

МИТНИЧЕСКА КОНВЕНЦИЯ за международен превоз на стоки под покритието на Карнети ТИР

Ратифицирана с указ No. 1144 на Държавния съвет от 29.07.1977 г. Обн., ДВ, бр. 61 от 5.08.1977 г. В сила за България от 20.04.1978 г.

ДОГОВАРЯЩИТЕ СТРАНИ

Желаейки да улеснят международните превози на стоки с пътни превозни средства.

Считайки, че подобрието на условията за превози е един от съществените фактори за развитието на сътрудничеството между тях.

Обявявайки се за опростяване и уеднаквяване на административните формалности в областта на международните превози и по-специално по границите.

Се споразумяха за следното:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

а) Определения

Член 1

За целите на настоящата конвенция се счита, че:

а) "операция ТИР" е превозът на стоки от отправното митническо бюро до получаващо митническо бюро под режима, наречен "режим ТИР", уреден с настоящата конвенция.

б) "мита и такси при вноса или износа" са митническите и всички други налози, такси, задължения и различни вноски, които се събират при вноса или износа или по повод вноса или износа на стоки, с изключение на таксите и вноските, чийто размер е ограничен до приблизителната стойност на оказаните услуги;

в) "пътно превозно средство" е не само моторното превозно средство, но също и всяко ремарке или полуремарке, пригодено за прикачване към моторното превозно средство;

d) "съчленено пътно превозно средство" са прикачени едно към друго пътни превозни средства, които участвуват в пътното движение като едно цяло;

e) "контейнер" е транспортно съоръжение (металически сандък, демонтируема подвижна цистерна или друго подобно съоръжение), което:

I. Представява напълно или отчасти затворено отделение, предназначено за подреждане на стоки;

II. Има постоянен характер и следователно е достатъчно здраво, за да позволи многократна употреба;

III. Е специално устроено за улеснение превозите на стоки с един или няколко вида транспорт без междинно претоварване;

IV. Е така устроено, че да се улеснява неговата обработка, по-специално прехвърлянето (претоварването) му от един вид транспорт на друг;

V. Е устроено за лесно товарене и разтоварване и

VI. Има вътрешен обем най-малко един кубически метър

"Демонтируемите каросерии" се приравняват към контейнерите.

f) "Отправно митническо бюро" е всяко митническо бюро на страна по конвенцията, където започва международният превоз под режима ТИР за цялата стока или част от нея;

g) "получаващо митническо бюро" е всяко митническо бюро на страна по конвенцията, където завършва международният превоз под режима ТИР за цялата стока или част от нея;

h) "транзитно митническо бюро" е всяко митническо бюро на страна по конвенцията, през която пътното превозно средство, съчлененото превозно средство или контейнерът са внесени или изнесени по време на една операция ТИР;

i) "лица" са както физическите, така и юридическите лица;

к) "тежки или обемисти товари" са всички тежки или обемисти изделия, които поради теглото си, размерите си или естеството си обикновено не могат да се превозят нито в затворено пътно превозно средство, нито в затворен контейнер;

л) "гарантираща асоциация" е асоциацията, одобрена от митническите органи на страна по конвенцията, като поръчител на лицата ползващи режима ТИР.

b) Сфера на приложение

Член 2

Настоящата конвенция визира превоза на стоки с пътни превозни средства, съчленени превозни средства или в контейнери, извършван без междинно претоварване, през една или повече граници, от отправното митническо бюро на една страна по конвенцията до получаващото митническо бюро на друга страна по конвенцията или на същата страна по конвенцията, при условие, че част от превоза между началото и края на операцията ТИР се извършва по шосе.

Член 3

За да се ползват от разпоредбите на настоящата конвенция:

a) превозите трябва да се извършват с:

I. пътни превозни средства, съчленени превозни средства или контейнери, одобрени предварително в съответствие с условията, посочени в глава III а); или,

II. други пътни превозни средства други съчленени превозни средства или други контейнери, когато те отговарят на условията, посочени в глава III с);

b) превозите трябва да се осъществяват под гаранцията на одобрените според разпоредбите на чл. 6 асоциации и да се извършат под покритието на карнет ТИР в съответствие с образеца, даден в Приложение 1 към настоящата конвенция.

с) Принципи

Член 4

Стоките, превозвани под режима ТИР, не подлежат на обмитяване или за тях не се заплащат или депозират вносни или износни мита и такси на транзитните митнически бюра.

Член 5

1. Товарите, превозвани под режима ТИР в пломбирани пътни превозни средства, съчленени превозни средства или пломбирани контейнери, по правило не се подлагат на митническа проверка от транзитните митнически бюра.

2. Въпреки това, за да се предотвратят злоупотреби, митническите власти могат по изключение и по-специално, при съмнение за нередовност, да извършват проверка на стоките в тези бюра.

ГЛАВА II

ИЗДАВАНЕ НА КАРНЕТИ ТИР

ОТГОВОРНОСТ НА ГАРАНТИРАЩИТЕ АСОЦИАЦИИ

Член 6

1. Всяка страна по конвенцията може да оправомощи, при условия и гаранции, определени от самата нея, асоциации да издават карнети ТИР било пряко, било чрез посредничество на асоциациите - техни кореспонденти - и да поръчителствуват за тях.

2. Една асоциация може да бъде одобрена в дадена страна само ако нейната гаранция покрива също така предвидените в тази страна отговорности във връзка с операции под покритието на карнети ТИР, издадени от чуждестранни асоциации, членуващи в същата международна организация, в която самата тя членува.

Член 7

Формулярите - карнети ТИР, изпратени от съответни чуждестранни асоциации или от международни организации на гарантиращите асоциации, се освобождават от вносни или износни мита и такси и не подлежат на каквато и да било забрана или ограничение за внос или износ.

Член 8

1. Гарантиращата асоциация се задължава да заплати изискуемите вносни или износни мита и такси, увеличени евентуално с лихви за закъснение, дължими съгласно митническите закони и разпоредби на страната, в която е била установена нередовност на операцията ТИР. Тази асоциация отговаря съвместно и солидарно за изплащането на споменатите по-горе суми с лицата, които ги дължат.

2. Когато законите и правилниците на някоя договаряща страна не предвиждат заплащане на вносни или износни мита и такси в случаите, посочени в точка 1, гарантиращата асоциация се задължава да заплати при същите условия сума, равна на вноските или износните мита и такси, увеличени евентуално с лихви за закъснение.

3. Всяка договаряща страна определя максималния размер на сумите за отделен карнет ТИР, които могат да се изискват от гарантиращата асоциация, на основание разпоредбите на точки 1 и 2 по-горе.

4. Гарантиращата асоциация отговаря пред властите на страната, където се намира отправното митническо бюро от момента, в който карнетът ТИР се обработи и заведе на отчет от митническото бюро. В следващите страни, през които преминава превозът на стоки под режима ТИР, тази отговорност възниква от момента, в който товарите бъдат внесени, или в случай на спиране на операцията ТИР, съгласно разпоредбите на точки 1 и 2 на чл. 26, от момента, в който карнетът ТИР е бил задействуван от митническото бюро, където операцията ТИР се възобновява.

5. Отговорността на гарантиращата асоциация се простира не само върху стоките, изброени в карнета ТИР, но също и върху стоките, които макар и не са вписани в карнета, се намират в пломбираната част на пътното превозно средство или в пломбирания контейнер, без обаче да се простира върху каквато и да било друга стока.

6. До доказване на противното, за определяне на митата и таксите, предвидени в точки 1 и 2 на настоящия член, меродавни са данните за стоките, вписани в карнета ТИР.

7. Когато предвидените в точки 1 и 2 на настоящия Член суми станат изискуеми, компетентните органи са длъжни в рамките на възможното, да търсят плащането им от лицето или лицата, пряко длъжащи тези суми, преди да предявят искане пред гарантиращата асоциация.

Член 9

1. Гарантиращата асоциация определя срока на валидност на карнета ТИР, като посочва датата на последния ден на валидност, след който карнетът не може да бъде представян за задействане в отправното митническо бюро.

2. Ако карнетът ТИР е бил задействан в отправното митническо бюро в последния ден от срока на неговата валидност или преди този ден, както е предвидено в точка 1 по-горе, карнетът остава валиден до приключване на операцията ТИР в получаващото митническо бюро.

Член 10

1. Карнетът ТИР може да бъде приключен със или без резерви. Ако са били направени резерви, те трябва да се отнасят до факти, свързани със самата операция ТИР. Тези факти трябва да бъдат ясно посочени в карнета ТИР.

2. Когато митническите органи на една страна са приключили без резерви даден карнет ТИР, те не могат да искат повече плащането на сумите, предвидени в точки 1 и 2 на чл. 8 от гарантиращата асоциация, освен в случаите, когато документът за приключване е получен чрез злоупотреба или измама.

Член 11

1. Когато някой карнет ТИР не е бил приключен или когато приключването е било извършено с резерви, компетентните органи нямат право да искат от гарантиращата асоциация плащането на сумите предвидени в точки 1 и 2 на Член 8, ако в едногодишен срок от датата на задействането на карнета ТИР, тези органи не са уведомили писмено асоциацията за неприключването или приключването с резерви на карнета. Тази разпоредба се прилага и когато приключването е получено чрез злоупотреба или измама, но в такъв случай срокът е две години.

