

KONWENCJA CELNA

dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR)

sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

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

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną z zastrzeżeniem, że Polska Rzeczpospolita Ludowa nie uważa się za związaną postanowieniami ustępów 2 do 6 artykułu 57 tej konwencji; oświadcza, że postanawia przystąpić do niej w imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, oraz przyrzeka, że wymieniona konwencja będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie, dnia 12 czerwca 1980 r.

Przewodniczący Rady Państwa: *H. Jabłoński*

L. S.

Minister Spraw Zagranicznych: *E. Wojtaszek*

(Tekst konwencji zawiera załącznik do niniejszego numeru)

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

sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r.

Przekład

KONWENCJA CELNA DOTYCZĄCA
MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW
Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR

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 „operacja TIR” oznacza przewóz towarów z wyjściowego urzędu celnego do docelowego urzędu celnego zgodnie z procedurą zwaną „procedurą TIR”, ustaloną przez niniejszą konwencję;
- b) określenie „opłaty i podatki przywozowe i wywozowe” oznacza opłaty celne oraz wszelkie inne opłaty, podatki, należności i inne obciążenia finansowe, które są pobierane przy przywozie lub wywozie bądź w związku z przywozem lub wywozem towarów, z wyjątkiem należności i obciążeń finansowych nie przekraczających przybliżonego kosztu świadczonych usług;
- c) określenie „pojazd drogowy” oznacza nie tylko motorowy pojazd drogowy, lecz także każdą przyczepę lub naczepę przeznaczoną do doczepiania do niego;
- d) określenie „zespół pojazdów” oznacza pojazdy złączone, uczestniczące w ruchu drogowym jako jedna całość;
- e) określenie „kontener” oznacza sprzęt przewozowy (skrzynia, zdejmowana cysterna lub inny podobny sprzęt):

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

na równi z kontenerami są traktowane „zdejmowane nadwozia”;

- f) określenie „wyjściowy urząd celny” oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, w którym zaczyna się przewóz międzynarodowy całości lub części ładunku, zgodnie z procedurą TIR;
- g) określenie „docelowy urząd celny” oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, w którym kończy się przewóz międzynarodowy całości lub części ładunku, zgodnie z procedurą TIR;
- h) określenie „przejściowy urząd celny” oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, przez który pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener jest przywożony lub wywożony w czasie operacji TIR;
- j) określenie „osoba” oznacza zarówno osobę fizyczną, jak i prawną;
- k) 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;
- l) 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 operacji TIR jest wykonywana przez transport drogowy.

Artykuł 3

W celu korzystania z postanowień niniejszej konwencji:

- a) przewozy powinny być wykonywane:
 - i) pojazdami drogowymi, zespołami pojazdów lub kontenerami, uprzednio uznanymi zgodnie z warunkami wymienionymi w rozdziale III a) bądź
 - ii) innymi pojazdami drogowymi, innymi zespołami pojazdów lub innymi kontenerami, zgodnie z warunkami wymienionymi w rozdziale III c);
- b) przewozy powinny się odbywać pod gwarancją stowarzyszeń uznanych zgodnie z postanowieniami artykułu 6 i powinny być wykonywane z zastosowaniem karnetu TIR, odpowiadającego wzorowi przedstawionemu w załączniku 1 do niniejszej konwencji.

c) Zasady.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

1. Towary przewożone zgodnie z procedurą TIR pod zamknięciem celnym w pojazdach drogowych, w zespołach pojazdów lub kontenerach nie będą podlegały w zasadzie kontroli celnej w przejściowych urzędach celnych.

2. Jednak w celu uniknięcia nadużyć władze celne mogą w wyjątkowych przypadkach, a zwłaszcza w razie podejrzenia o nieprawidłowość, przeprowadzać w tych urzędach kontrole towarów.

Rozdział II

Wydawanie karnetów TIR.

Odpowiedzialność stowarzyszeń poręczających.

Artykuł 6

1. Każda Umawiająca się Strona może, z zastrzeżeniem określonych przez siebie warunków i gwarancji, upoważnić stowarzyszenia do wydawania karnetów TIR bezpośrednio lub za pośrednictwem odpowiednich stowarzyszeń oraz do występowania w charakterze poręczycieli.

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

Artykuł 7

Formularze karnetów TIR wysyłane do stowarzyszeń poręczających przez odpowiednie stowarzyszenia zagraniczne lub przez organizacje międzynarodowe zwolnione będą od opłat i podatków przywózowych lub wywózowych oraz nie będą podlegały żadnemu zakazowi lub ograniczeniu przywózowemu i wywózowemu.

Artykuł 8

1. Stowarzyszenie poręczające zobowiąże się do uiszczania 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 należą te kwoty.

2. Jeżeli ustawy i przepisy Umawiającej się Strony nie przewidują uiszczania opłat i podatków przywózowych lub wywózowych w przypadkach określonych w ustępie 1, stowarzyszenie poręczające zobowiąże się do zapłacenia, na tych samych warunkach, kwoty równej opłatom i podatkom przywózowym lub wywózowym, zwiększonym o jakiegokolwiek odsetki za zwłokę.

3. Każda Umawiająca się Strona określi maksymalną wysokość kwot od jednego karnetu TIR, których można żądać od stowarzyszenia poręczającego na podstawie postanowień ustępów 1 i 2.

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

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

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

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

Artykuł 9

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

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

Artykuł 10

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

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

Artykuł 11

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

2. Żądanie uiszczenia kwot wymienionych w ustępach 1 i 2 artykułu 8 powinno być skierowane do stowarzyszenia poręczającego nie wcześniej niż z upływem trzech miesięcy, licząc od dnia, w którym stowarzyszenie to zostało powiadomione o niezwolnieniu karnetu TIR, zwolnieniu z zastrzeżeniami lub zwolnieniu uzyskanym podstępem lub przez nadużycie, a także nie później niż w terminie dwóch lat, licząc od tego samego dnia. Jednakże w przypadkach, które w wymienionym terminie dwóch lat będą przedmiotem postępowania sądowego, żądanie to powinno być skierowane w terminie jednego roku, licząc od dnia, w którym orzeczenie sądu stało się prawomocne.

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

Rozdział III

Przewóz towarów z zastosowaniem karnetów TIR.

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. Świadczenie uznania powinno być zgodne ze wzorem podanym w załączniku 4.

Artykuł 13

1. W celu korzystania z postanowień części a) i b) niniejszego rozdziału kontenery powinny być zbudowane zgodnie z warunkami określonymi w pierwszej części załącznika 7 oraz powinny być uznane zgodnie z procedurą określoną w drugiej części tego załącznika.

2. Kontenery uznane do przewozu towarów pod zamknięciem celnym, stosownie do postanowień Konwencji celnej o pojemnikach z 1956 r., wynikających z tej konwencji porozumień zawartych pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych, Konwencji celnej o kontenerach z 1972 r. lub wszystkich aktów międzynarodowych, które 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 opóźniania przewozu, jeżeli stwierdzone braki będą nieistotne i nie będą stwarzały żadnej możliwości nadużycia.

2. Przed ponownym użyciem do przewozu towarów pod zamknięciem celnym pojazd drogowy lub kontener, który przestał odpowiadać warunkom uzasadniającym jego uznanie, powinien być doprowadzony do stanu poprzedniego bądź przedstawiony do ponownego uznania.

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.

Artykuł 16

Podczas wykonywania przez pojazd lub przez zespół pojazdów drogowych operacji TIR umieszczona zostanie z przodu pojazdu prostokątna tablica z napisem „TIR”, o cechach charakterystycznych wymienionych w załączniku 5 do niniejszej konwencji, i taka sama tablica z tyłu pojazdu lub zespołu pojazdów drogowych. Tablice te powinny być umieszczone w taki sposób, aby były wyraźnie widoczne i aby można było je zdejmować.

Artykuł 17

1. Jeder karnet TIR wystawiany jest na każdy pojazd drogowy lub kontener. Jednakże jeden karnet TIR może być wystawiony na jeden zespół pojazdów bądź

kilka kontenerów załadowanych na jeden pojazd drogowy lub jeden zespół pojazdów. W takim przypadku manifest towarów w karnecie TIR powinien wykazywać oddzielnie zawartość każdego pojazdu stanowiącego część zespołu pojazdów lub każdego kontenera.

2. Karnet TIR będzie ważny na jedną podróż. Będzie on zawierał co najmniej taką liczbę odrywanych odcinków dla przyjęcia i zwolnienia, jaka jest niezbędna dla danego przewozu.

Artykuł 18

Operacja TIR będzie mogła obejmować kilka urzędów celnych wyjściowych i docelowych; jednakże w braku zezwolenia zainteresowanej Umawiającej się Strony lub zainteresowanych Umawiających się Stron:

- a) wyjściowe urzędy celne powinny znajdować się w jednym państwie,
- b) docelowe urzędy celne nie mogą się znajdować w więcej niż dwóch państwach,
- c) ogólna liczba urzędów celnych wyjściowych i docelowych nie może przekroczyć czterech.

Artykuł 19

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

Artykuł 20

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

Artykuł 21

W każdym przejściowym urzędzie celnym, jak również w docelowych urzędach celnych pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener będą przedstawiane władzom celnym w celu kontroli wraz ze swym ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR.

Artykuł 22

1. Z wyjątkiem przypadków przeprowadzenia rewizji towarów stosownie do postanowień ustępu 2 artykułu 5 władze celne przejściowych urzędów celnych każdej z Umawiających się Stron będą zasadniczo uznawać zamknięcia celne innych Umawiających się Stron, pod warunkiem że zamknięcia te będą nienaruszone; wymienione władze celne będą mogły jednak dodać własne zamknięcia, jeżeli wymagają tego potrzeby kontroli.

2. Uznane w ten sposób przez Umawiającą się Stronę zamknięcia celne będą korzystać na jej terytorium z takiej samej opieki prawnej jak zamknięcia własne.

Artykuł 23

Władze celne będą mogły:

- konwojować na koszt przewoźnika pojazdy drogowe, zespoły pojazdów lub kontenery przez terytorium ich państwa,

— przeprowadzać w czasie drogi kontrolę i rewizję ładunku pojazdów drogowych, zespołów pojazdów lub kontenerów tylko w przypadkach wyjątkowych.

Artykuł 24

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

Artykuł 25

Jeżeli w czasie drogi zamknięcie celne zostało zerwane w przypadkach innych niż przewidziane w artykułach 24 i 35 lub jeżeli towary uległy zniszczeniu lub uszkodzeniu bez zerwania zamknięć celnych, zostanie zastosowane w odniesieniu do użycia karnetu TIR postępowanie przewidziane w załączniku 1 do niniejszej konwencji — niezależnie od ewentualnego zastosowania postanowień ustawodawstw wewnętrznych — oraz zostanie wypełniony protokół 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, operacja TIR zostaje zawieszona podczas tego przejazdu. W tym przypadku, w celu wznowienia operacji TIR, władze celne Umawiającej się Strony, na której terytorium przewóz ten jest następnie kontynuowany, uznają karnet TIR, pod warunkiem jednak, że zamknięcia celne i (lub) znaki identyfikacyjne nie zostały naruszone.

2. Odnosi się to również do części przewozu, podczas którego karnet TIR nie był użytkowany przez posiadacza karnetu na terytorium Umawiającej się Strony z powodu istnienia bardziej uproszczonej tranzytowej procedury celnej lub jeżeli korzystanie z tranzytowej procedury celnej nie jest konieczne.

3. W tych przypadkach urzędy celne, w których operacja TIR zostaje przerwana lub wznowiona, będą uważane odpowiednio za urzędy przejściowe przy wyjeździe lub przy wjeździe.

Artykuł 27

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

Artykuł 28

Po przybyciu ładunku do docelowego urzędu celnego i pod warunkiem, że towary będą następnie poddane innej procedurze celnej lub dokonana zostanie ich odprawa ostateczna, karnet TIR zostanie niezwłocznie zwolniony.

c) Postanowienia dotyczące przewozu towarów ciężkich lub przestrzennych.

Artykuł 29

1. Postanowienia niniejszej części stosuje się wyłącznie do przewozu towarów ciężkich lub przestrzen-

nych, określonych pod literą k) artykułu 1 niniejszej konwencji.

2. Jeżeli postanowienia niniejszej części mają zastosowanie, przewóz towarów ciężkich lub przestrzennych może być, według uznania władz wyjściowego urzędu celnego, wykonywany pojazdami lub kontenerami bez zamknięć celnych.

3. Postanowienia niniejszej części stosuje się tylko wówczas, gdy zdaniem władz wyjściowego urzędu celnego towary ciężkie lub przestrzenne, jak również, jeśli ma to miejsce, przewożone jednocześnie akcesoria można zidentyfikować bez trudności dzięki dostarczonemu opisowi bądź nałożyć na nie zamknięcia celne i (lub) zaopatrzyć je w znaki identyfikacyjne w sposób uniemożliwiający jakiegokolwiek zastąpienie lub usunięcie tych towarów bez pozostawienia widocznych śladów.

Artykuł 30

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

Artykuł 31

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

Artykuł 32

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

Artykuł 33

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

Artykuł 34

Władze przejściowych urzędów celnych każdej z Umawiających się Stron będą uznawać zamknięcia celne i (lub) znaki identyfikacyjne nałożone przez właściwe władze innych Umawiających się Stron. Będą one mogły jednak umieścić dodatkowe zamknięcia i (lub) znaki identyfikacyjne; o nałożeniu nowych zamknięć i (lub) znaków identyfikacyjnych uczynią one wzmiankę na odcinkach karnetu TIR używanych w ich państwie, na odpowiadających im grzbietach oraz na pozostałych odcinkach karnetu TIR.

Artykuł 35

Jeżeli w czasie drogi lub w przejściowym urzędzie celnym władze celne przeprowadzające rewizję ładunku są zmuszone do zerwania zamknięć celnych i (lub) zdjęć znaków identyfikacyjnych, o nałożeniu nowych zamknięć i (lub) znaków identyfikacyjnych uczynią one

wzmiankę na odcinkach karnetu TIR używanych w ich państwie, na odpowiadających im grzbietach oraz na pozostałych odcinkach karnetu TIR.

Rozdział IV

Nieprawidłowości.

Artykuł 36

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

Artykuł 37

Jeżeli nie jest możliwe ustalenie, na jakim terytorium nieprawidłowość została popełniona, uważa się, że popełniono ją na terytorium Umawiającej się Strony, gdzie zostało to stwierdzone.

Artykuł 38

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo pozbawić czasowo lub na stałe prawa korzystania z postanowień niniejszej konwencji każdą osobę winną poważnego naruszenia ustaw lub przepisów celnych, mających zastosowanie do międzynarodowych przewozów towarów.

2. O takim pozbawieniu będą natychmiast powiadomione władze celne Umawiającej się Strony, na której terytorium dana osoba przebywa lub zamieszkuje, jak również stowarzyszenia poręczające państwa, w którym naruszenie zostało popełnione.

Artykuł 39

Jednakże w razie uznania operacji TIR za prawidłową:

- 1) Umawiające się Strony nie będą zwracać uwagi na drobne odstępstwa od wyznaczonego czasu lub trasy przejazdu;
- 2) również rozbieżności między danymi manifestu towarów karnetu TIR a zawartością pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera nie będą uważane za naruszenie niniejszej konwencji dokonane przez posiadacza karnetu TIR, jeśli zostanie dowiedzione w sposób zadowalający właściwe władze, że rozbieżności nie są wynikiem błędów popełnionych świadomie lub przez niedbalstwo podczas załadunku lub wysyłki towarów albo przy wystawianiu danego manifestu.

Artykuł 40

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

Artykuł 41

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

Artykuł 42

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

Rozdział V

Noty wyjaśniające.

Artykuł 43

Noty wyjaśniające znajdujące się w załącznikach 6 i 7 (część trzecia) podają interpretację niektórych postanowień niniejszej konwencji i jej załączników. Zawierają one również niektóre rodzaje zalecanych praktyk.

Rozdział VI

Postanowienia różne.

Artykuł 44

Każda Umawiająca się Strona przyzna zainteresowanym stowarzyszeniom poręczającym ułatwienia w zakresie:

- a) przekazywania dewiz niezbędnych do zapłaty kwot żądanych przez władze Umawiających się Stron na podstawie postanowień artykułu 8 niniejszej konwencji oraz
- b) przekazywania dewiz niezbędnych do zapłaty za formularze karnetów TIR przesyłane stowarzyszeniom poręczającym przez odpowiednie stowarzyszenia zagraniczne lub przez organizacje międzynarodowe.

Artykuł 45

Każda Umawiająca się Strona poda do wiadomości wykaz urzędów celnych wyjściowych, przejściowych i docelowych wyznaczonych przez nią dla wykonania operacji TIR. Umawiające się Strony, których terytoria graniczą ze sobą, będą porozumiewać się w celu wyznaczenia za obopólną zgodą odpowiednich urzędów celnych i ich godzin otwarcia.

Artykuł 46

1. Nie będzie pobierana opłata z tytułu wykonywania przez personel celny czynności celnych wymienionych w niniejszej konwencji, z wyjątkiem przypadków, gdy te czynności będą wykonywane poza normalnie przewidzianymi dniami, godzinami i miejscami.

2. W miarę możliwości Umawiające się Strony ułatwią w urzędach celnych czynności celne w stosunku do towarów łatwo psujących się.

Artykuł 47

1. Postanowienia niniejszej konwencji nie stanowią przeszkody ani do stosowania ograniczeń i kontroli wynikających z przepisów wewnętrznych z racji moralności publicznej, bezpieczeństwa publicznego, higieny lub zdrowia publicznego albo ze względów weterynaryjnych lub fitopatologicznych, ani do pobierania opłat wymaganych przez takie przepisy.

2. Postanowienia niniejszej konwencji nie stanowią przeszkody do stosowania innych przepisów wewnętrznych lub międzynarodowych regulujących przewozy.

Artykuł 48

Zadne 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 terytoria lub w transycie przez nie, jeśli te zasady nie ograniczają ułatwień przewidzianych w niniejszej konwencji.

Artykuł 49

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

Artykuł 50

Umawiające się Strony będą na życzenie przekazywać sobie wzajemnie niezbędne informacje o stosowaniu postanowień niniejszej konwencji, a w szczególności informacje dotyczące zarówno uznawania pojazdów drogowych lub kontenerów, jak i charakterystyk technicznych ich konstrukcji.

Artykuł 51

Załączniki do niniejszej konwencji stanowią integralną część konwencji.

Rozdział VII

Postanowienia końcowe.

Artykuł 52

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie.

1. Wszystkie państwa będące członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych lub członkami jednej z organizacji wyspecjalizowanych lub Międzynarodowej Agencji do Spraw Energii Atomowej, stronami Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, jak również każde inne państwo, które zostało zaproszone przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych, mogą stać się Umawiającymi się Stronami niniejszej konwencji:

- a) przez jej podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia;
- b) przez złożenie dokumentu ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia po jej podpisaniu, z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, albo
- c) przez złożenie dokumentu przystąpienia.

2. Niniejsza konwencja będzie otwarta do podpisania od dnia 1 stycznia 1976 r. do dnia 31 grudnia 1976 r. włącznie, w Biurze Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie, dla państw wymienionych w ustępie 1. Po tej dacie będzie ona otwarta do przystąpienia.

3. Unie celne lub gospodarcze mogą również, stosownie do postanowień ustępów 1 i 2, stać się Umawiającymi się Stronami niniejszej konwencji w tym samym czasie co wszystkie państwa będące ich członkami lub w jakiegokolwiek chwili po tym, gdy wszystkie państwa będące ich członkami staną się Umawiającymi się Stronami niniejszej konwencji. Jednakże unie te nie będą miały prawa głosowania.

4. Dokumenty ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia będą składane Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 53

Wejście w życie.

1. Niniejsza konwencja wejdzie w życie w sześć miesięcy od podpisania jej przez pięć państw wymienionych w ustępie 1 artykułu 52 bez zastrzeżenia przez nie ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo po złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

2. Po podpisaniu przez pięć państw wymienionych w ustępie 1 artykułu 52 niniejszej konwencji bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo po złożeniu przez nie dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia wejdzie ona w życie w stosunku do wszystkich nowych Umawiających się Stron w sześć miesięcy od złożenia przez nie dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

3. Każdy dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony po wejściu w życie zmiany do niniejszej konwencji, będzie uważany za odnoszący się do zmienionego tekstu niniejszej konwencji.

4. Każdy dokument tego rodzaju złożony po przyjęciu zmiany, lecz przed jej wejściem w życie, będzie uważany za odnoszący się do zmienionego tekstu konwencji w dniu wejścia w życie zmiany.

Artykuł 54

Wypowiedzenie.

1. Każda Umawiająca się Strona będzie mogła wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

2. Wypowiedzenie nabierze mocy w piętnaście miesięcy od dnia otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

3. Ważność karnetów TIR przyjętych przez wyjściowy urząd celny przed datą uprawomocnienia się wystąpienia nie będzie naruszona przez to wypowiedzenie i gwarancja stowarzyszeń poręczających pozostanie w mocy zgodnie z warunkami niniejszej konwencji.

Artykuł 55

Wygaśnięcie.

Jeżeli po wejściu w życie niniejszej konwencji liczba państw będących Umawiającymi się Stronami stanie się w terminie dwunastu kolejnych miesięcy mniejsza od pięciu, niniejsza konwencja przestanie obowiązywać począwszy od końca tego dwunastomiesięcznego terminu.

Artykuł 56

Uchylenie Konwencji TIR z 1959 r.

1. Z chwilą wejścia w życie niniejszej konwencji uchyli ona i zastąpi w stosunkach między Umawiającymi się Stronami niniejszej konwencji — Konwencję TIR z 1959 r.

2. Świadectwa uznania wydane dla pojazdów drogowych i kontenerów zgodnie z warunkami Konwencji TIR

z 1959 r. będą uznawane przez Umawiające się Strony niniejszej konwencji w okresie ich ważności lub z zastrzeżeniem jego przedłużenia dla przewozu towarów pod zamknięciem celnym, pod warunkiem że te pojazdy i kontenery będą nadal odpowiadać warunkom, zgodnie z którymi zostały uprzednio uznane.

Artykuł 57

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 wyznaczą innego arbitra, który będzie przewodniczącym. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od daty zażądania arbitrażu jedna ze stron nie wyznaczy arbitra lub jeżeli arbitrzy nie będą mogli wybrać przewodniczącego, którakolwiek z tych stron będzie mogła zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie arbitra lub przewodniczącego trybunału arbitrażowego.

3. Orzeczenie trybunału arbitrażowego utworzonego zgodnie z postanowieniem ustępu 2 będzie obowiązywało strony sporu.

4. Trybunał arbitrażowy określi własny regulamin wewnętrzny.

5. Orzeczenia trybunału arbitrażowego zapadają większością głosów.

6. Jakakolwiek sprzeczność powstała między stronami sporu w zakresie interpretacji lub wykonania orzeczenia arbitrażowego może być przez jedną ze stron wniesiona dla rozstrzygnięcia do trybunału arbitrażowego, który wydał orzeczenie.

Artykuł 58

Zastrzeżenia.

1. Każde państwo będzie mogło w chwili podpisywania lub ratyfikowania niniejszej konwencji albo przystąpienia do niej oświadczyć, że nie uważa się za związane ustępami 2—6 artykułu 57 niniejszej konwencji. Inne Umawiające się Strony nie będą związane tymi ustępami wobec każdej Umawiającej się Strony, która zgłosi takie zastrzeżenia.

2. Każda Umawiająca się Strona, która zgłosiła zastrzeżenie zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, będzie mogła w każdej chwili wycofać to zastrzeżenie w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. Z wyjątkiem zastrzeżeń przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu żadne zastrzeżenie do niniejszej konwencji nie jest dopuszczalne.

Artykuł 59

Tryb zmiany niniejszej konwencji.

1. Niniejsza konwencja, w tym także jej załączniki, będzie mogła być zmieniona na propozycję jednej Uma-

wiającej się Strony w trybie przewidzianym w niniejszym artykule.

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

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

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

Artykuł 60

Specjalny tryb zmiany załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7.

1. Każda zmiana zaproponowana do załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7, rozpatrzona zgodnie z postanowieniami ustępów 1 i 2 artykułu 59, wejdzie w życie w dniu ustalonym przez Komitet Administracyjny w chwili jej przyjęcia, chyba że w terminie wcześniejszym, ustalonym w tym samym czasie przez Komitet Administracyjny, jedna piąta państw będących Umawiającymi się Stronami lub pięć państw będących Umawiającymi się Stronami, jeżeli ta liczba jest mniejsza, notyfikuje Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, że wnosi sprzeciw co do tej propozycji. Terminy będą ustalone przez Komitet Administracyjny większością dwóch trzecich obecnych i głosujących jego członków.

2. Z chwilą wejścia w życie zmiana przyjęta zgodnie z trybem przewidzianym w ustępie 1 zastąpi w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron każde dotychczasowe postanowienie, którego dotyczy.

Artykuł 61

Wnioski, zawiadomienia i sprzeciwy.

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

Artykuł 62

Konferencja rewizyjna.

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

2. Konferencja rewizyjna, na którą zostaną zaproszone wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w ustępie 1 artykułu 52, zostanie zwołana przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, 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 swej zgodzie na to żądanie.

3. Konferencja rewizyjna, na którą zostaną zaproszone wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w ustępie 1 artykułu 52, zostanie zwołana również przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych z chwilą notyfikacji takiego żądania przez Komitet Administracyjny. Komitet Administracyjny zadecyduje większością obecnych i głosujących swych członków, czy należy wystąpić z takim żądaniem.

4. Jeżeli konferencja zostanie zwołana stosownie do postanowień ustępu 1 lub 3 niniejszego artykułu, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadomi o tym wszystkie Umawiające się Strony i zaprosi je do przedstawienia, w terminie trzech miesięcy, propozycji, które zgodnie z ich życzeniem powinny być rozpatrzone przez konferencję. Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaże wszystkim Umawiającym się Stronom tymczasowy porządek dzienny konferencji i teksty tych propozycji co najmniej na trzy miesiące przed datą otwarcia konferencji.

Artykuł 63

Notyfikacje.

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

- podpisaniach, ratyfikacjach, przyjęciach, zatwierdzeniach i przystąpieniach zgodnie z artykułem 52;
- datach wejścia w życie niniejszej konwencji zgodnie z artykułem 53;
- wypowiedzeniach zgodnie z artykułem 54;
- wygaśnięciu niniejszej konwencji zgodnie z artykułem 55;
- zastrzeżeniach zgłoszonych zgodnie z artykułem 58.

Artykuł 64

Tekst autentyczny.

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

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

Sporządzono w Genewie dnia czternastego listopada tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego piątego roku w jednym egzemplarzu w językach angielskim, francuskim i rosyjskim, przy czym wszystkie trzy teksty są jednakowo autentyczne.

Załącznik 1

WZÓR KARNETU TIR

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

Strona 1 okładki

(NAZWA ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWEJ)

KARNET TIR* Nr

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

2. Wystawiony przez

(nazwa stowarzyszenia wystawiającego)

3. Posiadacz

(nazwa, adres, państwo)

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

5. Podpis sekretarza organizacji międzynarodowej:



(Wypełnia posiadacz przed użyciem karnetu)

6. Państwo wyjazdu

7. Państwo(a) docelowe¹⁾8. Nr(y) rejestracyjny(e) pojazdu(ów) drogowego(ych)¹⁾9. Świadcetwo(a) uznania pojazdu(ów) drogowego(ych) (nr i data)¹⁾10. Nr(y) identyfikacyjny(e) kontenera(ów)¹⁾

11. Inne uwagi

12. Podpis posiadacza karnetu:

¹⁾ Niepotrzebne skreślić

* Patrz załącznik 1 do Konwencji TIR, 1975, opracowanej pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych

Strona 2 okładki

REGULAMIN UŻYWANIA KARNETU TIR

A. ZAGADNIENIA OGÓLNE

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

B. SPOSÓB WYPEŁNIENIA KARNETU TIR

8. **Wycieranie, dopiski:** Karnet TIR nie może zawierać żadnych wycierań ani dopisków. Każda poprawka powinna być dokonywana przez przekreślenie błędnych danych i wpisanie w razie potrzeby danych właściwych. Każda zmiana powinna być potwierdzona przez jej autora i poświadczona przez władze celne.
9. **Wskazówka dotycząca rejestracji:** Jeżeli przepisy wewnętrzne nie przewidują rejestracji przyczep i naczep, należy w miejscu przeznaczonym dla numeru rejestracyjnego wskazać zamiast tego numeru numer identyfikujący lub fabryczny.
10. **Manifest:**
 - a) Manifest wypełnia się w języku państwa wyjazdu, jeśli władze celne nie zezwolą na użycie innego języka. Władze celne innych państw, przez których terytoria następuje przewóz, zastrzegają sobie prawo żądania przetłumaczenia manifestu na ich język. W celu uniknięcia zwłoki mogącej wynikać wskutek takiego żądania zaleca się przewoźnikowi zaopatrzenie się w niezbędne tłumaczenia.
 - b) **Dane zamieszczane w manifestie powinny być pisane na maszynie lub powielane w sposób zapewniający łatwą ich czytelność na wszyst-**

kich 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 wymagają będą dołączenia tych dokumentów do karnetu TIR, dokumenty te zostaną poświadczane przez władze celne i przymocowane do strony 2 okładki karnetu. Ponadto wzmianka o tych dokumentach zostanie dokonana w rubryce 10 wszystkich odcinków.
12. **Podpis:** Wszystkie odcinki (rubryki 16 i 17) powinny być datowane i podpisane przez posiadacza karnetu TIR lub przez jego przedstawiciela.

C. WYPADKI I USZKODZENIA

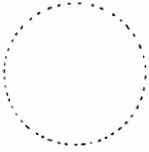
13. Jeżeli podczas drogi zamknięcie celne zostało przypadkowo zerwane lub towary uległy zniszczeniu bądź zostały uszkodzone, przewoźnik powinien natychmiast zwrócić się do władz celnych, w razie gdy znajdują się one w pobliżu, lub w ich braku — do innych właściwych władz państwa, w którym się znajduje.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




GRZBIET Nr 1 (strony nieparzyste — białe) KARNETU TIR Nr

1. Przyjęto w urzędzie celnym w	6. Podpis urzędnika i pieczęć z datą urzędu celnego
2. Pod nr	
3. Nałożone zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne	
4. <input type="checkbox"/> Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznane za nie naruszone	
5. Inne (wytyczona trasa, urząd, w którym należy zgłosić przewóz itd.)	

