

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

RADA

DECYZJA RADY

z dnia 28 maja 2009 r.

w sprawie opublikowania w skonsolidowanej formie tekstu Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (konwencja TIR) z dnia 14 listopada 1975 r. ze zmianami wprowadzonymi do konwencji od tej daty

(2009/477/WE)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności art. 133 w związku z art. 300 ust. 3 zdanie pierwsze,

uwzględniając wniosek Komisji,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (konwencja TIR) z dnia 14 listopada 1975 r⁽¹⁾, została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 2112/78⁽²⁾ i weszła w życie we Wspólnocie w dniu 20 czerwca 1983 r⁽³⁾.
- (2) System TIR umożliwia przewóz towarów na podstawie międzynarodowej procedury tranzytowej, przy minimalnej interwencji ze strony organów celnych znajdujących się na trasie tranzytu, a poprzez międzynarodowy łańcuch gwarancji zapewnia także stosunkowo łatwy dostęp do wymaganych gwarancji.
- (3) Od 1975 r. w kilku etapach przyjęto szereg zmian do konwencji TIR zgodnie z procedurą ustaloną w art. 59 i 60 tej konwencji. Celem tych wprowadzonych w kilku etapach zmian było podniesienie poziomu bezpieczeństwa procedury TIR oraz dostosowanie jej do zmieniających się warunków transportowych i celnych.
- (4) Zmiany dokonane w pierwszym etapie weszły w życie w lutym 1999 r.; w ich wyniku wprowadzono załącznik 9 do konwencji. W załączniku tym ustanowiono minimalne wymogi i warunki dostępu do procedury TIR. Zgodnie z tym załącznikiem dostęp do systemu TIR mają tylko upoważnieni przewoźnicy i uznane krajowe stowarzyszenia poręczające. Dla administracji krajowych stanowi to narzędzie umożliwiające pełną kontrolę i monitorowanie głównych użytkowników systemu TIR.
- (5) Jednocześnie ustanowiono Radę Wykonawczą TIR. Organ ten, złożony z ekspertów w dziedzinie TIR, ma za zadanie nadzorowanie wykonywania postanowień konwencji oraz, w razie potrzeby, ułatwianie rozstrzygania sporów między umawiającymi się stronami, stowarzyszeniami, zakładami ubezpieczeń i organizacjami międzynarodowymi zaangażowanymi w system TIR.
- (6) Zmiany dokonane w drugim etapie weszły w życie w maju 2002 r. i wzmocniły procedurę TIR poprzez doprecyzowanie roli i zakresu obowiązków organizacji międzynarodowej odpowiedzialnej za funkcjonowanie i organizację systemu TIR. Określono również stosunki między tą organizacją, stowarzyszeniami będącymi jej członkami oraz Komitetem Administracyjnym Konwencji TIR.
- (7) W drugim etapie wprowadzono również nowe postanowienia dotyczące konstrukcji niektórych typów pojazdów drogowych. Zmiany te wprowadzono na wniosek sektora transportu i umożliwiły one wyposażenie pojazdów transportowych TIR lub kontenerów w przesuwane opony.

⁽¹⁾ Dz.U. L 252 z 14.9.1978, s. 2.

⁽²⁾ Dz.U. L 252 z 14.9.1978, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 31 z 2.2.1983, s. 13.

- (8) W celu bardziej skutecznej kontroli systemu TIR oraz zagwarantowania funkcjonowania systemu TIR wprowadzono postanowienia dotyczące elektronicznego systemu informującego organizację międzynarodową odpowiedzialną za zorganizowanie i funkcjonowanie łańcucha gwarancji o przedstawieniu karnetów TIR w docelowym urzędzie celnym. W załączniku 10 wprowadzono system SafeTIR, który zaczął obowiązywać w sierpniu 2006 r.
- (9) Zawsze gdy stwierdzano taką potrzebę, do Konwencji TIR wprowadzano kolejne zmiany. Aby uprościć stosowanie karnetu TIR i umożliwić zamieszczanie na nim wszystkich niezbędnych danych koniecznych do transportu TIR, zmieniono również układ tego karnetu. W określonych warunkach istnieje również możliwość użycia list towarowych jako załączników do karnetu TIR, nawet jeżeli na manifeście byłoby wystarczająco dużo miejsca, by zamieścić informacje na temat wszystkich przewożonych towarów. Wprowadzono także procedurę na wypadek, gdy część transportu TIR nie może być zrealizowana przez transport drogowy lub gdy ta część nie jest objęta systemem TIR.
- (10) W celu zapewnienia przejrzystości zmiany do konwencji, mające wiążący charakter dla instytucji Wspólnoty i państw członkowskich, powinny zostać opublikowane w Dzienniku Urzędowym dla informacji; należy też przewidzieć możliwość publikowania zmian, które zostaną dokonane w przyszłości.
- (11) Z uwagi na ilość wprowadzonych zmian, w celu zachowania przejrzystości wszystkie zmiany przyjęte zgodnie z procedurą określoną w art. 59 i 60 konwencji do końca 2008 r. powinny zostać opublikowane w wersji skonsolidowanej i są zawarte w załączniku do niniejszej decyzji,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Tekst Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (konwencji TIR) z dnia 14 listopada 1975 r. ze zmianami wprowadzonymi do konwencji do końca 2008 r. zostaje niniejszym opublikowany dla informacji w wersji skonsolidowanej jako załącznik do niniejszej decyzji.

Zmiany do tej konwencji, które zostaną dokonane w przyszłości, są publikowane przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ze wskazaniem daty wejścia w życie.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli 28 maja 2009 r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
V. TOŠOVSKÝ

ZAŁĄCZNIK

KONWENCJA DOTYCZĄCA MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETÓW TIR (KONWENCJA TIR Z 1975 R.)

Uwaga: Jedyne tekst konwencji i załączniki do niej przechowywane przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych jako depozytariusza konwencji TIR stanowi tekst autentyczny konwencji TIR i załączników do niej. Niniejsza publikacja służy wyłącznie celom informacyjnym.

