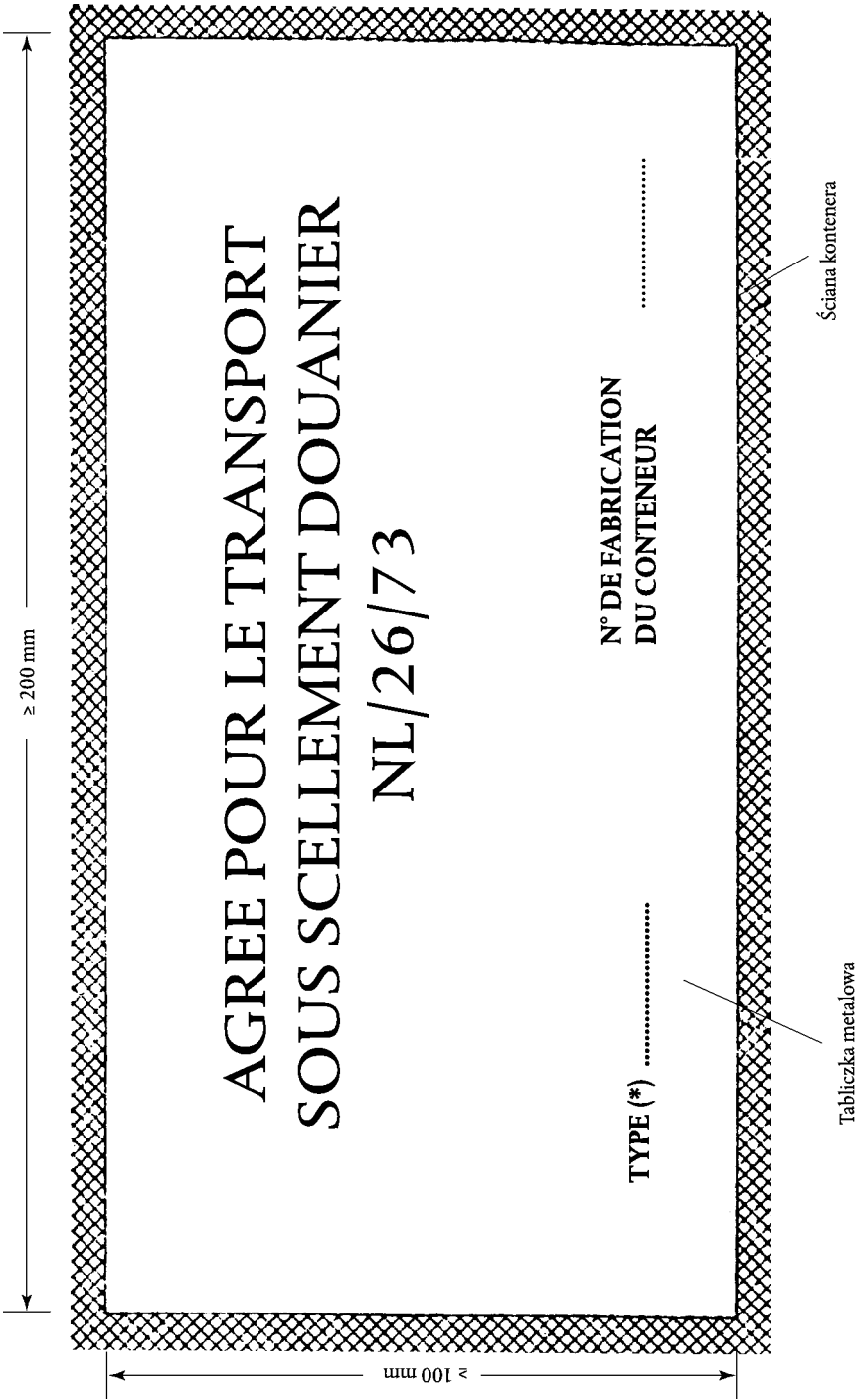


(*) Tylko w przypadku uznania według typu konstrukcji.