ODCINEK Nr 1		1. KARNET TIR Nr	
2. Wyjściowy(e) urząd(y) celny(e)		3. Wystawiony przez (nazwa stowarzyszenia wystawiającego)	
1. 2.		4. Ważny dla przyjęcia towaru przez wyjściowy urząd celny do dnia włącznie	
3.		5. Posiadacz karnetu (nazwa, adres, państwo)	
Do użytku urzędowego		6. Państwo wyjazdu	
8. Nr(y) rejestracyjny(e) pojazdu(ów) drogowego(ych)		7. Państwo(a) docelowe	
9. Świadectwo(a) uznania (ur i data)		10. Dokumenty załączone do manifestu	
MANIFEST TOWARÓW			
11. a) Pomieszczenie(a) ładunkowe lub kontener(y)	12. Liczba i rodzaj przesyłek lub przedmiotów; oznaczenie towarów	13. Ciężar brutto w kg	18. Nałożone zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne (liczba, identyfikacja)
b) Znaki i nry przesyłek lub przedmiotów			
14. Ogólna liczba przesyłek według manifestu. Przeznaczenie:	Liczba	15. Zaświadczam, że dane w rubrykach I—14 są dokładne i kompletne	19. Wyjściowy urząd celny
1. Urząd celny		16. Miejscowość i data	Podpis urzędnika i pieczęć z datą urzędu celnego
2. Urząd celny		17. Podpis posiadacza lub jego przedstawiciela	
3. Urząd celny			
20. Świadectwo przyjęcia (wyjściowy lub przejściowy przy wjeździe urząd celny)			
<input type="checkbox"/> 21. Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznano za nie naruszone	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 i pieczęć z datą urzędu celnego			

GRZBIET Nr 2 (strony parzyste — zielone) KARNETU TIR Nr


1. Przybycie stwierdzono w urzędzie celnym w 2. <input type="checkbox"/> Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznane za nie naruszone 3. Zwolniono przesyłek lub przedmiotów (jak wymieniono w manifeste) 4. Nałożone nowe zamknięcia celne 5. Zastrzeżenia	6. Podpis urzędnika i pieczęć z datą urzędu celnego 
--	--

ODCINEK Nr 2		1. KARNET TIR Nr	
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	
8. Nr(y) rejestracyjny(e) pojazdu(ów) drogowego(ych)		5. Posiadacz karnetu (nazwa, adres, państwo)	
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 lub kontener(y) b) Znaki i nry przesyłek lub przedmiotów	12. Liczba i rodzaj przesyłek lub przedmiotów; oznaczenie towarów	13. Ciężar brutto w kg	18. Nałożone zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne (liczba, identyfikacja)
14. Ogólna liczba przesyłek według manifestu. Przeznaczenie	Liczba	15. Zaświadczam, że dane w rubrykach 1—14 są dokładne i kompletne	19. Wyjściowy urząd celny Podpis urzędnika i pieczęć z datą urzędu celnego 
1. Urząd celny		16. Miejscowość i data	
2. Urząd celny		17. Podpis posiadacza lub jego przedstawiciela	
3. Urząd celny			
20. Świadectwo przyjęcia (wyjściowy lub przejściowy przy wjeździe urząd celny)	22. Czas przejazdu	26. Świadectwo zwolnienia (przejściowy przy wyjeździe lub docelowy urząd celny)	
<input type="checkbox"/> 21. Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznano za nie naruszone		<input type="checkbox"/> 27. Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznano za nie naruszone	
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 i pieczęć z datą urzędu celnego 		30. Podpis urzędnika i pieczęć z datą urzędu celnego 	

↓
ODCINEK PRZEZNACZONY, W RAZIE
POTRZEBY, WYŁĄCZNIE DLA DOCE-
LOWEGO URZĘDU CELNEGO
↓

ODCINEK Nr 2 (różowy) 2. Wyjściowy(e) urząd(y) celny(e) 1. 2. 3. Do użytku urzędowego 8. Nr(y) rejestracyjny(c) pojazdu(ów) drogowego(ych) 9. Świadectwo(a) uznania (nr i data)		1. KARNET TIR Nr 3. Wystawiony przez (nazwa stowarzyszenia wystawiającego) 4. Ważny dla przyjęcia towaru przez wyjściowy urząd celny do dnia włącznie 5. Posiadacz karnetu (nazwa, adres, państwo) 6. Państwo wyjazdu 7. Państwo(a) docelowe 10. Dokumenty załączone do manifestu	
MANIFEST TOWARÓW			
11. a) Pomieszczenie(a) ładunkowe lub kontener(y) b) Znaki i nry przesyłek lub przedmiotów	12. Liczba i rodzaj przesyłek lub przedmiotów: oznaczenie towarów	13. Ciężar brutto w kg	18. Nałożone zamknięcia celne 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 i pieczęć z datą urzędu celnego <div style="text-align: right; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 80px; height: 80px; margin: 0 auto;"></div>
20. Świadectwo przyjęcia (wyjściowy lub przejściowy przy wjeździe urząd celny) <input type="checkbox"/> 21. Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznano za nie naruszone	22. Czas przejazdu <input type="checkbox"/> 27. Zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne uznano za nie naruszone		
23. Zarejestrowano w urzędzie celnym w pod nr 24. Inne (wytyczona trasa, urząd, w którym należy zgłosić przewóz itd.) 25. Podpis urzędnika i pieczęć z datą urzędu celnego <div style="text-align: right; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div>	26. Świadectwo zwolnienia (przejściowy przy wyjeździe lub docelowy urząd celny) 28. Liczba zwolnionych przesyłek 29. Zastrzeżenia 30. Podpis urzędnika i pieczęć z datą urzędu celnego <div style="text-align: right; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div>		

PROTOKÓŁ ZAJŚCIA (żółty)
sporządzony na podstawie artykułu 25 Konwencji TIR
(patrz również ustępy 13—17 regulaminu karnetu TIR)

1. Wyściowy(e) urząd(ędy) celny(e)		2. KARNET TIR Nr	
		3. Wystawiony przez	
4. Nr(y) rejestracyjny(e) pojazdu(ów) drogowego(ych) Nr(y) identyfikacyjny(e) kontenera(ów)		5. Posiadacz karnetu	
6. Zamknięcie(a) celne jest(sa) nie naruszone <input type="checkbox"/> naruszone <input type="checkbox"/>		8. Uwagi	
7. Pomieszczenie(a) ładunkowe lub kontener jest(sa) nie naruszone <input type="checkbox"/> naruszone <input type="checkbox"/>			
9. <input type="checkbox"/> Widocznego braku towaru nie stwierdzono <input type="checkbox"/> Towarów wymienionych w rubrykach 10—13 brakuje (M) lub są zniszczone (D), jak wskazano w rubryce 12			
10. a) Pomieszczenie(a) ładunkowe lub kontener(y) b) Znaki i nry przesyłek lub przedmiotów	11. Liczba i rodzaj przesyłek lub przedmiotów; opis towarów	12. M lub D	13. Uwagi (wskazać zwłaszcza brakujące lub zniszczone ilości towaru)
14. Data, miejscowość i okoliczności wypadku			
15. Podjęte środki w celu zapewnienia kontynuacji operacji TIR <input type="checkbox"/> nałożenie nowych zamknięć celnych: liczba, cechy charakterystyczne <input type="checkbox"/> przeładunek towarów (patrz rubryka 16 niżej) <input type="checkbox"/> inne			
16. W razie przeładunku towarów: cechy charakterystyczne zastępczego pojazdu(ów) drogowego(ych) lub kontenera(ów)			
nr rejestracyjny	Uznany	Nr świadectwa uznania	Liczba i cechy charakterystyczne nałożonych zamknięć celnych
	tak nie		
a) pojazd	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>/.....
.....	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>/.....
nr identyfikacyjny			
b) kontener	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	/.....
.....	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	/.....
17. Władza sporządzająca niniejszy protokół zajścia miejscowość, data, pieczęć		18. Aprobata następnego urzędu celnego, którego dotyczy przewóz TIR podpis	
			

Zaznaczyć krzyżykiem odpowiednie kwadraciki

Załącznik 2

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

Artykuł 1

Podstawowe zasady.

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

a) aby żaden towar nie mógł być wyjęty z zamkniętej części pojazdu lub do niej włożony bez pozostawienia widocznych śladów włamania lub bez zerwania zamknięcia celnego;

b) aby zamknięcie celne mogło być nałożone w sposób prosty i skuteczny;

c) aby nie zawierały żadnej ukrytej przestrzeni, w której można by ukryć towary;

d) aby wszystkie miejsca mogące pomieścić towary były łatwo dostępne dla kontroli celnej.

Artykuł 2

Konstrukcja pomieszczenia przeznaczonego na ładunek.

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

a) części składowe pomieszczenia przeznaczonego na ładunek (ściany, podłogi, drzwi, dach, wsporniki, ramy, poprzeczki itp.) powinny być złączone bądź za pomocą urządzeń, które nie mogą być zdjęte i ponownie założone od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów, bądź w taki sposób, aby utworzona całość nie mogła być zmieniona bez pozostawienia widocznych śladów. Jeżeli ściany, podłoga, drzwi i dach składają się z różnych elementów, to elementy te powinny spełniać te same wymagania i być dostatecznie wytrzymałe.,

b) drzwi i wszystkie inne rodzaje zamknięć (włączając zawory, włazy, pokrywy itp.) powinny posiadać urządzenia pozwalające na założenie zamknięcia celnego. Urządzenie to powinno być takie, aby nie dało się zdjąć i ponownie założyć od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów, a drzwi lub zamknięcia nie dały się otworzyć bez zerwania zamknięcia celnego. To ostatnie powinno być w należyty sposób zabezpieczone. Dopuszcza się otwierane dachy.,

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

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

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 będą z materiałów dostatecznie trwałych i nie będą mogły być zdjęte i ponownie założone od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów. Szkło może być dopuszczalne, jednakże w tych przypadkach okno powinno być zaopatrzone w stałe okratowanie metalowe, które nie może być zdjęte od zewnątrz; średnica oczek kraty nie powinna przekraczać 10 mm.

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

Artykuł 3

Pojazdy kryte opończą.

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

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

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

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

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

6. a) Oponcza powinna być przymocowana do pojazdu, w sposób odpowiadający ściśle warunkom artykułu 1 litera a) i b) niniejszego regulaminu. Zamknięcie jej powinno być dokonane za pomocą:

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

Oponcza 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 oponczy ma być na stałe przymocowany do pojazdu, połączenie powinno być stałe i wykonane za pomocą urządzeń trwałych.

7. Oponcza powinna być rozpostarta na odpowiednim szkielecie (słupki, ściany, pałaki, 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 bądź
- b) sznurów konopnych lub szalowych o średnicy co najmniej 8 mm, otoczonych powłoką z przezroczystego nierozciągliwego materiału plastycznego. Linki powinny być pokryte powłoką z przezroczystego nierozciągliwego tworzywa sztucznego.

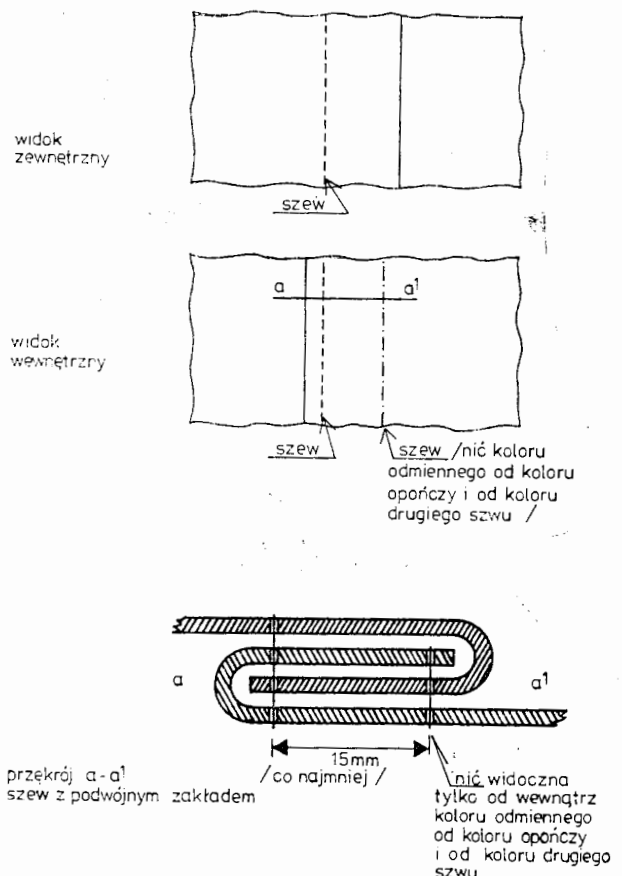
10. Każda linka lub sznur powinny być sporządzone z jednej sztuki i zaopatrzone na każdym końcu w skuwki z twardego metalu. Urządzenie do przymocowania każdej metalowej skuwki powinno mieć wydrążony nit, pozwalający na przewlekanie wiązania zamknięcia celnego. Linka lub sznur powinny być widoczne z jednej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

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

- a) kłapy przyszytej lub spojonej zgodnie z ustępem 3 i 4 niniejszego artykułu;
- b) pierścieni i oczek odpowiadających warunkom ustępu 8 niniejszego artykułu;
- c) taśmy wykonanej z właściwego materiału, z jednej sztuki, nierozciągliwego, o szerokości co najmniej 20 mm, a grubości co najmniej 3 mm, przechodzącego przez pierścienie i przytrzymującego razem dwa brzegi oponczy i kłapę; taśma ta powinna być przymocowana do wewnętrznej strony oponczy i powinna posiadać oczka do przeciągania linki lub sznura wymienionego w ustępie 9 niniejszego artykułu. Kłapa nie jest wymagana, jeżeli istnieje urządzenie specjalne (przegroda itp.) chroniące przed dostępem do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek bez pozostawiania widocznych śladów.

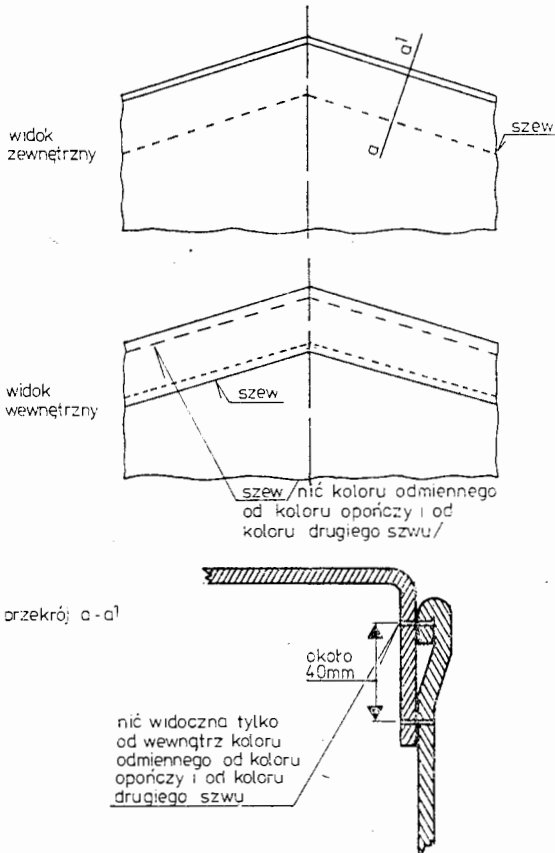
Rysunek nr 1

OPONCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI
POŁĄCZONYCH ZA POMOCĄ SZWU



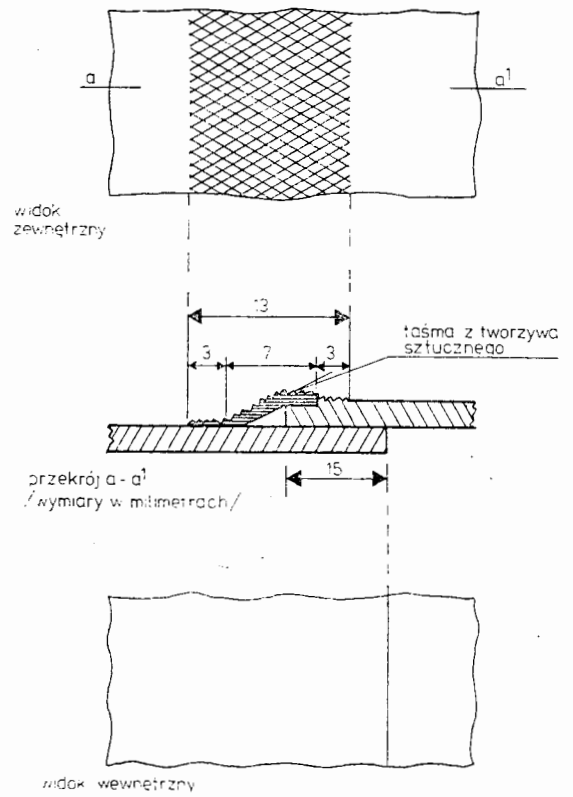
Rysunek nr 2

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



Rysunek nr 3

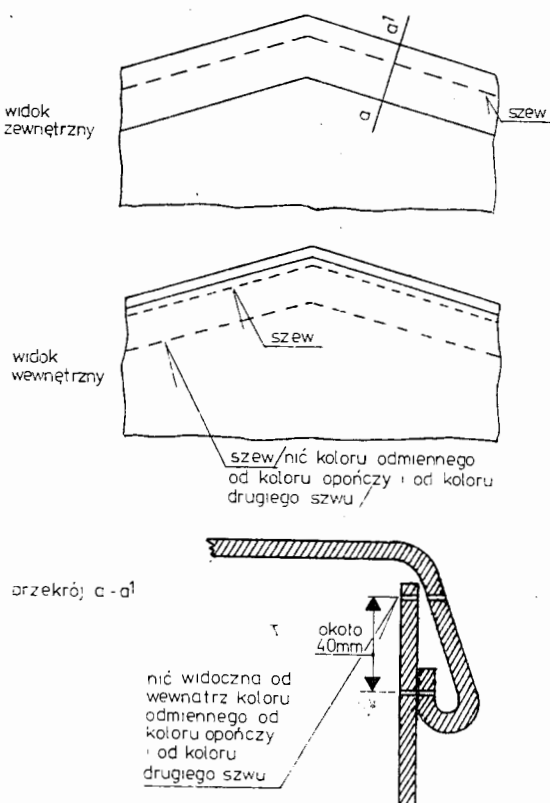
**OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI
POŁĄCZONA ZA POMOCĄ SPOJENIA**



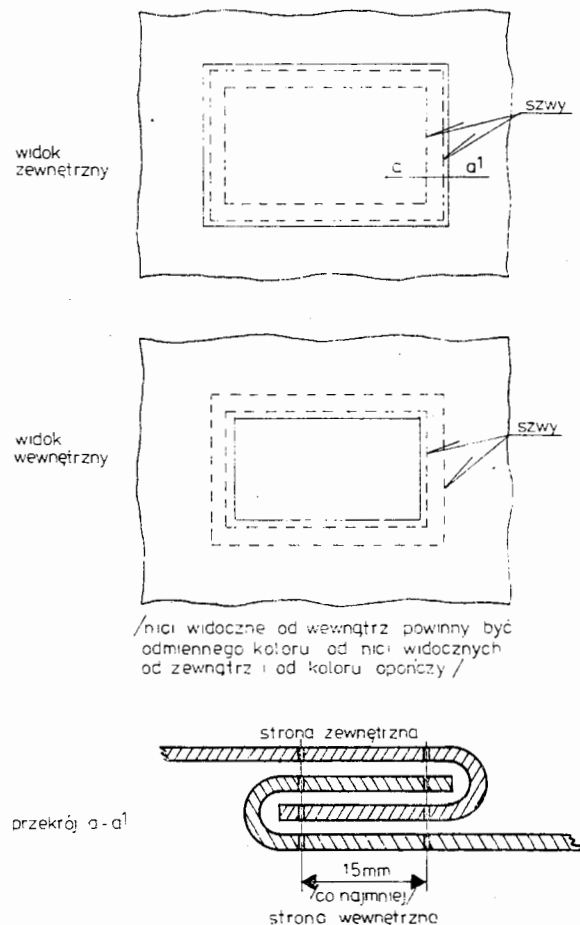
Rysunek nr 2a

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

Szew narożny

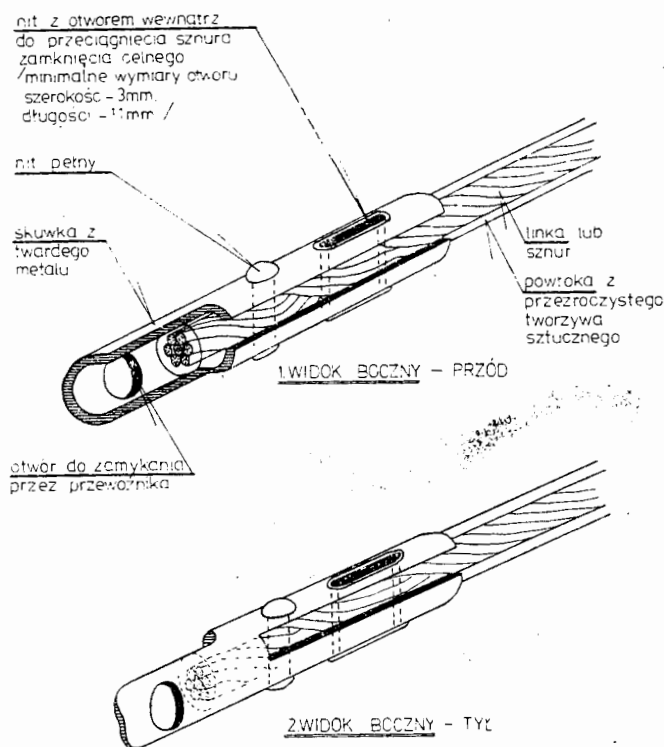


Rysunek nr 4
NAPRAWA OPOŃCZY



Rysunek nr 5

WZÓR SKUWKI



Załącznik 3

PROCEDURA UZNANIA POJAZDÓW DROGOWYCH, KTÓRE ODPOWIADAJĄ WARUNKOM TECHNICZNYM PRZEWIDZIANYM W REGULAMINIE STANOWIĄCYM ZAŁĄCZNIK 2.

Postanowienia ogólne

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

- a) bądź indywidualnie,
- b) bądź według typu konstrukcji (seria pojazdów drogowych).

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

3. Świadectwo powinno znajdować się w pojeździe drogowym.

4. Pojazdy drogowe należy przedstawiać co dwa lata do przeglądu i ewentualnego przedłużenia uznania właści-

wym władzom państwa rejestracji pojazdu bądź w przypadku pojazdów nie zarejestrowanych — władzom państwa, w którym właściciel lub użytkownik pojazdu ma miejsce zamieszkania.

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

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

7. Właściwe władze państwa rejestracji pojazdu lub w przypadku pojazdów nie wymagających rejestracji — właściwe władze państwa, w którym właściciel lub użytkownik pojazdu ma swoją siedzibę, mogą w zależności od potrzeby cofnąć lub przedłużyć ważność świadectwa

uznania lub wydać nowe świadectwo uznania w okolicznościach wymienionych w artykule 14 niniejszej konwencji i w ustępach 4, 5 i 6 niniejszego załącznika.

Procedura uznania indywidualnego

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

Procedura uznania według typu konstrukcji (serie pojazdów drogowych)

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

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

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

12. Producent powinien zobowiązać się na piśmie:

a) do przedstawienia właściwej władzy tych pojazdów danego typu, które władza pragnie zbadać;

b) do umożliwienia właściwej władzy zbadania w każdej chwili innych jednostek podczas produkcji serii danego typu;

c) do informowania właściwej władzy o każdej zmianie rysunków lub specyfikacji, bez względu na znaczenie tych zmian, przed przystąpieniem do ich wprowadzenia;

d) do oznaczenia pojazdów drogowych w widocznym miejscu numerami lub literami identyfikacyjnymi typu konstrukcji oraz numerami porządkowymi każdego pojazdu drogowego danego typu (numer fabryczny);

e) do prowadzenia wykazu pojazdów wyprodukowanych według uznanego typu.

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

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

15. Właściwa władza zawiadomi pisemnie producenta o swej decyzji uznania danego typu. Decyzja ta zawierać

będzie datę, numer oraz dokładne oznaczenie władzy, która ją wydała.

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

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

— numer rejestracyjny przyznany pojazdowi (rubryka nr 1) lub

— w razie gdy pojazd nie podlega rejestracji, swoją nazwę i siedzibę swojego zakładu (rubryka nr 8).

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

Procedura wnoszenia uwag do świadectwa uznania

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

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

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.

WZÓR ŚWIADECTWA UZNANIA POJAZDU DROGOWEGO

(okładka)

ŚWIADECTWO UZNANIA

pojazdu drogowego do przewozu towarów
pod zamknięciem celnym

Świadectwo nr.....

Konwencja TIR z dnia 14 listopada 1975 r.

Wydana przez (właściwa władza)

(ostatnia strona)

UWA GA

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 rubryce nr 6 świadectwa.
2. Świadectwo powinno znajdować się w pojeździe drogowym.
3. Pojazdy drogowe należy przedstawiać co dwa lata do przeglądu i ewentualnego przedłużenia uznania właściwym władzom państwa rejestracji pojazdu bądź w przypadku pojazdów nie zarejestrowanych — władzom państwa, w którym ich właściciel lub użytkownik ma miejsce zamieszkania.
4. Pojazd drogowy, który przestał odpowiadać warunkom technicznym wymaganym do jego uznania, powinien przed ponownym użyciem do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR zostać doprowadzony do stanu, który uzasadniał jego uznanie, i w rezultacie odpowiadać ponownie tym warunkom technicznym.
5. W razie zmiany zasadniczych cech charakterystycznych pojazdu drogowego, traci ważność dotychczasowe uznanie i przed dalszym użyciem do przewozu towarów na podstawie karnetu TIR pojazd ten powinien zostać ponownie uznany przez właściwą władzę.

zgład

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

Data

Podpis

Pieczęć

Pieczęć

8. POSIADACZ (właściciel lub użytkownik)
(tylko dla pojazdów nieregistrowanych)

Nazwa i adres

9. PRZEDŁOŻENIA UZNANIA

Ważne do			
Miejscowość			
Data			
Podpis			
Pieczęć			

zając

UWAGI

(zastępczo dla właściwych władz)

10. Stwierdzone braki		11. Braki usunięto	
Władza	Pieczęć	Władza	Pieczęć
Podpis		Podpis	
10. Stwierdzone braki		11. Braki usunięto	
Władza	Pieczęć	Władza	Pieczęć
Podpis		Podpis	

12. Inne uwagi

UWAGA NA ODWROTCIE

Załącznik 5

TABLICE TIR

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

Załącznik 6

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

Wprowadzenie

i) Zgodnie z postanowieniami artykułu 43 niniejszej konwencji noty wyjaśniające podają interpretację niektórych postanowień niniejszej konwencji i jej załączników. Zawierają one również pewne zalecane praktyki.

ii) Noty wyjaśniające nie zmieniają postanowień niniejszej konwencji lub jej załączników, precyzują jedynie ich treść, znaczenie i zakres.

iii) W szczególności ze względu na postanowienia artykułu 12 i załącznika 2 do niniejszej konwencji, dotyczące warunków uznawania pojazdów drogowych dla przewozu pod zamknięciem celnym, noty wyjaśniające dokładnie określają, w razie potrzeby, techniki konstrukcyjne, które powinny być przyjęte przez Umawiające się Strony jako odpowiadające tym postanowieniom. Określają one również, w razie potrzeby, techniki konstrukcyjne, które nie odpowiadają tym postanowieniom.

iv) Noty wyjaśniające pozwalają stosować postanowienia niniejszej konwencji i jej załączników, z uwzględnieniem postępu technicznego i wymagań o charakterze ekonomicznym.

0 Zasadniczy tekst konwencji

0.1 Artykuł 1

0.1 b) Wyjątki (należności i obciążenia finansowe), o których mowa w artykule 1 litera b), oznaczają wszystkie kwoty inne niż opłaty i podatki pobierane przez Umawiające się Strony przy przywozie lub wywozie albo w związku z przywozem lub wywozem. Kwoty te będą ograniczone do wysokości przybliżonego kosztu świadczonych usług i nie będą stanowić pośredniego sposobu ochrony produktów krajowych lub opłaty o charakterze podatkowym pobieranej od importu lub eksportu. Te należności i obciążenia finansowe obejmują, między innymi, płatności odnoszące się:

- do świadectw pochodzenia, jeśli są one konieczne przy tranzycie,
- do analiz wykonywanych przez laboratoria celne w celach kontroli,
- do inspekcji celnych i innych czynności odprawy celnej, wykonywanych poza normalnymi godzinami pracy i pomieszczeniami urzędów celnych,
- do inspekcji wykonywanych ze względów sanitarnych, weterynaryjnych lub fitopatologicznych.

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

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

0.2 Artykuł 2

0.2-1 Artykuł 2 przewiduje, że przewóz z zastosowaniem karnetu TIR może się zaczynać i kończyć w tym samym państwie, pod warunkiem że jego trasa prowadzi przez obce terytorium. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby w podobnym przypadku władze celne państwa wyjściowego wymagały poza karnetem TIR dokumentu krajowego, zapewniającego ponowny, swobodny wwóz towarów. Jednakże zaleca się, aby władze celne unikały wymagania takiego dokumentu i zgadzały się na jego zastąpienie przez specjalną wzmiankę w karnecie TIR.

0.2-2 Postanowienia tego artykułu zezwalają na przewóz towarów z zastosowaniem karnetu TIR, jeżeli przynajmniej na części trasy przewóz jest wykonywany przez transport drogowy. Nie określają one, na której części trasy przewóz powinien być wykonywany przez transport drogowy, i wystarczy, aby ta część mieściła się między rozpoczęciem i zakończeniem operacji TIR. Jednakże wbrew intencjom nadawcy przy wyjeździe może się zdarzyć, z nieprzewidzianych przyczyn o charakterze handlowym lub przypadkowym, że na jakiegokolwiek części trasy przewóz nie

może być wykonany przez transport drogowy. W tych wyjątkowych przypadkach Umawiające się Strony uznają karnet TIR i odpowiedzialność stowarzyszeń poręczających pozostanie obowiązująca.