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,

OPOWIADAJĄC się za uproszczeniem i harmonizacją formalności administracyjnych, zwłaszcza na granicach, w dziedzinie przewozów międzynarodowych,

UZGODNIŁY, co następuje:

ROZDZIAŁ I
KWESTIE OGÓLNE

a) Definicje

Artykuł 1

Do celów niniejszej konwencji:

- a) określenie „transport TIR” oznacza przewóz towarów z wyjściowego urzędu celnego do docelowego urzędu celnego zgodnie z procedurą zwaną „procedurą TIR”, ustaloną przez niniejszą konwencję;
- b) określenie „operacja TIR” oznacza część przewozu TIR, która jest dokonywana na terytorium Umawiającej się Strony z wyjściowego lub przejściowego urzędu celnego przy wjeździe do docelowego urzędu celnego lub przejściowego urzędu celnego przy wyjeździe;
- c) określenie „rozpoczęcie operacji TIR” oznacza, że pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener został przedstawiony w celu kontroli w wyjściowym urzędzie celnym lub przejściowym urzędzie celnym przy wjeździe, wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR oraz, że karnet ten został przyjęty przez urząd celny;
- d) określenie „zakończenie operacji TIR” oznacza, że pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener został przedstawiony w celu kontroli w docelowym urzędzie celnym lub przejściowym urzędzie celnym przy wyjeździe, wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR;
- e) określenie „zwolnienie operacji TIR” oznacza uznanie przez organy celne, że operacja TIR została prawidłowo zakończona na terytorium Umawiającej się Strony. Zostaje to ustalone przez organy celne na podstawie porównania danych lub informacji dostępnych w docelowym urzędzie celnym lub przejściowym urzędzie celnym przy wyjeździe oraz danych lub informacji dostępnych w wyjściowym urzędzie celnym lub przejściowym urzędzie celnym przy wjeździe;

- f) określenie „przywózowe i wywózowe należności celne i podatkowe” oznacza cła 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 ograniczonych do przybliżonego kosztu świadczonych usług;
- g) określenie „pojazd drogowy” oznacza nie tylko motorowy pojazd drogowy, lecz także każdą przyczepę lub naczepę przeznaczoną do doczepiania do niego;
- h) określenie „zespół pojazdów” oznacza pojazdy złączone, uczestniczące w ruchu drogowym jako jedna całość;
- j) określenie „kontener” oznacza urządzenie umożliwiające transport (przenośna skrzynia, ruchoma cysterna lub inny podobny sprzęt):
 - (i) całkowicie lub częściowo zamknięte, aby tworzyło pomieszczenie przeznaczone do umieszczenia towarów,
 - (ii) o stałym charakterze i odpowiednio wytrzymałe, aby nadawało się do wielokrotnego użytku,
 - (iii) skonstruowane specjalnie w celu ułatwienia przewozu towarów jednym lub kilkoma rodzajami transportu bez przeładunku towarów;
 - (iv) skonstruowane tak, aby można było nim łatwo operować, w szczególności w czasie przeładunku z jednego środka transportu na drugi,
 - (v) skonstruowane tak, aby można było je łatwo załadować i wyładować; oraz
 - (vi) o pojemności co najmniej jednego metra sześciennego,
 „zdejmowane nadwozia” są traktowane na równi z kontenerami;

- k) określenie „wyjściowy urząd celny” oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, w którym zaczyna się przewóz TIR całości lub części ładunku;
- l) określenie „docelowy urząd celny” oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, w którym kończy się przewóz TIR całości lub części ładunku;
- m) określenie „przejściowy urząd celny” oznacza każdy urząd celny Umawiającej się Strony, przez który pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener jest przywożony lub wywożony podczas transportu TIR;
- n) określenie „osoba” oznacza zarówno osobę fizyczną, jak i prawną;
- o) określenie „posiadacz” karnetu TIR oznacza osobę, której wydano karnet TIR, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami konwencji i w której imieniu zostało złożone zgłoszenie celne w formie karnetu TIR, wskazujące na zamiar objęcia towarów procedurą TIR w wyjściowym urzędzie celnym. Osoba ta jest odpowiedzialna za przedstawienie pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera wraz z ładunkiem i odnoszącym się do niego karnetem TIR w wyjściowym urzędzie celnym, w przejściowym urzędzie celnym i w docelowym urzędzie celnym oraz za ścisłe przestrzeganie innych odpowiednich postanowień konwencji;
- p) określenie „towary ciężkie lub przestrzenne” oznacza każdy ciężki i duży przedmiot, który ze względu na swój ciężar, na swoje rozmiary lub swój charakter nie jest zazwyczaj przewożony ani w zamkniętym pojeździe drogowym, ani w zamkniętym kontenerze;
- q) określenie „stowarzyszenie poręczające” oznacza stowarzyszenie uznane przez organy celne Umawiającej się Strony jako poręczające za osoby, które stosują procedurę TIR.

b) Zakres

Artykuł 2

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

Artykuł 3

W celu stosowania postanowień niniejszej konwencji:

- a) przewozy muszą być wykonywane:
- (i) pojazdami drogowymi, zespołami pojazdów lub kontenerami, uprzednio uznanymi zgodnie z warunkami wymienionymi w rozdziale III a), albo

- (ii) innymi pojazdami drogowymi, innymi zespołami pojazdów lub innymi kontenerami, zgodnie z warunkami wymienionymi w rozdziale III c), albo
- (iii) pojazdami drogowymi lub pojazdami specjalnymi w szczególności: autobusami, dźwigami, zamiatarkami, betonomieszarkami, itd. wywozonymi i w związku z tym uznawanymi za towary przemieszczające się samodzielnie z wyjściowego urzędu celnego do docelowego urzędu celnego, zgodnie z warunkami wymienionymi w rozdziale III c). W przypadku, gdy pojazdy te przewożą inne towary, zastosowanie mają odpowiednio warunki określone w ppkt i) lub ii).
- b) przewozy muszą posiadać gwarancję stowarzyszeń uznanych zgodnie z postanowieniami art. 6 i muszą 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 w przejściowych urzędach celnych nie są uiszczane lub składane do depozytu przywózowe i wywózowe należności celne i podatkowe.

Artykuł 5

1. Towary przewożone zgodnie z procedurą TIR pod zamknięciem celnym w pojazdach drogowych, w zespołach pojazdów lub kontenerach co do zasady nie podlegają kontroli celnej w przejściowych urzędach celnych.

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

ROZDZIAŁ II

WYDAWANIE KARNETÓW TIR

ODPOWIEDZIALNOŚĆ STOWARZYSZEŃ PORĘCZAJĄCYCH

Artykuł 6

1. Każda Umawiająca się Strona może upoważnić stowarzyszenia do wydawania karnetów TIR — bezpośrednio lub za pośrednictwem odpowiednich stowarzyszeń — oraz do występowania w charakterze poręczycieli, z zastrzeżeniem spełnienia przez nie minimalnych warunków i wymogów, określonych w części I załącznika 9. Upoważnienie cofa się, gdy minimalne warunki i wymogi, określone w części I załącznika 9, przestają być spełniane.