2. Искането за заплащане на сумите, предвидени в точки 1 и 2 на чл. 8, трябва да се отправи до гарантиращата асоциация най-рано три месеца от датата, на която тази асоциация е била

уведомена, че карнетът не е бил приключен, че е бил приключен с резерви или че приключването е следствие на злоупотреба или измама и най-късно две години, считано от същата дата. Независимо от това в случаите, които в горепосочения срок от две години се отнесат за разглеждане по съдебен ред, искането за заплащане трябва да се отправи в срок от една година от датата на окончателно влизане в сила на съдебното решение.

3. Гарантиращата асоциация изплаща изискуемите суми в тримесечен срок от датата на предявяване на искането за плащане. Изплатените суми се възстановяват на асоциацията, ако в срок от две години след датата на предявяване на искането за плащане се установи по убедителен за митническите власти начин, че по отношение на дадената превозна операция не е било допуснато никакво нарушение.

ГЛАВА III

ПРЕВОЗ НА СТОКИ С КАРНЕТ ТИР

а) Одобряване на превозни средства и контейнери

Член 12

Всяко превозно средство, за да се ползува от разпоредбите на раздели а) и б) на тази глава, трябва да отговаря по конструкция и оборудване на изискванията, определени в приложение 2 на настоящата конвенция, и да е било одобрено по реда, определен в приложение 3 на настоящата конвенция. Свидетелството за годност трябва да бъде съобразно образца от приложение 4.

Член 13

1. За да се ползват от разпоредбите на раздели а) и б) на тази глава, контейнерите трябва да бъдат конструирани в съответствие с изискванията, определени в първата част на приложение 7 и трябва да бъдат одобрени по реда, определен във втората част на същото приложение.

2. Контейнерите, одобрени за превоз на стоки под митническо пломбиране съгласно Митническата конвенция за контейнерите от 1956 година, спогодбите, произтичащи от нея, сключени под егидата на Обединените нации, Митническата конвенция за контейнерите от 1972 година, както и всички международни документи, които отменят или променят последната конвенция, се считат за съответстващи на разпоредбите на точка 1 по-горе и могат да извършват превози под режима ТИР без ново одобрение.

Член 14

1. Всяка страна по конвенцията си запазва правото да откаже да признае валидността на одобрението на пътните превозни средства или контейнерите, които не отговарят на изискванията на Член 12 и 13. Независимо от това договарящите страни ще избягват забавянето на превоза, когато установените неизправности са незначителни и не създават условия за измама.

2. Преди да бъдат използвани повторно за превоз на стоки под митническо пломбиране, пътното превозно средство или контейнерът, които не отговарят вече на изискванията за одобрението им, трябва да бъдат приведени в първоначалното състояние на годност или да бъдат подложени за ново одобрение.

b) Процедура за превоз под покритието на карнета ТИР

Член 15

1. Не се изисква никакъв специален митнически документ за временен внос на пътно превозно средство, на съчленено превозно средство или на контейнер, използвани за превоз на стоки под режима ТИР. Не се изисква и никаква гаранция за пътното превозно средство, съчлененото превозно средство или контейнера.

2. Разпоредбите по точка 1 на настоящия Член не са пречка за една страна по конвенцията да изисква от получаващото митническо бюро изпълнение на формалностите, предписани във вътрешните национални разпоредби, за да се гарантира, че след завършването на операцията ТИР пътното превозно средство, съчлененото превозно средство или контейнерът ще бъдат изнесени обратно.

Член 16

Когато се провежда операция ТИР с пътно превозно средство или със съчленено превозно средство, на предната и задната му част се поставя по една правоъгълна табелка с надпис "TIR" в съответствие с изискванията на приложение 5 към конвенцията. Тези табелки трябва да се поставят така, че да се виждат добре и да могат да се снемат.

Член 17

1. За всяко пътно превозно средство или контейнер се изготвя само един карнет ТИР. Допуска се изготвянето само на един карнет за едно съчленено превозно средство или за няколко контейнера, натоварени на едно пътно превозно средство или на едно съчленено превозно средство. В този случай в манифеста на товарите в ТИР карнета трябва да се посочи поотделно съдържанието на всяко превозно средство - част от съчлененото превозно средство или на всеки контейнер.

2. Карнетът ТИР е валиден само за едно пътуване. Той съдържа най-малко толкова отрязъци, колкото са необходими за задействане и за приключване на дадения превоз.

Член 18

Операцията ТИР може да включва няколко отправни и получаващи митнически бюра, но само в случай на специално разрешение на заинтересованите договаряща или договарящи страни (страни по конвенцията).

a) отправните митнически бюра трябва да се намират само в една страна;

b) получаващите митнически бюра не могат да бъдат разположени в повече от две страни;

c) общият брой на отправните и получаващите митнически бюра не може да бъде повече от четири.

Член 19

Товарите и пътното превозно средство, съчлененото превозно средство или контейнерът се представят заедно с карнета ТИР на отправното митническо бюро. Митническите органи на отправната страна са длъжни да вземат необходимите мерки за да се убедят във верността на манифеста на стоките и да поставят митнически пломби, или да проверят митническите пломби, поставени от надлежно упълномощените за това лица, под отговорността на споменатите митнически органи.

Член 20

Митническите органи могат да определят срок за преминаване през тяхната територия и да изискват пътното превозно средство, съчлененото превозно средство или контейнерът да минат по определен маршрут.

Член 21

Пътното превозно средство, съчлененото превозно средство или контейнерът, заедно със стоката и със съответния карнет ТИР, се представят за проверка на митническите власти на всяко транзитно митническо бюро, а също и на получаващите митнически бюра.

Член 22

1. По правило и с изключение на случаите на проверка на стоките, извършена от митническите органи, съгласно точка 2 на Член 5, митническите органи в транзитните митнически бюра на всяка от страните по конвенцията ще признават за редовни митническите пломби на другите договарящи страни при условие, че са изправни. Независимо от това, митническите власти могат, ако проверката го налага, да добавят и свои собствени пломби.

2. Така признатите пломби от една договаряща страна се ползват на нейна територия със същата правна защита, както и националните пломби.

Член 23

Митническите органи не могат освен в изключителни случаи:

- да нареждат придружаването на пътните превозни средства, съчленените превозни средства или контейнерите на територията на тяхната страна за сметка на превозвачите;

- да извършват проверка и преглед на стоката на пътните превозни средства, съчленените превозни средства или контейнерите по време на пътуването.

Член 24

Ако по пътя или в транзитно митническо бюро митническите органи пристъпят към проверка на стоката на пътно превозно средство, съчленено превозно средство или контейнер, те отбелязват новопоставените пломби и естеството на извършените проверки на отрязъците на

карнета ТИР, използвани в тяхната страна, на съответните кочани и на отрязъците, оставащи в карнета ТИР.

Член 25

Когато по време на пътуването се скъса митническата пломба при обстоятелства, различни от предвидените в членове 24 и 35 или ако са унищожени или повредени товари, без да има скъсани пломби, се действа съгласно реда за ползуване на карнета ТИР, предвиден в приложение 1 към тази конвенция, без да се засяга евентуалното прилагане на разпоредбите на националните законодателства, и се попълва констативният протокол, включен в карнета ТИР.

Член 26

1. Когато част от превоза под покритието на карнет ТИР се извършва на територията на държава, която не е по тази конвенция, операцията ТИР се преустановява за тази част от маршрута. В този случай митническите органи на следващата договаряща страна, на чиято територия продължава превозът, приемат карнета ТИР за възобновяване операцията ТИР при условие, че пломбите и/или маркировките са изправни.

2. Същото се отнася и за тази част от маршрута, за която титулярът на карнета не го е използвал на територията на една договаряща страна поради наличието на по-опростени транзитни митнически процедури, или когато не се налага използването на транзитен митнически режим.

3. В тези случаи митническите бюра, в които операцията ТИР се прекъсва или се възобновява, се считат съответно за изходни или входни транзитни бюра.

Член 27

Първоначално посоченото получаващо митническо бюро може да бъде заменено с друго получаващо митническо бюро при спазване разпоредбите на тази конвенция в частност на Член 18.

Член 28

Приключването на карнета ТИР се извършва незабавно след пристигане на стоката в получаващото митническо бюро при условие, че стоките се поставят под друг митнически режим или бъдат освободени от митницата за вътрешно потребление.

с) Разпоредби за превозите на тежки или обемисти стоки

Член 29

1. Разпоредбите на този раздел са валидни само за превози на тежки или обемисти стоки, определени в алинея к) на Член първи на настоящата конвенция.

2. Когато се прилагат разпоредбите на този раздел, превозът на тежки или обемисти стоки може, по решение на органите на отправното митническо бюро, да се извършва и в непломбирани пътни превозни средства или контейнери.

3. Разпоредбите на този раздел се прилагат само ако по мнение на органите на отправното митническо бюро е възможно превозваните тежки или обемисти стоки, както и, ако има такива, превозваните заедно с тях принадлежности, да се идентифицират без затруднение по даденото им описание или да се поставят митнически пломби и/или маркировки така, че да не могат да се заменят или изнесат стоките, без да останат видими следи.

Член 30

Всички разпоредби на настоящата конвенция, които не са в противоречие със специалните разпоредби на този раздел, са валидни при превоза на тежки или обемисти стоки под режима ТИР.

Член 31

Отговорността на гарантиращата асоциация се простира не само върху стоките, изброени в карнета ТИР, но също и върху стоките, които макар и да не са изброени в този карнет, се намират в товарното помещение или между стоките, изброени в карнета ТИР.