0.5

Artykuł 5

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

0.6.2

Artykuł 6 ustęp 2

Stosownie do postanowień tego ustępu władze celne jednego państwa mogą uznać kilka stowarzyszeń, z których każde będzie ponosić odpowiedzialność wynikającą z operacji wykonywanych na podstawie karnetów wystawionych przez nie lub przez stowarzyszenie, którego jest odpowiednikiem.

0.8.3

Artykuł 8 ustęp 3

Zaleca się władzom celnym ograniczyć do równowartości 50 000 dolarów USA maksymalną wysokość kwoty od jednego karnetu TIR, która może być żądana od stowarzyszenia poręczającego.

0.8.6

Artykuł 8 ustęp 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.

0.10

Artykuł 10

Uważa się, że poświadczenie zwolnienia karnetu 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 towa-

rów, naruszenie zamknięć celnych, lub gdy to poświadczenie zostało uzyskane w inny bezprawny sposób.

0.11

Artykuł 11

0.11-1

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

0.11-2

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

0.15

Artykuł 15

Jeżeli nie są wymagane dokumenty celne dla czasowego wwozu, mogą powstać pewne trudności w odniesieniu do pojazdów nie podlegających rejestracji, takich jak w niektórych państwach przyczepy i naczepy. W tym przypadku postanowienia artykułu 15 mogą być przestrzegane, co da całkowitą gwarancję władzom celnym wystarczającego zabezpieczenia — poprzez naniesienie uwag dotyczących charakterystyk tych pojazdów (znaki i numery) na odcinkach nr 1 i nr 2 karnetu TIR, używanych przez dane państwo, i na odpowiednich grzbietach.

0.17

Artykuł 17

0.17-1

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

- 0.17-2 W przypadku przewozów rzeczy przesiedlenia można zastosować procedurę przewidzianą w ustępie 10 c) przepisów dotyczących używania karnetu TIR i w sposób rozsądny uprościć wyliczenie przewożonych przedmiotów. 0.21 Artykuł 21
- 0.18 Artykuł 18 0.21-1 Postanowienia tego artykułu nie ograniczają w niczym możliwości władz celnych przeprowadzania rewizji i kontroli wszystkich części pojazdu innych niż zamknięte celnie pomieszczenia przeznaczone na ładunek.
- 0.18-1 W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania systemu TIR władze celne, jeśli szczególne względy tego nie uzasadniają, odmówią wyznaczenia wyjściowego urzędu celnego swego państwa jako urzędu celnego docelowego dla przewozu, który jest kontynuowany w państwie sąsiednim, będącym również Umawiającą się Stroną niniejszej konwencji. 0.21-2 Urząd celny wyjściowy 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 wyjściowy zamieszcza w karnecie TIR uwagę dla odpowiedniego urzędu celnego wyjściowego.
- 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. 0.21-3 Jeżeli podczas czynności kontrolnych władze celne pobierają próbki towarów, powinny one wnieść do manifestu towarów karnetu TIR adnotację zawierającą wszystkie odpowiednie szczegóły dotyczące pobranych towarów.
- 0.19 Artykuł 19 0.28 Artykuł 28
- Obowiązek urzędów celnych wyjściowych upewnia się co do dokładności manifestu towarów powoduje konieczność sprawdzenia przynajmniej, czy dane w manifestach towarów odpowiadają danym w dokumentach wywozowych i dokumentach przewozowych lub innych dokumentach handlowych dotyczących tych towarów; urząd celny wyjściowy może także skontrolować towary w razie potrzeby. Urząd celny wyjściowy powinien również przed nałożeniem zamknięcia sprawdzić stan pojazdu drogowego lub kontenera i w przypadku pojazdu lub kontenera przykrytego oponczą — stan oponczy i lin mocowania oponczy, ponieważ te urządzenia nie są objęte świadectwem uznania.
- 0.20 Artykuł 20 0.29 Artykuł 29
- Jeżeli władze celne wyznaczają termin na przewóz towarów na ich terytorium, powinny również wziąć pod uwagę, między innymi, przepisy szczególne, które przewoźnicy muszą stosować, zwłaszcza przepisy odnoszące się do godzin pracy i okresów obowiązkowego odpoczynku kierowców pojazdów drogowych. Zaleca się, aby władze celne korzystały ze swego uprawnienia do wyznaczania trasy, jedynie wtedy, gdy uznają to za niezbędne.
- Nie jest wymagane świadectwo uznania dla pojazdów drogowych lub kontenerów przewożących towary ciężkie lub przestrzenne. Do urzędu celnego wyjściowego należy jednak sprawdzenie, czy inne warunki ustalone w tym artykule są spełnione dla tego rodzaju przewozu. Urzędy celne innych Umawiających się Stron uznają decyzję podjętą przez urząd celny wyjściowy, jeśli nie wyda im się sprzeczna w sposób oczywisty z postanowieniami artykułu 29.

- 0.38.1 Artykuł 38 ustęp 1
- Przedsiębiorstwo nie powinno być pozbawione prawa korzystania z systemu TIR z powodu wykroczenia popełnionego bez wiedzy jego kierownictwa przez kierowcę przedsiębiorstwa.
- 0.38.2 Artykuł 38 ustęp 2
- Umawiająca się Strona powiadomiona, że osoba przebywająca lub zamieszkująca na jej terytorium jest winna popełnienia wykroczenia na terytorium obcego państwa, nie jest obowiązana sprzeciwić się wydaniu karnetu TIR tej osobie.
- 0.39 Artykuł 39
- Wyrażenie „błądy popełnione przez nie dbalstwo” oznacza czyny, które nie zostały popełnione umyślnie i z pełną świadomością, lecz wynikają z faktu, że nie zostały podjęte środki rozsądne i konieczne dla zapewnienia dokładności informacji w tym szczególnym przypadku.
- 0.45 Artykuł 45
- Zaleca się Umawiającym się Stronom otwarcie jak największej liczby urzędów celnych dla operacji TIR, zarówno urzędów wewnętrznych, jak i urzędów granicznych.
- 2 Załącznik 2
- 2.2 Artykuł 2
- 2.2.1. a) Ustęp 1 a) — 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 litery a) niniejszej noty, upewniając się, że nie jest możliwe zdjęcie i ponowne założenie części składowych w ten sposób złączonych bez pozostawienia widocznych śladów. Wybór i zakładanie innych urządzeń łączących nie jest poddane żadnemu ograniczeniu.
- c) Urządzenia łączące, które mogą być zdjęte i założone ponownie bez pozostawienia widocznych śladów w drodze czynności z jednej strony, to znaczy bez potrzeby manipulowania z obu stron części łączonych, nie będą dopuszczone w rozumieniu litery a) niniejszej noty. Chodzi w szczególności o nity rozszerzalne, nity „ślepe” i podobne.
- d) Sposoby łączenia opisane niżej stosuje się do pojazdów specjalnych, na przykład pojazdów izotermicznych, chłodni i cystern, w takiej mierze, w jakiej dadzą się pogodzić z przepisami technicznymi, którym te pojazdy muszą odpowiadać ze względu na ich użytkowanie. Jeżeli nie jest możliwe z przyczyn technicznych zamocowanie części w sposób opisany pod literą a) niniejszej noty, części składowe będą mogły być złączone za pomocą urządzeń wymienionych pod literą c) niniejszej noty, pod warunkiem, że urządzenia stosowane od strony wewnętrznej ścian nie będą dostępne od zewnątrz.
- 2.2.1 b) Ustęp 1 b) — Drzwi i inne systemy zamknięć
- a) Urządzenie pozwalające na nałożenie zamknięcia celnego powinno:
- i) być zamocowane przez spawanie lub za pomocą co najmniej dwóch urządzeń łączących, zgodnych z literą a) noty wyjaśniającej 2.2.1 a), lub
 - ii) być tak pomysłane, aby — w razie gdy pomieszczenie przeznaczone na ładunek zostało zamknięte i opieczetowane — nie mogło być zdjęte bez pozostawienia widocznych śladów.
- Powinno ono również:
- iii) posiadać otwory o średnicy co najmniej 11 mm lub szczeliny o długości co najmniej 11 mm i szerokości 3 mm oraz
 - iv) być jednakowo skuteczne, niezależnie od typu używanego zamknięcia.
- b) Zawiasy, zawiasy taśmowe, skoble i inne urządzenia służące do zawieszania drzwi itp. powinny być zamocowane zgodnie z przepisami litery a) i) oraz ii) niniejszej noty. Ponadto różne części składowe urządzenia zawieszającego (na przykład osie albo pręty zawiasów lub skobli) będą tak dopasowane, aby nie mogły być zdjęte lub zdemontowane bez pozostawie-

nia widocznych śladów, gdy pomieszczenie przeznaczone na ładunek jest zamknięte lub opieczętowane. Jednakże gdy urządzenie zawieszające nie jest dostępne od zewnątrz, wystarczy, aby drzwi zamknięte i zaplombowane nie mogły być zdjęte z tego urządzenia bez pozostawienia widocznych śladów. Gdy drzwi lub system zamknięcia posiada więcej niż dwa skoble, jedynie dwa skoble najbliższe krańcom drzwi powinny być zamocowane zgodnie z wymaganiami wyżej wymienionej litery a) i) oraz ii).

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

- i) że ostrza śrub lub wkrętów będą zamocowane w płycie z gwintowanymi otworami lub w podobnym urządzeniu umieszczonym z tyłu 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 ciepłnie 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 pokrywą 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 c) — Otwory wentylacyjne

- a) Ich maksymalny rozmiar nie powinien w zasadzie przekraczać 400 mm.

¹⁾ Patrz rysunek nr 1 załączony do niniejszego załącznika.

- 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 nie pozwalające 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 oponicy, urządzenia wymienione pod literą b) niniejszej noty będą w zasadzie wymagane. Jednakże będą dopuszczone systemy zamknięcia za pomocą perforowanej płyty metalowej umieszczonej od zewnątrz i siatki metalowej lub z innego materiału, przymocowanych od wewnątrz.

- 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 oponicy.

2.2.1 c) -2 Ustęp 1 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 literą b) noty wyjaśniającej 2.2.1. c) dla otworów wentylacyjnych.

- c) Jeżeli otwory odpływowe nie będą pozwalały na bezpośredni dostęp do pomieszczenia przeznaczonego na ładunek, urządzenia, o których mowa pod literą b) niniejszej noty wyjaśniającej, nie będą wymagane, pod warunkiem że otwory będą wyposażone w niezawodny system przegród, łatwo dostępny od wewnątrz pomieszczenia przeznaczonego na ładunek.

2.3 Artykuł 3

2.3.3 Ustęp 3 — Oponicze sporządzone z wielu części

- a) Poszczególne części tej samej oponicy mogą być wykonane z różnych materiałów odpowiadających przepisom ustępu 2 artykułu 3 załącznika 2.

b) Przy sporządzaniu oponczy każdy układ części dający dostateczną gwarancję bezpieczeństwa będzie dopuszczony, pod warunkiem że połączenie ich zostanie wykonane zgodnie z zaleceniami artykułu 3 załącznika 2.

2.3.6 a) Ustęp 6 a) — Pojazdy z przesuwanymi pierścieniami

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) oponcza zostanie przymocowana do pojazdów w sposób ściśle odpowiadający warunkom wyszczególnionym pod literą a) artykułu 1 załącznika 2 do niniejszej konwencji.

2.3.6 b) Ustęp 6 b) — Oponcze przymocowane w sposób stały

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

2.3.9 Ustęp 9 — Stalowe linki zamykające z rdzeniem tekstylnym

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

2.3.11 a) Ustęp 11 a) — Kłapy do naciągania oponczy

Na wielu pojazdach oponcza jest wyposażona z zewnątrz w poziome kłapy z oczkami rozmieszczonymi wzdłuż bocznej ściany pojazdu. Kłapy te, zwane kłapami naciągającymi, są przeznaczone do naciągania oponczy za pomocą sznurów lub podobnych urządzeń. Kłapy te były używane do zakrywania poziomych szczelin stosowanych w oponczach, które pozwalały na bezprawny dostęp do towarów przewożonych w pojeździe. Dla

tego zaleca się nie dopuszczać do stosowania kłap tego typu. Mogą one być zastąpione przez następujące urządzenia:

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

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

2.3.11 c) Ustęp 11 c) — Taśmy oponczy

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 ustępu 11 artykułu 3 załącznika 2. Odpowiada ono również przepisom ustępu 6 artykułu 3 załącznika 2.

3 Załącznik 3

3.0.17 Procedura uznania

1. Załącznik 3 postanawia, że właściwe władze Umawiającej się Strony mogą wydać świadectwo uznania dla pojazdu produkowanego na terytorium wspomnianej Strony i że pojazd ten nie będzie poddany żadnej dodatkowej procedurze uznania w państwie, w którym jest on zarejestrowany, lub, zależnie od okoliczności, w państwie, w którym jego właściciel ma stałe miejsce zamieszkania.

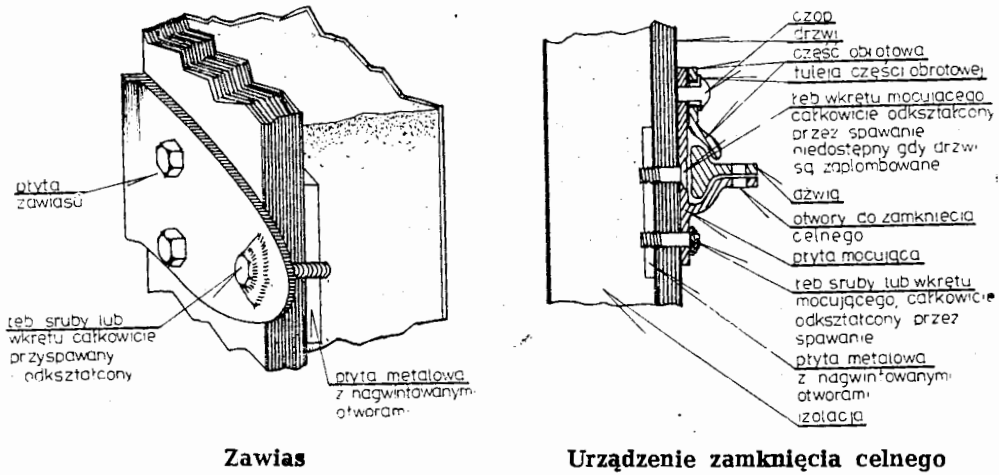
2. Przepisy te nie przewidują ograniczenia prawa właściwych władz Umawiającej się Strony, gdzie pojazd jest zarejestrowany, lub na terytorium, na którym jego właściciel ma stałe miejsce zamieszkania, do wymagania przedstawienia świadectwa uznania bądź też przy przewozie, bądź w czasie późniejszym w celach 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 rubryce nr 11 przeznaczonej do tego celu uwagę „Usterki usunięte”, nazwisko, podpis i pieczęć zainteresowanej właściwej władzy.

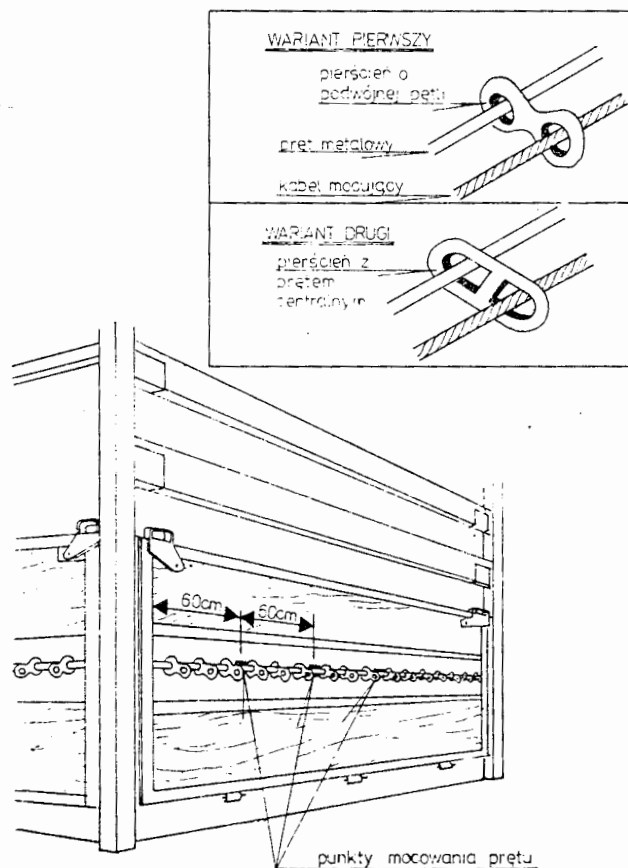
Rysunek nr 1

PRZYKŁAD ZAWIASU I URZĄDZENIA DO ZAMYKANIA CELNEGO DRZWI POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W IZOLOWANE CIEPLNE POMIESZCZENIA ŁADUNKOWE



Rysunek nr 2

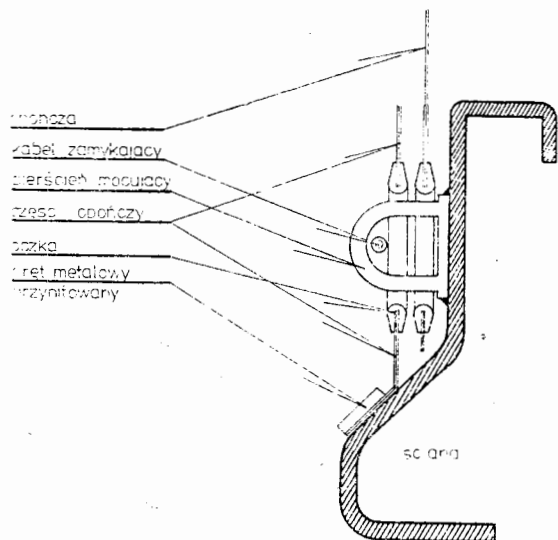
POJAZDY Z OPOŃCZĄ O PRZESUWANYCH PIERŚCIENIACH



Rysunek nr 3

PRZYKŁAD URZĄDZENIA DO ZAMYKANIA OPOŃCZY
POJAZDU

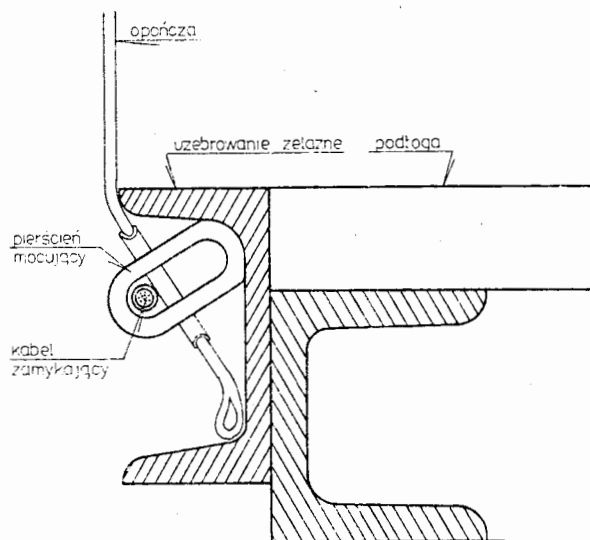
Urządzenie przedstawione poniżej odpowiada warunkom określonym w ostatniej literze ustępu 11 artykułu 3 załącznika 2. Odpowiada ono warunkom ustępu 6 artykułu 3 załącznika 2.



Rysunek nr 4

URZĄDZENIE DO ZAMYKANIA OPOŃCZY

Urządzenie przedstawione poniżej odpowiada warunkom litery a) ustępu 6 artykułu 3 załącznika 2.



Załącznik 7

ZAŁĄCZNIK DOTYCZĄCY UZNANIA KONTENERÓW

Część pierwsza

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

Artykuł 1

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 postanowienia artykułu 1 niniejszego regulaminu:

a) części składowe kontenera (ściany, podłoga, drzwi, dach, wsporniki, ramy, poprzeczki itp.) powinny być złączone bądź za pomocą urządzeń, które nie mogą być zdjęte i ponownie założone od zewnątrz bez pozostawienia widocznych śladów, bądź w taki sposób, aby utworzona całość nie mogła być zmieniona bez pozostawienia widocznych śladów. Jeżeli ściany, podłoga, drzwi i dach składają się z różnych elementów, to powinny one spełniać te 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 otwarcie 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 urządzenie uniemożliwiające dostęp do wnętrza kontenera. Zdjęcie i ponowne zamocowanie z zewnątrz tego urządzenia nie powinno być możliwe bez pozostawienia widocznych śladów.

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

- 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

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

Artykuł 4

Kontenery kryte oponczą

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

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

3. Jeżeli oponcza sporządzona jest z kilku części, ich brzegi powinny być założone jeden na drugi i połączone dwoma szwami odległymi od siebie co najmniej o 15 mm. Szwy te powinny być wykonane zgodnie z rysunkiem nr 1 załączonym do niniejszego regulaminu; jeżeli jednak przy niektórych częściach oponczy (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 oponczy i od koloru nici użytej do drugiego szwu. Wszystkie szwy powinny być wykonane maszynowo.

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

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 co najmniej o 15 mm; kolor nici widocznej od wewnątrz powinien różnić się od koloru nici widocznej z zewnątrz, jak również od koloru oponczy; wszystkie szwy powinny być wykonane maszynowo. Jeżeli naprawa oponczy uszkodzonej przy brzegach ma być dokonana przez zastąpienie uszkodzonych części łąką, szew może być również wykonany zgodnie z przepisem ustępu 3 niniejszego artykułu i rysunkiem nr 1 załączonym do niniejszego regulaminu. Naprawy oponcz z tkaniny pokrytej tworzywem sztucznym mogą być także wykonane w sposób opisany w ustępie 4 niniejszego artykułu, jednak w tym przypadku spojenie powinno być dokonane na obydwóch stronach oponczy, a łąka powinna być wstawiona od wewnętrznej strony.

6. a) Oponcza powinna być umocowana na kontenerze w sposób odpowiadający ściśle warunkom określonym w artykule 1 lifery a) i b) niniejszego regulaminu.

Zamknięcie dokonane zostało za pomocą:

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

Oponcza 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 oponczy 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 bądź
- b) sznurów konopnych lub szałowych 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 obydwie brzozy opończy powinny w wystarczający sposób zachodzić na siebie. Oprócz tego powinny one być zamknięte za pomocą:

- a) kłapy przyszytej lub spojonej stosownie do postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu;
- b) pierścieni i oczek odpowiadających warunkom ustępu 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 kłapę; rzemień ten powinien być przymocowany do wewnętrznej strony opończy i zaopatrzony w oczko do przeciągania linki lub sznura, wymienionych w ustępie 8 niniejszego artykułu. Kłapa nie jest wymagana, jeżeli istnieje urządzenie specjalne (przegródka itd.), chroniące przed dostępem do ładunku bez pozostawienia widocznych śladów.

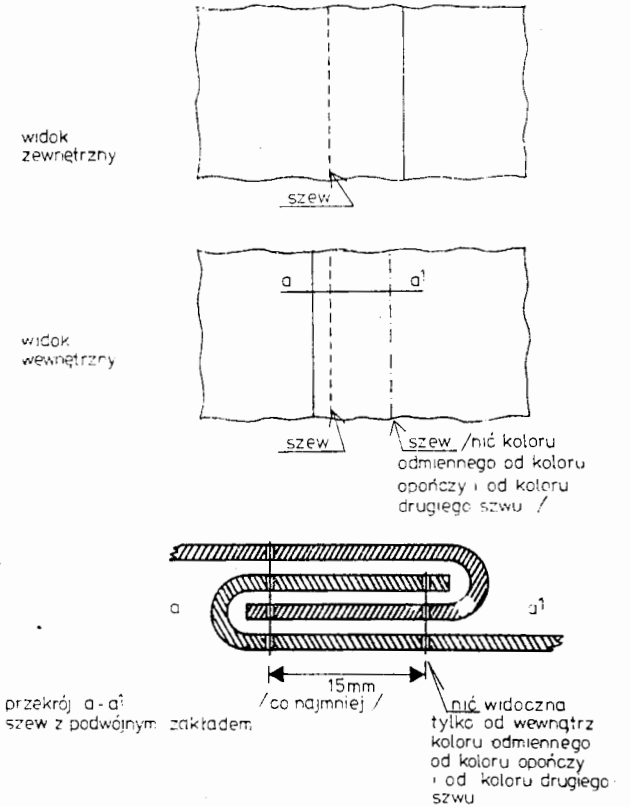
11. Oznaczenia identyfikujące, znajdujące się na kontenerze, jak również tabliczka uznania, o której mowa w części drugiej niniejszego załącznika, nie mogą być w żadnym razie przykryte opończą.

Artykuł 5

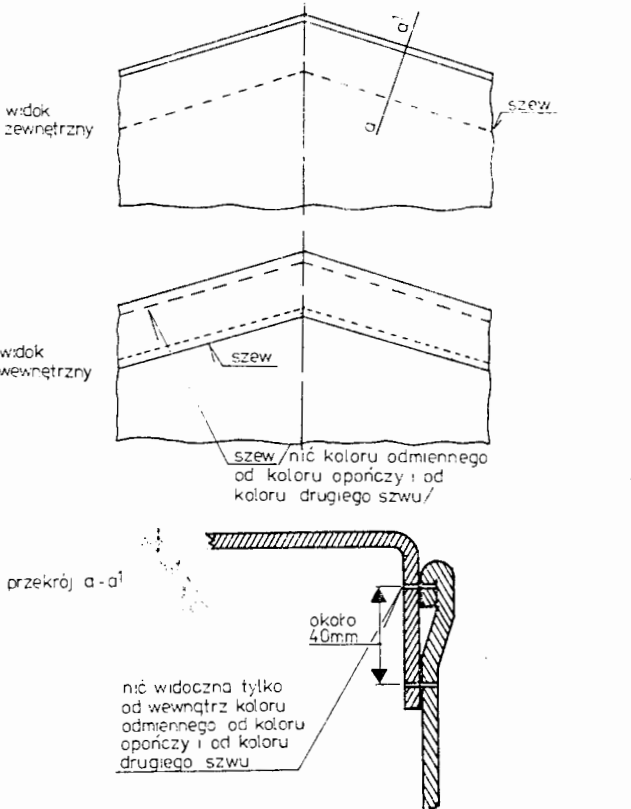
Postanowienia przejściowe

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

Część pierwsza — Rysunek nr 1
OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI
Łączenie za pomocą szwu



Część pierwsza — Rysunek nr 2
OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI
Szw narożny

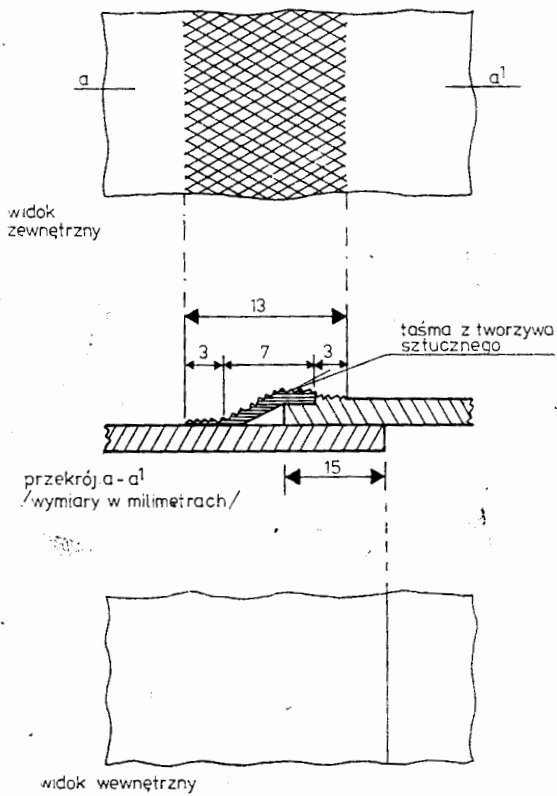


Uwaga: Dopuszcza się również stosowanie szwów narożnych, wykonanych w sposób określony na rysunku 2a zamieszczonym w załączniku 2 do niniejszej konwencji.

Część pierwsza — Rysunek nr 3

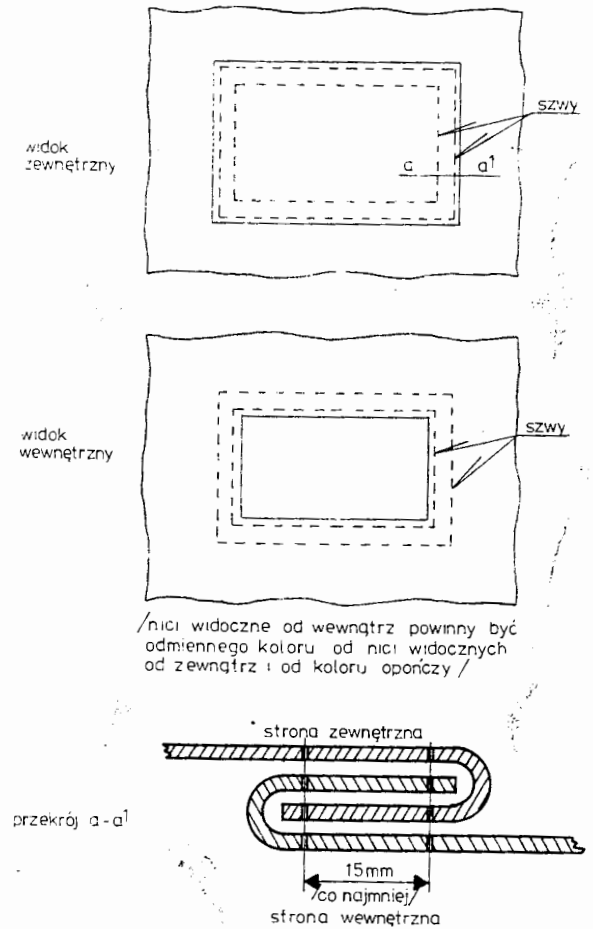
OPOŃCZA SPORZĄDZONA Z WIELU CZĘŚCI

Łączenie za pomocą spojenia



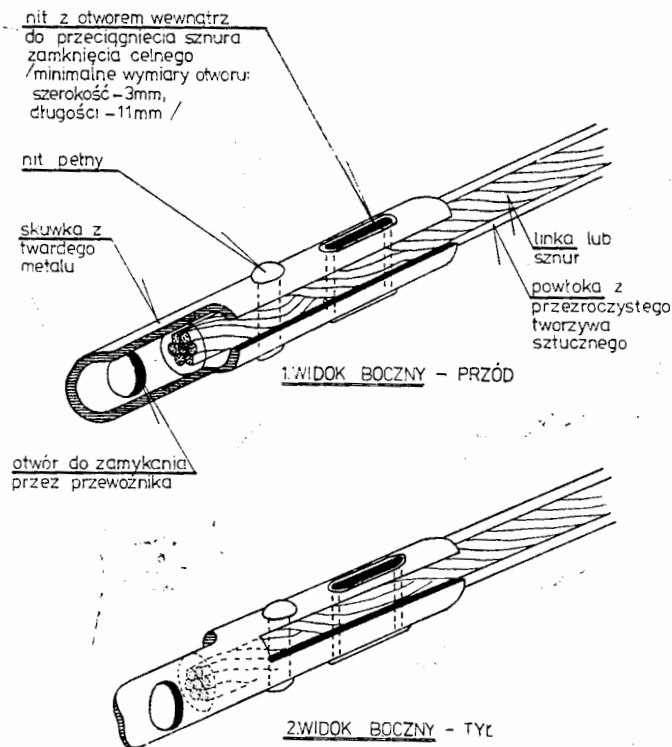
Część pierwsza — Rysunek nr 4

NAPRAWA OPOŃCZY



Część pierwsza — Rysunek nr 5

WZÓR SKUWKI



Część druga

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

1. Kontenery mogą zostać uznane za nadające się do przewozu towarów pod zamknięciem celnym:

a) bądź w procesie produkcji według typu konstrukcji (procedura uznania w procesie produkcji);

b) bądź w jakimkolwiek okresie po zakończeniu procesu produkcji, indywidualnie lub w określonej partii kontenerów tego samego typu (procedura uznania w okresie po zakończeniu procesu produkcji).