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

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

3. Stowarzyszenie wydaje karnety TIR jedynie osobom, którym właściwe organy Umawiającej się Strony, na terytorium której osoba ta ma swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, nie odmówiły prawa do korzystania z procedury TIR.

4. Pozwolenie na korzystanie z procedury TIR jest udzielane jedynie osobom, które spełniają minimalne warunki i wymogi, określone w części II załącznika 9 do niniejszej konwencji. Bez uszczerbku dla postanowień art. 38 pozwolenie cofa się, jeżeli te warunki i wymogi przestają być spełniane.

5. Pozwolenia na korzystanie z procedury TIR udziela się zgodnie z procedurą określoną w części II załącznika 9 do niniejszej konwencji.

Artykuł 7

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

Artykuł 8

1. Stowarzyszenie poręczające są zobowiązane do uiszczenia opłat i podatków przywozowych lub wywozowych, zwiększonych o odsetki za zwłokę, należnych na mocy ustaw i przepisów celnych państwa, w którym ujawniono nieprawidłowość odnoszącą się do operacji TIR. Stowarzyszenie to jest zobowiązane do zapłacenia powyższych kwot na zasadzie odpowiedzialności wspólnej i solidarnej z osobami, od których kwoty te są należne.

2. Jeżeli przepisy ustawowe i wykonawcze Umawiającej się Strony nie przewidują uiszczenia opłat i podatków przywozowych lub wywozowych w przypadkach określonych w ust. 1, stowarzyszenie poręczające zobowiązuje się do zapłacenia, na tych samych warunkach, kwoty równej opłatom i podatkom przywozowym lub wywozowym, zwiększonym o jakiegokolwiek odsetki za zwłokę.

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

4. Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego w stosunku do organów państwa, w którym znajduje się wyjściowy urząd celny, rozpoczyna się w chwili, gdy karnet TIR jest przyjęty przez urząd celny. W kolejnych państwach, przez które prowadzi trasa przewozu towarów zgodnie z procedurą TIR, odpowiedzialność ta rozpoczyna się od chwili wwozu towarów na terytorium tych państw, albo — w razie zawieszenia transportu TIR na podstawie art. 26 ust. 1 i 2 — w chwili gdy karnet TIR jest przyjęty przez urząd celny, w którym transport TIR zostaje wznowiony.

5. Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego obejmuje nie tylko towary wyszczególnione w karnecie TIR, lecz także towary, które — jakkolwiek nie wyszczególnione w karnecie — znajdują się pod zamknięciem celnym w pojeździe drogowym albo kontenerze. Nie obejmuje ona żadnych innych towarów.

6. W celu ustalenia opłat i podatków wymienionych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, dane dotyczące towarów zawarte w karnecie TIR uważane są za prawidłowe do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego.

7. Gdy kwoty wymienione w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu stają się wymagalne, właściwe organy powinny, w miarę możliwości, zażądać ich zapłaty od osoby lub osób bezpośrednio odpowiedzialnych przed skierowaniem roszczenia do stowarzyszenia poręczającego.

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, zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, zachowuje swą ważność do chwili zakończenia operacji TIR w docelowym urzędzie celnym.

Artykuł 10

1. Zwolnienie operacji TIR powinno nastąpić niezwłocznie.

2. Jeżeli organy celne danego państwa zwolniły operację TIR bez zastrzeżeń, nie mogą już żądać od stowarzyszenia poręczającego uiszczenia kwot wymienionych w art. 8 ust. 1 i 2, chyba że poświadczenie zakończenia operacji TIR zostało uzyskane w niewłaściwy sposób lub przez nadużycie albo nie nastąpiło zakończenie operacji.

Artykuł 11

1. W przypadku gdy operacja TIR nie została zwolniona, właściwe organy nie mają prawa żądać od stowarzyszenia poręczającego uiszczenia kwot wymienionych w art. 8 ust. 1 i 2, jeżeli w terminie jednego roku, licząc od dnia przyjęcia karnetu TIR przez te organy, nie zawiadomiły one na piśmie stowarzyszenia o niezwolnieniu. Postanowienie to ma zastosowanie również w razie gdy poświadczenie zakończenia operacji TIR zostało uzyskane w niewłaściwy sposób lub przez nadużycie, ale wówczas termin jest dwuletni.

2. Żądanie uiszczenia kwot, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2, jest skierowane do stowarzyszenia poręczającego nie wcześniej niż po upływie trzech miesięcy, licząc od dnia, w którym stowarzyszenie to zostało powiadomione o niezwolnieniu operacji albo o tym, że poświadczenie o zakończeniu operacji TIR zostało uzyskane w niewłaściwy sposób lub przez nadużycie, i nie później niż w terminie dwóch lat, licząc od tego samego dnia. Jednakże w przypadkach, które w wymienionym terminie dwóch lat są przedmiotem postępowania sądowego, żądanie to powinno być skierowane w terminie jednego roku, licząc od dnia, w którym orzeczenie sądu stało się prawomocne.

3. Stowarzyszenie poręczające ma trzy miesiące na uiszczenie żądanych kwot, licząc od dnia skierowania do niego żądania zapłaty. Stowarzyszenie otrzymuje zwrot uiszczonych kwot, jeżeli w terminie dwóch lat od dnia skierowania żądania zapłaty ustalone zostanie w sposób zadowalający organy celne, że w odniesieniu do danej operacji przewozowej nie została popełniona żadna nieprawidłowość.

ROZDZIAŁ III

PRZEWÓZ TOWARÓW Z ZASTOSOWANIEM KARNETU TIR

a) Uznanie pojazdów i kontenerów

Artykuł 12

W celu korzystania z postanowień sekcji a) i b) niniejszego rozdziału każdy pojazd drogowy musi odpowiadać w zakresie budowy i wyposażenia warunkom określonym w załączniku 2 do niniejszej konwencji oraz musi zostać uznany zgodnie z procedurą określoną w załączniku 3 do niniejszej konwencji. Świadczenie uznania jest zgodne ze wzorem podanym w załączniku 4.

Artykuł 13

1. W celu korzystania z postanowień sekcji a) i b) niniejszego rozdziału kontenery powinny być zbudowane zgodnie z warunkami określonymi w części I załącznika 7 oraz powinny zostać uznane zgodnie z procedurą określoną w części II wspomnianego załącznika.