Член 32

Ползуваният карнет ТИР трябва да носи върху корицата си и върху всички отрязъци означението "тежки или обемисти стоки" с едър шрифт на английски или френски език.

Член 33

Органите на отправното митническо бюро могат да изискат към карнета ТИР да се приложат описи на колетите, снимки, планове и др. необходими за идентифициране на превозваните стоки. В такъв случай те заверяват тези документи, един екземпляр от които се прикачва на гърба на корицата на карнета ТИР, като тези документи се отбелязват във всички манифести на карнета ТИР.

Член 34

Органите на транзитните митнически бюра на всяка от договарящите страни признават митническите пломби и/или маркировки, поставени от компетентните власти на другите договарящи страни. Те обаче, могат да прибавят други пломби и/или маркировки, като отбелязват новопоставените пломби и/или маркировки в отрязъците на карнета ТИР, ползувани за тяхната държава, в съответните кочани и върху оставащите отрязъци на карнета ТИР.

Член 35

Ако по време на пътуването или в някое транзитно митническо бюро митническите органи, извършващи преглед на товара, са принудени да скъсат пломбите и/или да сменят маркировките, те отбелязват новопоставените пломби и/или маркировки в отрязъците на карнета ТИР, използвани в тяхната държава в съответните кочани и в останалите отрязъци от карнета ТИР.

ГЛАВА IV

НЕРЕДОВНОСТИ

Член 36

Всяко нарушение на разпоредбите на настоящата конвенция излага нарушителя в държавата, където нарушението е било извършено, на санкциите, предвидени от законите на тази държава.

Член 37

Когато не е възможно да се установи на чия територия е допусната нередовността, счита се, че тя е допусната на територията на договорящата страна, където тя е била констатирана.

Член 38

1. Всяка договоряща страна има право да лиши временно или завинаги от правото да се ползува от разпоредбите на тази конвенция всяко лице, провинило се в грубо нарушение на митническите закони и разпоредби, приложими за международните превози и стоки.

2. За това лишаване се уведомяват веднага митническите органи на договорящата страна, на чиято територия е седалището или местожителството на въпросното лице, а също така и гарантиращите асоциация или асоциации в държавата, в която е извършено нарушението.

Член 39

Когато операциите ТИР се признават за редовни във всяко друго отношение, то:

1. Договарящите страни не трябва да претендират за незначителни различия в изпълнението на задълженията, свързани със срока или маршрута.

2. Също така, различията между данните в манифеста на товарите в карнета ТИР и съдържанието на превозното средство, на съчлененото превозно средство или на контейнера не се считат за нарушения по вина на титуляра на карнета ТИР по-смисъла на тази конвенция, освен ако не се докаже по удовлетворителен за компетентните органи начин, че тези различия се дължат на грешки, допуснати умишлено или поради небрежност по време на товаренето или експедирането на стоките или при съставянето на споменатия манифест.

Член 40

Митническите администрации на отправната и на получаващата държава не държат отговорен титуляра на карнета ТИР за евентуално установените различия в тези държави, когато тези различия засягат съответно митническите режими, които предшествуват или следват операцията ТИР при условия, че титулярът на споменатия карнет няма отношение към тях.

Член 41

Когато се установи по задоволителен за митническите власти начин, че стоките, изброени в манифеста на карнета ТИР, са унищожени или безвъзвратно загубени при пътно транспортно произшествие или поради непреодолима сила, или липсват поради причини, дължащи се на тяхното естество, нормално изискуемите мита и такси се опрощават.

Член 42

По мотивирана молба на страна по конвенцията компетентните органи на договарящите страни, заинтересовани от дадена операция ТИР, съобщават на първата всички налични сведения, необходими за прилагането на разпоредбите на членове 39, 40 и 41.

ГЛАВА V

ОБЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ

Член 43

Обяснителните бележки, дадени в приложение 6 и 7 (трета част) дават тълкуване на някои разпоредби на тази конвенция и на приложенията към нея. Те засягат и някои практически препоръки.

ГЛАВА VI

РАЗНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 44

Всяка договаряща страна предоставя улеснения за гарантиращите асоциации по отношение на:

а) превода на валута, необходима за плащане на изискуемите от страна на органите на договарящите страни суми на основание разпоредбите на Член 8 от настоящата конвенция.

б) превода на валута, необходима за заплащане на формулярите - карнети ТИР, изпращани на гарантиращите асоциации от съответните чуждестранни асоциации или от международните организации.

Член 45

Всяка договаряща държава публикува списъка на отправните, транзитните и получаващите митнически бюра, които тя е определила за извършване на операциите ТИР. Договарящите страни, чиито територии са съседни, се консултират за определяне по взаимно съгласие на съответни гранични бюра и тяхното работно време.

Член 46

1. За извършване на посочените в тази конвенция митнически операции не се дължи възнаграждение на митническия персонал, освен в случаите, когато работата се извършва извън дните, часовете и местата, нормално предвидени за подобни операции.

2. В рамките на възможното митническите бюра на договарящите страни улесняват митническите операции на лесноразваляемите стоки.

Член 47

1. Разпоредбите на тази конвенция не са пречка за прилагането нито на ограниченията и проверките, произтичащи от националните разпоредби и основани на съображения за обществен морал, обществена безопасност, хигиена или здравеопазване, или на такива от ветеринарен или фотопатологичен характер, нито за събирането на суми съгласно тези разпоредби.

2. Разпоредбите на тази конвенция не са пречка за прилагането на други национални или международни разпоредби, уреждащи превозите.

Член 48

Никоя разпоредба на тази конвенция не изключва правото на договарящите страни, образували митнически или икономически съюз, да възприемат особени правила за

превозните операции, които започват, завършват или преминават на тяхна територия, доколкото тези правила не намаляват предвидените в тази конвенция улеснения.

Член 49

Тази конвенция не е пречка за прилагането на по-големи улеснения от страна на договарящите страни било чрез едностранни разпоредби, било въз основа на двустранни или многостранни спогодби, при условие, че така дадените улеснения не затрудняват приложението на разпоредбите на тази конвенция и по-специално, функционирането на операциите ТИР.

Член 50

Договарящите страни си съобщават взаимно при поискване необходимите сведения за приложението на разпоредбите на настоящата конвенция и по-специално тези, отнасящи се до одобрението на пътните превозни средства или контейнерите, както и до техническите и конструктивните им характеристики.

Член 51

Приложенията към тази конвенция са неразделна част от нея.

ГЛАВА VII

Член 52

Подписване, ратификация, приемане, одобрение и присъединяване

1. Всички държави, членки на Организацията на обединените нации или членки на някоя от специализираните ѝ организации, или на Международната агенция за атомна енергия, участници в Статута на Международния съд, както и всички други държави, поканени от Общото събрание на Организацията на обединените нации, могат да станат договарящи страни в тази конвенция:

а) като я подпишат без резерва за ратификация, приемане или одобрение;

б) като депозират документ за ратификация, приемане или одобрение след подписването ѝ под резерва за ратификация, приемане или одобрение; или

с) като депозират документ за присъединяване.

2. Тази конвенция ще бъде открита за подписване от 1 януари 1976 година до 31 декември 1976 година включително, в седалището на Обединените нации в Женева от държавите, посочени в точка 1 на този член. След тази дата тя ще бъде открита за присъединяването им.

3. Митническите или икономическите съюзи могат също така да станат договарящи страни в тази конвенция, съобразно с разпоредбите на точки 1 и 2 на този Член едновременно с държавите - техни членки - или в който и да е момент, след като всички държави, техни членки, са станали договарящи страни в посочената конвенция. Но във всички случаи тези съюзи няма да имат право на глас.

4. Документите за ратификация, приемане, одобрение или присъединяване се депозират при Генералния секретар на Организацията на обединените нации.

Член 53

Влизане в сила

1. Настоящата конвенция влиза в сила шест месеца след датата, на която пет от държавите, споменати в точка 1 на Член 52, я подписват без резерва за ратификация, приемане, одобряване или присъединяване.

2. След като пет от държавите, споменати в точка 1 на Член 52 я подписват без резерва за ратификация, приемане или одобрение или предадат за съхранение своя документ за ратификация, приемане, одобрение или присъединяване, настоящата конвенция влиза в сила за всички нови договарящи страни шест месеца след датата на предаването за съхранение на техния документ за ратификация, приемане, одобрение или присъединяване.

3. Всеки документ за ратификация, приемане, одобрение или присъединяване, който бъде депозиран след влизане в сила на някое изменение на тази конвенция, се счита, че се отнася и до изменения текст на тази конвенция.

4. Всеки документ от този вид, предаден за съхранение след приемането на някое изменение, но преди неговото влизане в сила, се счита за валиден и за изменения текст на тази конвенция от датата на влизане в сила на изменението.

Член 54

Денонсиране

1. Всяка договаряща страна може да денонсира тази конвенция чрез писмено уведомление до Генералния секретар на Организацията на обединените нации.

2. Денонсирането произвежда действие петнадесет месеца след датата, на която Генералния секретар е получил уведомлението.

3. Валидността на карнетите ТИР, задействувани от отправното митническо бюро преди датата, на която денонсирането произвежда действие, не се засяга от това денонсиране и гаранцията на гарантиращата асоциация остава в сила съгласно условията на настоящата конвенция.