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

a) napis „Dopuszczony do przewozu pod zamknięciem celnym”;

b) nazwę państwa, w którym kontener został uznany, wyrażoną w pełnym brzmieniu bądź za pomocą oznaczenia używanego dla określenia państwa rejestracji pojazdów samochodowych uczestniczących w międzynarodowym ruchu drogowym oraz numer świadectwa uznania (liczby, litery itd.), jak również rok uznania (na przykład „NL/26/73” oznacza: Holandia, świadectwo uznania nr 26, wydane w 1973 r.);

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 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.

Postanowienia szczególne dotyczące uznania według typu konstrukcji w procesie produkcji

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

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 poda, w razie potrzeby, wymagane zmiany, jakich należy dokonać w przewidzianym typie konstrukcji w celu otrzymania uznania.

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

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

Postanowienia szczególne dotyczące uznania po zakończeniu procesu produkcji

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

16. Każdy wniosek dotyczący uznania, złożony w przypadku określonym w ustępie 15 niniejszej części, powi-

nien wskazywać numer porządkowy (numer fabryczny) umieszczony na każdym kontenerze przez producenta.

17. Właściwa władza dokona przeglądu takiej liczby kontenerów, jaką uzna za konieczną, i po upewnieniu się, że kontener lub kontenery odpowiadają warunkom technicznym, określonym w części pierwszej, wyda świadectwo uznania zgodne ze wzorem nr III zamieszczonym

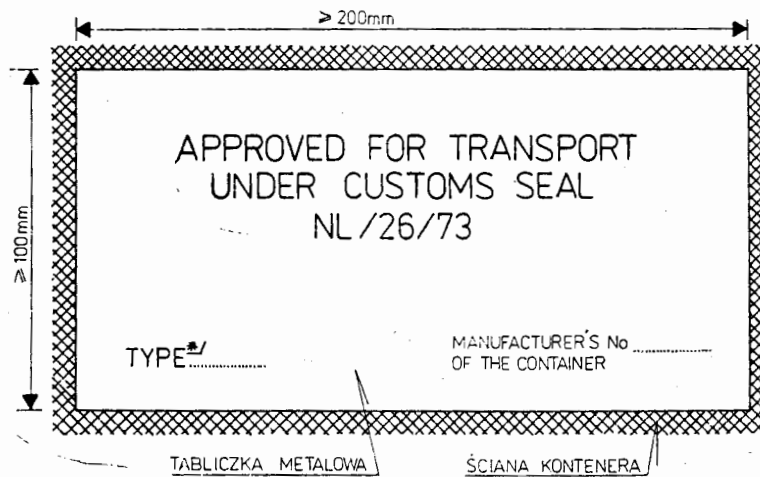
w dodatku 3 do niniejszej części i ważne jedynie na tę liczbę kontenerów, które zostały uznane. Świadectwo to powinno wymieniać nadany przez producenta numer lub numery porządkowe kontenera lub kontenerów, do których się ono odnosi, oraz upoważniać wnioskodawcę do umieszczenia na każdym uznanym kontenerze tabliczki uznania przewidzianej w ustępie 5 niniejszej części.

Dodatek 1 do części drugiej

WZÓR Nr I

TABLICZKA UZNANIA

(w języku angielskim)



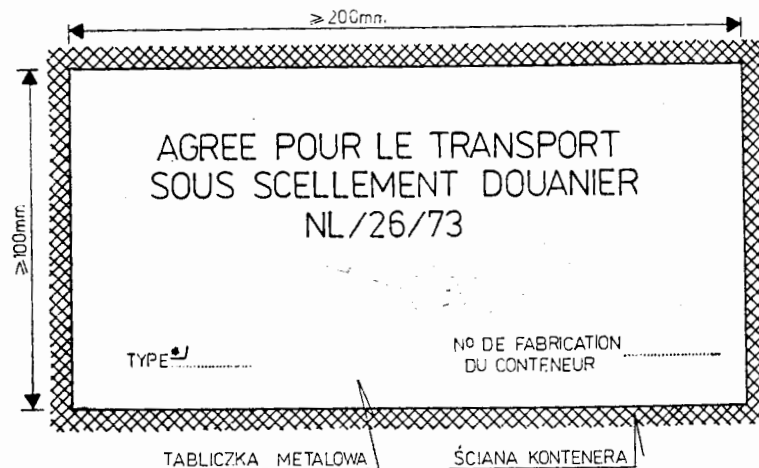
*/ TYLKO W PRZYPADKU UZNANIA WEDŁUG TYPU KONSTRUKCJI

Dodatek 1 do części drugiej

WZÓR Nr I

TABLICZKA UZNANIA

(w języku francuskim)



*/ TYLKO W PRZYPADKU UZNANIA WEDŁUG TYPU KONSTRUKCJI

Dodatek 2 do części drugiej

WZÓR Nr II

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

Świadectwo uznania według typu konstrukcji

1. Numer świadectwa *)
2. Zaświadcza się, że niżej opisany typ kontenera został uznany i że kontenery zbudowane według tego samego typu mogą być dopuszczone do przewozu towarów pod zamknięciem celnym.
3. Rodzaj kontenera
4. Numer lub litery identyfikujące typ konstrukcji
5. Numer identyfikujący rysunki dotyczące konstrukcji
6. Numer identyfikujący specyfikację dotyczącą konstrukcji
7. Tara
8. Zewnętrzne rozmiary w cm
9. Zasadnicze cechy charakterystyczne konstrukcji (rodzaj materiałów, rodzaj konstrukcji itd.)
.
10. Niniejsze świadectwo jest ważne na wszystkie kontenery zbudowane zgodnie z rysunkami i specyfikacjami wymienionymi wyżej.
11. Wydano
(nazwa i adres zakładu wytwórczego)
który upoważniony jest do umieszczania tabliczki uznania na każdym wytworzonym przez siebie kontenerze odpowiadającym uznanemu typowi.
. , dnia 19
(miejscowość) (data)

Przez
(podpis i stempel organizacji lub służby wydającej świadectwo)
(patrz na odwrocie)

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

UWAGA

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

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

Dodatek 3 do części drugiej

WZÓR Nr III

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

Świadectwo uznania wydane w okresie po zakończeniu procesu produkcji

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

Przez
(podpis i stempel organizacji lub służby wydającej świadectwo)
(patrz na odwrocie)

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

(strona odwrotna)

UWAGA

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

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

Część trzecia

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

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

2. Część pierwsza — Artykuł 4, ustęp 6, litera a)

Rysunek załączony do niniejszej części stanowi apro-

bowany przez władze celne przykład sposobu umocowania opończy do okucia narożnego.

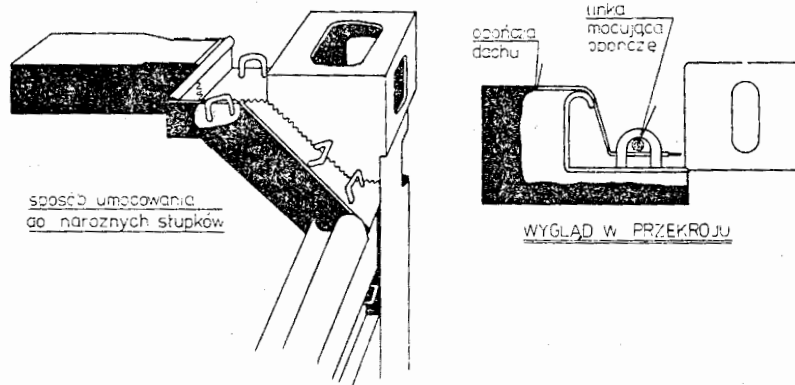
3. Część druga — Ustęp 5

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

Część trzecia

URZĄDZENIE DO UMOCOWANIA OPOŃCZY Z OKUCIEM NAROŻNYM

Poniższe urządzenie odpowiada postanowieniom litery a) ustępu 6 artykułu 4 części pierwszej.



Załącznik 8

SKŁAD I REGULAMIN WEWNĘTRZNY KOMITETU ADMINISTRACYJNEGO

Artykuł 1

i) Umawiające się Strony są członkami Komitetu Administracyjnego.

ii) Komitet może zdecydować, aby właściwe administracje Państw wymienionych w ustępie 1 i 2 artykułu 52 niniejszej konwencji, nie będących Umawiającymi się Stronami, lub przedstawiciele organizacji międzynarodowych mogli uczestniczyć w charakterze obserwatorów w posiedzeniach dotyczących spraw ich interesujących.

Artykuł 2

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zapewnia Komitetowi usługi sekretariatu.

Artykuł 3

Corocznie na pierwszej sesji Komitet wybiera swego przewodniczącego i zastępcę przewodniczącego.

Artykuł 4

Sekretarz Generalny zwołuje corocznie posiedzenie Komitetu pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej, jak również na życzenie właściwych administracji co najmniej pięciu państw będących Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 5

Wnioski są poddawane pod głosowanie. Każde państwo będące Umawiającą się Stroną, reprezentowane na posiedzeniu, dysponuje jednym głosem. Propozycje inne niż dotyczące zmian niniejszej konwencji przyjmowane są przez Komitet większością głosów członków obecnych i głosujących. Zarówno zmiany do konwencji, jak i uchwały, o których mowa w artykułach 59 i 60 niniejszej konwencji, przyjmowane są większością dwóch trzecich głosów członków obecnych i głosujących.

Artykuł 6

Do przyjęcia uchwał niezbędne jest quorum co najmniej połowy państw będących Umawiającymi się Stronami.

Artykuł 7

Przed zakończeniem posiedzenia Komitet przyjmuje sprawozdanie.

Artykuł 8

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

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE**CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS
UNDER COVER OF TIR CARNETS
(TIR CONVENTION)**

DONE AT GENEVA ON 14 NOVEMBER 1975

**CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS
UNDER COVER OF TIR CARNETS (TIR CONVENTION)**

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIRING to facilitate the international carriage of goods by road vehicle,

CONSIDERING that the improvement of the conditions of transport constitutes one of the factors essential to the development of co-operation among them,

DECLARING themselves in favour of a simplification and a harmonization of administrative formalities in the field of international transport, in particular at frontiers,

HAVE AGREED as follows:

Chapter I

GENERAL

(a) DEFINITIONS

Article 1

For the purposes of this Convention:

(a) The term "TIR operation" shall mean the transport of goods from a Customs office of departure to a Customs office of destination under the procedure, called the "TIR procedure", laid down in this Convention;

(b) the term "import or export duties and taxes" shall mean Customs duties and all other duties, taxes, fees and other charges which are collected on, or in connexion with, the import or export of goods, but not including fees and charges limited in amount to the approximate cost of services rendered;

(c) the term "road vehicle" shall mean not only any power-driven road vehicle but also any trailer or semi-trailer designed to be coupled thereto;

(d) the term "combination of vehicles" shall mean coupled vehicles which travel on the road as a unit;

(e) the term "container" shall mean an article of transport equipment (lift-van, movable tank or other similar structure):

(i) fully or partially enclosed to constitute a compartment intended for containing goods;

(ii) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;

- (iii) specially designed to facilitate the transport of goods by one or more modes of transport without intermediate reloading;
- (iv) designed for ready handling, particularly when being transferred from one mode of transport to another;
- (v) designed to be easy to fill and to empty; and
- (vi) having an internal volume of one cubic metre or more;

"Demountable bodies" are to be treated as containers;

(f) the term "Customs office of departure" shall mean any Customs office of a Contracting Party where the international transport of a load or part-load of goods under the TIR procedure begins;

(g) the term "Customs office of destination" shall mean any Customs office of a Contracting Party where the international transport of a load or part-load of goods under the TIR procedure ends;

(h) the term "Customs office en route" shall mean any Customs office of a Contracting Party through which a road vehicle, combination of vehicles or container is imported or exported in the course of a TIR operation;

(j) the term "person" shall mean both natural and legal persons;

(k) the term "heavy or bulky goods" shall mean any heavy or bulky object which because of its weight, size or nature is not normally carried in a closed road vehicle or closed container;

(l) the term "guaranteeing association" shall mean an association approved by the Customs authorities of a Contracting Party to act as surety for persons using the TIR procedure.

(b) SCOPE

Article 2

This Convention shall apply to the transport of goods without intermediate reloading, in road vehicles, combinations of vehicles or in containers, across one or more frontiers between a Customs office of departure of one Contracting Party and a Customs office of destination of another or of the same Contracting Party, provided that some portion of the journey between the beginning and the end of the TIR operation is made by road.

Article 3

For the provisions of this Convention to become applicable:

(a) the transport operations must be performed

(i) by means of road vehicles, combinations of vehicles or containers previously approved under the conditions set forth in Chapter III (a);
or

(ii) by means of other road vehicles, other combinations of vehicles or other containers under the conditions set forth in Chapter III (c);

(b) the transport operations must be guaranteed by associations approved in accordance with the provisions of article 6 and must be performed under cover of a TIR carnet, which shall conform to the model reproduced in annex 1 to this Convention.

(c) PRINCIPLES

Article 4

Goods carried under the TIR procedure shall not be subjected to the payment or deposit of import or export duties and taxes at Customs offices en route.

Article 5

1. Goods carried under the TIR procedure in sealed road vehicles, combinations of vehicles or containers shall not as a general rule be subjected to examination at Customs offices en route.
2. However, to prevent abuses, Customs authorities may in exceptional cases, and particularly when irregularity is suspected, carry out an examination of the goods at such offices.

Chapter II

ISSUE OF TIR CARNETS

LIABILITY OF GUARANTEEING ASSOCIATIONS

Article 6

1. Subject to such conditions and guarantees as it shall determine, each Contracting Party may authorize associations to issue TIR carnets, either directly or through corresponding associations, and to act as guarantors.
2. An association shall not be approved in any country unless its guarantee also covers the liabilities incurred in that country in connexion with operations under cover of TIR carnets issued by foreign associations affiliated to the same international organization as that to which it is itself affiliated.

Article 7

TIR carnet forms sent to the guaranteeing associations by the corresponding foreign associations or by international organizations shall not be liable to import and export duties and taxes and shall be free of import and export prohibitions and restrictions.

Article 8

1. The guaranteeing association shall undertake to pay the import or export duties and taxes, together with any default interest, due under the Customs laws and regulations of the country in which an irregularity has been noted in connexion with a TIR operation. It shall be liable, jointly and severally with the persons from whom the sums mentioned above are due, for payment of such sums.
2. In cases where the laws and regulations of a Contracting Party do not provide for payment of import or export duties and taxes as provided for in paragraph 1 above, the guaranteeing association shall undertake to pay, under the same conditions, a sum equal to the amount of the import or export duties and taxes and any default interest.
3. Each Contracting Party shall determine the maximum sum per TIR carnet, which may be claimed from the guaranteeing association on the basis of the provisions of paragraphs 1 and 2 above.
4. The liability of the guaranteeing association to the authorities of the country where the Customs office of departure is situated shall commence at the time when the TIR carnet is accepted by the Customs office. In the succeeding countries through

which goods are transported under the TIR procedure, this liability shall commence at the time when the goods are imported or, where the TIR operation has been suspended under article 26, paragraphs 1 and 2, at the time when the TIR carnet is accepted by the Customs office where the TIR operation is resumed.

5. The liability of the guaranteeing association shall cover not only the goods which are enumerated in the TIR carnet but also any goods which, though not enumerated therein, may be contained in the sealed section of the road vehicle or in the sealed container. It shall not extend to any other goods.

6. For the purpose of determining the duties and taxes mentioned in paragraphs 1 and 2 of this article, the particulars of the goods as entered in the TIR carnet shall, in the absence of evidence to the contrary, be assumed to be correct.

7. When payment of sums mentioned in paragraphs 1 and 2 of this article becomes due, the competent authorities shall so far as possible require payment from the person or persons directly liable before making a claim against the guaranteeing association.

Article 9

1. The guaranteeing association shall fix the period of validity of the TIR carnet by specifying a final date of validity after which the carnet may not be presented for acceptance at the Customs office of departure.

2. Provided that it has been accepted by the Customs office of departure on or before the final date of validity, as provided for in paragraph 1 of this article, the carnet shall remain valid until the termination of the TIR operation at the Customs office of destination.

Article 10

1. The TIR carnet may be discharged unconditionally or conditionally; where discharge is conditional this shall be on account of facts connected with the TIR operation itself. These facts shall be clearly indicated in the TIR carnet.

2. When the Customs authorities of a country have discharged a TIR carnet unconditionally they can no longer claim from the guaranteeing association payment of the sums mentioned in article 8, paragraphs 1 and 2, unless the certificate of discharge was obtained in an improper or fraudulent manner.

Article 11

1. Where a TIR carnet has not been discharged or has been discharged conditionally, the competent authorities shall not have the right to claim payment of the sums mentioned in article 8, paragraphs 1 and 2, from the guaranteeing association unless, within a period of one year from the date of acceptance of the TIR carnet by those authorities, they have notified the association in writing of the non-discharge or conditional discharge. The same provision shall apply where the certificate of discharge was obtained in an improper or fraudulent manner, save that the period shall be two years.

2. The claim for payment of the sums referred to in article 8, paragraphs 1 and 2, shall be made to the guaranteeing association at the earliest three months after the date on which the association was informed that the carnet had not been discharged or

had been discharged conditionally or that the certificate of discharge had been obtained in an improper or fraudulent manner and at the latest not more than two years after that date. However, in cases which, during the above-mentioned period of two years, become the subject of legal proceedings, any claim for payment shall be made within one year of the date on which the decision of the court becomes enforceable.

3. The guaranteeing association shall have a period of three months, from the date when a claim for payment is made upon it, in which to pay the amounts claimed. The sums paid shall be reimbursed to the association if, within the two years following the date on which the claim for payment was made, it has been established to the satisfaction of the Customs authorities that no irregularity was committed in connexion with the transport operation in question.

Chapter III

TRANSPORT OF GOODS UNDER TIR CARNET

(a) APPROVAL OF VEHICLES AND CONTAINERS

Article 12

In order to fall within the provisions of sections (a) and (b) of this Chapter, every road vehicle must as regards its construction and equipment fulfil the conditions set out in annex 2 to this Convention and must have been approved according to the procedure laid down in annex 3 to this Convention. The certificate of approval shall conform to the specimen reproduced in annex 4.

Article 13

1. To fall within the provisions of sections (a) and (b) of this Chapter, containers must be constructed in conformity with the conditions laid down in Part I of annex 7 and must have been approved according to the procedure laid down in Part II of that annex.

2. Containers approved for the transport of goods under Customs seal in accordance with the Customs Convention on Containers, 1956, the agreements arising therefrom concluded under the auspices of the United Nations, the Customs Convention on Containers, 1972 or any international instruments that may supersede or modify the latter Convention, shall be considered as complying with the provisions of paragraph 1 above and must be accepted for transport under the TIR procedure without further approval.

Article 14

1. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize the validity of the approval of road vehicles or containers which do not meet the conditions set forth in articles 12 and 13 above. Nevertheless, Contracting Parties shall avoid delaying traffic when the defects found are of minor importance and do not involve any risk of smuggling.

2. Before it is used again for the transport of goods under Customs seal, any road vehicle or container which no longer meets the conditions which justified its approval, shall be either restored to its original state, or presented for reapproval.

(b) PROCEDURE FOR TRANSPORT UNDER COVER OF A TIR CARNET

Article 15

1. No special Customs document shall be required in respect of the temporary importation of a road vehicle, combination of vehicles or container carrying goods under cover of the TIR procedure. No guarantee shall be required for the road vehicle or combination of vehicles or container.

2. The provisions of paragraph 1 of this article shall not prevent a Contracting Party from requiring the fulfilment at the Customs office of destination of the formalities laid down by its national regulations to ensure that, once the TIR operation has been completed, the road vehicle, the combination of vehicles or the container will be re-exported.

Article 16

When a road vehicle or combination of vehicles is carrying out a TIR operation, one rectangular plate bearing the inscription "TIR" and conforming to the specifications given in annex 5 to this Convention, shall be affixed to the front and another to the rear of the road vehicle or combination of vehicles. These plates shall be so placed as to be clearly visible and shall be removable.

Article 17

1. A single TIR carnet shall be made out in respect of each road vehicle or container. However, a single TIR carnet may be made out in respect of a combination of vehicles or for several containers loaded on to a single road vehicle or on to a combination of vehicles. In that case the TIR manifest of the goods covered by the TIR carnet shall list separately the contents of each vehicle in the combination of vehicles or of each container.

2. The TIR carnet shall be valid for one journey only. It shall contain at least the number of detachable vouchers for Customs acceptance and for discharge which are necessary for the transport operation in question.

Article 18

A TIR operation may involve several Customs offices of departure and destination, but, save as may otherwise be authorized by the Contracting Party or Parties concerned,

(a) the Customs offices of departure shall be situated in only one country;

(b) the Customs offices of destination shall be situated in not more than two countries;

(c) the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed four.

Article 19

The goods and the road vehicle, the combination of vehicles or the container shall be produced with the TIR carnet at the Customs office of departure. The Customs authorities of the country of departure shall take such measures as are necessary for satisfying themselves as to the accuracy of the goods manifest and either for affixing the Customs seals or for checking Customs seals affixed under the responsibility of the said Customs authorities by duly authorized persons.

Article 20

For journeys in the territory of their country, the Customs authorities may fix a time-limit and require the road vehicle, the combination of vehicles or the container to follow a prescribed route.

Article 21

At each Customs office en route and at Customs offices of destination, the road vehicle, the combination of vehicles or the container shall be produced for purposes of control to the Customs authorities together with the load and the TIR carnet relating thereto.

Article 22

1. As a general rule and except when they examine the goods in accordance with article 5, paragraph 2, the Customs authorities of the Customs offices en route of each of the Contracting Parties shall accept the Customs seals of other Contracting Parties, provided that they are intact. The said Customs authorities may, however, if control requirements make it necessary, add their own seals.
2. The Customs seals thus accepted by a Contracting Party shall have in the territory of that Contracting Party the benefit of the same legal protection as is accorded to the national seals.

Article 23

The Customs authorities shall not

- require road vehicles, combinations of vehicles or containers to be escorted at the carriers' expense on the territory of their country
- require examination en route of road vehicles, combinations of vehicles or containers and their loads

except in special cases.

Article 24

If the Customs authorities conduct an examination of the load of a road vehicle, combination of vehicles or container in the course of the journey or at a Customs office en route, they shall record on the TIR carnet vouchers used in their country, on the corresponding counterfoils, and on the vouchers remaining in the TIR carnet, particulars of the new seals affixed and of the controls carried out.

Article 25

If the Customs seals are broken en route otherwise than in the circumstances of articles 24 and 35, or if any goods are destroyed or damaged without breaking of such seals, the procedure laid down in annex 1 to this Convention for the use of the TIR carnet shall, without prejudice to the possible application of the provisions of national law, be followed, and the certified report in the TIR carnet shall be completed.

Article 26

1. When transport under cover of a TIR carnet takes place in part in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Convention, the TIR operation shall be suspended during that part of the journey. In that case, the Customs authorities of the

Contracting Party on whose territory the journey continues shall accept the TIR carnet for the resumption of the TIR operation, provided that the Customs seals and/or identifying marks have remained intact.

2. The same shall apply where for a part of the journey the TIR carnet is not used by the holder of the carnet in the territory of a Contracting Party because of the existence of simpler Customs transit procedures or when the use of a Customs transit régime is not necessary.

3. In such cases the Customs offices where the TIR operation is suspended or resumed shall be deemed to be Customs offices of exit en route and Customs offices of entry en route respectively.

Article 27

Subject to the provisions of this Convention and in particular of article 18, another Customs office of destination may be substituted for a Customs office of destination originally indicated.

Article 28

On arrival of the load at the Customs office of destination, and provided that the goods are then placed under another system of Customs control or are cleared for home use, discharge of the TIR carnet shall take place without delay.

(c) PROVISIONS CONCERNING TRANSPORT OF HEAVY OR BULKY GOODS

Article 29

1. The provisions of this section apply only to the transport of heavy or bulky goods as defined in article 1, subparagraph (k), of this Convention.

2. Where the provisions of this section apply, heavy or bulky goods may, if the authorities at the Customs office of departure so decide, be carried by means of non-sealed vehicles or containers.

3. The provisions of this section shall apply only if, in the opinion of the authorities at the Customs office of departure, the heavy or bulky goods carried and any accessories carried with them can be easily identified by reference to the description given, or can be provided with Customs seals and/or identifying marks so as to prevent any substitution, or removal of the goods, without it being obvious.

Article 30

All the provisions of this Convention, save those to which the special provisions of this section make an exception, shall apply to the transport of heavy or bulky goods under the TIR procedure.

Article 31

The liability of the guaranteeing association shall cover not only the goods enumerated in the TIR carnet, but also any goods which, though not enumerated in the carnet, are on the load platform or among the goods enumerated in the TIR carnet.

Article 32

The cover and all vouchers of the TIR carnet shall bear the endorsement "heavy or bulky goods" in bold letters in English or in French.

Article 33

The authorities at the Customs office of departure may require such packing lists, photographs, drawings, etc., as are necessary for the identification of the goods carried to be appended to the TIR carnet. In this case they shall endorse these documents, one copy of the said documents shall be attached to the inside of the cover page of the TIR carnet, and all the manifests of the TIR carnet shall include a reference to such documents.

Article 34

The authorities at the Customs offices en route of each of the Contracting Parties shall accept the Customs seals and/or identifying marks affixed by the competent authorities of other Contracting Parties. They may, however, affix additional seals and/or identifying marks; they shall record particulars of the new seals and/or identifying marks on the vouchers of the TIR carnet used in their country, on the corresponding counterfoils and on the vouchers remaining in the TIR carnet.

Article 35

If Customs authorities conducting an examination of the load at a Customs office en route or in the course of the journey are obliged to break seals and/or remove identifying marks, they shall record the new seals and/or identifying marks on the vouchers of the TIR carnet used in their country, on the corresponding counterfoils and on the vouchers remaining in the TIR carnet.

Chapter IV

IRREGULARITIES

Article 36

Any breach of the provisions of this Convention shall render the offender liable, in the country where the offence was committed, to the penalties prescribed by the law of that country.

Article 37

When it is not possible to establish in which territory an irregularity occurred, it shall be deemed to have been committed in the territory of the Contracting Party where it is detected.

Article 38

1. Each of the Contracting Parties shall have the right to exclude temporarily or permanently from the operation of this Convention any person guilty of a serious offence against the Customs laws or regulations applicable to the international transport of goods.
2. This exclusion shall be notified immediately to the Customs authorities of the Contracting Party on whose territory the person concerned is established or resident, and also to the guaranteeing association(s) in the country where the offence has been committed.

Article 39

When TIR operations are accepted as being otherwise in order:

1. The Contracting Parties shall disregard minor discrepancies in the observance of time-limits or routes prescribed.
2. Likewise, discrepancies between the particulars on the goods manifest of the TIR carnet and the actual contents of a road vehicle, combination of vehicles or container shall not be considered as infringements of the Convention by the holder of the TIR carnet when evidence is produced to the satisfaction of the competent authorities that these discrepancies were not due to mistakes committed knowingly or through negligence at the time when the goods were loaded or dispatched or when the manifest was made out.

Article 40

The Customs administrations of the countries of departure and of destination shall not consider the holder of the TIR carnet responsible for the discrepancies which may be discovered in those countries, when the discrepancies in fact relate to the Customs procedures which preceded or followed a TIR operation and in which the holder was not involved.

Article 41

When it is established to the satisfaction of the Customs authorities that goods specified on the manifest of a TIR carnet have been destroyed or have been irrecoverably lost by accident or force majeure or that they are short by reason of their nature, payment of the duties and taxes normally due shall be waived.

Article 42

On receipt from a Contracting Party of a request giving the relevant reasons, the competent authorities of the Contracting Parties concerned in a TIR operation shall furnish that Contracting Party with all the available information needed for implementation of the provisions of articles 39, 40 and 41 above.

Chapter V

EXPLANATORY NOTES

Article 43

The Explanatory Notes set out in annex 6 and annex 7, Part III, interpret certain provisions of this Convention and its annexes. They also describe certain recommended practices.

Chapter VI

MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 44

Each Contracting Party shall provide the guaranteeing associations concerned with facilities for:

- (a) the transfer of the currency necessary for the sums claimed by the authorities of Contracting Parties by virtue of the provisions of article 8 of this Convention; and
- (b) the transfer of currency for payment for TIR carnet forms sent to the guaranteeing associations by the corresponding foreign associations or by the international organizations.

Article 45

Each Contracting Party shall cause to be published the list of the Customs offices of departure, Customs offices en route and Customs offices of destination approved by it for accomplishing TIR operations. The Contracting Parties of adjacent territories shall consult each other to agree upon corresponding frontier offices and upon their opening hours.

Article 46

1. No charge shall be made for Customs attendance in connexion with the Customs operations mentioned in this Convention, save where it is provided on days or at times or places other than those normally appointed for such operations.
2. Contracting Parties shall arrange to the fullest extent possible for Customs operations concerning perishable goods at Customs offices to be facilitated.