2. Kontenery uznane do przewozu towarów pod zamknięciem celnym, stosownie do postanowień Konwencji celnej w sprawie pojemników z 1956 r., wynikających z tej konwencji porozumień zawartych pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych, Konwencji celnej w sprawie kontenerów z 1972 r. lub wszystkich instrumentów międzynarodowych, które mogą zastąpić lub zmienić tę ostatnią konwencję, są uważane za odpowiadające postanowieniom ust. 1 powyżej 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 odpowiadają warunkom przewidzianym w art. 12 i 13 powyżej. Jednakże Umawiające się Strony unikają opóźnienia przewozu, jeżeli stwierdzone braki są nieistotne i nie stwarzają żadnego ryzyka nadużycia.

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

b) Procedura przewozu z zastosowaniem karnetu TIR

Artykuł 15

1. Nie wymaga się żadnego specjalnego dokumentu celnego przy czasowej odprawie pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera, używanych do przewozu towarów zgodnie z procedurą TIR. Nie wymaga się żadnej gwarancji dla pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera.

2. Postanowienia ust. 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, po zakończeniu operacji TIR, ponownego wywozu pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera.

Artykuł 16

Podczas wykonywania przez pojazd lub przez zespół pojazdów drogowych transportu TIR z przodu oraz z tyłu pojazdu lub zespołu pojazdów drogowych umieszcza się po jednej prostokątnej tablicy z napisem „TIR” o cechach charakterystycznych wymienionych w załączniku 5 do niniejszej konwencji. Tablice te są umieszczone w taki sposób, aby były wyraźnie widoczne. Tablice te można zdejmować albo są one umieszczone w taki sposób, że można je odwracać, zakrywać, składać lub oznaczać w każdy inny sposób wskazujący, że przewóz nie odbywa się w ramach transportu TIR.

Artykuł 17

1. Jeden karnet TIR wystawiany jest w odniesieniu do każdego pojazdu drogowego lub kontenera. Jednakże jeden karnet TIR może być wystawiony w odniesieniu do zespołu pojazdów albo kilku kontenerów załadowanych na jeden pojazd drogowy lub zespół pojazdów. W takim przypadku manifest towarów w karnecie TIR wykazuje oddzielnie zawartość każdego pojazdu stanowiącego część zespołu pojazdów lub każdego kontenera.

2. Karnet TIR jest ważny tylko na jeden przewóz. Zawiera on co najmniej taką liczbę odrywanych odcinków, jaka jest niezbędna dla danego transportu TIR.

Artykuł 18

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

Artykuł 19

Towary oraz pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener są przedstawiane wraz z karnetem TIR w wyjściowym urzędzie celnym. Organy celne państwa wyjściowego podejmują niezbędne kroki w celu upewnienia się co do dokładności manifestu towarów oraz w celu nałożenia zamknięć celnych albo kontroli zamknięć celnych nałożonych w imieniu wymienionych organów celnych przez osoby należące do powołanych.

Artykuł 20

W odniesieniu do przewozu dokonywanego na ich terytorium, organy celne mogą wyznaczyć termin przejazdu i wymagać, aby przejazd pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera odbywał się po wyznaczonej trasie.

Artykuł 21

W każdym przejściowym urzędzie celnym, jak również w docelowych urzędach celnym, pojazd drogowy, zespół pojazdów lub kontener są przedstawiane organom 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 art. 5 ust. 2, organy celne przejściowych urzędów celnym każdej z Umawiających się Stron uznają co do zasady zamknięcia celne innych Umawiających się Stron, pod warunkiem że zamknięcia te są nienaruszone. Wymienione organy celne mogą jednak dodać własne zamknięcia, jeżeli wymagają tego potrzeby kontroli.

2. Uznane w ten sposób przez Umawiającą się Stronę zamknięcia celne korzystają na jej terytorium z takiej samej ochrony prawnej, jak zamknięcia krajowe.

Artykuł 23

Organy celne nie mogą:

- wymagać konwojowania na koszt przewoźnika pojazdów drogowych, zespołów pojazdów lub kontenerów na terytorium ich państwa,
- wymagać przeprowadzania kontroli w czasie drogi pojazdów drogowych, zespołów pojazdów lub kontenerów i ich ładunku

z wyjątkiem przypadków szczególnych.

Artykuł 24

Jeżeli w czasie drogi lub w przejściowym urzędzie celnym organy celne przeprowadzają rewizję ładunku pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera, czynią one 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 art. 24 i 35 lub jeżeli towary uległy zniszczeniu lub uszkodzeniu bez zerwania zamknięć celnym, w odniesieniu do użycia karnetu TIR stosuje się postępowanie przewidziane w załączniku I do niniejszej konwencji, niezależnie od ewentualnego zastosowania przepisów prawa krajowego, oraz wypełnia się protokół zajścia znajdujący się w karnecie TIR.

Artykuł 26

1. Jeżeli przewóz wykonywany z zastosowaniem karnetu TIR odbywa się na części trasy przez terytorium państwa nie będącego stroną niniejszej konwencji, transport TIR jest zawieszony podczas tej części przejazdu. W tym przypadku w celu wznowienia transportu TIR organy celne Umawiającej się Strony, na której terytorium przewóz ten jest następnie kontynuowany, przyjmują karnet TIR, pod warunkiem jednak, że zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne nie zostały naruszone. Jeżeli zamknięcia celne zostały naruszone, organy celne mogą przyjąć karnet TIR w celu wznowienia transportu TIR na podstawie postanowień art. 25.

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

3. W tych przypadkach urzędy celne, w których transport TIR zostaje zawieszony lub wznowiony, są uważane odpowiednio za urzędy przejściowe przy wyjeździe lub przy wjeździe.

Artykuł 27

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

Artykuł 28

1. Zakończenie operacji TIR jest niezwłocznie poświadczane przez organy celne. Zakończenie operacji TIR może zostać poświadczane z zastrzeżeniami lub bez nich; jeżeli wniesiono zastrzeżenia, to powinny one odnosić się do faktów związanych z samą operacją TIR. Fakty te są wyraźnie wskazane w karnecie TIR.

2. W przypadkach objęcia towarów inną procedurą celną lub innym systemem kontroli celnej, wszystkie nieprawidłowości, które mogą być popełnione w tej innej procedurze lub systemie kontroli nie są przypisane posiadaczowi karnetu TIR lub jakiegokolwiek osobie działającej w jego imieniu.

c) Postanowienia dotyczące przewozu towarów ciężkich lub przestrzennych

Artykuł 29

1. Postanowienia niniejszej sekcji stosuje się wyłącznie do przewozu towarów ciężkich lub przestrzennych, określonych w art. 1 lit. p) niniejszej konwencji.