Член 55

Прекратяване действието на конвенцията

Ако след влизането в сила на тази конвенция броят на държавите - договарящи страни, спадне на по-малко от пет за който и да било период от дванадесет последователни месеца, настоящата конвенция прекратява действието си, считано от края на указания период от дванадесет месеца.

Член 56

Отменяне на конвенцията ТИР от 1959 година

1. Настоящата конвенция отменя и заменя с влизането си в сила конвенцията ТИР (1959) в отношенията между договарящите страни на тази конвенция.

2. Свидетелствата за митническата годност, издадени на пътните превозни средства и на контейнерите в съответствие с изискванията на конвенцията ТИР (1959) се приемат за редовни в рамките на техния срок за валидност или под резерва за подновяване, при превоз на стоки под митническа пломба от договарящите страни в тази конвенция, ако тези превозни средства и тези контейнери все още отговарят на условията, при които са били одобрени първоначално.

Член 57

Разрешаване на споровете

1. Всеки спор между две или повече договарящи страни по повод тълкуването или прилагането на тази конвенция се разрешава, доколкото е възможно, по пътя на преговори между страните по спора или по друг начин.

2. Всеки спор между две или повече договарящи страни във връзка с тълкуването или прилагането на тази конвенция, който не може да бъде разрешен по начина, предвиден в точка 1 на настоящия член, се отнася по молба на една от тях до арбитражен съд, съставен по следния начин: всяка от страните по спора назначава арбитър, като тези арбитри посочват един измежду тях за председател. Ако до три месеца след получаване на молбата някоя от страните не е посочила арбитър или ако арбитрите не са могли да изберат председател, която и да е от страните може да поиска от Генералния секретар на Организацията на обединените нации да назначи арбитър или председател на арбитражния съд.

3. Решението на арбитражния съд, съставен съгласно разпоредбите на точка 2, е задължително за страните по спора.

4. Арбитражният съд определя сам своя вътрешен правилник.

5. Решенията на арбитражния съд са вземат с болшинство.

6. Всяко разногласие, което би възникнало между страните по спора във връзка с тълкуването или изпълнението на арбитражното решение, следва да се решава от самия съд.

Член 58

Резерви

1. При подписването или ратификацията на тази конвенция или при присъединяването си всяка държава може да заяви, че не се счита обвързана от точки 2 до 6 от Член 57 на настоящата конвенция. Останалите договарящи страни от своя страна не са обвързани от тези точки по отношение на всяка договаряща страна, която е направила такава резерва.

2. Всяка договаряща страна, направила резерва съгласно точка 1 от този член, може по всяко време да се откаже от тази резерва, като отправи писмено уведомление до Генералния секретар на Организацията на обединените нации.

3. Не се допускат никакви други резерви към настоящата конвенция, освен резервите, предвидени в точка 1 от този член.

Член 59

Ред за изменение на конвенцията

1. Настоящата конвенция, включително приложенията ѝ, може да се изменя по предложение на някоя договаряща страна съгласно предвидения в този Член ред.

2. Всяко предложено изменение на тази конвенция ще се обсъжда от Административен комитет, съставен от всички договарящи страни съгласно правилника за вътрешния ред, предмет на приложение 8. Всяко изменение от подобно естество, обсъдено или изготвено по време на заседание на Административния комитет и одобрено от него с болшинство от две трети от присъстващите негови членове с право на глас, се съобщава от Генералния секретар на Организацията на обединените нации на договарящите страни за приемане.

3. С изключение на случаите, предвидени в Член 60, всяко предложено изменение, съобщено в съответствие с разпоредбите на предшестващата точка, влиза в сила за всички договарящи страни три месеца след изтичането на 12 месеца от датата на съобщаването му, ако през този период до Генералния секретар на Организацията на обединените нации не постъпи възражение от някоя държава - договаряща страна.

4. Ако по предложеното изменение е постъпило възражение съгласно разпоредбите на точка 3 на този член, изменението се счита отхвърлено и не произвежда действие.

Член 60

Особен ред за изменение на приложения 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7

1. Всяко предложено изменение на приложения 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7, разгледано съгласно разпоредбите на точки 1 и 2 на Член 59, влиза в сила от датата, която се определя от Административния комитет в момента на приемането му, освен ако на по-предна дата, която се определя Административният комитет в същия момент, една пета част от държавите - договарящи страни, или пет държави - договарящи страни, ако горната част е по-малка от 5, са уведомили Генералния секретар на Организацията на обединените нации, че предявяват възражения срещу изменението. Датите, посочени в тази точка, се определят от Административния комитет с мнозинството от двете трети на присъстващите негови членове с право на глас.

2. С влизането си в сила изменението, прието съгласно предвидения в точка 1 ред, заменя за всички договарящи страни всяка предшествуваща разпоредба, за която се отнася.

Член 61

Молби, съобщения и възражения

Генералният секретар на Организацията на обединените нации уведомява всички договарящи страни и всички държави посочени в точка 1 на Член 52 на настоящата конвенция, за всяка молба, съобщение или възражение, направени съгласно членове 59 и 60 и за датата на влизане в сила на изменението.

Член 62

Конференция за ревизия

1. Всяка държава - договаряща страна може с писмено уведомление до Генералния секретар на Организацията на обединените нации да поиска свикване на конференция за ревизия на настоящата конвенция.

2. Конференцията за ревизия, на която се поканват всички договарящи страни и всички държави, посочени в точка 1 на Член 52, се свиква от Генералния секретар на Организацията на обединените нации, ако в срок от 6 месеца от датата, на която Генералния секретар на

Организацията на обединените нации е съобщил искането, поне една четвърт от държавите - договарящи страни, го уведомят за съгласието си с молбата.

3. Конференция за ревизия, на която се поканват всички договарящи страни и всички държави, посочени в точка 1 на Член 52, се свиква също от Генералния секретар на Организацията на обединените нации и при искане за това от страна на Административния комитет. Административният комитет взема решението да направи такова искане с мнозинство на присъстващите и гласуващи негови членове.

4. Когато в приложение на разпоредбите на точка 1 или 3 на този член, се свиква конференция, Генералния секретар на Организацията на обединените нации уведомява писмено за това всички договарящи страни и ги поканва да представят в срок от три месеца предложенията, които те биха желали да се разгледат от конференцията. Генералния секретар на Организацията на обединените нации изпраща на всички договарящи страни предварителния дневен ред на конференцията и текстовете на предложенията три месеца преди датата на откриването на конференцията.

Член 63

уведомления

Освен уведомленията и съобщенията, предвидени в членове 61 и 62 Генералния секретар на Организацията на обединените нации уведомява всички държави, посочени в Член 52, за:

- a) подписването, ратификациите, приеманията, одобренията и присъединяванията на основание Член 52;
- b) датите на влизане в сила на тази конвенция в съответствие с Член 53;
- c) денонсиранията съгласно Член 54;
- d) прекратяване действието на тази конвенция на основание на Член 55;
- e) направените резерви съгласно Член 58.

Член 64

Меродавен текст

След 31 декември 1976 година оригиналът на настоящата конвенция се предава за съхранение на Генералния секретар на Организацията на обединените нации. Той от своя страна разпраща заверени преписи на всяка договаряща страна и на всяка една от държавите упоменати в точка 1 на Член 52, които не са договарящи страни.

В уверение на което долуподписаните, надлежно упълномощени за целта, подписаха настоящата конвенция.

Съставена в Женева на четиринадесети ноември хиляда деветстотин седемдесет и пета година в един единствен екземпляр на английски, френски и руски език, като и трите текста са еднакво достоверни.

Съгласно указ ? 1144 на Държавния съвет от 29.07.1977 г. конвенцията ТИР 1975 се ратифицира от българска страна при следните условия:

1. С резерва по чл. 57, т. 2 до 6: "Народна република България не се счита обвързана с чл. 57, точки 2 до 6 включително от Конвенцията, отнасящи се до арбитража. Народна република България смята, че даден спор може да бъде отнесен до арбитражен съд само със съгласието на всички страни по този спор."
2. С декларация по чл. 52, т. 1: "Народна република България декларира, че чл. 52, точка 1, който ограничава участието на известен брой държави в Конвенцията, е в противоречие с общоприетия принцип за суверенното равенство между държавите."
3. С декларация по чл. 52, т. 3: "Народна република България декларира също, че предвидената в чл. 52, т. 3 възможност митнически или икономически съюзи да станат договарящи страни по Конвенцията не създава за нея никакви задължения по отношение на тези съюзи."

Резервата е оттеглена съгласно Закон на Народното събрание от 12.01.1994 г., публикуван в ДВ, бр. 8 от 1994 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Образец на карнет ТИР

Карнетът ТИР се отпечатва на френски език с изключение на страница 1 на корицата, чиито графи се отпечатват и на английски език, "Правилата за ползване на карнета ТИР" са възпроизведени в превод на английски език на страница 3 на същата корица.