Article 47

1. The provisions of this Convention shall preclude neither the application of restrictions and controls imposed under national regulations on grounds of public morality, public security, hygiene or public health, or for veterinary or phytopathological reasons, nor the levy of dues chargeable by virtue of such regulations.
2. The provisions of this Convention shall not preclude the application of other provisions either national or international governing transport.

Article 48

Nothing in this Convention shall prevent Contracting Parties which form a Customs or economic union from enacting special provisions in respect of transport operations commencing or terminating in, or passing through, their territories, provided that such provisions do not attenuate the facilities provided for by this Convention.

Article 49

This Convention shall not prevent the application of greater facilities which Contracting Parties grant or may wish to grant either by unilateral provisions or in virtue of bilateral or multilateral agreements provided that such facilities do not impede the application of the provisions of this Convention, and in particular, TIR operations.

Article 50

The Contracting Parties shall communicate to one another, on request, information necessary for implementing the provisions of this Convention, and particularly information relating to the approval of road vehicles or containers and to the technical characteristics of their design.

Article 51

The annexes to this Convention form an integral part of the Convention.

Chapter VII

FINAL CLAUSES

Article 52Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. All States Members of the United Nations or members of any of the specialized agencies or of the International Atomic Energy Agency or parties to the Statute of the

International Court of Justice, and any other State invited by the General Assembly of the United Nations, may become Contracting Parties to this Convention:

- (a) by signing it without reservation of ratification, acceptance or approval,
- (b) by depositing an instrument of ratification, acceptance or approval after signing it subject to ratification, acceptance or approval, or
- (c) by depositing an instrument of accession.

2. This Convention shall be open from 1 January 1976 until 31 December 1976 inclusive for signature at the Office of the United Nations at Geneva by the States referred to in paragraph 1 of this article. Thereafter it shall be open for their accession.

3. Customs or economic unions may, together with all their member States or at any time after all their member States have become Contracting Parties to this Convention, also become Contracting Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article. However, these unions shall not have the right to vote.

4. The instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 53

Entry into force

1. This Convention shall enter into force six months after the date on which five States referred to in article 52, paragraph 1, have signed it without reservation of ratification, acceptance or approval or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. After five States referred to in article 52, paragraph 1, have signed it without reservation of ratification, acceptance or approval, or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention shall enter into force for further Contracting Parties six months after the date of the deposit of their instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to this Convention as amended.

4. Any such instrument deposited after an amendment has been accepted but before it has entered into force shall be deemed to apply to this Convention as amended on the date when the amendment enters into force.

Article 54

Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect fifteen months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

3. The validity of TIR carnets accepted by the Customs office of departure before the date when the denunciation takes effect shall not be affected thereby and the guarantee of the guaranteeing association shall hold good in accordance with the provisions of this Convention.

Article 55Termination

If, after the entry into force of this Convention, the number of States which are Contracting Parties is for any period of twelve consecutive months reduced to less than five, the Convention shall cease to have effect from the end of the twelve-month period.

Article 56Termination of the operation of the TIR Convention, 1959

1. Upon its entry into force, this Convention shall terminate and replace, in relations between the Contracting Parties to this Convention, the TIR Convention, 1959.
2. Certificates of approval issued in respect of road vehicles and containers under the conditions of the TIR Convention, 1959, shall be accepted during the period of their validity or any extension thereof for the transport of goods under Customs seal by Contracting Parties to this Convention, provided that such vehicles and containers continue to fulfil the conditions under which they were originally approved.

Article 57Settlement of disputes

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention shall, so far as possible, be settled by negotiation between them or other means of settlement.
2. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled by the means indicated in paragraph 1 of this article shall, at the request of one of them, be referred to an arbitration tribunal composed as follows: each party to the dispute shall appoint an arbitrator and these arbitrators shall appoint another arbitrator, who shall be chairman. If, three months after receipt of a request, one of the parties has failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators have failed to elect the chairman, any of the parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint an arbitrator or the chairman of the arbitration tribunal.
3. The decision of the arbitration tribunal established under the provisions of paragraph 2 shall be binding on the parties to the dispute.
4. The arbitration tribunal shall determine its own rules of procedure.
5. Decisions of the arbitration tribunal shall be taken by majority vote.
6. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by any of the parties for judgment to the arbitration tribunal which made the award.

Article 58Reservations

1. Any State may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, declare that it does not consider itself bound by article 57, paragraphs 2 to 6, of this Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by these paragraphs in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. Apart from the reservations provided for in paragraph 1 of this article, no reservation to this Convention shall be permitted.

Article 59

Procedure for amending this Convention

1. This Convention, including its annexes, may be amended upon the proposal of a Contracting Party by the procedure specified in this article.

2. Any proposed amendment to this Convention shall be considered in an Administrative Committee composed of all the Contracting Parties in accordance with the rules of procedure set out in annex 8. Any such amendment considered or prepared during the meeting of the Administrative Committee and adopted by it by a two-thirds majority of the members present and voting shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties for their acceptance.

3. Except as provided for under article 60, any proposed amendment communicated in accordance with the preceding paragraph shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of twelve months following the date of communication of the proposed amendment during which period no objection to the proposed amendment has been communicated to the Secretary-General of the United Nations by a State which is a Contracting Party.

4. If an objection to the proposed amendment has been communicated in accordance with paragraph 3 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 60

Special procedure for amending annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6 and 7

1. Any proposed amendment to annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6 and 7 considered in accordance with paragraphs 1 and 2 of article 59 shall come into force on a date to be determined by the Administrative Committee at the time of its adoption, unless by a prior date determined by the Administrative Committee at the same time, one-fifth or five of the States which are Contracting Parties, whichever number is less, notify the Secretary-General of the United Nations of their objection to the amendment. Determination by the Administrative Committee of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

2. On entry into force, any amendment adopted in accordance with the procedures set out in paragraph 1 above shall for all Contracting Parties replace and supersede any previous provisions to which the amendment refers.

Article 61

Requests, communications and objections

The Secretary-General of the United Nations shall inform all Contracting Parties and all States referred to in article 52, paragraph 1, of this Convention of any request, communication or objection under articles 59 and 60 above and of the date on which any amendment enters into force.

Article 62Review Conference

1. Any State which is a Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Convention.
2. A review conference to which all Contracting Parties and all States referred to in article 52, paragraph 1, shall be invited, shall be convened by the Secretary-General of the United Nations if, within a period of six months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the States which are Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.
3. A review conference to which all Contracting Parties and all States referred to in article 52, paragraph 1, shall be invited shall also be convened by the Secretary-General of the United Nations upon notification of a request by the Administrative Committee. The Administrative Committee shall make a request if agreed to by a majority of those present and voting in the Committee.
4. If a conference is convened in pursuance of paragraphs 1 or 3 of this article, the Secretary-General of the United Nations shall so advise all the Contracting Parties and invite them to submit, within a period of three months, the proposals which they wish the conference to consider. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the texts of such proposals, at least three months before the date on which the conference is to meet.

Article 63Notifications

In addition to the notifications and communications provided for in articles 61 and 62, the Secretary-General of the United Nations shall notify all the States referred to in article 52 of the following:

- (a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article 52;
- (b) the dates of entry into force of this Convention in accordance with article 53;
- (c) denunciations under article 54;
- (d) the termination of this Convention under article 55;
- (e) reservations under article 58.

Article 64Authentic text

After 31 December 1976, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the Contracting Parties and to the States referred to in article 52, paragraph 1, which are not Contracting Parties.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

DONE at Geneva, this fourteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

Annex 1


MODEL OF TIR CARNET

The TIR carnet is printed in French except for page 1 of the cover where the items are also printed in English. The "Rules regarding the use of the TIR carnet" given in French on page 2 of the cover are also printed in English on page 3 of the cover.

(Nom de l'Organisation internationale)

CARNET TIR*

No

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au inclus <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i>	
2. Délivré par <i>Issued by</i> (nom de l'association émettrice / name of issuing association)	
3. Titulaire <i>Holder</i> (nom, adresse, pays / name, address, country)	
4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association : <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association :</i>	5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale : <i>Signature of the secretary of the international organization :</i>
	
(A remplir avant l'utilisation par la titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)	
6. Pays de départ <i>Country of departure</i>	
7. Pays de destination <i>Country/Countries of destination (*)</i>	
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (*) <i>Registration No(s). of road vehicle(s) (*)</i>	
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (*) <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) (*)</i>	
10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (*) <i>Identification No(s). of container(s) (*)</i>	
11. Observations diverses <i>Remarks</i>	
12. Signature du titulaire du carnet : <i>Signature of the carnet holder :</i>	
(*) Biffer la mention inutile. <i>Strike out whichever does not apply</i>	

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET

A. General

1. **Issue:** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.
2. **Language:** The TIR carnet is printed in French except for page 1 of the cover where the items are also printed in English; this page is a translation of the «Rules regarding the use of the TIR carnet» given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted.
3. **Validity:** The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR operation at the Customs office of destination, provided that it has been taken under Customs control at the Customs office of departure within the time-limit set by the issuing association (item 1 of page 1 of the cover and item 4 of the vouchers).
4. **Number of carnets:** Only one TIR carnet shall be required for a combination of vehicles (coupled vehicles) or for several containers loaded either on a single vehicle or on a combination of vehicles (see also rule 10 (d) below).
5. **Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination:** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination, but, unless otherwise authorized:
 - (a) the Customs offices of departure must be situated in the same country;
 - (b) the Customs offices of destination may not be situated in more than two countries;
 - (c) the total number of Customs offices of departure and destination may not exceed four (see also rule 10 (e) below).
6. **Number of forms:** Where there is only one Customs office of departure, and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 3 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country traversed. For each additional Customs office of departure 2 extra sheets and for each additional Customs office of destination 3 extra sheets shall be required. In addition, there must be 2 more sheets if the Customs offices of destination are situated in two different countries.
7. **Presentation at Customs offices:** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office *en route* and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 19 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet


8. **Erasures, over-writing:** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any corrections shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initialed by the person making it and endorsed by the Customs authorities.
9. **Information concerning registration:** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.
10. **The manifest:**
 - (a) The manifest must be completed in the language of the country of departure, unless the Customs authorities allow another language to be used. The Customs authorities of the other countries traversed reserve the right to require its translation into their own language. In order to avoid delays which might ensue from this requirement, carriers are advised to supply the driver of the vehicle with the requisite translations.
 - (b) The information on the manifest should be typed or multicopied in such a way as to be clearly legible on all the sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities.
 - (c) When there is not enough space in the manifest to enter all the goods carried, separate sheets of the same model as the manifest or commercial documents providing all the information required by the manifest may be attached to the vouchers. In such cases, all the vouchers must contain the following particulars:
 - (i) the number of sheets attached (box 10)
 - (ii) the number and type of packages or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 11 to 13)
 - (d) When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 11 of the manifest).
 - (e) Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.
11. **Packing lists, photographs, plans, etc.:** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 10 of all vouchers.
12. **Signature:** All vouchers (items 16 and 17) must be dated and signed by the holder of the TIR carnet or his agent.

C. Incidents or accidents

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


Counterfoil No. 1 (odd-numbered pages, white) of the TIR Carnet


No.

<p>1. Accepted by the Customs office at</p> <p>2. Under No.</p> <p>3. Seals or identification marks applied</p> <p>4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact</p> <p>5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.)</p>	<p>6. Customs officer's signature and Customs office date stamp</p> 
--	---

<p>VOUCHER No. 1</p> <p>2. Customs office(s) of departure 1. 2. 3.</p> <p>For official use</p> <p>8. Registration No(s). of road vehicle(s) 9. Certificate(s) of approval (No. and date)</p> <p>GOODS MANIFEST</p>	<p>1. TIR Carnet (number ...)</p> <p>3. Issued by (name of issuing association)</p> <p>4. Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</p> <p>5. Holder of the carnet (name, address and country)</p> <p>6. Country of departure 7. Country/countries of destination</p> <p>10. Documents attached to the manifest</p>
---	--

<p>11. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles</p>	<p>12. Number and type of packages or articles; description of goods</p>	<p>13. Gross weight in Kg</p>	<p>18. Seals or identification marks applied (number, identification)</p>
---	--	-------------------------------	---

<p>14. Total number of packages entered on the manifest, Destination:</p> <p>1. Customs office</p> <p>2. Customs office</p> <p>3. Customs office</p>	<p>Number</p>	<p>15. I declare the information in items 1-14 to be correct and complete</p> <p>16. Place and date</p> <p>17. Signature of holder or agent</p>	<p>19. Customs office of departure Customs officer's signature and Customs office date stamp</p> 
--	---------------	---	--

<p>20. Certificate of acceptance of goods (Customs office of departure or of entry <u>en route</u>)</p> <p><input type="checkbox"/> 21. Seals or identification marks found to be intact</p> <p>22. Time-limit for transit</p> <p>23. Registered by the Customs office at Under No.</p> <p>24. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)</p> <p>25. Customs officer's signature and Customs office date stamp</p> 	
--	--

Counterfoil No. 2 (even-numbered pages, green) of the TIR Carnet

No.

<p>1. Arrival certified by the Customs office at</p> <p>2. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact</p> <p>3. Discharged packages or articles (as specified in the manifest)</p> <p>4. New seals affixed</p> <p>5. Conditions of discharge (if any)</p> <p>.....</p>	<p>6. Customs officer's signature and Customs office date stamp</p> <div style="text-align: center; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div>
---	--

<p><u>VOUCHER No. 2</u></p> <p>2. Customs office(s) of departure</p> <p>1. 2.</p> <p>3.</p> <p>For official use</p>		<p>1. TIR Carnet (number)</p> <p>3. Issued by (name of issuing association)</p> <p>4. Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</p> <p>5. Holder of the carnet (name, address and country)</p>	
<p>8. Registration No(s). of road vehicle(s)</p> <p>9. Certificate(s) of approval (No. and date)</p>		<p>6. Country of departure</p> <p>7. Country/countries of destination</p> <p>10. Documents attached to the manifest</p>	
<p>GOODS MANIFEST</p>			
<p>11. (a) Load compartment(s) or container(s)</p> <p>(b) Marks and Nos. of packages or articles</p>	<p>12. Number and type of packages or articles; description of goods</p>	<p>13. Gross weight in kg</p>	<p>18. Seals or identification marks applied (number, identification)</p>
<p>14. Total number of packages entered on the manifest, Destination:</p> <p>1. Customs office</p> <p>2. Customs office</p> <p>3. Customs office</p>	<p>Number</p>	<p>15. I declare the information in items 1-14 to be correct and complete</p> <p>16. Place and date</p> <p>17. Signature of holder or agent</p> <p>.....</p>	<p>19. Customs office of departure Customs officer's signature and Customs office date stamp</p> <div style="text-align: center; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div>
<p>20. Certificate of acceptance of goods (Customs office of departure or of entry <u>en route</u>)</p> <p><input type="checkbox"/> 21. Seals or identification marks found to be intact</p>		<p>22. Time-limit for transit</p> <p><input type="checkbox"/> 27. Seals or identification marks found to be intact</p>	
<p>23. Registered by the Customs office at under No.</p>		<p>28. Number of packages discharged</p>	
<p>24. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.)</p>		<p>29. Conditions of discharge (if any)</p>	
<p>25. Customs officer's signature and Customs office date stamp</p> <div style="text-align: center; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div>		<p>30. Customs officer's signature and Customs office date stamp</p> <div style="text-align: center; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div>	



VOUCHER INTENDED EXCLUSIVELY
for the Customs Office of destination
if so required



Voucher No. 2 (pink)		1. TIR carnet (number	
2. Customs office(s) of departure		3. Issued by (name of issuing association)	
1. 2.		4. Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including	
3.		5. Holder of the carnet (name, address and country)	
For official use		6. Country of departure	
		7. Country/countries of destination	
8. Registration No(s). of road vehicle(s)		10. Documents attached to the manifest	
9. Certificate(s) of approval (No. and date)			
GOODS MANIFEST			
11. (a) Load compartment(s) or container(s)	12. Number and type of packages or articles; description of goods	13. Gross weight in kg	18. Seals or identification marks applied (number, identification)
(b) Marks and Nos. of packages or articles			
14. Total number of packages entered on the manifest, Destination:	Number	15. I declare the information in items 1-14 to be correct and complete	
1. Customs office		16. Place and date	
2. Customs office		17. Signature of holder or agent	
3. Customs office		19. Customs office of departure Customs officer's signature and Customs office date stamp	
20. Certificate of acceptance of goods (Customs office of departure or of entry en route)		26. Certificate of discharge (Customs office of exit en route or of destination)	
<input type="checkbox"/> 21. Seals or identification marks found to be intact	22. Time-limit for transit	<input type="checkbox"/> 27. Seals or identification marks found to be intact	
23. Registered by the Customs office at		28. Number of packages discharged	
under no.		29. Conditions of discharge (if any)	
24. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.)			
25. Customs officer's signature and Customs office date stamp		30. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
.....		

CERTIFIED REPORT (Yellow)

Drawn up in accordance with article 25 of the TIR Convention
(See also Rules 13 to 17 regarding the use of the TIR carnet)

1. Customs office(s) of departure		2. TIR carnet		No.	
3. Issued by					
4. Registration No(s). of road vehicle(s) Identification No(s). of container(s)			5. Holder of carnet		
6. The Customs seal(s) is/are		intact <input type="checkbox"/>	not intact <input type="checkbox"/>	8. Remarks	
7. The load compartment(s) or container(s) is/are		intact <input type="checkbox"/>	not intact <input type="checkbox"/>		
9. <input type="checkbox"/> No goods appeared to be missing <input type="checkbox"/> The goods indicated in items 10 to 13 are missing (M) or have been destroyed (D) as indicated in column 12					
10. (a) Load compartment(s) or container(s)		11. Number and type of packages or articles; description of goods		12. M or D	13. Remarks (give particulars of quantities missing or destroyed)
(b) Marks and Nos. of packages or articles					
14. Date, place and circumstances of the accident.					
15. Measures taken to enable the TIR operation to continue					
<input type="checkbox"/> affixing of new seals: number description					
<input type="checkbox"/> transfer of load (see item 16 below)					
<input type="checkbox"/> other					
16. If the goods have been transferred: description of road vehicle(s)/container(s) substituted					
	Registration No.	Approved		No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed
(a) vehicle	Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>/.....
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>/.....
	Identification No.				
(b) container	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	/.....
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	/.....
17. Authority which drew up this certified report.			18. Endorsement of next Customs office reached by the TIR transport		
.....				
Place/Date/Stamp		Signature		Signature	

Mark the appropriate boxes with a cross

Annex 2REGULATIONS ON TECHNICAL CONDITIONS APPLICABLE TO ROAD VEHICLES WHICH
MAY BE ACCEPTED FOR INTERNATIONAL TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEALArticle 1Basic principles

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

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

Article 2Structure of load compartments

1. To meet the requirements of article 1 of these Regulations:

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

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

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

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

- (i) where it covers the full height from floor to roof, or, in other cases, where the space between it and the outer wall is completely enclosed the lining inside the load compartment shall be so fitted that it cannot be removed and replaced without leaving obvious traces; and
- (ii) where a lining is of less than full height and the spaces between the lining and the outer wall are not completely enclosed, and in all other cases where spaces occur in the construction of a load compartment, the number of such spaces shall be kept to a minimum and these spaces shall be readily accessible for Customs inspection.

3. Windows shall be allowed provided that they are made of materials of sufficient strength and that they cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces. Glass shall nevertheless be permitted, but in this case the window shall be fitted with a fixed metal grille which cannot be removed from the outside; the mesh of the grille shall not exceed 10 mm.

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

Article 3

Sheeted vehicles

1. Where applicable, the provisions of articles 1 and 2 of these Regulations shall apply to sheeted vehicles. In addition, these vehicles shall conform to the provisions of this article.

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

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

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

5. Repairs shall be made in accordance with the method described in sketch No. 4 appended to these Regulations; the edges shall be folded into one another and sewn together with two visible seams at least 15 mm apart; the colour of the thread visible from the inside shall be different from that of the thread visible from the outside and from that of the sheet itself; all seams shall be machine-sewn. When a sheet which has been damaged near the edges is repaired by replacing the damaged part by a patch, the

seam can also be made in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article and sketch No. 1 appended to these Regulations. Sheets of plastic-covered cloth may alternatively be repaired in accordance with the method described in paragraph 4 of this article, but in that case the plastic band must be affixed to both sides of the sheet, the patch being fitted on the inside of the sheet.

6. (a) The sheet shall be fixed to the vehicle in strict compliance with the conditions set forth in article 1 (a) and (b) of these Regulations. The following types of fastening shall be provided:

- (i) metal rings fixed to the vehicles;
- (ii) eyelets let into the edge of the sheet;
- (iii) a fastening passing through the rings above the sheet and visible from the outside for its entire length.

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

(b) When any edge of a sheet is to be permanently secured to a vehicle, the joint shall be continuous and effected by means of solid devices.

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

8. The spaces between the rings and the spaces between the eyelets shall not exceed 200 mm. The eyelets shall be reinforced.

9. The following fastenings shall be used:

- (a) steel wire ropes of at least 3 mm diameter; or
- (b) ropes of hemp or sisal of at least 8 mm diameter encased in a transparent sheath of unstretchable plastic.

Wire ropes may have a transparent sheath of unstretchable plastic.

10. Each rope shall be in one piece and have a hard metal end-piece at each end. The fastener of each metal end-piece shall include a hollow rivet passing through the rope so as to allow the introduction of the thread or strap of the Customs seal. The rope shall remain visible on either side of the hollow rivet so that it is possible to ensure that the rope is in one piece (see sketch No. 5 appended to these Regulations).

11. At the openings in the sheet, used for loading and unloading, the two edges of the sheet shall have an adequate overlap. They shall also be fastened by:

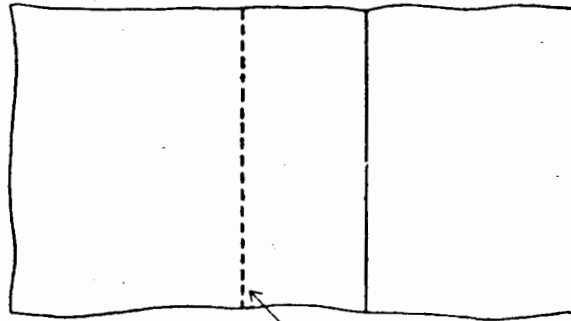
- (a) a flap sewn or welded in accordance with paragraphs 3 and 4 of this article;
- (b) rings and eyelets meeting the conditions of paragraph 8 of this article; and
- (c) a thong made of appropriate material, in one piece and unstretchable, at least 20 mm wide and 3 mm thick, passing through the rings and holding together the two edges of the sheet and the flap; the thong shall be secured inside the sheet and fitted with an eyelet to take the rope mentioned in paragraph 9 of this article.

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

Sketch No. 1

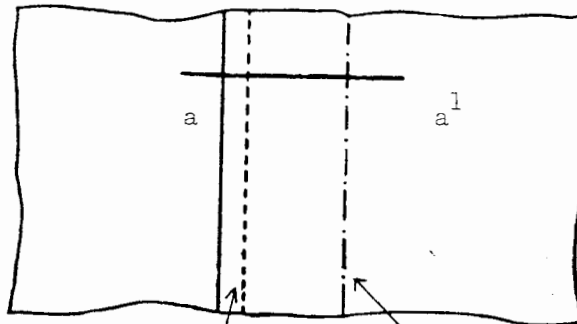
SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER

Outside view



Seam

Inside view



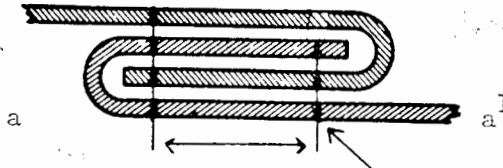
Seam

Seam

(thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam)

Section a-a¹

Double flat seam

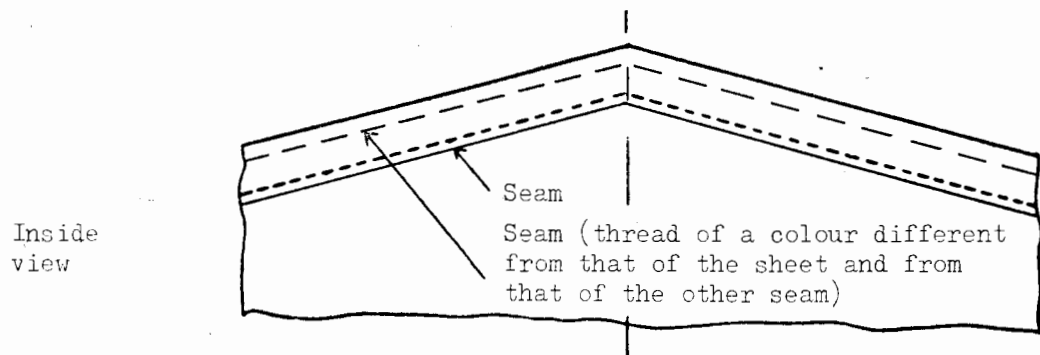
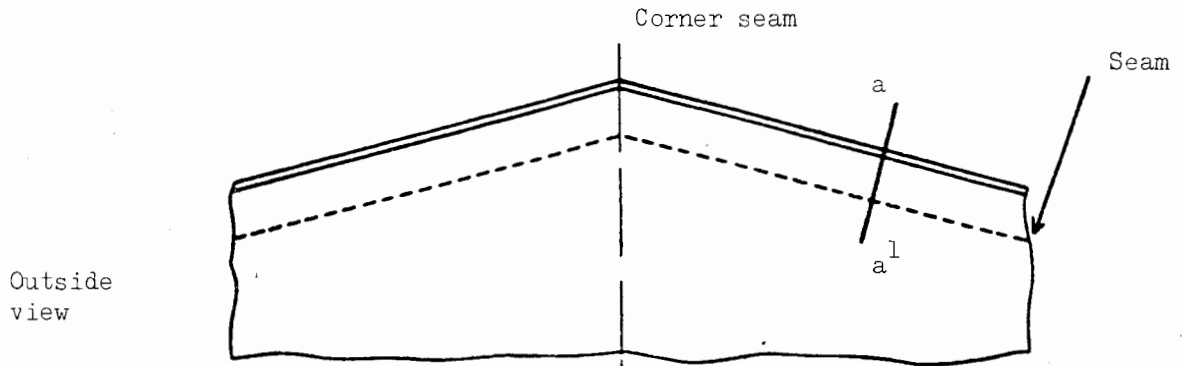


At least
15 mm

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

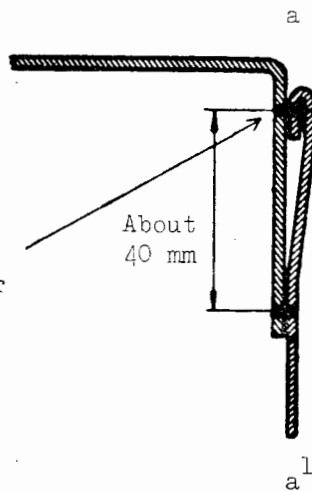
Sketch No. 2

SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER



Section a-a¹

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

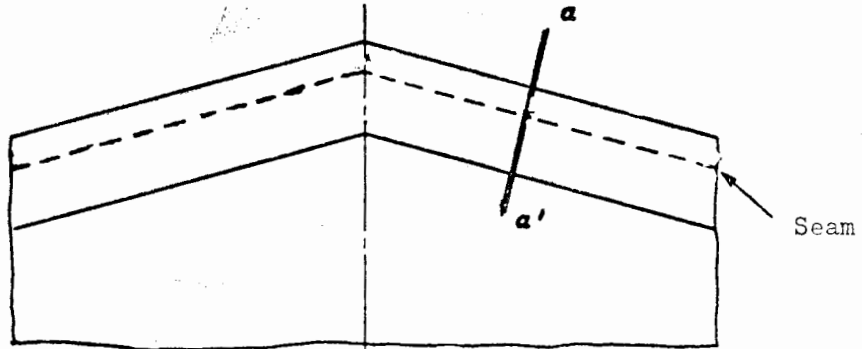


Sketch No. 2(a)

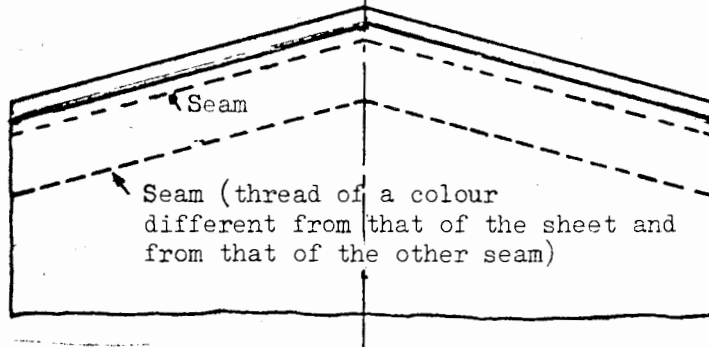
SHEET MADE OF SEVERAL PIECES SEWN TOGETHER