2. Jeżeli postanowienia niniejszej sekcji mają zastosowanie, przewóz towarów ciężkich lub przestrzennych może być, zgodnie z decyzją organów wyjściowego urzędu celnego, wykonywany za pośrednictwem pojazdów lub kontenerów bez zamknięć celnych.

3. Postanowienia niniejszej sekcji stosuje się tylko wówczas, gdy zdaniem organów wyjściowego urzędu celnego towary ciężkie lub przestrzenne oraz przewożone jednocześnie akcesoria można zidentyfikować bez trudności dzięki dostarczonemu opisowi albo nałożyć na nie zamknięcia celne 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 szczególnie niniejszej sekcji, mają zastosowanie do przewozu towarów ciężkich lub przestrzennych zgodnie z procedurą TIR.

Artykuł 31

Odpowiedzialność stowarzyszenia poręczającego obejmuje nie tylko towary wyszczególnione w karnecie TIR, lecz także towary, które — jakkolwiek nie wyszczególnione w karnecie — znajdują się na powierzchni ładunkowej albo wśród towarów wyszczególnionych w karnecie TIR.

Artykuł 32

Okładka i wszystkie odcinki karnetu TIR posiadają napis „towary ciężkie lub przestrzenne”, wykonany pogrubionym drukiem w języku angielskim albo francuskim.

Artykuł 33

Organy wyjściowego urzędu celnego mogą żądać dołączenia do karnetu TIR wykazów przesyłek, zdjęć, rysunków itp., które są niezbędne do identyfikacji przewożonych towarów. W tych przypadkach poświadczają one wymienione dokumenty; jeden egzemplarz wymienionych dokumentów jest przymocowany do odwrotnej strony okładki karnetu TIR, a wszystkie manifesty karnetu zawierają wzmiankę o tych dokumentach.

Artykuł 34

Organy przejściowych urzędów celnych każdej z Umawiających się Stron uznają zamknięcia celne lub znaki identyfikacyjne nałożone przez właściwe organy innych Umawiających się Stron. Mogą one jednak umieścić dodatkowe zamknięcia lub znaki identyfikacyjne; o nałożeniu nowych zamknięć lub znaków identyfikacyjnych czynią 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 organy celne przeprowadzające kontrolę ładunku są zmuszone do zerwania zamknięć celnych lub zdjęcia znaków identyfikacyjnych, czynią one wzmiankę o nałożeniu nowych zamknięć lub znaków identyfikacyjnych 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 naraża osobę za to odpowiedzialną w państwie, w którym naruszenie zostało dokonane, na sankcje przewidziane przez ustawodawstwo tego państwa.

Artykuł 37

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

Artykuł 38

1. Każda z Umawiających się Stron ma prawo pozbawić czasowo lub na stałe prawa korzystania z postanowień niniejszej konwencji każdą osobę winną poważnego naruszenia ustawowych lub wykonawczych przepisów celnych, mających zastosowanie do międzynarodowych przewozów towarów.

2. O takim pozbawieniu powiadamia się w terminie jednego tygodnia organy celne Umawiającej się Strony, na której terytorium dana osoba posiada swoją siedzibę lub miejsce zamieszkania, jak również stowarzyszenia poręczające państwa, w którym naruszenie zostało popełnione, oraz Radę Wykonawczą TIR.

Artykuł 39

Jednakże w razie uznania operacji TIR za prawidłową:

1. Umawiające się Strony nie biorą pod uwagę drobnych odstępstw od wyznaczonego czasu lub trasy przejazdu;
2. Również rozbieżności między danymi zawartymi w manifestie towarów karnetu TIR a zawartością pojazdu drogowego, zespołu pojazdów lub kontenera nie są uważane za naruszenie niniejszej konwencji dokonane przez posiadacza karnetu TIR, jeśli zostanie dowiedzione w sposób zadowalający właściwe organy, że rozbieżności te nie są wynikiem błędów popełnionych świadomie lub przez niedbalstwo podczas załadunku lub wysyłki towarów albo przy wystawianiu danego manifestu.

Artykuł 40

Administracje celne państw wyjścia i przeznaczenia nie obciążają posiadacza karnetu TIR odpowiedzialnością za rozbieżności, które mogą być stwierdzone w tych państwach, jeśli rozbieżności te dotyczą procedury celnej, jaka była stosowana, odpowiednio, przed rozpoczęciem lub po zakończeniu transportu TIR, z którą posiadacz tego karnetu nie miał żadnego związku.

Artykuł 41

Jeżeli ustalono w sposób zadowalający organy celne, że towary wymienione w manifeście karnetu TIR zostały zniszczone lub bezpowrotnie utracone na skutek wypadku lub siły wyższej albo że nastąpił ich ubytek naturalny, następuje zwolnienie od zapłaty normalnie wymaganych należności celnych i podatkowych.

Artykuł 42

Na umotywowany wniosek Umawiającej się Strony właściwe organy Umawiających się Stron, których dotyczy transport TIR, dostarczają wszelkich dostępnych informacji, potrzebnych do zastosowania postanowień wyżej wymienionych art. 39, 40 i 41.

Artykuł 42a

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

Artykuł 42b

Właściwe organy Umawiających się Stron odpowiednio dostarczają upoważnionym stowarzyszeniom informacje wymagane do wypełnienia zobowiązania zgodnego z załącznikiem 9, część 1, art. 1 lit. f) ppkt (iii).

Załącznik 10 określa informacje, których należy dostarczyć w określonych przypadkach.

ROZDZIAŁ V

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

Artykuł 43

Noty wyjaśniające znajdujące się w załączniku 6 i w części III załącznika 7 zawierają interpretację niektórych postanowień niniejszej konwencji i jej załączników. Zawierają one również opis niektórych zaleconych praktyk.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY RÓŻNE

Artykuł 44

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

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

Artykuł 45

Każda Umawiająca się Strona podaje do wiadomości wykaz wyjściowych, przejściowych i docelowych urzędów celnych wyznaczonych przez nią dla wykonywania operacji TIR. Umawiające się Strony, których terytoria graniczą ze sobą, konsultują się w celu uzgodnienia wyznaczenia odpowiednich granicznych urzędów celnych i ich godzin otwarcia.

Artykuł 46

1. Nie pobiera się opłat z tytułu wykonywania czynności celnych, o których mowa w niniejszej konwencji, z wyjątkiem przypadków, gdy czynności te są wykonywane poza normalnie przewidzianymi dniami lub godzinami lub miejscami.
2. Umawiające się Strony wprowadzają w urzędach celnych ułatwienia w najszerszym możliwym zakresie w odniesieniu do czynności celnych w stosunku do łatwo psujących się towarów.