ПРАВИЛА ЗА ПОЛЗВАНЕ НА КАРНЕТА ТИР

А. Общи положения

1. Издаване: Карнетът ТИР се издава в отправната държава или държавата, в която се намира седалището или постоянното местожителство на титуляра.
2. Език: Карнетът ТИР се отпечатва на френски език, с изключение на страница 1 на корицата, чиито графи се отпечатват също и на английски език. "Правилата за ползване на карнета ТИР" са възпроизведени в превод на английски език на страница 3 на същата корица. Освен това могат да бъдат добавени допълнителни листа с превод на отпечатания текст на други езици.
3. Валидност: Карнетът ТИР е валиден до приключването на операцията ТИР в получаващото митническо бюро, ако е бил задействан от отправното митническо бюро в срока, определен от издаващата асоциация (графа 1 на страница 1 от корицата и графа 4 от отрязъците).
4. Брой на карнетите: За съчленено превозно средство или за няколко контейнера, натоварени било на едно превозно средство или на съчленено превозно средство, се изготвя само един карнет (виж същото правило 10 "г" по-долу).
5. Брой на отправните и получаващите митнически бюра: Превозите, извършвани под покритието на карнет ТИР могат да включват няколко отправни и получаващи митнически бюра, като освен в случай на специално разрешение:
 - а) отправните митнически бюра трябва да се намират в една и съща страна;

b) получаващите митнически бюра могат да се намират най-много в две страни;

c) общият брой на отправните и получаващите митнически бюра не може да бъде повече от 4 (виж и правило 10 "е" по-долу).

6. Брой на листовите: Когато превозът минава само през едно отправно митническо бюро и едно получаващо митническо бюро, карнетът ТИР трябва да съдържа поне два листа за отправната държава, три листа за получаващата държава и още по два листа за всяка друга държава, през чиято територия се преминава транзит. За всяко допълнително отправно или получаващо митническо бюро са необходими по два, респективно по три листа; освен това трябва да има още два листа, когато получаващите митнически бюра са разположени в две различни държави.

7. Представяне в митническите бюра: Карнетът ТИР се представя на всяко от отправните, транзитните и получаващите митнически бюра заедно с пътното превозно средство, съчлененото превозно средство, контейнера или контейнерите. На последното отправно митническо бюро митническият служител слага подписа си и митнически печат с дата в долната част на манифеста на всички отрязъци, които ще се ползват по време на превоза (графа 19).

V. Начин на попълване на карнета ТИР

8. Изтривания, поправки на написан текст: В карнета ТИР не се позволяват изтривания и поправки. Всяка поправка трябва да се извършва, като се зачертават погрешните данни и се добавят при нужда нужните указания. Всяко изменение трябва да бъде потвърдено от извършилия го и заверено от митническите органи.

9. указания относно регистрацията: Когато националните разпоредби не предвиждат регистрация на ремаркетата и полуремаркетата, на мястото на регистрационния номер се посочва техния идентификационен или фабричен номер.

10. Манифест:

a) Манифестът се попълва на езика на отправната държава, освен ако митническите органи не разрешат ползването на друг език. Митническите органи на останалите държави, през чиято територия се извършва превозът, си запазват правото да изискват превод на техния език. С оглед да се избегнат закъсненията, които могат да възникнат от това изискване, препоръчва се превозвачите да осигурят предварително необходимите преводи;

b) указанията, вписани в манифеста следва да бъдат написани на пишеща машина или да бъдат размножени така, че да бъдат ясни и четливи на всички листове. Нечетливи листове не се приемат от митническите власти;

c) Към отрязъците могат да бъдат прикачени листове-приложения от същия образец като манифеста или търговски документи, съдържащи всички изисквания по манифеста указания. В такъв случай всички отрязъци трябва да носят следните указания:

i) Брой на листовете-приложения (графа 10);

ii) Брой и вид на колетите или предметите, както и общото брутно тегло на изброените върху тези листове-приложения стоки (графи 11 до 13);

d) Когато карнетът ТИР покрива съчленено превозно средство или няколко контейнера, съдържанието на всяко превозно средство или всеки контейнер се указва поотделно в манифеста. Преди такова указание следва да се посочи регистрационният номер на превозното средство или идентификационния номер на контейнера (графа 11 на манифеста);

e) Също така, когато има повече отправни или получаващи митнически бюра, вписванията за стоките, отправени от или предназначени за всяко от митническите бюра, трябва ясно да са отделени едно от друго в манифеста.

11. Опаковъчни листове, снимки, планове и пр.: Когато митническите власти изискват за идентификацията на тежките или обемисти стоки да бъдат приложени подобни документи към карнети ТИР, последните трябва да бъдат заверени от митническите власти и прикачени към страница 2 от корицата на карнета. Допълнително в графа 10 на всички отрязъци се нанася забележка за тези документи.

12. Подпис: Всички отрязъци (графи 16 и 17) се датират и подписват от титуляра на карнета ТИР или от неговия представител.

C. Злополуки или пътно-транспортни произшествия

13. Ако по време на пътуването по някаква причина бъде скъсана някоя митническа пломба или бъдат унищожени или повредени стоки, превозвачът трябва да се обърне веднага към митническите органи, ако има такива в близост, или ако няма такива - към други компетентни

органи в държавата, в която се намира. Последните попълват в най-кратък срок констативния протокол, даден в карнета ТИР.

14. В случай на пътно-транспортно произшествие, налагащо претоварване в друго превозно средство или в друг контейнер, това претоварване може да се извърши само в присъствието на някой от посочените по-горе в правило 13 органи. Тези органи изготвят и констативния протокол. Ако карнетът не носи забележка "тежки или обемисти товари", превозното средство или контейнерът, представени в замяна, трябва да са одобрени като митнически години за превоз на товари под митническо пломбиране. Освен това, превозното средство или контейнерът се пломбират и пломбирането се вписва в констативния протокол. Ако обаче няма на разположение одобрено превозно средство или контейнер, претоварването може да се извърши на неодобрено превозно средство или контейнер, ако предлагат достатъчно надеждни гаранции. В този случай митническите власти на следващите държави преценяват дали и те могат да разрешат превозът да продължи в това превозно средство или контейнер под покритието на карнета ТИР.

15. В случай на непосредствена опасност, налагаща неотложно разтоварване, частично или цялостно, превозвачът може да вземе необходимите мерки по свое усмотрение, без да търси и изчаква намесата на органите, упоменати в правило 13 по-горе. Той обаче трябва да докаже, че се е налагало да действа по този начин в интерес на превозното средство или контейнера, или на стоката и веднага, след като е взел тези превантивни и неотложни мерки, да уведоми някой от упоменатите в правило 13 по-горе органи, за да извършат установяване на фактите, да проверят стоката, да пломбират превозното средство или контейнера и да изготвят констативния протокол.

16. Констативният протокол остава приложен към карнета ТИР до получаващото митническо бюро.

17. Препоръчва се на асоциациите да снабдяват превозвачите освен с образеца, включен в карнета ТИР, и с известен брой образци на констативни протоколи, съставени на езика или езиците на държавите, през които преминава превозът.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПРАВИЛНИК ЗА ТЕОНИЧЕСКИТЕ ИЗИСКВАНИЯ КУМ ПУТНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА,

С КОИТО СЕ ДОПУСКА МЕЖДУНАРОДЕН ПРЕВОЗ С МИТНИЧЕСКА ПЛОМБА

Член 1

Основни принципи

Могат да бъдат одобрени за международен превоз на стоки с митнически пломби само пътните превозни средства, чиито товарни отделения са конструирани и оборудвани по такъв начин, че:

- a) стоките да не могат да се изваждат или вкарват в пломбираната част на пътните превозни средства, без да се оставят видими следи от взлом или без скъсване на митническата пломба;
- b) митническата пломба да може да се постави по лесен и надежден начин;
- c) да нямат никакво скрито пространство, позволяващо укриване на стоки;
- d) всички пространства, пригодени да съхраняват стоки, да бъдат лесно достъпни за митническите проверки.

Член 2

устройство на товарните отделения

1. За да отговарят на предписанията на Член първи от този правилник:

a) съставните елементи на товарното отделение (стени, подове, врати, покриви, стойки, рамки, напречници и др.) трябва да бъдат съединени или с помощта на приспособления, които не могат да се разглобяват отвън и отново да се сглобяват, без да се оставят видими следи, или по начин, че да представляват едно цяло, което да не може да бъде изменено, без да останат видими следи. Ако стените, подът, вратите и покривът са направени от различни елементи, тези елементи трябва да отговарят на същите предписания и да бъдат достатъчно устойчиви;

b) вратите и всички други системи за затваряне (включително кранове, люкове, фланци и др.) трябва да имат приспособление, позволяващо поставянето на митническа пломба. Това приспособление трябва да бъде такова, че да не може да се сваля отвън и отново да се поставя, без да останат видими следи, нито вратата и затварящото приспособление да могат да се отворят, без да се скъса митническата пломба. Последната трябва да бъде защитена по подходящ начин. Допускат се и отварящи се покриви;

с) отворите за вентилация и оттичане трябва да бъдат снабдени с устройство, което не позволява достъп до вътрешността на товарното помещение. Това устройство трябва да бъде такова, че да не може да бъде сваляно отвън и отново поставяно, без да останат видими следи.

2. Независимо от разпоредбите на Член първи, алинея с) от настоящия правилник, допускат се и такива съставни елементи на товарното помещение, които по практически съображения трябва да имат празни пространства (например между двойните стени). За да не могат тези пространства да се използват за укриване на стоки, то:

i) ако вътрешната облицовка на помещението покрива стената по цялата ѝ височина от пода до покрива, или в други случаи, ако пространството, съществуващо между обшивката и външната стена, е напълно затворено, въпросната облицовка трябва да бъде монтирана така, че да не може да се сваля и поставя, без да останат видими следи;

ii) ако облицовката не покрива стената по цялата ѝ височина и ако пространствата, които я отделят от външната стена, не са напълно затворени, както и във всички останали случаи, когато конструкцията съдържа кухини, броят на тези кухини трябва да бъде сведен до минимум и тези пространства трябва да бъдат леснодостъпни за митнически проверки.