Corner seam

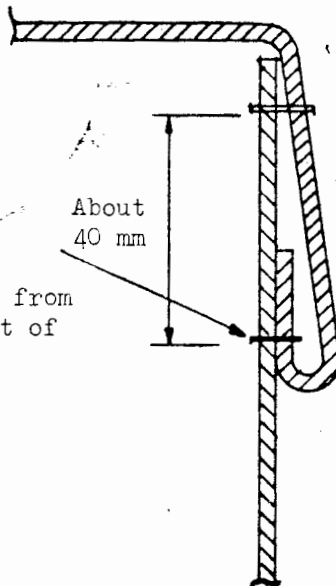
Outside view



Inside view



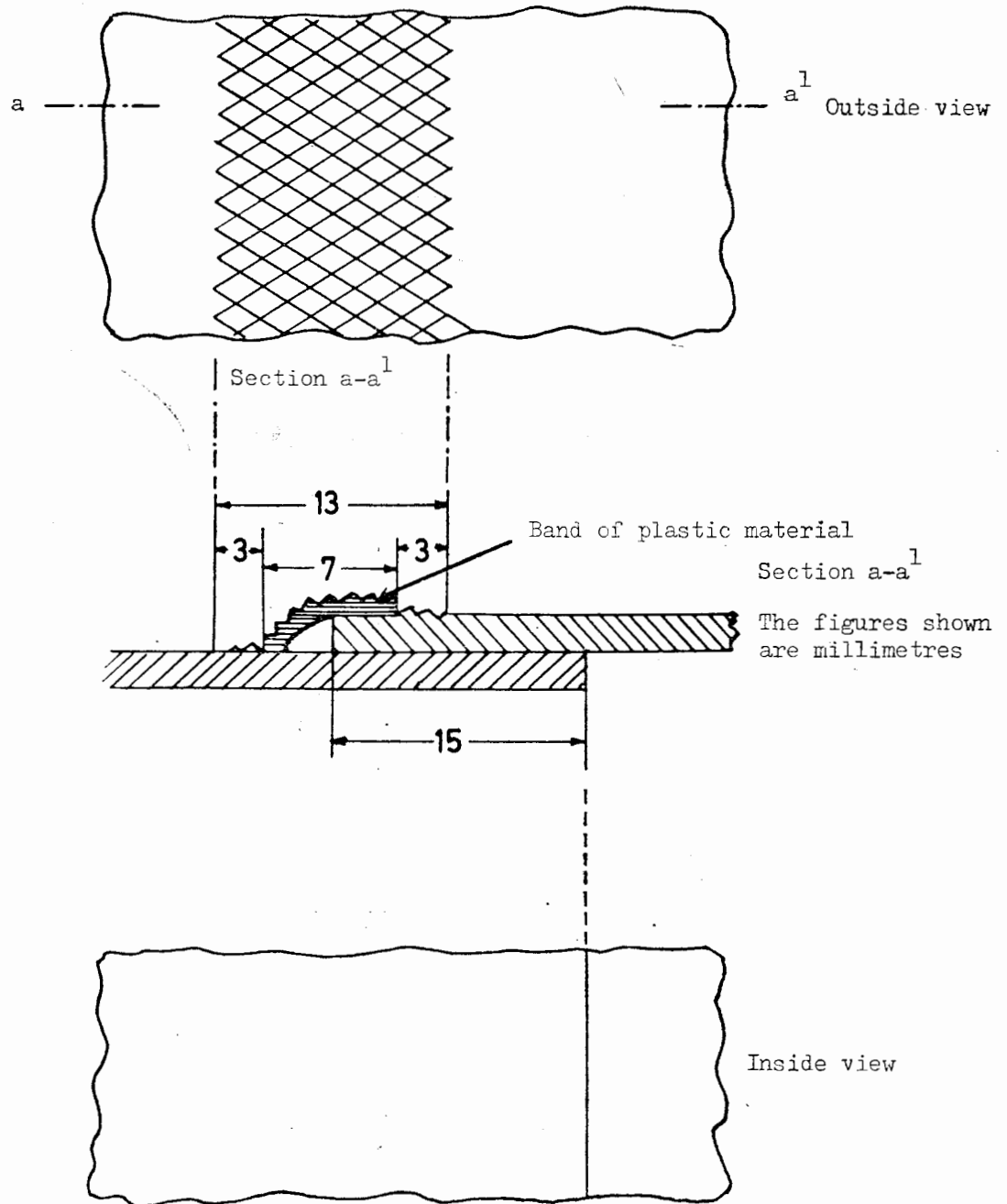
Section a-a¹



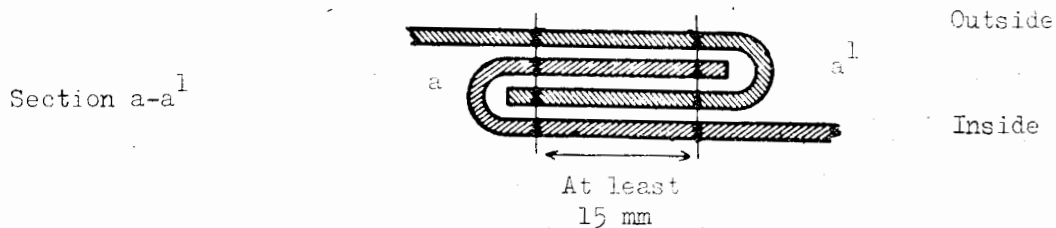
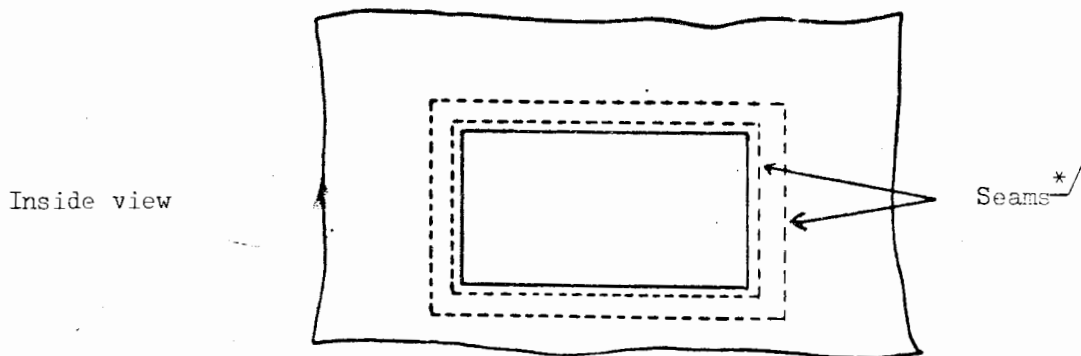
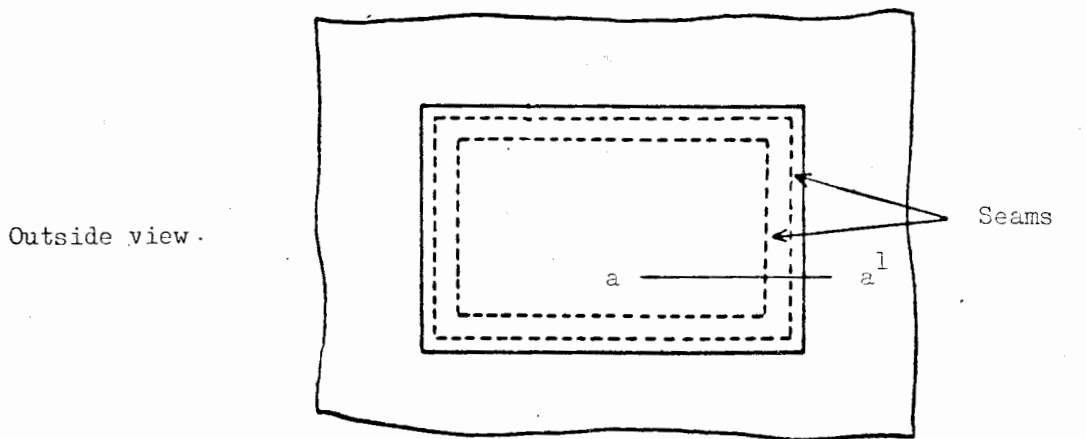
Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam

Sketch No. 3

SHEET MADE OF SEVERAL PIECES WELDED TOGETHER



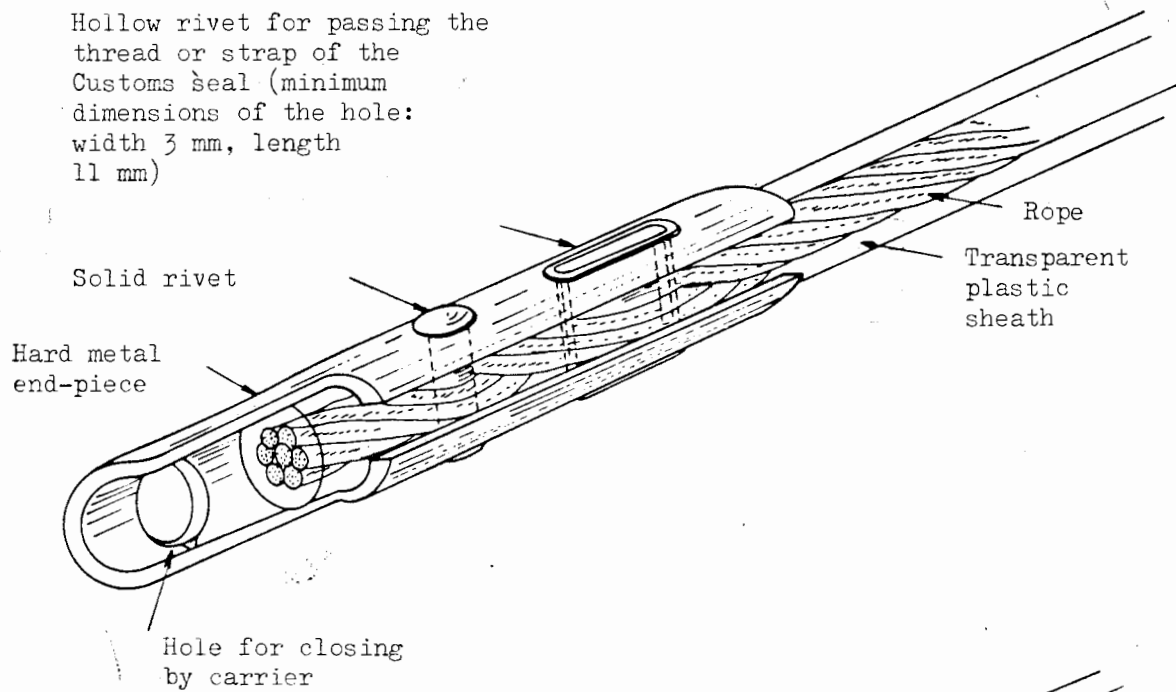
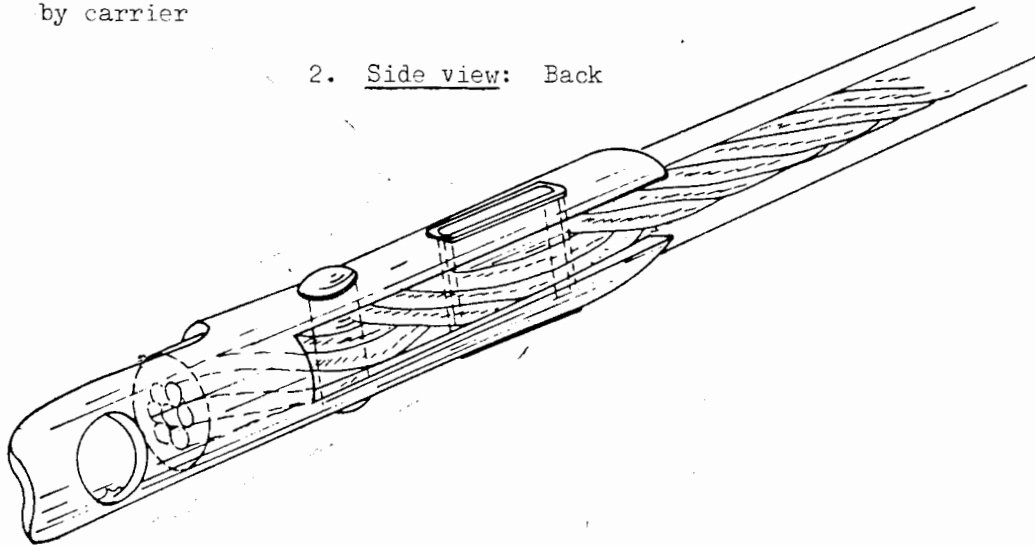
Sketch No. 4
REPAIR OF THE SHEET



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

Sketch No. 5

EXAMPLE OF END-PIECE

1. Side view: Front2. Side view: Back

Annex 3PROCEDURE FOR THE APPROVAL OF ROAD VEHICLES COMPLYING WITH THE
TECHNICAL CONDITIONS SET FORTH IN THE REGULATIONS
CONTAINED IN ANNEX 2

GENERAL

1. Road vehicles may be approved by one of the following procedures:
 - (a) individually, or
 - (b) by design type (series of road vehicles)
2. An approval certificate conforming to the standard form of annex 4 shall be issued for approved vehicles. This certificate shall be printed in the language of the country of issue and in French or English. When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by that authority shall be attached to the certificate. The number of those documents shall then be inserted by that authority under item No. 6 of the approval certificate.
3. The approval certificate shall be kept on the road vehicle.
4. Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal of approval where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.
5. If a road vehicle no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets, be restored to the condition which had justified its approval so as to comply again with the said technical conditions.
6. If the essential characteristics of a road vehicle are changed, the vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets.
7. The competent authorities of the country of registration of the vehicle or, in the case of vehicles for which registration is not required, the competent authorities of the country where the owner or user of the vehicle is established may, as the case may be, withdraw or renew the approval certificate or issue a new approval certificate in the circumstances set out in article 14 of this Convention and in paragraphs 4, 5 and 6 of this annex.

PROCEDURE FOR INDIVIDUAL APPROVAL

8. The owner, the operator or the representative of either shall apply to the competent authority for individual approval. The competent authority shall inspect the road vehicle produced in accordance with the general rules laid down in paragraphs 1 to 7 above and shall satisfy itself that the vehicle complies with the technical conditions prescribed in annex 2, and after approval shall issue a certificate conforming to the model in annex 4.

PROCEDURE FOR APPROVAL BY DESIGN TYPE (SERIES OF ROAD VEHICLES)

9. Where road vehicles are manufactured by type series, the manufacturer may apply to the competent authority of the country of manufacture for approval by design-type.

10. The manufacturer shall state in his application the identification numbers or letters which he assigns to the type of road vehicle to which his application for approval relates.
11. The application shall be accompanied by drawings and a detailed design specification of the type of road vehicle to be approved.
12. The manufacturer shall give an undertaking in writing that he will:
 - (a) produce to the competent authority such vehicles of the type concerned as that authority may wish to examine;
 - (b) permit the competent authority to examine further units at any time during the production of the type series concerned;
 - (c) advise the competent authority of any change, however small, in the design or specification before proceeding with such change;
 - (d) mark the road vehicles in a visible place with the identification numbers or letters of the design-type and the serial number of the vehicle in the type series (manufacturer's number);
 - (e) keep a record of vehicles manufactured to the approved design-type.
13. The competent authority shall state what changes, if any, must be made to the proposed design-type in order that approval may be granted.
14. No approval by design-type shall be granted unless the competent authority has satisfied itself by examination of one or more vehicles manufactured to the design-type concerned that vehicles of that type comply with the technical conditions prescribed in annex 2.
15. The competent authority shall notify the manufacturer in writing of its decision to grant approval by design-type. This decision shall be dated and numbered. The authority which took the decision shall be clearly designated.
16. The competent authority shall take the necessary steps to issue an approval certificate, which it has duly signed, in respect of every vehicle built in conformity with an approved design-type.
17. The holder of the approval certificate shall, before using the vehicle for the carriage of goods under the cover of a TIR carnet, fill in, as may be required, on the approval certificate:
 - the registration number given to the vehicle (item No. 1) or,
 - in the case of a vehicle not subject to registration, particulars of his name and business address (item No. 6)
18. When a vehicle which has been approved by design-type is exported to another country which is a Contracting Party to this Convention, no further approval procedure shall be required in that country on account of its importation.

PROCEDURE FOR ENDORSEMENT OF THE CERTIFICATE OF APPROVAL

19. When an approved vehicle, carrying goods under cover of a TIR carnet, is found to have major defects, the competent authorities of Contracting Parties may either refuse to allow the vehicle to continue its journey under a TIR carnet, or allow the vehicle to continue its journey under a TIR carnet on its territory while taking the necessary

security precautions. The approved vehicle must be restored to a satisfactory state as rapidly as possible, and in any case before it is again used for the transport of goods under cover of a TIR carnet.

20. In each of these cases the Customs authorities shall make an appropriate endorsement in item No. 10 of the certificate of approval of the vehicle. When the vehicle has been restored to a condition which justifies approval, it shall be presented to the competent authorities of a Contracting Party who shall revalidate the certificate by adding an endorsement to item No. 11 cancelling the earlier observations. No vehicle, the certificate of which has been endorsed at item No. 10 under the provisions of the preceding paragraph, may again be used for the transport of goods under a TIR carnet until it has been restored to a satisfactory condition and until the endorsement in item No. 10 has been cancelled as stated above.

21. Each endorsement made on the certificate shall be dated and authenticated by the Customs authorities.

22. When a vehicle is found to have defects which the Customs authorities consider to be of minor importance and not involving the risk of smuggling, the continued use of the vehicle for the transport of goods under cover of a TIR carnet can be authorized. The holder of the approval certificate shall be notified of the defects and shall restore his vehicle to a satisfactory state within a reasonable time.

Annex 4

MODEL CERTIFICATE OF APPROVAL OF A ROAD VEHICLE

(Back page)

IMPORTANT NOTICE

1. When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by that authority, shall be attached to the approval certificate. The number of those documents shall then be inserted by the competent authority, under item No. 6 of the certificate.

2. The certificate shall be kept on the road vehicle.

3. Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal of approval where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.

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

5. If the essential characteristics of a road vehicle are changed, the vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets.

(Cover page)

APPROVAL CERTIFICATE

of a road vehicle for the transport of goods under Customs seal

Certificate No.

TIR Convention of 19

Issued by (competent authority)

..... (to be filled in)

IDENTIFICATION

CERTIFICATE OF APPROVAL
NO.

1. Registration No.
2. Type of vehicle
3. Chassis No.
4. Trade mark (or name of manufacturer)
5. Other particulars
6. Number of annexes

7. APPROVAL

- individual approval
- approval by design type
- (mark applicable alternative with an "X")

Place
Date
Signature

Valid until

8. HOLDER (for unregistered vehicles only)
Name and address

9. RENEWALS

Valid until			
Place			
Date			
Signature			
Stamp			

REMARKS

(reserved for the use of Competent Authorities)

10. Defects noted		11. Rectification of defects	
Authority	Stamp	Authority	Stamp
Signature		Signature	
10. Defects noted		11. Rectification of defects	
Authority	Stamp	Authority	Stamp
Signature		Signature	
12. Other remarks			

IMPORTANT NOTICE OVERLEAF

Annex 5

TIR PLATES

1. The dimensions of the plates shall be 250 mm by 400 mm.
2. The letters TIR in capital Latin characters shall be 200 mm high and their strokes at least 20 mm wide. The letters shall be white on a blue ground.

Annex 6

EXPLANATORY NOTES

INTRODUCTION

(i) In accordance with the provisions of article 43 of this Convention, the explanatory notes interpret certain provisions of this Convention and of its annexes. They also describe certain recommended practices.

(ii) The explanatory notes do not modify the provisions of this Convention or of its annexes but merely make their contents, meaning and scope more precise.

(iii) In particular, having regard to the provisions of article 12 of this Convention and of annex 2 relating to the technical conditions for the approval of road vehicles for transport under Customs seal, the explanatory notes specify, where appropriate, the construction techniques to be accepted by the Contracting Parties as complying with those provisions. The explanatory notes also specify, where appropriate, which construction techniques do not comply with those provisions.

(iv) The explanatory notes provide a means of applying the provisions of this Convention and of its annexes so as to take into account the development of technology and economic requirements.

0 MAIN TEXT OF THE CONVENTION

0.1 Article 1

0.1 (b) The fees and charges excepted in article 1, subparagraph (b) mean all sums, other than import or export duties and taxes, levied by Contracting Parties on or in connexion with importation or exportation. These sums shall be limited in amount to the approximate cost of the services rendered and shall not represent an indirect protection to domestic products or a tax on imports or exports for fiscal purposes. Such fees and charges include inter alia payments relating to:

- certificates of origin if they are required for transit
- analyses carried out by Customs laboratories for control purposes
- Customs inspections and other clearance operations carried out outside normal working hours or away from Customs offices
- inspections for sanitary, veterinary or phytopathological reasons.

0.1 (e) The term "dismountable body" means a load compartment which has no means of locomotion and which is designed to be transported upon a road vehicle, the chassis of which, together with the under-framing of the body, is specially adapted for this purpose.

0.1 (e)(i) The term "partially enclosed", as applied to equipment in article 1, subparagraph (e)(i), relates to equipment generally consisting of a floor and a superstructure marking off a loading space equivalent to that of a closed container. The superstructure is generally made up of metal members forming the frame of a container. Containers of this type may also comprise one or more lateral or frontal walls. In some cases there is only a roof attached to the floor by uprights. This type of container is used in particular for the transport of bulky goods (motor cars, for example).

0.2 Article 2

0.2-1 Article 2 provides that a transport operation under cover of a TIR carnet may begin and end in the same country on condition that part of the journey is performed in foreign territory. In such cases there is nothing to prevent the Customs authorities of the country of departure from requiring, in addition to the TIR carnet, a national document, intended to ensure duty-free reimportation of the goods. It is nevertheless recommended that Customs authorities should not insist on the use of such a document but accept instead an appropriate endorsement on the TIR carnet.

0.2-2 The provisions of this article allow goods to be carried under cover of a TIR carnet when only part of the journey is made by road. They do not specify what part of the journey has to be made by road and it is sufficient that this should occur at some point between the beginning and the end of the TIR operation. However, it may happen that, for unforeseen reasons of a commercial or accidental nature, no part of the journey can be made by road, despite the intentions of the sender at the start of the journey. In these exceptional cases the Contracting Parties shall nevertheless accept the TIR carnet and the liability of the guaranteeing associations shall remain in force.

0.5 Article 5

This article does not exclude the right to carry out spot checks on the goods but stresses that these checks should be very limited in number. The international TIR carnet procedure, in fact, provides protection greater than that given by national procedures. Firstly the particulars on the TIR carnet relating to the goods must agree with the particulars given on the Customs documents which may be required in the country of departure. In addition the countries of transit and destination are given protection by the controls which are carried out

at departure and which are certified by the Customs authorities at the office of departure. (See note below to article 19.)

0.6.2 Article 6, paragraph 2

Under the provisions of this paragraph, the Customs authorities of a country may approve more than one association, each of which may incur liability arising from the discharge of the carnets issued by it or by its corresponding associations.

0.8.3 Article 8, paragraph 3

Customs authorities are recommended to limit to a sum equal to \$US50,000 per TIR carnet the maximum amount which may be claimed from the guaranteeing association.

0.8.6 Article 8, paragraph 6

1. In the absence in the TIR carnet of particulars detailed enough to enable charges on the goods to be determined, the parties concerned may produce evidence of their precise nature.

2. If no evidence is furnished, duties and taxes will be charged, not at a flat rate unrelated to the nature of the goods, but at the highest rate applicable to the kind of goods covered by the particulars in the TIR carnet.

0.10 Article 10

The certificate of discharge of the TIR carnet shall be regarded as having been obtained in an improper or fraudulent manner when the TIR operation has been carried out by means of load compartments or containers adapted for fraudulent purposes, or when such malpractices as the use of false or inaccurate documents, the substitution of goods, tampering with Customs seals, etc., have been discovered, or when the certificate has been obtained by other illicit means.

0.11 Article 11

0.11-1 In deciding whether or not to release the goods or vehicle, Customs authorities should not, when they have other means in law of protecting the interests for which they are responsible, be influenced by the fact that the guaranteeing association is liable for the payment of duties, taxes and default interest payable by the holder of the carnet.

0.11-2 If a guaranteeing association is asked, in accordance with the procedure set out in article 11, to pay the sums referred to in article 8, paragraphs 1 and 2, and fails to do so within the time-limit of three months prescribed by the Convention, the competent authorities may rely on national regulations in requiring payment of the sums in question because what is involved in such cases is a failure to carry out a contract of guarantee entered into by the guaranteeing association under national law.

0.15

Article 15

Certain difficulties may arise in the case of vehicles not subject to registration, such as in some countries, trailers or semi-trailers, when Customs documents are not required for temporary admission. In that case, the provisions of article 15 may be observed, while assuring adequate protection for the Customs authorities, by recording particulars of these vehicles (make and numbers) on vouchers 1 and 2 of the TIR carnet used by the countries concerned and on the corresponding counterfoils.

0.17

Article 17

0.17-1

The provision that the manifest of the goods covered by the TIR carnet shall show separately the contents of each vehicle of a combination of vehicles, or of each container, is only intended to simplify Customs inspection of the contents of each vehicle or container. This provision shall not therefore be interpreted so rigidly that each variation between the actual contents of a vehicle or container and the contents of that vehicle or container as shown on the manifest is considered a breach of the provisions of the Convention. If the carrier can satisfy the relevant authorities that, notwithstanding such a variation, all the goods shown on the manifest agree with the total of goods loaded in the combination of vehicles or in all the containers covered by the TIR carnet, this shall not normally be considered a breach of Customs requirements.

0.17-2

In the case of household removals, the procedure laid down in paragraph 10(c) of the Rules for the use of the TIR carnet can be applied, the list of articles concerned being reasonably condensed.

0.18

Article 18

0.18-1

It is essential for the smooth operation of the TIR procedure that the Customs authorities of one country should refuse to designate a Customs office of exit as a Customs office of destination for a transport operation which is going on to a neighbouring country when that country is also a Contracting Party to this Convention, unless there are some special circumstances to justify the request.

0.18-2

1. Goods should be so loaded that the consignment to be unloaded at the first unloading point can be taken out of the vehicle or the container without it being necessary to unload the other consignment or consignments of goods due to be unloaded at the other unloading points.

2. Where a transport operation involves unloading at more than one office it is necessary that, after a partial unloading, a record of it should be made in box 12 on all the remaining manifests of the TIR carnet, and at the same time another record should be made on the

remaining vouchers and the corresponding counterfoils to the effect that new seals have been affixed.

0.19 Article 19

The requirement that the Customs office of departure should check the accuracy of the goods manifest implies the need to verify at least that the particulars in the goods manifest tally with those in the export documents and in the transport or other commercial documents relating to the goods; the Customs office of departure may also have to examine the goods. The Customs office of departure must also, before affixing seals, check the condition of the road vehicle or container and, in the case of sheeted vehicles or containers, the condition of the sheets and sheet fastenings, as this equipment is not included in the certificate of approval.

0.20 Article 20

When fixing time-limits for the transport of goods within their territory, Customs authorities must likewise take into account inter alia any special regulations to which carriers are subject, particularly regulations concerning working hours and mandatory rest periods for drivers of road vehicles. It is recommended that these authorities should exercise their right to prescribe a route only when they consider it essential.

0.21 Article 21

0.21-1 The provisions of this article do not restrict the right of Customs authorities to examine all parts of a vehicle other than the sealed load compartment.

0.21-2 The Customs office of entry may turn back the carrier to the Customs office of exit of the adjacent country if it finds that no clearance has been given by that office or that clearance has not been given in due form. In such cases the Customs office of entry inserts a note in the TIR carnet for the Customs office of exit concerned.

0.21-3 If in the course of an examination, Customs authorities draw samples of goods, a note recording full particulars of the goods taken must be made by those authorities on the goods manifest of the TIR carnet.

0.28 Article 28

1. Article 28 provides that discharge of the TIR carnet at the office of destination shall take place without delay, on condition that the goods are placed under another Customs procedure or cleared for home use.
2. The use of the TIR carnet must be restricted to the function which it was intended to cover, namely the transit operation. The TIR carnet must not, for example, be used to cover the storage of goods under Customs control at destination. Where no irregularity has taken place, the office of destination must discharge the TIR carnet as soon as the goods covered

by the carnet have come under another Customs procedure or have been cleared for home use. In practice discharge must be given as soon as the goods have been directly re-exported (as, for example, when they are shipped on arrival at a port), or as soon as a declaration for Customs purposes has been made at the place of destination, or as soon as the goods have been received into a place approved for storage while awaiting a declaration for Customs purposes (for example, a transit shed), in accordance with the regulations in force in the country of destination.

0.29 Article 29

No certificate of approval is required for road vehicles or containers transporting heavy or bulky goods. It is, nevertheless, the responsibility of the Customs office of departure to make sure that the other conditions laid down in this article for this type of transport operation are met. Customs offices of other Contracting Parties shall accept the decision of the Customs office of departure unless in their opinion it is clearly in conflict with the provisions of article 29.

0.38.1 Article 38, paragraph 1

A business enterprise should not be excluded from the TIR system because of offences committed by one of its drivers without the knowledge of the management.

0.38.2 Article 38, paragraph 2

Where a Contracting Party has been notified that a person established or resident in its territory has committed an offence on the territory of a foreign country, it need not cease to allow the issue of TIR carnets to that person.

0.39 Article 39

The expression "mistakes committed through negligence" is to be taken to mean acts which, although not committed deliberately and in full knowledge of the facts, are due to a failure to take reasonable and necessary steps to ensure the accuracy of the facts in any particular case.

0.45 Article 45

Contracting Parties are recommended to make the largest possible number of Customs offices, both inland and at the frontier, available for dealing with TIR operations.

2 ANNEX 2

2.2 Article 2

2.2.1 (a) Subparagraph 1 (a) - Assembly of constituent parts

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

inside and there be firmly secured (e.g. riveted, welded, bushed or bolted and swaged or welded on the nut). However, conventional rivets (i.e. rivets whose placing requires handling from both sides of the assembly of constituent parts) may also be inserted from the inside. Notwithstanding the above, load compartment floors may be secured by means of self-tapping screws, or self-drilling rivets or rivets inserted by means of an explosive charge, when placed from inside and passing at right-angles through the floor and the metallic cross-pieces underneath, on condition, except in the case of self-tapping screws, that some of their ends be flush with the level of the outside part of the cross-piece or be welded on to it.

- (b) The competent authority shall determine what joining devices, and how many of them, must fulfil the requirements of subparagraph (a) of this note; they shall do so by making sure that the constituent parts so assembled cannot be displaced and replaced without leaving obvious traces. The choice and placing of other joining devices are not subject to any restriction.
- (c) Joining devices which can be removed and replaced from one side without leaving obvious traces, i.e. without requiring handling from both sides of the constituent parts to be assembled, shall not be allowed under subparagraph (a) of this note. Examples of such devices are expansion rivets, blind rivets and the like.
- (d) The assembly methods described above shall apply to special vehicles, for example to insulated vehicles, refrigerated vehicles and tank-vehicles in so far as they are not incompatible with the technical requirements which such vehicles must fulfil having regard to their use. Where, due to technical reasons, it is not practicable to secure parts in the manner described in subparagraph (a) of this note, the constituent parts may be joined by means of the devices mentioned in subparagraph (c) of this note provided that the devices used on the inner face of the wall are not accessible from the outside.