Artykuł 47

1. Postanowienia niniejszej konwencji nie stanowią przeszkody dla stosowania ograniczeń i kontroli wynikających z przepisów wewnętrznych ze względów moralności publicznej, bezpieczeństwa publicznego, higieny lub zdrowia publicznego albo ze względów weterynaryjnych lub fitopatologicznych ani dla pobierania opłat wymaganych na podstawie takich przepisów.
2. Postanowienia niniejszej konwencji nie stanowią przeszkody dla stosowania innych przepisów wewnętrznych lub międzynarodowych regulujących przewozy.

Artykuł 48

Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie narusza prawa Umawiających się Stron, które tworzą unię celną lub gospodarczą, do przyjęcia szczególnych zasad dotyczących czynności przy rozpoczynaniu lub kończeniu przewozów na ich terytorium lub tranzycie przez to terytorium, jeśli zasady te nie ograniczają ułatwień przewidzianych w niniejszej konwencji.

Artykuł 49

Postanowienia niniejszej konwencji nie stanowią przeszkody dla stosowania większych ułatwień, które Umawiające się Strony przyznają lub mogą chcieć przyznać, zarówno na mocy postanowień jednostronnych, jak i porozumień dwustronnych albo wielostronnych, pod warunkiem że ułatwienia takie nie przeszkadzają w stosowaniu postanowień niniejszej konwencji i, w szczególności, operacji TIR.

Artykuł 50

Umawiające się Strony przekazują sobie wzajemnie, na wniosek, informacje niezbędne dla stosowania postanowień niniejszej konwencji, a w szczególności informacje dotyczące uznawania pojazdów drogowych lub kontenerów oraz charakterystyk technicznych ich konstrukcji.

Artykuł 51

Załączniki do niniejszej konwencji stanowią jej integralną część.

ROZDZIAŁ VII

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 52**Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie,
zatwierdzenie i przystąpienie**

1. Wszystkie państwa będące członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych lub członkami jednej z wyspecjalizowanych organizacji ONZ lub Międzynarodowej Agencji 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 jest otwarta do składania podpisów od dnia 1 stycznia 1976 r. do dnia 1 grudnia 1976 r. włącznie, w Biurze Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie, dla państw wymienionych w ust. 1 niniejszego artykułu. Po tej dacie jest ona otwarta do przystąpienia.

3. Unie celne lub gospodarcze mogą również, stosownie do postanowień ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, stać się Umawiającymi się Stronami niniejszej konwencji w tym samym czasie co wszystkie państwa będące ich członkami lub w jakimkolwiek czasie po tym, gdy wszystkie państwa będące ich członkami staną się Umawiającymi się Stronami niniejszej konwencji. Jednakże unie te nie mają prawa głosu.

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

Artykuł 53**Wejście w życie**

1. Niniejsza konwencja wchodzi w życie sześć miesięcy po jej podpisaniu przez pięć państw wymienionych w art. 52 ust. 1, bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo po złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

2. Po podpisaniu przez pięć państw wymienionych w art. 52 ust. 1 niniejszej konwencji bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo po złożeniu przez nie dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, wchodzi 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 uważa się za stosujący się do niniejszej konwencji ze zmianami.

4. Każdy taki dokument złożony po przyjęciu zmiany, ale przed jej wejściem w życie, jest uważany za odnoszący się do niniejszej konwencji ze zmianami od dnia, w którym zmiana ta wchodzi w życie.

Artykuł 54**Wypowiedzenie**

1. Każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć niniejszą konwencję przez notyfikację skierowaną do Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych.

2. Wypowiedzenie nabiera mocy po piętnastu miesiącach od daty otrzymania notyfikacji o wypowiedzeniu przez Sekretarza Generalnego.

3. Wypowiedzenie nie narusza ważności karnetów TIR przyjętych przez wyjściowy urząd celny przed datą uprawomocnienia się wypowiedzenia a gwarancja stowarzyszeń poręczających pozostaje w mocy zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji.

Artykuł 55**Wygaśnięcie**

Jeżeli po wejściu w życie niniejszej konwencji liczba państw, które są Umawiającymi się Stronami, jest przez dowolny okres dwunastu kolejno po sobie następujących miesięcy mniejsza od pięciu — konwencja ta przestaje obowiązywać od chwili zakończenia tego dwunastomiesięcznego okresu.

Artykuł 56**Uchylenie Konwencji TIR z 1959 r.**

1. Z chwilą wejścia w życie niniejszej konwencji uchyla ona i zastępuje 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. są uznawane przez Umawiające się Strony niniejszej konwencji w okresie ich ważności lub jej przedłużenia dla przewozu towarów pod zamknięciem celnym, pod warunkiem że te pojazdy i kontenery nadal odpowiadają warunkom, zgodnie z którymi zostały one uprzednio uznane.

Artykuł 57

Rozstrzygnięcie sporów

1. Każdy spór między dwiema lub większą liczbą Umawiających się Stron, dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej konwencji, jest w miarę możliwości rozstrzygany w drodze bezpośrednich negocjacji między stronami sporu lub też w inny ugodowy sposób.

2. Każdy spór pomiędzy dwiema lub więcej Umawiającymi się Stronami, dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej konwencji, który nie może być zakończony za pomocą środków przewidzianych w ust. 1 niniejszego artykułu, jest na wniosek jednego z nich, przekazywany do trybunału arbitrażowego utworzonego w następujący sposób: każda strona sporu wyznacza arbitra, a ci arbitrzy wyznaczają innego arbitra, który zostaje przewodniczącym. Jeżeli w okresie trzech miesięcy po otrzymaniu wniosku, jednej ze stron nie uda się wyznaczyć arbitra lub jeżeli arbitrom nie uda się wyznaczyć przewodniczącego, każda ze stron może zwrócić się do Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie arbitra lub przewodniczącego trybunału arbitrażowego.

3. Orzeczenie trybunału arbitrażowego utworzonego zgodnie z postanowieniem ust. 2 jest wiążące dla stron sporu.

4. Trybunał arbitrażowy określa swój regulamin wewnętrzny.

5. Orzeczenia trybunału arbitrażowego zapadają większością głosów.

6. Każda kwestia sporna, która może powstać pomiędzy stronami sporu, dotycząca interpretacji i wykonania orzeczenia, może być poddana przez każdą ze stron pod osąd trybunału arbitrażowego, który wydał orzeczenie.