3. Люковете се разрешават при условие, че са направени от достатъчно устойчиви материали и че не могат да се свалят отвън и отново да се поставят, без да останат видими следи. Допуска се все пак използване на стъкло, но в такъв случай люкът трябва да бъде снабден с неподвижна металическа решетка, която да не може да се сваля отвън; размерът на отворите на решетката не може да надвишава 10 мм.

4. Направените отвори в пода с технически цели, за гресиране, поддържане, пълнене с пясък и др., се допускат само при условие, че са снабдени с капак, който е закрепен така, че достъпът към товарното отделение отвън да бъде невъзможен.

Член 3

Пътни превозни средства с покривало

1. Пътните превозни средства с покривала трябва да отговарят на разпоредбите на членове 1 и 2 от този правилник, доколкото е възможно те да се приложат към същите. Във всичко останало те трябва да отговарят на разпоредбите на този член.

2. Покривалото трябва да бъде изработено от здраво платно или от гумирана тъкан, или от такава с пластмасово покритие, която не се разтяга и е достатъчно здрава. То трябва да бъде в добро състояние и ушито така, че след поставяне устройството за затваряне да не дава възможност за достъп до товарното помещение, без да останат видими следи.

3. Ако покривалото е съшито от няколко парчета, краищата на тези парчета са подгънати един в друг и зашити с два шева, отстоящи на минимум 15 мм един от друг. Шевовете се правят, както е показано на скица 1, приложена към настоящия правилник; обаче когато за някои части от покривалото (като подгъви и подсилени ъгли) не е възможно парчетата да се зашият по този начин, достатъчно е да се подгъне краят на горната част и шевовете да се направят съгласно скица ? 2 или ? 2а), приложени към настоящия правилник. Един от шевовете трябва да се вижда само отвътре и конецът, използван за този шев трябва да има цвят, различаващ се отчетливо от цвета на покривалото, както и от цвета на конца, използван за другия шев. Всички шевове трябва да са направени на машина.

4. Ако покривалото е от тъкан с пластмасово покритие и е съставено от няколко парчета, тези парчета могат да се съединят чрез спояване съгласно скица ? 3, приложена към настоящия правилник. Краят на едното парче трябва да покрива края на другото на ивица, широка минимум 15 мм. Спайката на парчетата трябва да се осигури по протежение на цялата ивица. Външният край на съединението трябва да бъде покрит с пластмасова лента с ширина минимум 7 мм, която се прикрепва по същия начин на спояване. Върху лентата и на разстояние от нея по 3 мм от всяка страна се щампова еднакъв и добре личащ релеф. Спояването трябва да се направи така, че парчетата да не могат да се отделят, а след това да се съединяват, без да останат видими следи.

5. Кърпенето се извършва по начин, показан на скица ? 4, приложена към настоящия правилник. Краищата се подгъват един в друг и се зашиват с два видими шева на разстояние най-малко 15 мм; цветът на конца, видим отвътре, трябва да бъде различен от цвета на конца, видим отвън, и от цвета на покривалото; всички шевове трябва да се направят на машина. Когато закърпването на скъсано близо до краищата покривало трябва да се извърши чрез замяна на повредената част парче, шевът може да се извърши също и в съответствие с точка 3 от този Член на скица ? 1, приложена към настоящия правилник. Закърпването на покривалата от тъкан с пластмасово покритие може да се извършва също съгласно описания в точка 4 на този Член начин, но в този случай лентата трябва да се наложи от двете страни на покривалото, като парчето се поставя от вътрешната страна.

6. а) покривалото се закрепя към пътното превозно средство по такъв начин, че да отговаря стриктно на условията на Член първи, алинея а) и б) от настоящия правилник. Затварянето се осигурява чрез:

і) металически халки, монтирани на пътното превозно средство;

ii) кръгли отвори, направени по ръба на покривалото;

iii) въже, минаващо през халките над покривалото и видими отвън по цялата му дължина. Покривалото трябва да покрива неизменните конструктивни части на пътното превозно средство на разстояние най-малко 250 мм, измерено от средата на фиксиращите металически халки с изключение на случаите, когато конструкцията на пътното превозно средство сама по себе си не позволява никакъв достъп до товарното помещение.

b) когато ръбът на покривалото трябва да бъде прикрепен постоянно към пътното превозно средство, закрепването се довършва и осъществява с помощта на неподвижно закрепени приспособления.

7. Покривалото се закрепва на подходяща конструкция (шпригли, стени, дъги, рейки и др.).

8. Разстоянието между халките и между отворите в покривалото не трябва да надвишава 200 мм. Отворите трябва да се подсилени.

9. За въжета за затваряне се използват:

a) стоманени въжета с диаметър най-малко 3 мм, или

b) въжета от коноп или сезал с диаметър минимум 8 мм, с покритие от прозрачна и неразтеглива пластмаса. Стоманените въжета могат да бъдат покрити с неразтеглива прозрачна пластмасова обвивка.

10. Всяко стоманено или друго въже трябва да бъде от едно цяло, снабдено с накрайници от як метал в двата края. Приспособлението за закрепване на всеки металически накрайник трябва да се състои от кух нит, минаващ през стоманеното или друго въже и позволяващ прекарването на свързката на митническата пломба. Стоманеното или друго въже трябва да останат видими от двете страни на кухия нит, така че да е възможно да се установи, че това стоманено или друго въже се състои от едно цяло (виж. скица ? 5, приложена към настоящия правилник).

11. При отворите служещи за товарене и разтоварване, двата края на покривалото трябва да се застъпват достатъчно. Освен това затварянето им трябва да бъде подсилено от:

a) подгъв, зашит или споен съгласно точки 3 и 4 на настоящия член;

b) халки и отвори, отговарящи на условията на точка 8 от настоящия член;

c) ремък, направен от подходяща материя, от едно парче, наразтеглив с минимална ширина 20 мм и дебелина 3 мм, който минава през халките и държи съединени двата края на покривалото и подгъва: ремъкът трябва да бъде закрепен от вътрешната страна на покривалото и да има отвор, през който да минават стоманеното или друго въже, посочени в точка 9 от настоящия член. Не се изисква подгъв, когато съществува специално приспособление, което не позволява достъп до товарното помещение, без да бъдат оставени видими следи.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПРОЦЕДУРА ЗА ОДОБРЕНИЕ НА ПУТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, ОТГОВАРЯЩИ НА

ТЕОНИЧЕСКИТЕ УСЛОВИЯ, ПРЕДВИДЕНИ В ПРАВИЛНИКА ОТ ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Пътните превозни средства могат да бъдат одобрявани според една от следните процедури:

a) индивидуално;

b) по тип конструкция (серии пътни превозни средства).

2. За одобрението се издава свидетелство за митническа годност по образца от приложение 4. Това свидетелство се отпечатва на езика на издаващата го страна и на френски или на английски език. Когато органът, който го издава, счете това за необходимо, то трябва да се придружава от заверени от същия орган снимки или чертежи. Броят на тези документи се вписва от същия орган в графа ? 6 на свидетелството.

3. Свидетелството за митническа годност трябва да придружава постоянно пътното превозно средство.

4. Пътните превозни средства се представят за евентуална проверка и за подновяването на одобрението на всеки две години пред компетентните органи на страната на регистрацията на пътното превозно средство или, в случай на нерегистрирани пътни превозни средства - на страната, в която живеят собственикът или ползвателят.

5. Ако някое пътно превозно средство не отговаря вече на техническите изисквания за одобрението му, преди да бъде използвано отново за превоз на стоки под покритието на карнет ТИР, то трябва да бъде приведено в състояние, в което е било одобрено така, че да отговаря отново на тези технически изисквания.

6. Когато основните характеристики на едно пътно превозно средство се изменят, то вече не може да се ползва от покритието на даденото одобрение и трябва да получи ново одобрение от компетентните органи, преди да може да бъде използвано за превоз на стоки под покритието на карнет ТИР.

7. Компетентните власти на държавата на регистрацията на пътното превозно средство, или в случай, когато се касае за неподлежащи на регистриране пътни превозни средства, компетентните власти на държавата, в която са се установили собственикът или ползвателят на пътното превозно средство, могат при нужда да отнемат или да подновят свидетелството за митническа годност или да издадат ново свидетелство за митническа годност при обстоятелствата, изброени в чл. 14 от настоящата конвенция и в точка 4, 5 и 6 от настоящото приложение.

ПРОЦЕДУРА ЗА ИНДИВИДУАЛНО ОДОБРЕНИЕ

8. Молбата за индивидуално одобрение се представя пред компетентния орган от собственика, от ползвателя или от техни представители. Компетентният орган проверява представеното пътно превозно средство в изпълнение на предвидените от горните точки от 1 до 7 общи правила, уверява се, че то отговаря на техническите изисквания, предписани в приложение 2, и след одобрението издава свидетелство по образца от приложение 4.

ПРОЦЕДУРА ЗА ОДОБРЕНИЕ ПО ТИП КОНСТРУКЦИЯ

(СЕРИИ ПУТНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА)

9. Когато пътните превозни средства са произведени серийно по еднотипова конструкция, производителят им може да поиска от компетентния орган на страната на производството одобрение по тип конструкция.