2.2.1 (b) Subparagraph 1 (b) - Doors and other closing systems

- (a) The device on which Customs seals can be fixed must:
 - (i) be secured by welding, or by not less than two joining devices conforming to subparagraph (a) of explanatory note 2.2.1 (a); or
 - (ii) be so designed that when the load compartment has been closed and sealed the device cannot be removed without leaving obvious traces

It must also:

- (iii) incorporate holes of not less than 11 mm in diameter or slots of at least 11 mm in length by 3 mm in width, and
 - (iv) afford equal security whatever type of seal is used.
- (b) Butt hinges, strap hinges, hinge-pins and other devices for hanging doors and the like must be secured in conformity with the requirements of subparagraphs (a) (i) and (ii) of this note. Moreover, the various components of such devices (e.g. hinge-plates, pins or swivels) must be so fitted that they cannot be removed or dismantled when the load compartment is closed and sealed without leaving obvious traces. However, where such a device is not accessible from outside it will suffice if, when the door or the like has been closed and sealed, it cannot be detached from the hinge or similar device without leaving obvious traces. Where a door or closure-device has more than two hinges, only those two hinges nearest to the extremities of the door need to be fixed in conformity with the requirements of subparagraph (a) (i) and (ii) above.
- (c) Exceptionally, in the case of vehicles having insulated load compartments, the Customs sealing device, the hinges and any fittings, the removal of which would give access to the interior of the load compartment or to spaces in which goods could be concealed, may be fixed to the doors of such load compartments by means of set bolts or set screws which are inserted from the outside but which do not otherwise meet the requirements of Explanatory Note 2.2.1 (a), subparagraph (a) above, on condition that:
- (i) the tails of the set bolts or set screws are fixed into a tapping plate or similar device fitted behind the outer layer or layers of the door structure; and
 - (ii) the heads of the appropriate number of set bolts or set screws are so welded to the Customs sealing device, hinges etc., that they are completely deformed and that the set bolts or set screws cannot be removed without leaving visible signs of tampering.^{1/}

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

- (d) Vehicles comprising a large number of such closures as valves, stopcocks, manhole covers, flanges and the like must be designed so as to keep the number of Customs seals to a minimum. To this

^{1/} See sketch No.1 appended to this annex.

end, neighbouring closures must be interconnected by a common device requiring only one Customs seal, or must be provided with a cover meeting the same purpose.

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

2.2.1 (c)-1 Subparagraph 1 (c) - Ventilation apertures

- (a) Their greatest dimension must, in principle, not exceed 400 mm.
- (b) Apertures permitting direct access to the load compartment, must be obstructed by means of wire gauze or perforated metal screens (maximum dimension of holes: 3 mm in both cases) and protected by welded metal lattice work (maximum dimension of holes: 10 mm).
- (c) Apertures not permitting direct access to the load compartment (e.g. because of elbow or baffle-plate systems) must be provided with the same devices, in which, however, the dimensions of the holes may be as much as 10 mm and 20 mm respectively.
- (d) Where openings are made in sheets, the devices referred to in subparagraph (b) of this note must in principle be prescribed. However, blocking devices in the form of a perforated metal screen fitted outside, and wire or other gauze fitted inside, will be allowed.
- (e) Identical non-metal devices may be allowed provided that the holes are of the requisite dimensions and the material used is strong enough to prevent the holes from being substantially enlarged without visible damage. In addition, it must be impossible to replace the ventilation device by working from one side of the sheet only.

2.2.1 (c)-2 Subparagraph 1 (c) - Drainage apertures

- (a) Their greatest dimension must, in principle, not exceed 35 mm.
- (b) Apertures permitting direct access to the load compartment must be provided with the devices described in subparagraph (b) of explanatory note 2.2.1 (c)-1 for ventilation apertures.
- (c) When drainage apertures do not permit direct access to the load compartment, the devices referred to in subparagraph (b) of this note will not be prescribed, on condition that the apertures are provided with a reliable baffle system readily accessible from inside the load compartment.

2.3 Article 3

2.3.3 Paragraph 3 - Sheets made up of several pieces

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

- (b) Any arrangement of the pieces which adequately guarantees security will be allowed in making up the sheet, on condition that the pieces are assembled in conformity with the requirements of annex 2, article 3.

2.3.6 (a) Subparagraph 6 (a) - Vehicles with sliding rings

Metal securing rings sliding on metal bars fixed to the vehicles are acceptable for the purpose of this paragraph (see sketch No.2 appended to this annex) provided that:

- (a) the bars are affixed to the vehicle at maximum spacings of 60 cms and in such a manner that they cannot be removed and replaced without leaving obvious traces;
- (b) the rings are made with a double hoop or equipped with a central bar and made in one piece without the use of welding; and
- (c) the sheet is fixed to the vehicle in strict compliance with the conditions set forth in annex 2, article 1 (a) of this Convention.

2.3.6 (b) Subparagraph 6 (b) - Permanently-secured sheets

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

2.3.9 Paragraph 9 - Textile-cored steel fastening ropes

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

2.3.11 (a) Subparagraph 11 (a) - Sheet-tensioning flaps

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

- (a) tensioning flaps of similar design fixed on the inside of the sheet; or
- (b) small individual flaps each pierced by one eyelet secured to the outside surface of the sheet and spaced at such distances as will permit an adequate tensioning of the sheet.

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

2.3.11 (c) Subparagraph 11 (c) - Sheet thongs

2.3.11 (c)-1 The following materials are regarded as suitable for making thongs:

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

2.3.11 (c)-2 The device shown in sketch No.3 appended to this annex meets the requirements of the last part of annex 2, article 3, paragraph 11. It also meets the requirements of annex 2, article 3, paragraph 6.

3 ANNEX 3

3.0.17 Approval procedure

1. Annex 3 provides that the competent authorities of a Contracting Party may issue a certificate of approval in respect of a vehicle constructed within its territory and that no additional approval procedures shall be applied in respect of such a vehicle in the country where it is registered or, as the case may be, where the owner is resident.

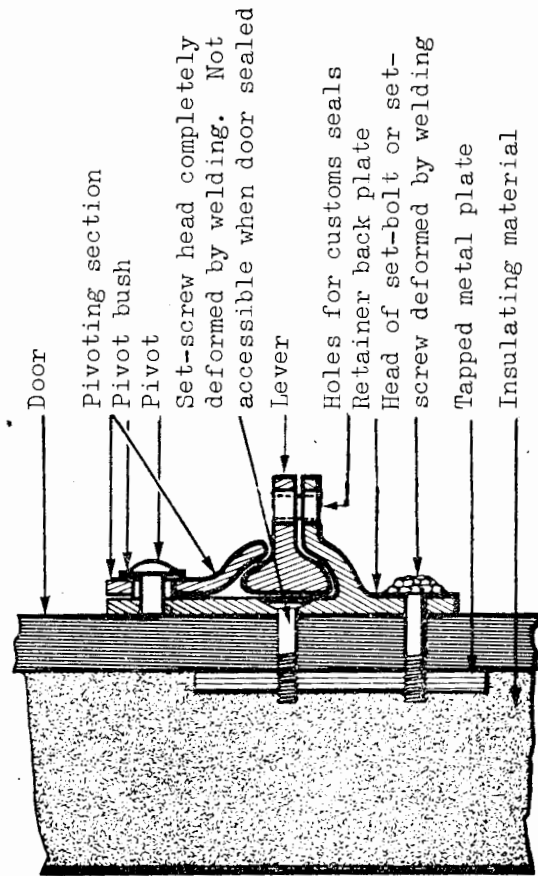
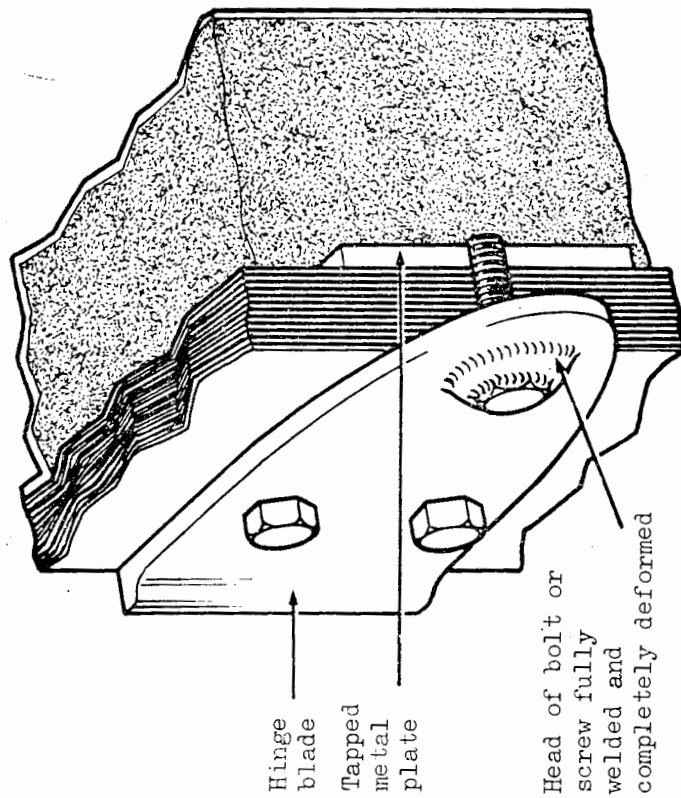
2. These provisions are not intended to restrict the right of the competent authorities of the Contracting Party where the vehicle is registered or where the owner is resident to require the production of such a certificate of approval either at importation or subsequently for purposes connected with the registration or control of the vehicle or with similar legal requirements.

3.0.20 Procedure for endorsement of the certificate of approval

When an endorsement concerning defects is to be cancelled after the vehicle has been restored to a satisfactory state, it is sufficient to state, under item No.11 provided for the purpose, "Defects rectified" followed by the name, signature and stamp of the competent authority concerned.

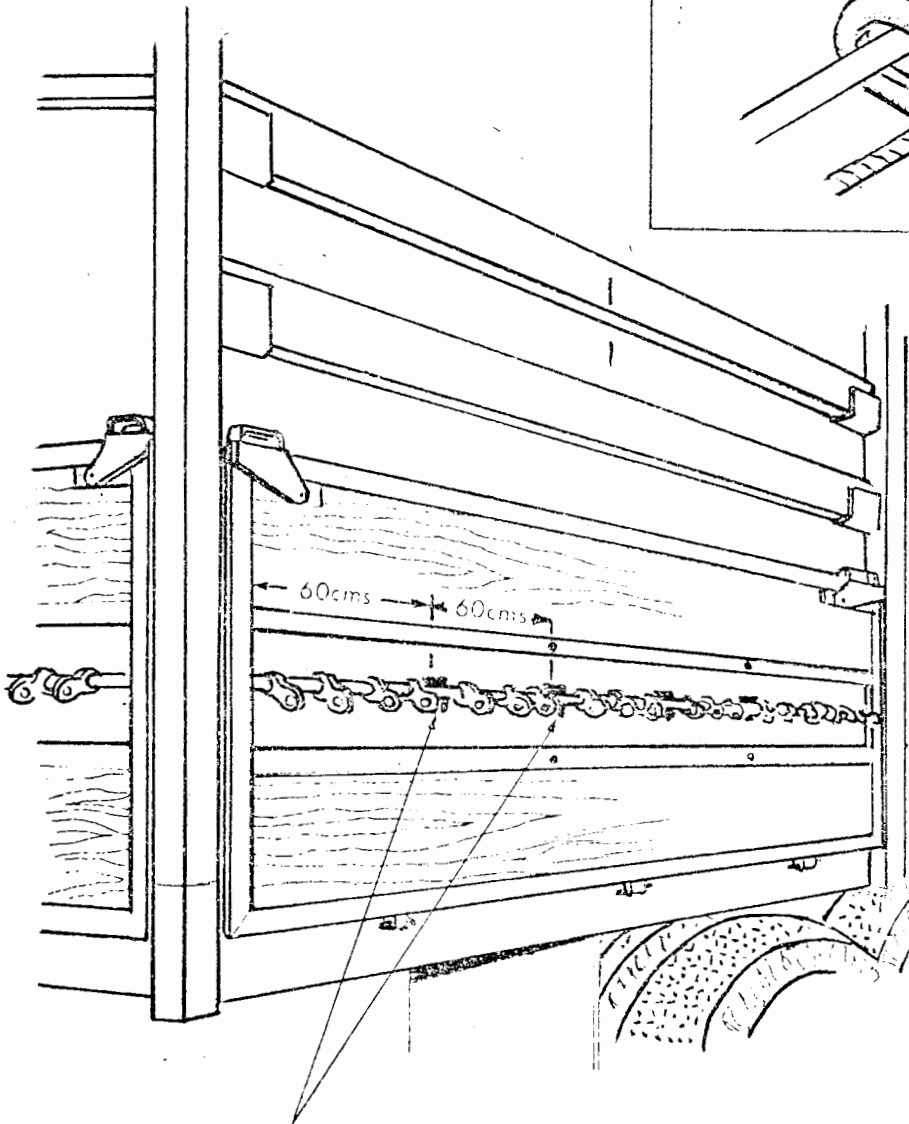
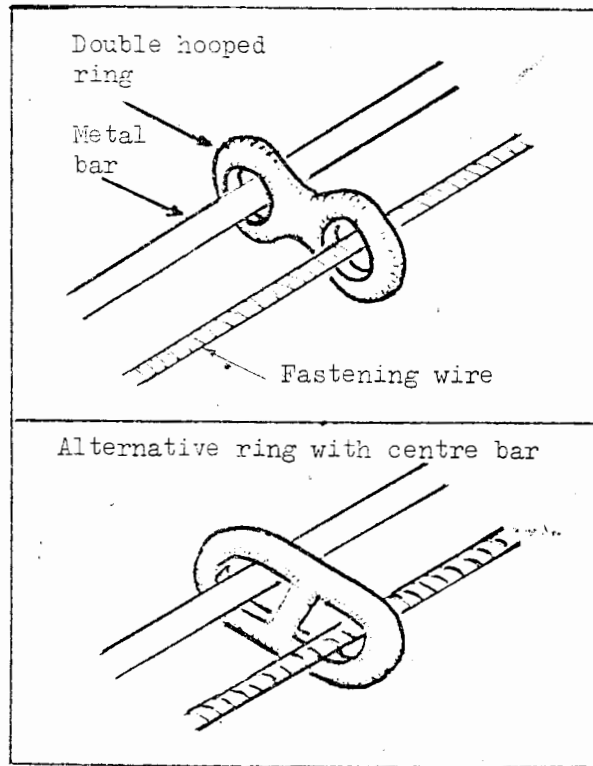
Sketch No. 1

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



Customs sealing device

Sketch No. 2
SHEETED VEHICLES
WITH SLIDING RINGS

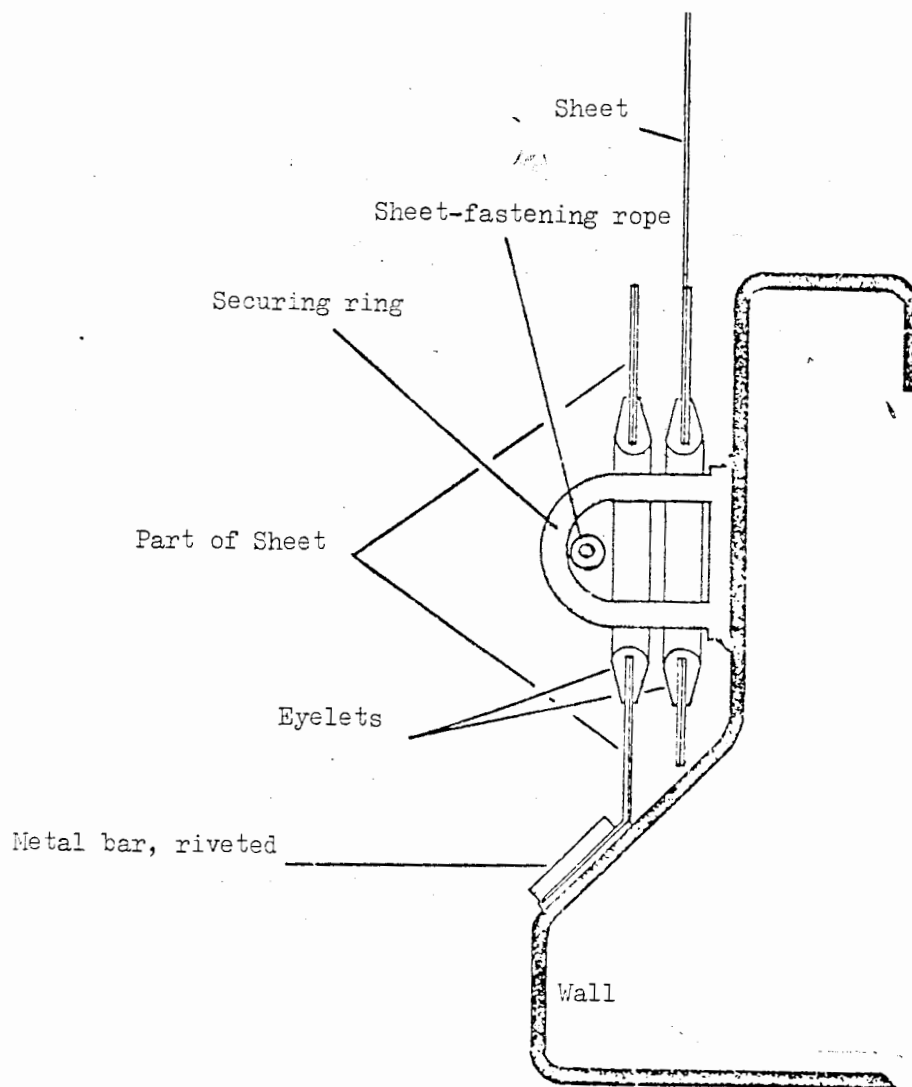


Bar attachment points

Sketch No. 3

EXAMPLE OF A DEVICE FOR FASTENING VEHICLE SHEETS

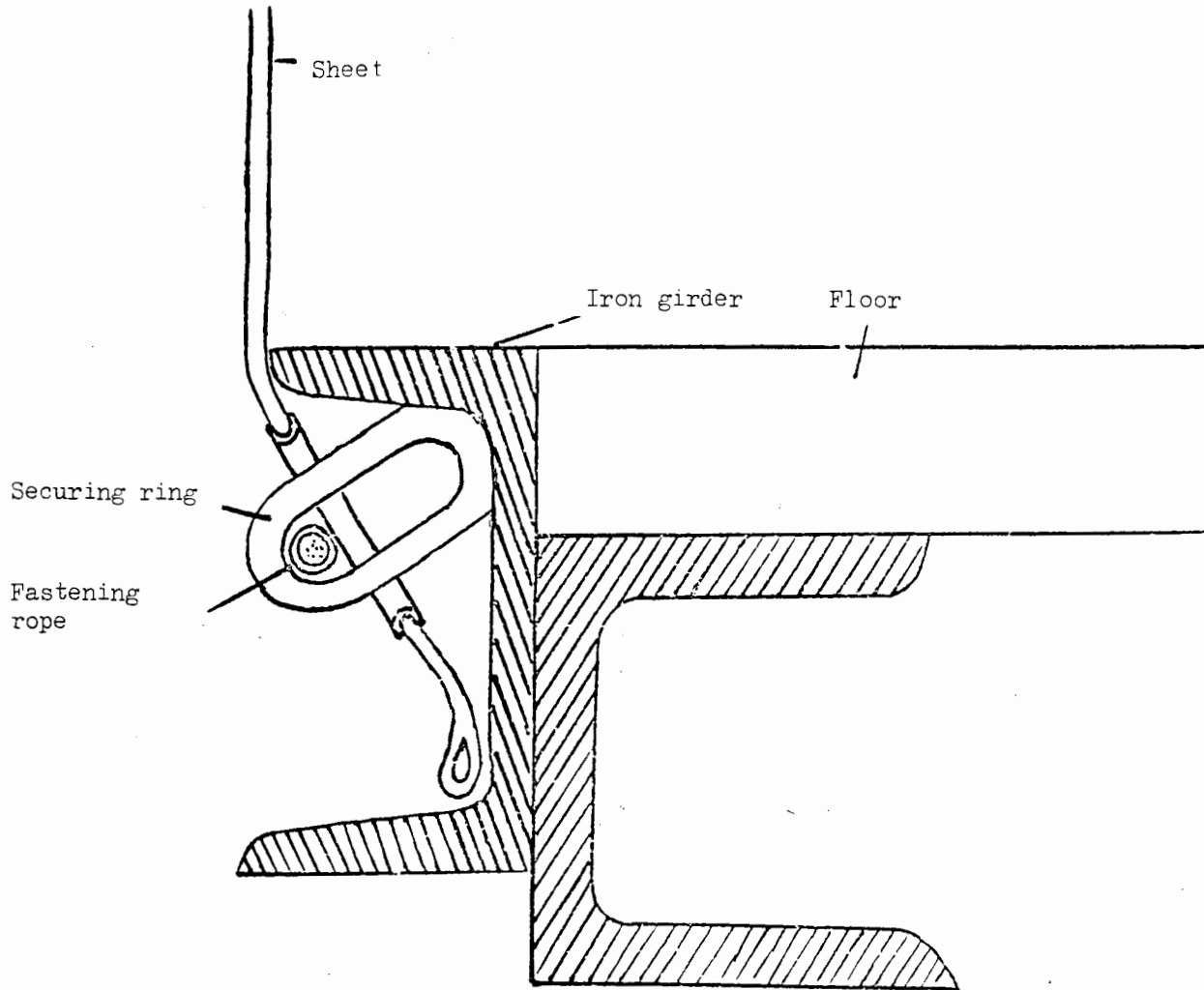
The device illustrated below meets the requirements of the last part of paragraph 11 of annex 2, article 3. It also meets the requirements of annex 2, article 3, paragraph 6.



Sketch No. 4

DEVICE FOR FASTENING SHEETS

The device illustrated below meets the requirements of annex 2, article 3, subparagraph 6(a),



Annex 7

ANNEX REGARDING APPROVAL OF CONTAINERS

Part IREGULATIONS ON TECHNICAL CONDITIONS APPLICABLE TO CONTAINERS
WHICH MAY BE ACCEPTED FOR INTERNATIONAL TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEALArticle 1Basic principles

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

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

Article 2Structure of containers

1. To meet the requirements of article 1 of these Regulations:

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

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

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

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

- (i) it shall not be possible to remove and replace the lining inside the container without leaving visible traces; or
- (ii) the number of the said spaces shall be kept to a minimum and these spaces shall be readily accessible for Customs inspection.

Article 3Containers capable of being folded or dismantled

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

Article 4Sheeted containers

1. Where applicable, the provisions of articles 1, 2 and 3 of these Regulations shall apply to sheeted containers. In addition, these containers shall conform to the provisions of this article.
2. The sheet shall be either of strong canvas or of plastic-covered or rubberized cloth, which shall be of sufficient strength and unstretchable. It shall be in good condition and made up in such a way that once the closing device has been secured, it is impossible to gain access to the load without leaving visible traces.
3. If the sheet is made up of several pieces, their edges shall be folded into one another and sewn together with two seams at least 15 mm apart. These seams shall be made as shown in sketch No. 1 appended to these Regulations; however, where in the case of certain parts of the sheet (such as flaps at the rear and reinforced corners) it is not possible to assemble the pieces in that way, it shall be sufficient to fold the edge of the top section and make the seams as shown in sketch No.2 appended to these Regulations. One of the seams shall be visible only from the inside and the colour of the thread used for that seam shall be clearly different from the colour of the sheet itself and from the colour of the thread used for the other seam. All seams shall be machine-sewn.
4. If the sheet is of plastic-covered cloth, and is made up of several pieces, the pieces may alternatively be welded together in the manner shown in sketch No.3 appended to these Regulations. The edges of the pieces shall overlap by at least 15 mm. The pieces shall be fused together over the whole width of the overlap. The edge of the outer sheet shall be covered with a band of plastic material at least 7 mm wide, affixed by the same welding process. The plastic band and a width of at least 3 mm on each side shall have a well-marked uniform relief stamped on it. The pieces shall be welded in such a way that they cannot be separated and rejoined without leaving visible traces.
5. Repairs shall be made in accordance with the method described in sketch No.4 appended to these Regulations; the edges shall be folded into one another and sewn together with two visible seams at least 15 mm apart; the colour of the thread visible from the inside shall be different from that of the thread visible from the outside and from that of the sheet itself; all seams shall be machine-sewn. When a sheet which has been damaged near the edges is repaired by replacing the damaged part by a patch, the seam can also be made in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article

and sketch No.1 appended to these Regulations. Sheets of plastic-covered cloth may alternatively be repaired in accordance with the method described in paragraph 4 of this article, but in that case the weld must be made on both sides of the sheet, the patch being fitted on the inside of the sheet.

6. (a) The sheet shall be fixed to the container in strict compliance with the conditions set forth in article 1 (a) and (b) of these Regulations. The following types of fastening shall be provided:

- (i) metal rings fixed to the container;
- (ii) eyelets in the edge of the sheet;
- (iii) a fastening passing through the rings above the sheet and visible from the outside for its entire length.

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

(b) When the edge of a sheet is to be permanently secured to a container, the joint shall be continuous and effected by means of solid devices.

7. The interval between rings and between eyelets shall not exceed 200 mm. The eyelets shall be reinforced.

8. The following fastenings shall be used:

- (a) steel wire rope of at least 3 mm diameter; or
- (b) a rope of hemp or sisal of at least 8 mm diameter encased in a transparent unstretchable plastic sheath.

Wire ropes may have a transparent unstretchable plastic sheath.

9. Each rope shall be in one piece and have a hard metal end-piece at each end. The fastener of each metal end-piece shall include a hollow rivet passing through the rope so as to allow the introduction of the thread or the strap of the Customs seal. The rope shall remain visible on either side of the hollow rivet so that it is possible to ensure that the rope is in one piece (see sketch No.5 appended to these Regulations).

10. At the openings in the sheet, used for loading and unloading, the two edges of the sheet shall have an adequate overlap. They shall also be fastened by:

- (a) a flap sewn or welded in accordance with paragraphs 3 and 4 of this article;
- (b) rings and eyelets meeting the conditions of paragraph 7 of this article; and
- (c) a thong made of appropriate material, in one piece and unstretchable, at least 20 mm wide and 3 mm thick, passing through the rings and holding together the two edges of the sheet and the flap; the thong shall be secured inside the sheet and fitted with an eyelet to take the rope mentioned in paragraph 8 of this article. A flap shall not be required if a special device, such as a baffle plate, is fitted, which prevents access to the goods without leaving visible traces.

11. The identification marks, which must appear on the container, and the approval plate provided for in Part II of this annex, shall in no circumstances be covered by the sheet.

Article 5

Transitional provisions

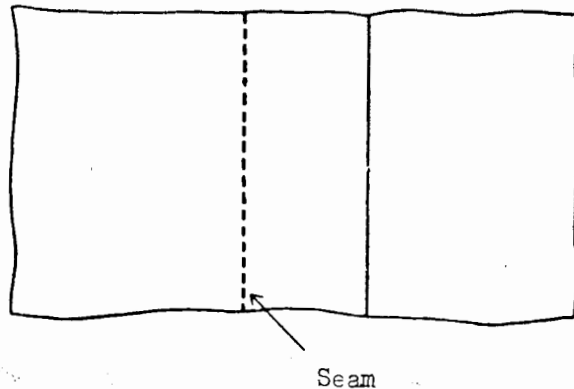
Until 1 January 1977, end-pieces shall be allowed which conform to sketch No.5 appended to these Regulations, even if they include hollow rivets of a type previously accepted with holes of dimensions less than those given in the sketch.

Part I - Sketch No.1

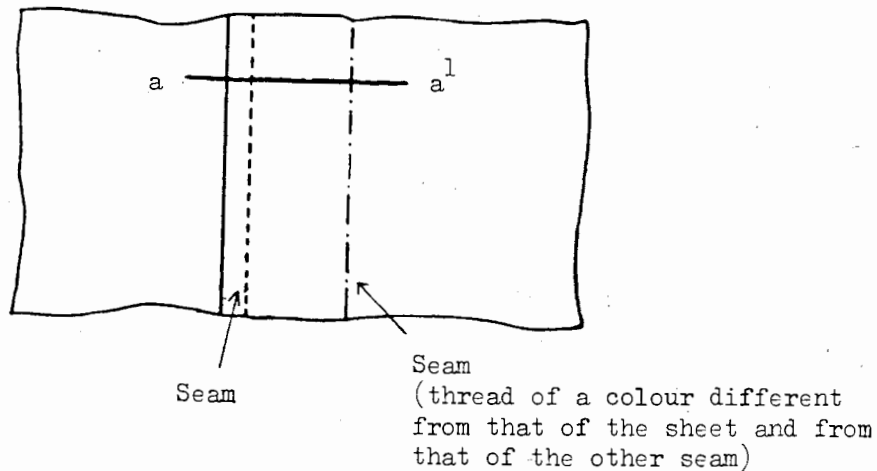
SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES

Sewn together by means of seams

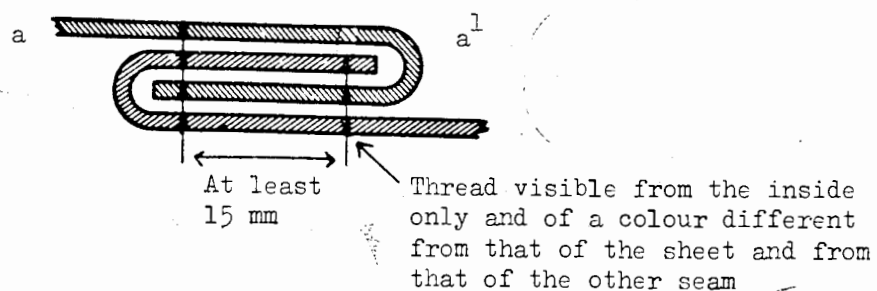
Outside view



Inside view



Section a-a¹
Double flat seam

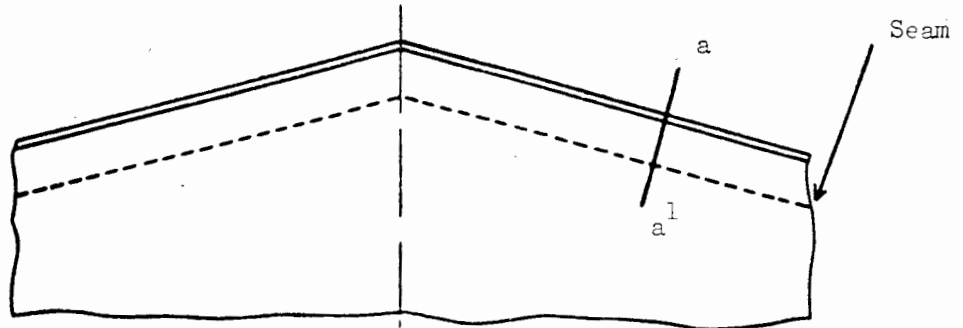


Part I - Sketch No.2

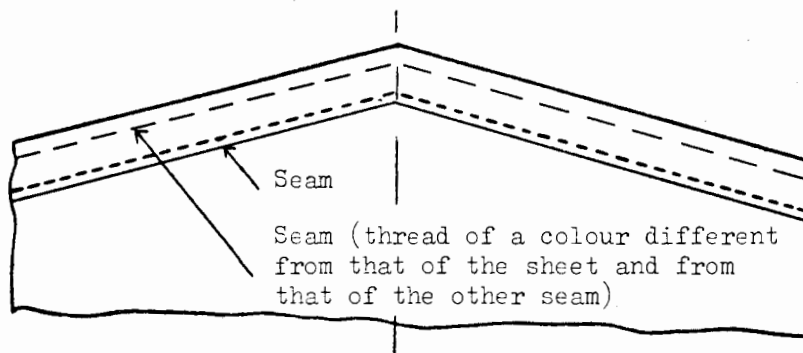
SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES

Corner seam

Outside view

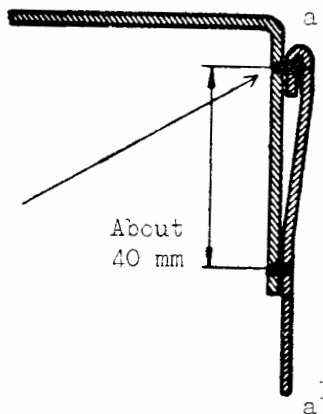


Inside view



Section a-a¹

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

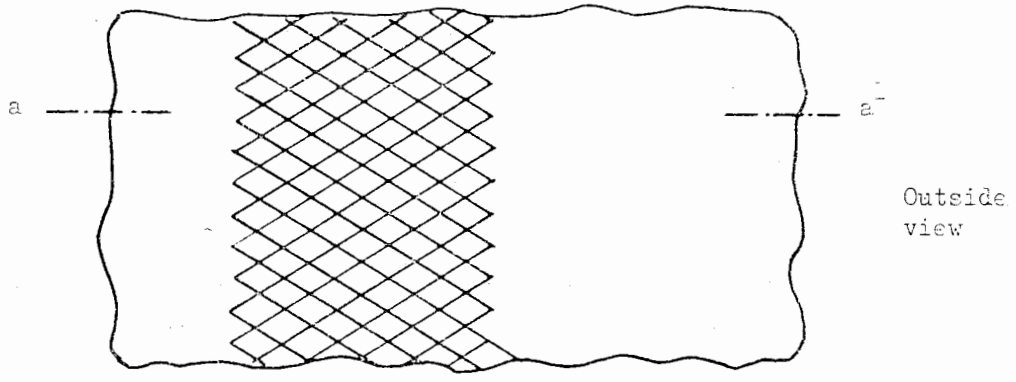


Note: The corner seams made according to the method illustrated in Sketch No.2 (a) in annex 2 of this Convention are also allowed.