Artykuł 58

Zastrzeżenia

1. Każde państwo może, w momencie podpisywania, ratyfikacji albo przystępowania do niniejszej konwencji oświadczyć, że nie uważa siebie za związane art. 57 ust. 2–6 niniejszej konwencji. Pozostałe Umawiające się Strony nie są związane tymi ustępami w odniesieniu do każdej Umawiającej się Strony, która wprowadziła takie zastrzeżenie.

2. Każda Umawiająca się Strona wprowadzająca zastrzeżenie przewidziane w ust. 1 niniejszego artykułu może, w dowolnym czasie, wycofać takie zastrzeżenie, składając w tym celu notyfikację Sekretarzowi Generalnemu Narodów Zjednoczonych.

3. Z wyjątkiem zastrzeżeń przewidzianych w ust. 1 niniejszego artykułu nie są dozwolone żadne inne zastrzeżenia do niniejszej konwencji.

Artykuł 58a

Komitet Administracyjny

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

Artykuł 58b

Rada Wykonawcza TIR

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

Artykuł 59

Procedura zmiany niniejszej konwencji

1. Niniejsza konwencja, wraz z załącznikami, może być zmieniona w drodze propozycji zgłoszonej przez każdą Umawiającą się Stronę, zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule.

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

3. Z zastrzeżeniem postanowień art. 60 każda zaproponowana zmiana podana do wiadomości zgodnie z postanowieniami poprzedniego ustępu wchodzi 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 żadne państwo będące Umawiającą się Stroną nie zgłosiło Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych sprzeciwu co do zaproponowanej zmiany.

4. Jeżeli sprzeciw wobec proponowanej zmiany został zgłoszony zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu, zmiana ta jest uważana za nieprzyjętą i nie wywołuje żadnego skutku.

Artykuł 60

Specjalna procedura zmiany załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10

1. Każda zmiana zaproponowana do załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10, rozpatrzona zgodnie z postanowieniami art. 59 ust. 1 i 2, wchodzi 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, w zależności od tego która liczba jest mniejsza, notyfikuje Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, że wnosi sprzeciw wobec tej zmiany. Terminy, o których mowa w niniejszym ustępie są ustalane przez Komitet Administracyjny większością dwóch trzecich obecnych i głosujących jego członków.

2. Z chwilą wejścia w życie, każda zmiana przyjęta zgodnie z procedurą przewidzianą w ust. 1, w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron zastępuje i ma pierwszeństwo wobec jakiegokolwiek dotychczasowego postanowienia, którego zmiana ta dotyczy.

Artykuł 61

Wnioski, zawiadomienia i sprzeciwy

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione art. 52 ust. 1 niniejszej konwencji o każdym wniosku, zawiadomieniu lub sprzeciwie zgłoszonym zgodnie z art. 59 i 60 powyżej oraz o dacie wejścia w życie zmiany.

Artykuł 62

Konferencja przeglądowa

1. Każde państwo będące Umawiającą się Stroną może, w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych, zwrócić się o zwołanie konferencji mającej na celu dokonanie przeglądu niniejszej konwencji.

2. Konferencja przeglądowa, na którą są zaproszone wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w art. 52 ust. 1, jest zwołana przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, jeżeli w terminie sześciu miesięcy, licząc od daty, w której Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zawiadomił o konferencji, co najmniej jedna czwarta państw, które są Umawiającymi się Stronami, powiadomi go o swej zgodzie na zwołanie konferencji.

3. Konferencja przeglądowa, na którą są zaproszone wszystkie Umawiające się Strony i wszystkie państwa wymienione w art. 52 ust. 1, jest również zwołana przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych z chwilą notyfikacji takiego wniosku przez Komitet Administracyjny. Komitet Administracyjny decyduje większością obecnych i głosujących członków, czy należy wystąpić z takim wnioskiem.

W dowód czego niżej podpisani, będąc do tego należycie 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.

4. Jeżeli konferencja jest zwołana stosownie do postanowień ust. 1 albo 3 niniejszego artykułu, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia o tym wszystkie Umawiające się Strony i zaprasza je do przedstawienia, w terminie trzech miesięcy, propozycji, które zgodnie z ich życzeniem powinny być rozpatrzone na konferencji. Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekazuje wszystkim Umawiającym się Stronom tymczasowy porządek obrad konferencji i teksty tych propozycji co najmniej na trzy miesiące przed datą otwarcia konferencji.

Artykuł 63

Notyfikacje

Oprócz notyfikacji i zawiadomień przewidzianych w art. 61 i 62 Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia wszystkie państwa wymienione w art. 52 w drodze notyfikacji o:

- a) podpisaniu, ratyfikacjach, przyjęciach, zatwierdzeniach i przystąpieniach zgodnie z art. 52;
- b) datach wejścia w życie niniejszej konwencji zgodnie z art. 53;
- c) wypowiedzeniach na podstawie art. 54;
- d) wygaśnięciu niniejszej konwencji zgodnie z art. 55;
- e) zastrzeżeniach zgłoszonych w ramach art. 58.

Artykuł 64

Tekst autentyczny

Po dniu 31 grudnia 1976 r. oryginał niniejszej konwencji jest złożony u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekazuje jego uwierzytelnione odpisy każdej z Umawiających się Stron i każdemu z państw wymienionych w art. 52 ust. 1, które nie są Umawiającymi się Stronami.