10. Производителят посочва в молбата си идентифициращите номера или букви, с които означава типа пътно превозно средство, за което иска одобрение.

11. Към тази молба се прилагат планове и подробна спецификация на типовата конструкция на пътното превозно средство, чието одобрение се иска.

12. Производителят се задължава писмено:

a) да представи на компетентния орган онези пътни превозни средства от посочения тип, които той желае да провери;

b) да позволи на компетентния орган да провери други пътни превозни средства по всяко време на серийното производство на проверявания тип конструкция;

c) преди да направи каквото и да било изменение на плановете или на спецификациите, независимо от тяхното значение да информира за това компетентния орган;

d) да нанася на пътните превозни средства на видно място идентифициращите номера или букви на типа конструкция, както и поредния номер на всяко пътно превозно средство от този тип (фабричен номер);

e) да води отчет на пътните превозни средства, произведени в съответствие с одобрения тип.

13. Компетентният орган посочва в случай на нужда измененията, които следва да се направят в предвидения тип конструкция, за да бъде дадено одобрение.

14. Не може да бъде дадено одобрение по тип конструкция, без компетентните органи да са установили чрез проверка на едно или няколко пътни превозни средства, произведени по този тип конструкция, че пътните превозни средства от този тип отговарят на техническите изисквания, предписани в приложение 2.

15. Компетентният орган съобщава писмено на производителя решението си за одобрението на даден тип. Това решение трябва да има дата, номер и да посочва точно органа, който го е постановил.

16. Компетентният орган взема необходимите мерки за издаване на всяко пътно превозно средство, произведено в съответствие с одобрената типова конструкция, на надлежно заверено свидетелство за митническа годност.

17. Титулярът на свидетелството за митническа годност, преди да ползува пътното превозно средство за превоз на стоки под покритието на карнета ТИР, трябва да нанесе в свидетелството, ако това е необходимо:

- регистрационния номер, даден на пътното превозно средство (графа ? 1); или

- когато се касае за пътно превозно средство, което не подлежи на регистрация, името и седалището на фирмата си (графа ? 8).

18. Когато едно пътно превозно средство, обект на одобрение по тип конструкция, бъде изнесено в друга държава, договаряща страна по настоящата конвенция, не се изисква никаква нова процедура за одобрение, произтичаща от факта на вноса в тази държава.

ПРОЦЕДУРА ПО ВПИСВАНЕ НА ЗАБЕЛЕЖКИ

В СВИДЕТЕЛСТВО ЗА МИТНИЧЕСКА ГОДНОСТ

19. Когато одобрено пътно превозно средство, превозващо стоки под покритието на карнета ТИР, покаже значителни дефекти, компетентните органи на договарящите страни могат да забранят на пътното превозно средство да продължи да пътува под покритие на карнета ТИР или да позволят на пътното превозно средство да продължи пътуването си под покритие на карнета ТИР на тяхна територия, като вземат съответните мерки за контрол. Пътното превозно средство трябва да бъде възстановено в предишното си състояние в най-кратки срокове, но не по-късно от следващото му използване за превоз под покритие на карнета ТИР.

20. И в двата случая митническите органи вписват съответна забележка в графа 10 на свидетелството за митническа годност на пътното превозно средство. Когато пътното превозно средство бъде възстановено до състояние на митническа годност, то се представя пред компетентните органи на някоя от договарящите страни, които възстановяват валидността на свидетелството, като вписват забележка в графа 11, анулираща предишните забележки. Пътното превозно средство в чието свидетелство за митническа годност е вписана забележка в графа 10, в съответствие с предшествуващите разпоредби, не може да бъде ползувано за превоз на стоки под покритие на карнет ТИР, докато не бъде приведено в състояние на митническа годност и докато забележките в графа 10 не бъдат анулирани по начина, посочен по-горе.

21. Всяка забележка, нанесена в свидетелството, трябва да бъде датирана и заверена от митническите власти.

22. Когато по мнението на митническите органи някое пътно превозно средство има незначителни дефекти, които не създават риск за измама, те могат да разрешат и по-нататъшното използване на това пътно превозно средство за превоз на стоки под покритие на карнет ТИР. Титулярът на свидетелството за митническа годност се предупреждава за тези дефекти и той е длъжен да възстанови в състояние на митническа годност своето пътно превозно средство в приемливи срокове.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Образец на свидетелство за митническа годност на пътно превозно средство

(Последна страница)

Важни указания

1. Когато органът, който го издава, счете това за необходимо, свидетелството за митническа годност трябва да се придружава от заверени от същия орган снимки или чертежи. Броят на тези документи се вписва от същия орган в графа ? 6 на свидетелство.
2. Свидетелството за митническа годност трябва да придружава постоянно пътното превозно средство.
3. Пътните превозни средства се представят за евентуална проверка и за подновяване на одобрението на всеки две години пред компетентните органи на страната на регистрацията на пътното превозно средство или, в случай на нерегистрирани пътни превозни средства - на страната на местожителство на собственика или ползвателя.
4. Ако някое пътно превозно средство не отговаря вече на техническите изисквания за одобрението му, то трябва преди да бъде използвано отново за превоз на стоки под покритието на карнет ТИР, да бъде приведено в състоянието, в което е било одобрено, така че да отговаря отново на тези технически изисквания.

5. Когато основните характеристики на едно пътно превозно средство се изменят, то вече не може да се ползува от покритието на даденото одобрение и трябва да получи ново одобрение от компетентните органи, преди да може да бъде използвано за превоз на стоки под покритието на карнет ТИР.

(Горна лицева страница)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА МИТНИЧЕСКА ГОДНОСТ

на пътно превозно средство за превоз на стоки под митническа пломба

Свидетелство ?

Конвенция ТИР от 14.11.1975 г.

Издадено от (компетентен орган)

печат

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ТАБЕЛКИ ТИР

1. Табелките трябва да имат размери: 250 мм на 400 мм.
2. Буквите ТИР са главни, латински, с височина 200 мм, с дебелина на линията най-малко 20 мм. Те трябва да бъдат бели на син фон.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ОБЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ

увод

i) Съгласно разпоредбите на чл. 43 от тази конвенция обяснителните бележки дават тълкуване на някои разпоредби на конвенцията и приложенията към нея. Те засягат и някои препоръчителни начини на работа.

ii) Обяснителните бележки не изменят разпоредбите на тази конвенция или на нейните приложения. Те уточняват само тяхното съдържание, значение и обсег.

iii) По-специално, с оглед разпоредбите на Член 12 и на приложение 2 от тази конвенция, отнасящи се до техническите изисквания за одобрение на пътните превозни средства за превоз с митническа пломба, обяснителните бележки уточняват, ако е необходимо, конструктивните особености, които следва да бъдат възприети от договарящите страни като отговарящи на тези разпоредби. Те уточняват също, ако е необходимо, конструктивните особености, които не съответстват на тези разпоредби.

iv) Обяснителните бележки позволяват прилагането на тази конвенция и нейните приложения, като се държи сметка за техническия прогрес и изискванията на икономиката.

ПО ОСНОВНИЯ ТЕКСТ НА КОНВЕНЦИЯТА

0.1 Член 1

0.1 b) Под израза "с изключение на таксите и сумите" съгласно алинея b) от Член първи, трябва да се разбират всички други суми освен вносните или износни мита и такси, събирани от договарящите страни при или по повод вноса или износа. Тези суми не трябва да превишават приблизителната стойност на оказаните услуги и не трябва да представляват косвено средство за протекция на националните произведения или такса с фискален характер, събирана върху вноса или износа. Тези такси и суми включват между другото и плащанията за:

- свидетелствата за произход, ако са необходими за транзита;

- извършените анализи от митническите лаборатории при проверките;

- митническите прегледи и други митнически операции, извършвани извън работно време и вън от официалната територия на митническите бюра;

- извършените прегледи по санитарни, ветеринарни или фитопатологични причини.

0.1 е) "Подвижна каросерия" е товарно помещение, което няма устройство за придвижване и е предназначено за превоз върху пътно превозно средство, чието шаси и долна рамка на каросерията са специално предназначени за тази цел.

0.1 е) i) Терминът "отчасти затворено", така както се прилага за оборудването, посочено в алинея е) i) от Член първи, се отнася до оборудване, съставено обикновено от под и горна конструкция, образуващи товарното пространство, равно на това на затворен контейнер. Горната конструкция е направена обикновено от метални елементи, образуващи скелета на контейнера. Този тип контейнери могат да имат също и една или повече странични или челни стени. Някои контейнери имат само покрив, свързан с пода с прави колонки. Контейнерите от този тип се използват главно за превоза на обемисти стоки (например леки коли).

0.2 Член 2

0.2-1 Член 2 предвижда, че превоз под покритие на карнет ТИР може да започне и да завърши в една и съща държава, при условие, че премине и през чужда територия. В такъв случай няма пречки митническите органи на отправната държава освен карнет ТИР, да изискват и свой, национален документ, предназначен да осигури свободното повторно внасяне на стоките. Препоръчва митническите органи да не изискват такъв документ, а да го заместят със специална забележка в карнета ТИР.

0.2-2 Разпоредбите на този Член позволяват превоза на стоки под покритие на карнет ТИР и когато само част от маршрута е извършено по път. При това не се уточнява коя част от маршрута трябва да бъде по път; достатъчно е тази част да се намира между началото на операцията ТИР и нейното приключване. Все пак възможно е, въпреки първоначалните намерения на изпращача, поради непредвидени търговски или случайни причини нито една част от превоза да не може да бъде извършена по път. В тези изключителни случаи договарящите страни приемат карнета ТИР и отговорността на гарантиращите асоциации остава ангажирана.