DODATEK 1 DO CZĘŚCI II

WZÓR I

TABLICZKA UZNANIA
(W języku francuskim)



(*) Tylko w przypadku uznania według typu konstrukcji.

DODATEK 2 DO CZĘŚCI II

WZÓR II

**KONWENCJA CELNA DOTYCZĄCA MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW
Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR (1975)****ŚWIADECTWO UZNANIA WEDŁUG TYPU KONSTRUKCJI**

1. Numer świadectwa (*)
2. Zaświadcza się, że niżej opisany(-e) kontener(-y) został(-y) uznany(-e) za nadający(-e) się do przewozu towarów pod zamknięciem celnym.
3. Rodzaj kontenera(-ów)
4. Numer lub litery identyfikujące typ konstrukcji
5. Numer identyfikujący rysunki dotyczące konstrukcji
6. Numer identyfikujący specyfikację dotyczącą konstrukcji
7. Tara
8. Zewnętrzne rozmiary (w cm)
9. Zasadnicze cechy charakterystyczne konstrukcji (rodzaj materiałów, rodzaj konstrukcji itd.)
.....
10. Niniejsze świadectwo jest ważne na wszystkie kontenery zbudowane zgodnie z rysunkami i specyfikacjami wymienionymi powyżej.
11. Wydano
(Nazwa i adres wnioskodawcy)
który upoważniony jest do umieszczania tabliczki uznania na wyżej wymienionym(-ych) kontenerze(-ach),
dnia w 19
(Miejscowość) (Data)
przez
(Podpis i stempel organizacji lub służby wydającej świadectwo)

UWAGA

(Ustępy 6 i 7 część II załącznika 7 do Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, 1975)

6. Kontener, który przestał odpowiadać warunkom technicznym wymagany do jego uznania powinien przed ponownym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym zostać doprowadzony do stanu, który uzasadniał jego uznanie, i w rezultacie odpowiadać ponownie tym warunkom technicznym.
7. W razie zmiany zasadniczych cech charakterystycznych kontenera traci ważność dotychczasowe uznanie i kontener ten powinien zostać ponownie uznany przez właściwą władzę przed dalszym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym.

(*) Należy wskazać litery i liczby, które zostaną umieszczone na tabliczce uznania (patrz ust. 5 lit. b) część II załącznika 7 do Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, 1975).

DODATEK 3 DO CZĘŚCI II

WZÓR III

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

ŚWIADECTWO UZNANIA WYDANE W OKRESIE PO ZAKOŃCZENIU PROCESU PRODUKCJI

1. Numer świadectwa (*)
 2. Zaświadcza się, że niżej opisany(-e) kontener(-y) został(-y) uznany(-e) za nadający(-e) się do przewożenia towarów pod zamknięciem celnym.
 3. Rodzaj kontenera(-ów)
 4. Numer porządkowy przydzielony kontenerowi(-om) przez zakład wytwórczy
 5. Tara
 6. Zewnętrzne rozmiary (w cm)
 7. Zasadnicze cechy charakterystyczne konstrukcji (rodzaj materiałów, rodzaj konstrukcji itd.)
 8. Wydano
(Nazwa i adres wnioskodawcy)
- który upoważniony jest do umieszczania tabliczki uznania na wyżej wymienionym(-ych) kontenerze(-ach),
- dnia w 19
(Miejscowość) (Data)
- przez
(Podpis i stempel organizacji lub służby wydającej świadectwo)

UWAGA

(Ustępy 6 i 7 części II załącznika 7 do Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewożenia towarów z zastosowaniem karnetów TIR, 1975)

6. Kontener, który przestał odpowiadać warunkom technicznym wymagany do jego uznania powinien przed ponownym użyciem do przewożenia towarów pod zamknięciem celnym zostać doprowadzony do stanu, który uzasadniał jego uznanie, i w rezultacie odpowiadać ponownie tym warunkom technicznym.
7. W razie zmiany zasadniczych cech charakterystycznych kontenera traci ważność dotychczasowe uznanie i kontener ten powinien zostać ponownie uznany przez właściwą władzę przed dalszym użyciem do przewożenia towarów pod zamknięciem celnym.