ZAŁĄCZNIK 9

PRAWO DO KORZYSTANIA Z PROCEDURY TIR

CZĘŚĆ I

UPOWAŻNIENIE STOWARZYSZEŃ DO WYDAWANIA KARNETÓW TIR

Minimalne warunki i wymogi

1. Minimalne warunki i wymogi, które musi spełniać stowarzyszenie dla uzyskania od Umawiających się Stron pozwolenia na wydawanie karnetów TIR oraz występowania w charakterze poręczyciela, o którym mowa w art. 6 konwencji, są następujące:
 - a) udowodnione funkcjonowanie co najmniej od roku w charakterze stowarzyszenia reprezentującego interesy sektora transportowego;
 - b) posiadanie udowodnionej stabilnej sytuacji finansowej i możliwości organizacyjnych pozwalających na wypełnianie obowiązków nałożonych przez konwencję;
 - c) posiadanie przez pracowników udowodnionej wiedzy dotyczącej prawidłowego stosowania postanowień konwencji;
 - d) brak jakichkolwiek poważnych lub powtarzających się naruszeń przepisów celnych lub podatkowych;
 - e) zawarcie pisemnej umowy lub sporządzenie innego dokumentu prawnego pomiędzy stowarzyszeniem a właściwymi organami Umawiającej się Strony, w której ma ono swoją siedzibę. Poświadczoną kopię pisemnej umowy lub innego dokumentu prawnego wraz z, jeśli to konieczne, uwierzytelnionym tłumaczeniem na język angielski, francuski lub rosyjski należy złożyć w Radzie Wykonawczej TIR. Rada Wykonawcza TIR powinna być niezwłocznie powiadomiona o wszelkich zmianach w pisemnej umowie lub innym dokumencie prawnym;
 - f) zapewnienie w pisemnej umowie lub innym dokumencie prawnym, o którym mowa w lit. e), iż stowarzyszenie:
 - (i) będzie wywiązywać się z zobowiązań określonych w art. 8 konwencji;
 - (ii) będzie akceptować maksymalną kwotę roszczenia, przypadającego od każdego karnetu TIR, określoną przez Umawiającą się Stronę, która może być wymagana od stowarzyszenia, zgodnie z art. 8 ust. 3 konwencji;
 - (iii) będzie kontrolować stale, a w szczególności przed wystąpieniem o pozwolenie na korzystanie przez osoby z procedury TIR, spełnianie przez te osoby minimalnych warunków i wymogów, o których mowa w części II niniejszego załącznika;
 - (iv) będzie poręczać za wszelkie zobowiązania powstałe w kraju, w którym ma swoją siedzibę, w związku z operacjami dokonywanymi na podstawie karnetów TIR, wydanych przez nie lub przez zagraniczne stowarzyszenia należące do tej samej organizacji międzynarodowej, do której ono samo należy;
 - (v) zgodnie z żądaniem właściwych organów Umawiającej się Strony, na której terytorium ma swoją siedzibę będzie wypełniać wszelkie swoje zobowiązania, wobec towarzystwa ubezpieczeniowego, poolu ubezpieczeniowego lub instytucji finansowej. Umowy ubezpieczenia lub gwarancji finansowej muszą pokrywać całość zobowiązań powstałych w związku z operacjami dokonywanymi na podstawie karnetów TIR, wydanych przez stowarzyszenie lub przez zagraniczne stowarzyszenia należące do tej samej organizacji międzynarodowej, do której ono samo należy.

Termin powiadomienia o wygaśnięciu umowy ubezpieczenia lub gwarancji finansowej nie może być krótszy niż termin powiadomienia o wygaśnięciu pisemnej umowy lub innego dokumentu prawnego, o którym mowa w lit. e). Poświadczoną kopię umowy ubezpieczenia lub gwarancji finansowej oraz wszelkie jej późniejsze zmiany należy złożyć w Radzie Wykonawczej TIR wraz z, jeśli to konieczne, uwierzytelnionym tłumaczeniem na język angielski, francuski lub rosyjski;
 - (vi) umożliwi właściwym organom kontrolę wszelkich posiadanych akt i dokumentów finansowych, związanych z zarządzaniem procedurą TIR;
 - (vii) zaakceptuje procedurę rozstrzygania sporów wynikłych z niewłaściwego lub przestępczego wykorzystania karnetów TIR;

- (viii) zgodzi się, iż poważne lub powtarzające się nieprzestrzeganie minimalnych warunków i wymogów doprowadzi do cofnięcia upoważnienia do wydawania karnetów TIR;
 - (ix) będzie stosować się ściśle do decyzji wydanych przez właściwe organy Umawiającej się Strony, na której terytorium ma swoją siedzibę, dotyczących pozbawienia osób prawa, o którym mowa w art. 38 konwencji i części II niniejszego załącznika;
 - (x) zgodzi się ściśle wprowadzać wszystkie decyzje przyjęte przez Komitet Administracyjny i Radę Wykonawczą TIR w stopniu, w jakim zostały one zaakceptowane przez właściwe organy Umawiającej się Strony, na której terytorium ma swoją siedzibę.
2. Umawiające się Strony, na których terytorium stowarzyszenie ma swoją siedzibę, cofną upoważnienie do wydawania karnetów TIR w wypadku poważnego lub powtarzającego się nieprzestrzegania minimalnych warunków i wymogów.
 3. Upoważnienie stowarzyszenia, wydane na podstawie warunków określonych powyżej, nie narusza odpowiedzialności i zobowiązań stowarzyszenia, wynikających z konwencji.
 4. Minimalne warunki określone powyżej nie naruszają dodatkowych warunków i wymogów, które Umawiające się Strony mogą ustanowić.

CZĘŚĆ II

POZWOLENIE DLA OSÓB FIZYCZNYCH I PRAWNYCH NA KORZYSTANIE Z KARNETÓW TIR

Minimalne warunki i wymogi

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

Procedura

3. Umawiające się Strony określają, zgodnie z ich krajowymi przepisami, postępowanie, które powinno być przeprowadzone w celu uzyskania pozwolenia na korzystanie z procedury TIR, na podstawie minimalnych warunków i wymogów, o których mowa w ust. 1 i 2.
4. Właściwe organy przekazują Radzie Wykonawczej TIR, w terminie 1 tygodnia od daty udzielenia pozwolenia lub cofnięcia pozwolenia na korzystanie z karnetów TIR, dane każdej osoby zgodnie z załączonym wzorem.

5. Stowarzyszenie przekazuje corocznie uaktualniony według stanu na dzień 31 grudnia wykaz osób, które uzyskały pozwolenie, jak również osób, którym cofnięto pozwolenie. Wykaz ten powinien być przesłany właściwym organom w terminie 1 tygodnia po 31 grudnia. Właściwe organy przesyłają kopię Radzie Wykonawczej TIR.
6. Uzyskanie pozwolenia na korzystanie z procedury TIR nie stanowi prawa do otrzymania karnetów TIR od stowarzyszenia.
7. Udzielenie osobie pozwolenia na korzystanie z karnetów TIR, wydanego na podstawie minimalnych warunków i wymogów określonych powyżej, nie narusza odpowiedzialności i zobowiązań osoby, wynikających z konwencji.

WZÓR WYKAZU POZWOLEŃ

Państwo:

Nazwa stowarzyszenia:

Właściwy organ:

Wypełniają krajowe stowarzyszenia poręczające i/lub właściwe władze								
Numer identyfikacyjny	Imię i nazwisko osoby lub nazwa przedsiębiorstwa	Adres	Punkt kontaktowy (nr tel, faks i adres poczty elektronicznej)	Numer c rejestru działalności gosp. lub nr zezwolenia itp. (*)	Wcześniej-sze cofnię-cie pozwolenia (**)	Data udzie-lenia po-zwolenia (**)	Data cofnię-cia pozwo-lenia (**)	Pieczczę/ podpis
...								
...								
...								
(*) jeżeli istnieje. (**) jeżeli dotyczy.								

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

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