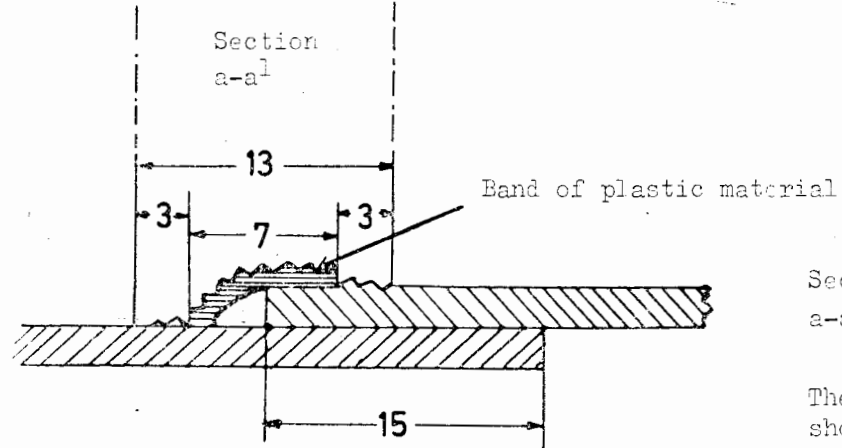
Part I - Sketch No.3

SHEETS MADE OF SEVERAL PIECES

Welded together

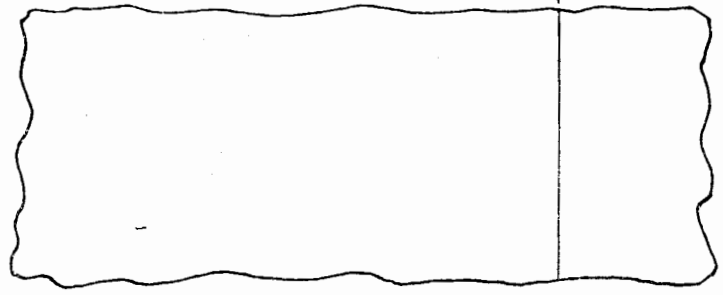


Outside view



Section a-a¹

The figures shown are millimetres

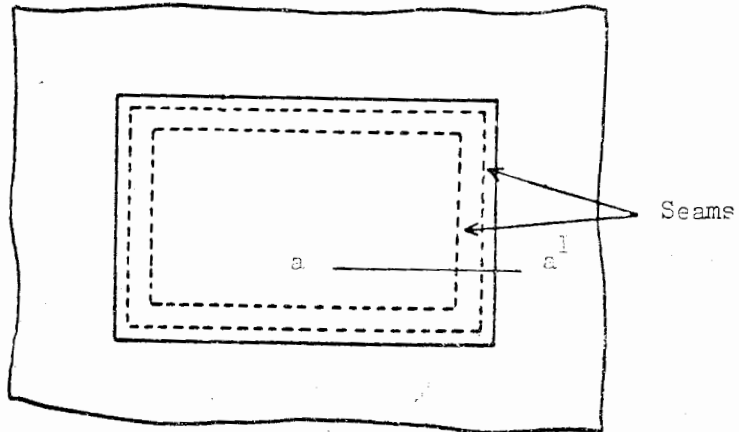


Inside view

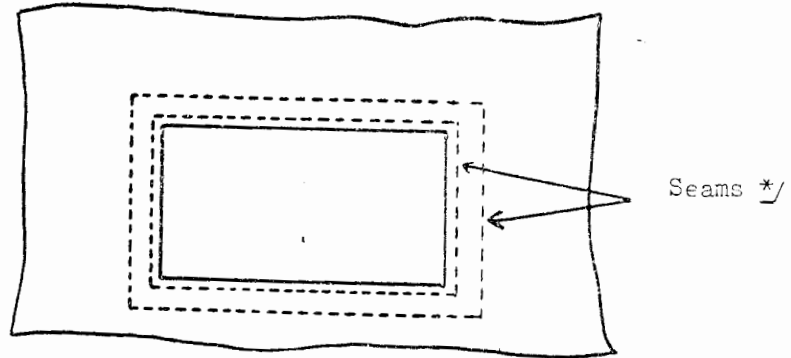
Part I - Sketch No.4

REPAIR OF THE SHEET

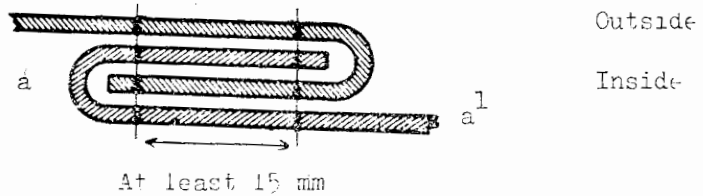
Outside view



Inside view



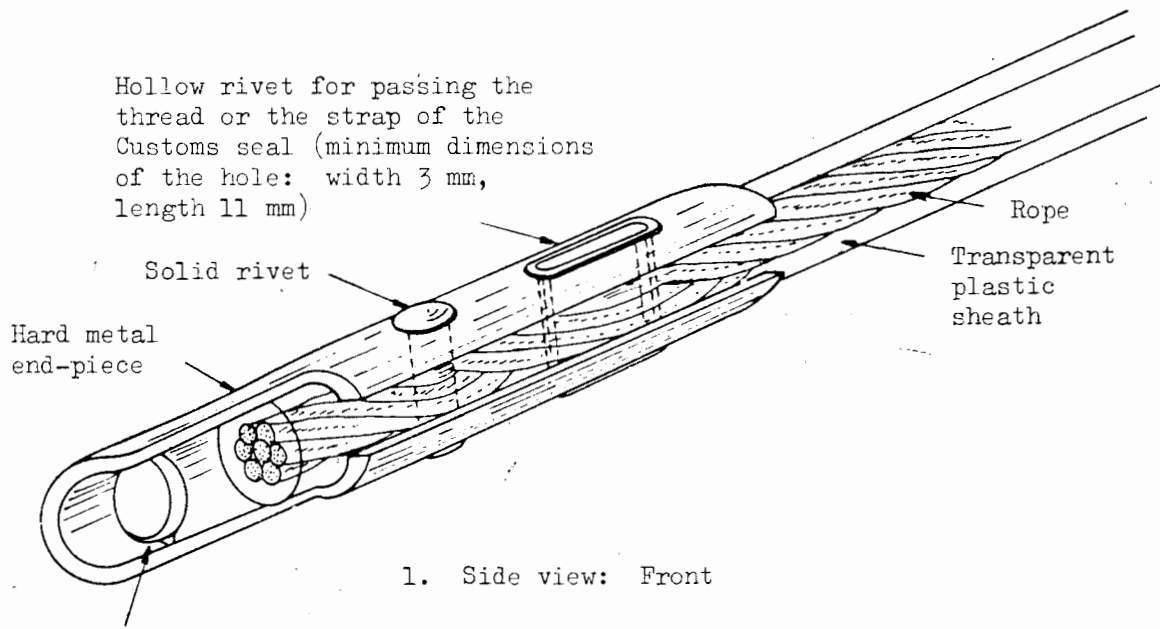
Section a-a¹



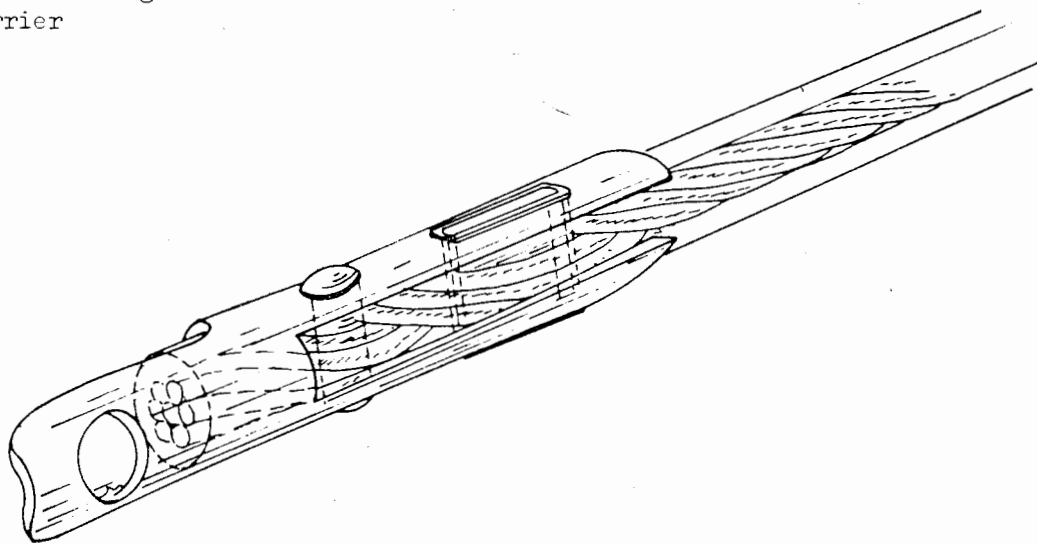
* / Threads visible from the inside shall be of a colour different from that of the threads visible from the outside and from that of the sheet

Part I - Sketch No.5

SPECIMEN OF END-PIECE



Hole for closing by carrier



Part IIPROCEDURES FOR THE APPROVAL OF CONTAINERS COMPLYING
WITH THE TECHNICAL CONDITIONS PRESCRIBED IN PART IGeneral

1. Containers may be approved for the transport of goods under Customs seal either:
 - (a) at the manufacturing stage, by design type (procedure for approval at the manufacturing stage); or
 - (b) at a stage subsequent to manufacture, either individually or in respect of a specified number of containers of the same type (procedure for approval at a stage subsequent to manufacture).

Provisions common to both approval procedures

2. The competent authority responsible for granting approval shall issue to the applicant, after approval, a certificate of approval valid, as the case may be, either for an unlimited series of containers of the approved type or for a specified number of containers.
3. The beneficiary of approval shall affix an approval plate to the approved container or containers before their use for the transport of goods under Customs seal.
4. The approval plate shall be affixed permanently and in a clearly visible place adjacent to any other approval plate issued for official purposes.
5. The approval plate, conforming to model No. I reproduced in appendix 1 to this Part, shall take the form of a metal plate measuring not less than 20 cm by 10 cm. The following particulars shall be stamped into or embossed on the plate or indicated on its surface in any other permanent and legible way, in at least the English or the French language:
 - (a) the words "Approved for transport under Customs seal";
 - (b) an indication of the country in which approval was granted either by name or by means of the distinguishing sign used to indicate the country of registration of motor vehicles in international road traffic, and the number (figures, letters, etc.) of the certificate of approval and the year (e.g. "NL/26/73" means "Netherlands, certificate of approval No. 26, issued in 1973");
 - (c) the serial number assigned to the container by the manufacturer (manufacturer's number);
 - (d) if the container has been approved by type, the identification numbers or letters of the type of container.
6. If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.
7. If the essential characteristics of a container are changed, the container shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

Special provisions for approval by design type at the manufacturing stage

8. Where the containers are manufactured by type series, the manufacturer may apply to the competent authority of the country of manufacture for approval by design type.
9. The manufacturer shall state in his application the identification numbers or letters which he assigns to the type of container to which his application for approval relates.
10. The application shall be accompanied by drawings and a detailed design specification of the container type to be approved.
11. The manufacturer shall give an undertaking in writing that he will:
- (a) produce to the competent authority such containers of the type concerned as that authority may wish to examine;
 - (b) permit the competent authority to examine further units at any time during the production of the type series concerned;
 - (c) advise the competent authority of any change, of whatever magnitude, in the design or specification before proceeding with such change;
 - (d) mark the containers in a visible place with, in addition to the markings required on the approval plate, the identification numbers or letters of the design type and the serial number of the container in the type series (manufacturer's number);
 - (e) keep a record of containers manufactured to the approved design type.
12. The competent authority shall state what changes, if any, must be made to the proposed design type so that approval may be granted.
13. No type-approval by design type shall be granted unless the competent authority has satisfied itself by examination of one or more containers manufactured to the design type concerned that containers of that type comply with the technical conditions prescribed in Part I.
14. When a container type is approved there shall be issued to the applicant a single certificate of approval conforming to model No. II reproduced in appendix 2 to this Part and valid for all containers manufactured in conformity with the specifications of the type so approved. Such certificate shall entitle the manufacturer to affix to every container of the type series an approval plate in the form prescribed in paragraph 5 of this Part.

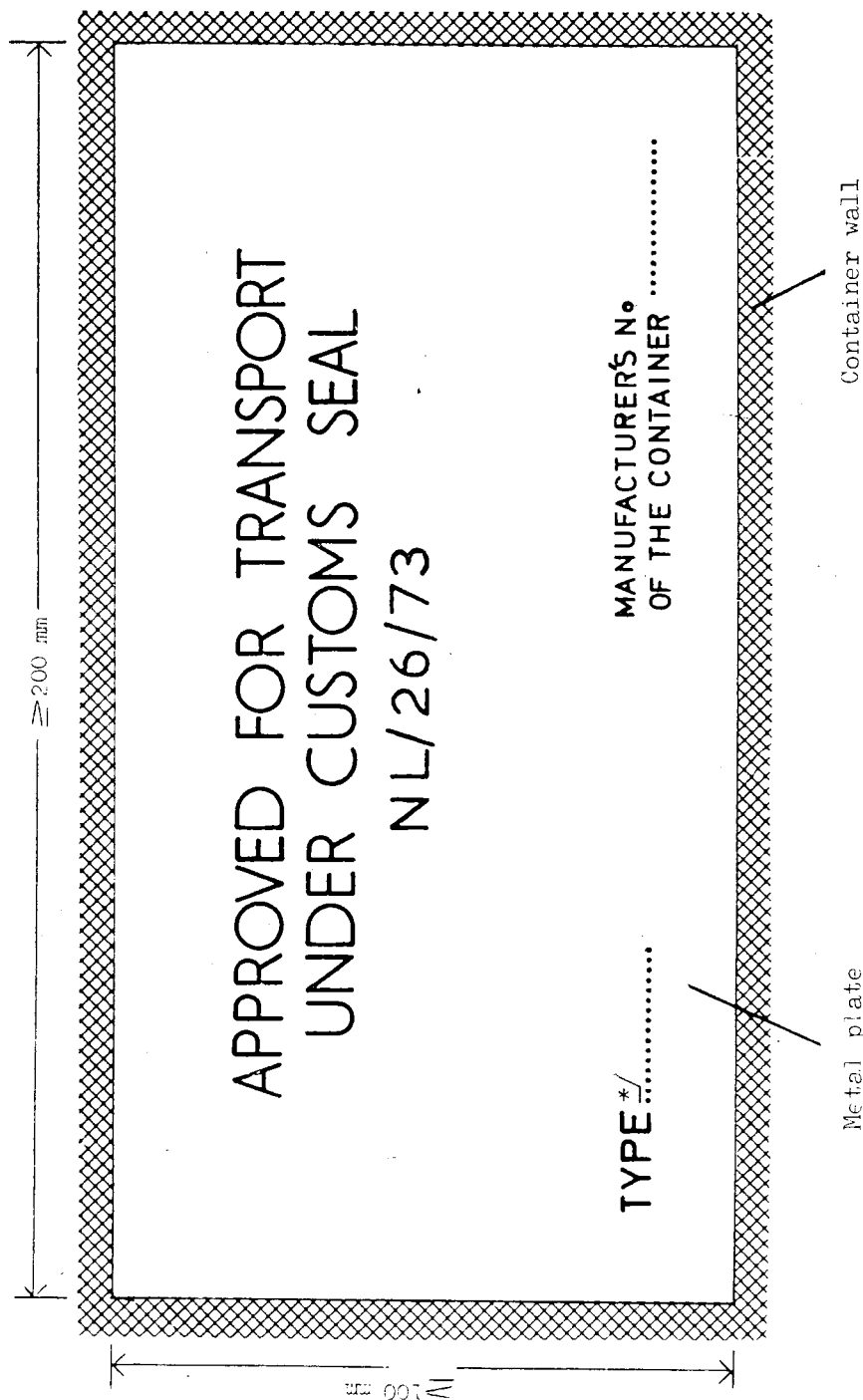
Special provisions for approval at a stage subsequent to manufacture

15. If approval has not been applied for at the manufacturing stage, the owner, the operator, or the representative of either, may apply for approval to the competent authority to which he is able to produce the container or containers and for which he seeks approval.
16. An application for approval submitted under paragraph 15 of this Part shall state the serial number (manufacturer's number) placed on each container by the manufacturer.
17. When the competent authority has ascertained that the container or containers comply with the technical conditions prescribed in Part I, by examination of as many containers as it considers necessary, it shall issue a certificate of approval

conforming to model No.III reproduced in appendix 3 to this Part and valid solely for the number of containers approved. Such certificate, which shall bear the manufacturer's serial number or numbers assigned to the container or containers to which it relates, shall entitle the applicant to affix to each container so approved the approval plate prescribed in paragraph 5 of this Part.

Appendix I to Part II

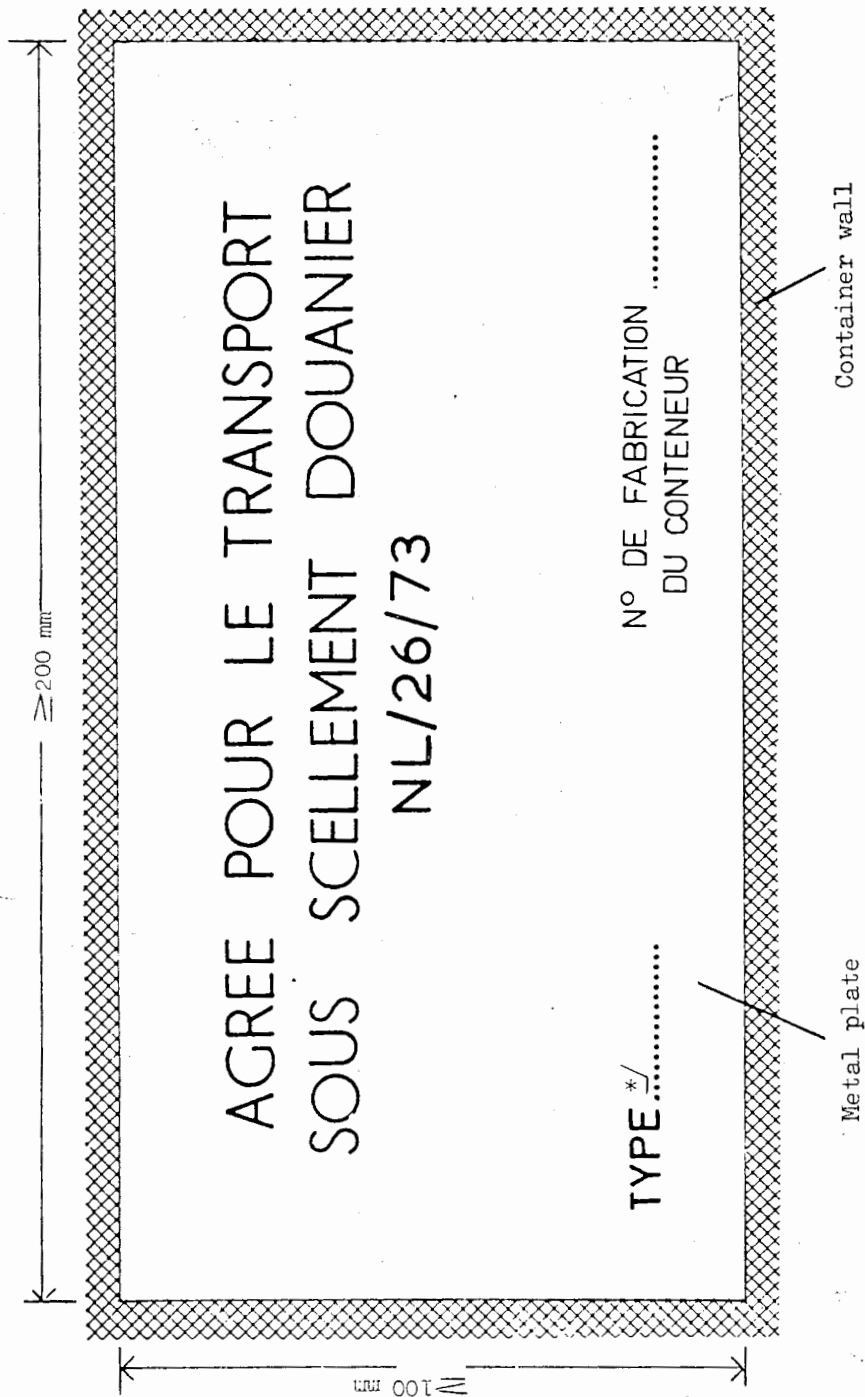
MODEL No.1
APPROVAL PLATE
(English version)



*/ Only in case of approval by design type

Appendix 1 to Part II

MODEL No. I
APPROVAL PLATE
(French version)



* / Only in case of approval by design type

Appendix 2 to Part II

MODEL No. II

CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS
UNDER COVER OF TIR CARNETS (1975)

Certificate of approval by design type

1. Certificate No.*/
2. This is to certify that the container design type described below has been approved and that containers manufactured to this type can be accepted for the transport of goods under Customs seal.
3. Kind of container
4. Identification number or letters of the design type
5. Identification number of the working drawings
6. Identification number of the design specifications
7. Tare weight
8. External dimensions in cm
9. Essential characteristics of structure (nature of materials, kind of construction, etc.)
.....
.....
10. This certificate is valid for all containers manufactured in conformity with the drawings and specifications referred to above.
11. Issued to
(manufacturer's name and address)
who is authorized to affix an approval plate to each container of the approved design type manufactured by him,
at on 19
(place) (date)
by
(signature and stamp of issuing service or organization)
(See notice overleaf)

*/ Insert the letters and figures, which are to be marked on the approval plate (see annex 7, part II, paragraph 5 (b), to the Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets, 1975).

IMPORTANT NOTICE

(Annex 7, part II, paragraphs 6 and 7, to the Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets, 1975)

6. If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.
7. If the essential characteristics of a container are changed, the container shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

Appendix 3 to Part II

MODEL No. III

CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT
OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS (1975)

Certificate of approval
granted at a stage subsequent to manufacture

1. Certificate No. */
2. This is to certify that the container (containers) specified below has (have) been approved for the transport of goods under Customs seal.
3. Kind of container(s)
4. Serial number(s) assigned to the container(s) by the manufacturer
5. Tare weight
6. External dimensions in cm
7. Essential characteristics of structure (nature of materials, kind of construction, etc.)
8. Issued to
 (applicant's name and address)
 who is authorized to affix an approval plate to the above-mentioned container(s),
 at on 19..
 (place) (date)
 by
 (signature and stamp of issuing service or organization)
 (See notice overleaf)

*/ Insert the letters and figures, which are to be marked on the approval plate (see annex 7, part II, paragraph 5 (b), to the Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets, 1975).

IMPORTANT NOTICE

(Annex 7, part II, paragraphs 6 and 7, to the Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets, 1975)

6. If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.
7. If the essential characteristics of a container are changed, the container shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

Part III

EXPLANATORY NOTES

1. The Explanatory Notes to annex 2 set out in annex 6 of this Convention apply mutatis mutandis to containers approved for transport under Customs seal for the application of this Convention.

2. Part I - article 4, paragraph 6, subparagraph (a)

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

3. Part II - paragraph 5

If two sheeted containers, approved for transport under Customs seal have been joined together in such a way that they form one container, covered by a single sheet and fulfilling the conditions for transport under Customs seal, a separate certificate of approval, or approval plate, shall not be required for the combination.

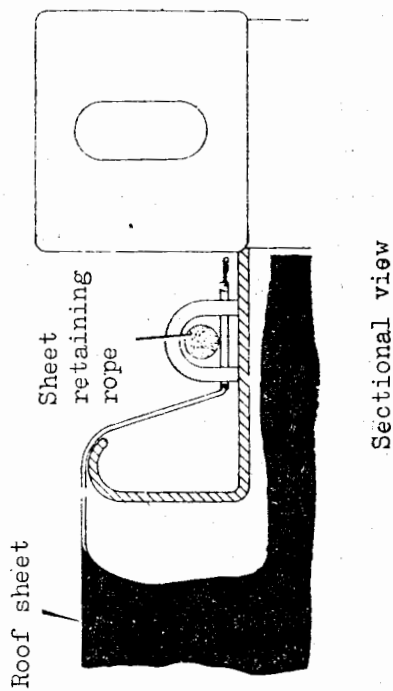
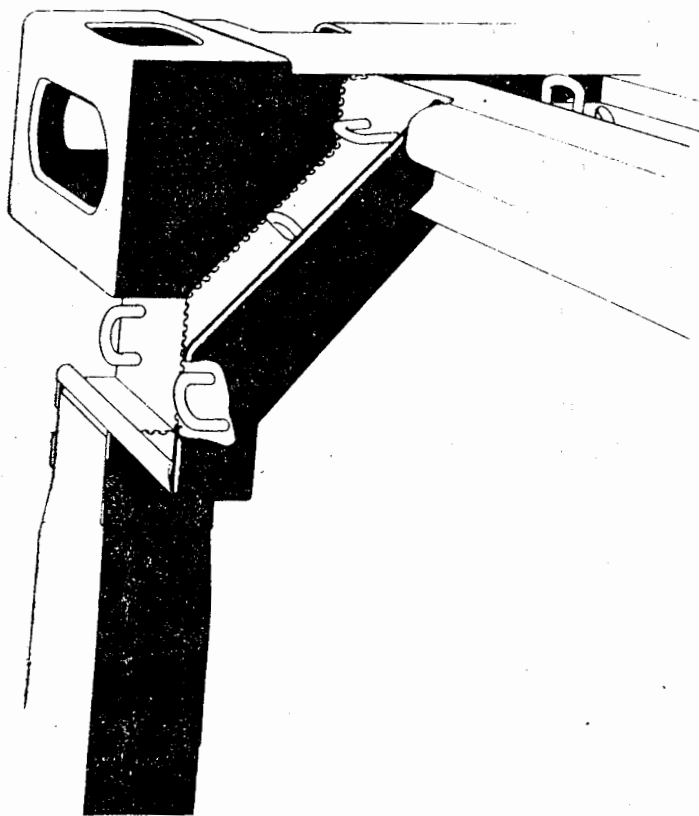
Part III

DEVICE FOR AFFIXING SHEETS AROUND CONTAINERS' CORNER CASTINGS

The device illustrated below meets the requirements of

Part I, article 4, paragraph 6, subparagraph (a).

Application at corner posts



Annex 8

COMPOSITION AND RULES OF PROCEDURE OF THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE

Article 1

- (i) The Contracting Parties shall be members of the Administrative Committee.
- (ii) The Committee may decide that the competent administrations of States referred to in article 52, paragraph 1 of this Convention which are not Contracting Parties or representatives of international organizations may, for questions which interest them, attend the sessions of the Committee as observers.

Article 2

The Secretary-General of the United Nations shall provide the Committee with secretariat services.

Article 3

The Committee shall, at its first session each year, elect a chairman and a vice-chairman.

Article 4

The Secretary-General of the United Nations shall convene under the auspices of the Economic Commission for Europe the Committee annually and also at the request of the competent administrations of at least five States which are Contracting Parties.

Article 5

Proposals shall be put to the vote. Each State which is a Contracting Party represented at the session shall have one vote. Proposals other than amendments to this Convention shall be adopted by the Committee by a majority of those present and voting. Amendments to this Convention and the decisions referred to in articles 59 and 60 of this Convention shall be adopted by a two-thirds majority of those present and voting.

Article 6

A quorum consisting of not less than half of the States which are Contracting Parties is required for the purposes of taking decisions.

Article 7

Before the closure of its session, the Committee shall adopt its report.

Article 8

In the absence of relevant provisions in this annex, the Rules of Procedure of the Economic Commission for Europe shall be applicable unless the Committee decides otherwise.