(*) Należy wskazać litery i liczby, które zostaną umieszczone na tabliczce uznania (patrz ust. 5 lit. b) części II załącznika 7 do Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewożenia towarów z zastosowaniem karnetów TIR, 1975).

CZĘŚĆ III**NOTY WYJAŚNIAJĄCE**

1. Noty wyjaśniające dotyczące załącznika 2 i znajdujące się w załączniku 6 stosuje się *mutatis mutandis* do kontenerów uznanych za nadające się do przewozu pod zamknięciem celnym na podstawie przepisów niniejszej konwencji.

2. Część I – art. 4 ust. 6 lit. a)

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

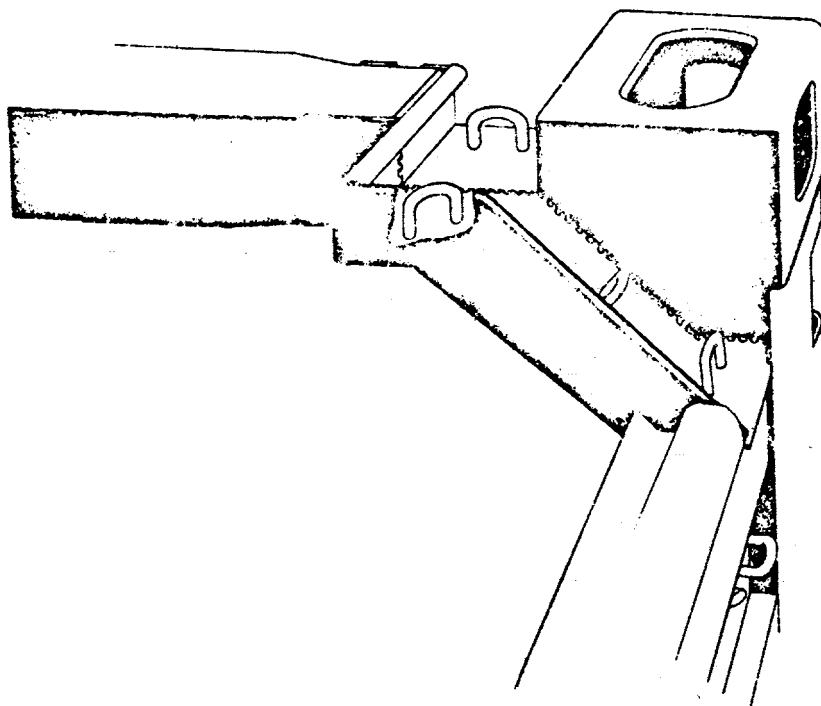
3. Część II – ust. 5

Nie wymaga się odrębnego świadectwa uznania lub odrębnej tabliczki uznania dla zespołu dwóch kontenerów krytych opończą, uznanych za nadające się do przewozu pod zamknięciem celnym, jeżeli zostały one złączone w taki sposób, że tworzą jeden kontener pokryty jedną opończą i odpowiadający warunkom przewozu pod zamknięciem celnym.

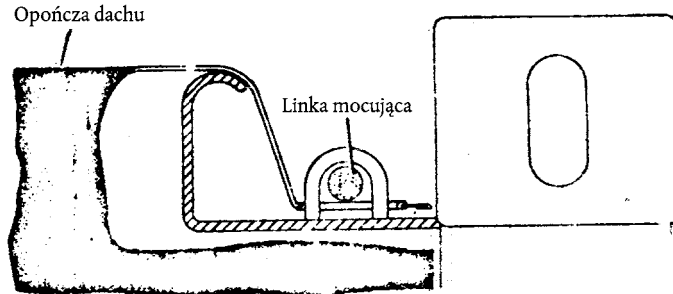
Urządzenie do umocowania opończy z okuciem narożnym

Poniższe urządzenie odpowiada przepisom art. 4 ust. 6 lit. a) części I:

Sposób umocowania do narożnych słupków



Opończa dachu



Wygląd w przekroju