0.5 Член 5

Този Член не изключва правото да се правят частични проверки на стоките, но той обръща внимание, че тези проверки трябва да бъдат съвсем ограничени на брой. Действително, международната система на карнета ТИР дава допълнителни гаранции освен тези, предвидени от националните процедури; от една страна, нанесените в карнета ТИР данни за стоките трябва да отговарят на данните отбелязани в митническите документи, изготвени в отправната

държава; от друга страна, транзитните и получаващите държави получават гаранция и чрез проверките, направени при отправянето, които се потвърждават от заверката на отправното митническо бюро (виж също бележките по-долу към чл. 19).

0.6.2 Член 6, точка 2

Според разпоредбите на тази точка митническите органи на една държава могат да одобрят няколко асоциации, като всяка от тях поема отговорността, произтичаща от приключването на карнетите, които е издала или които са издадени от асоциациите, чийто кореспондент е тя.

0.8.3 Член 8, точка 3

Препоръчва се на митническите органи да ограничат евентуално изискуемата от гарантиращата асоциация сума в рамките на 50 000 щатски долара на карнет ТИР.

0.8.6 Член 8, точка 6

1. Когато в карнета ТИР липсват достатъчно точни данни, които да позволят облагането на стоките, заинтересованите страни могат да представят доказателства за истинското им естество.

2. Ако не бъде представено никакво доказателство, митата и таксите ще се събират не по еднообразна ставка без значение естеството на стоките, а по най-високата ставка, приложима за този вид стоки, като се изхожда от данните в карнета ТИР.

0.10 Член 10

Свидетелството за приключване на карнета ТИР се счита за получено чрез злоупотреба или измама, когато операцията ТИР е извършена с товарно средство или контейнер, приспособени за измама, или когато са били установени такива действия, като ползването на фалшиви или неточни документи, подмяна на стоки, подправяне на митнически пломби, или когато това свидетелство е било получено с други незаконни средства.

0.11 Член 11

0.11-1 Когато митническите власти решават дали да освободят или не стоките или пътните превозни средства, те не трябва да се влияят от факта, че гарантиращата асоциация е отговорна за плащането на митата, таксите или лихвите за закъснение, дължими от титуляра на карнета, ако тяхното законодателство им дава други средства за защита на интересите, за които те носят отговорност.

0.11-2 Ако в съответствие с предвидената в чл. 11 процедура от гарантиращата асоциация бъде потърсено плащане на сумите, посочени в точки 1 и 2 на Член 8, и тя не извършва това в предвидения от конвенцията тримесечен срок, компетентните органи могат да търсят плащането на въпросните суми въз основа на националното си законодателство, тъй като в този случай ще е налице неизпълнение на договора за гаранция, подписан от гарантиращата асоциация, в съответствие с националното законодателство.

0.15 Член 15

Липсата на митнически документи за временен внос може да създаде някои затруднения, когато става дума за нерегистрирани пътни превозни средства, каквито са в някои страни ремаркетата и полуремаркетата. В такъв случай разпоредбите на Член 15 могат да бъдат спазени, като същевременно се дадат достатъчно гаранции на митническите власти чрез вписване на характеристиките (марки и номера) на тези пътни превозни средства в отрязъците ? 1 и ? 2 от карнета ТИР, използвани от заинтересованата страна, както и в съответните кочани.

0.17 Член 17

0.17-1 Разпоредбата, предвиждаща манифестът на стоките, покрити от карнета ТИР, да посочва поотделно съдържанието на всяко пътно превозно средство, влизащо в състава на съчлененото пътно превозно средство или на всеки контейнер, има за цел единствено улеснението при митническа проверка на съдържанието само на едно пътно превозно средство или само на един контейнер. Тази разпоредба не трябва все пак да се тълкува толкова строго, че всяка разлика между действителното съдържание на едно пътно превозно средство или контейнер и посоченото в манифеста съдържание на това пътно превозно средство или на този контейнер да бъде считана като нарушение на разпоредбите на конвенцията. Ако превозвачът може да докаже по задоволителен за компетентните органи начин, че въпреки тази разлика съвкупността на стоките, посочени в манифеста, отговаря на общото количество стоки, натоварени във всички пътни превозни средства или контейнери, покрити от карнета ТИР, по начало не може да се счита, че е налице нарушение на митническите разпоредби.

0.17-2 В случай на превоз на покъщнина може да се приложи процедурата, предвидена в точка 10 с) от "Правилата за ползване на карнета ТИР", като се ограничи по разумен начин изброяването на превозваните вещи.

0.18 Член 18

0.18-1 Правилното функциониране на режима ТИР налага митническите власти на една страна да отказват посочването на едно и също митническо бюро за изходно и за получаващо за превоз, който продължава в една съседна държава, която също е договаряща страна в тази конвенция, освен ако изключителни причини не оправдават такова искане.

0.18-2 1. Стоките трябва да бъдат натоварени по такъв начин, че партидата, която следва да се разтовари на първия пункт за разтоварване, да може да се извади от пътното превозно средство или от контейнера, без да се налага разтоварването на друга партида или на други партиди стоки, които следва да се разтоварят в други пунктове на разтоварване.

2. При превоз с разтоварване в няколко митнически бюра, е необходимо веднага, след всяко частично разтоварване, да се направи отбелязване в графа 12 на всички манифести, оставащи в карнета ТИР, като същевременно се отбележи върху оставащите отрязъци в съответните кочани, че са били поставени нови пломби.

0.19 Член 19

Задължението на отправно митническо бюро да се увери в точността на манифеста на стоките включва най-малко проверката, дали сведенията в манифеста на стоките съвпадат с тези от износните, превозни или други търговски документи за тези стоки, при нужда отправното митническо бюро може също да прегледа стоките. Отправното митническо бюро трябва също, преди да постави пломбите, да провери състоянието на пътното превозно средство или контейнера, а в случай на пътни превозни средства или контейнери с покривала - състоянието на покривалата и на свързките за закрепване на покривалата, тъй като сведенията за това не са включени в свидетелството за митническа годност.

0.20 Член 20

Когато митническите власти определят срокове за превоз на стоки на своя територия, те трябва да държат сметка и за специалните разпоредби, на които превозвачите трябва да се подчиняват, а именно правилниците за работното време и за задължителните почивки на водачите на пътни превозни средства. Препоръчва се митническите власти да не използват правото си да определят маршрута, освен когато сметат това за наложително.

0.21 Член 21

0.21-1 Разпоредбите на този Член не ограничават с нищо правото на митническите власти да преглеждат и да проверяват всички останали помещения на пътното превозно средство извън пломбираните товарни помещения.

0.21-2 Входното митническо бюро може да върне превозвача на изходното митническо бюро на съседната държава, когато установи, че изходната заверка е пропусната или е поставена неправилно във въпросната държава. В такъв случай входното митническо бюро вписва в карнета ТИР обяснителна бележка, предназначена за съответното изходно митническо бюро.

0.21-3 Ако по време на проверките митническите органи вземат за проба мостри от стоките, необходимо е да направят бележка в манифеста на стоките в карнета ТИР с всички данни за взетите за проба стоки.

0.28 Член 28

1. Член 28 предвижда приключването на карнета ТИР в получаващото митническо бюро да се извършва веднага в случай, че стоките се поставят под друг митнически режим или бъдат освободени от митницата за вътрешно потребление.

2. Използването на карнета ТИР трябва да се ограничи само в кръга на неговите специфични функции, т. е. за транзит. Карнетът ТИР не трябва да служи например за покриване на стоки, съхранявани под митнически контрол в мястото на получаването. Когато не е допусната нередовност, получаващото митническо бюро трябва да приключи веднага карнета ТИР, щом стоките, фигуриращи в карнета ТИР, бъдат поставени под друг митнически режим или бъдат освободени от митницата за вътрешно потребление. На практика това приключване трябва да се извърши след незабавния реекспорт на товарите (например в случай на пряко натоварване на кораб в морско пристанище) или след като е съставена митническа декларация в мястото на получаване на товара, или още след поставянето им под режим на митническо съхранение (например митнически склад) в съответствие с разпоредбите, които са в сила в получаващата държава.

0.29 Член 29

За пътните превозни средства или контейнерите, превозващи тежки или обемисти товари, не се изисква свидетелство за митническа годност. Въпреки това отправното митническо бюро е задължено да провери дали са изпълнени другите условия, предвидени в този Член за този вид превоз. Митническите бюро на другите договарящи страни приемат решението, взето от отправното митническо бюро, освен ако считат, че то е в явно противоречие с разпоредбите на същия Член 29.

0.38.1 Член 38, точка 1

Едно предприятие не може да бъде лишено от ползването на режима ТИР поради допуснати от някой от водачите му, без знанието на неговите ръководители, нарушения.

0.38-2 Член 38, точка 2

Когато една договаряща страна е била уведомена, че лице, установило се или имащо постоянно местожителство на нейна територия, е извършило нарушение на територията на друга страна, тя не трябва да се счита задължена да се противопостави на издаването занаяпред на карнети ТИР на това лице.

0.39 Член 39

Изразът "грешки, допуснати поради небрежност", има предвид действията, които са извършени несъзнателно и без умисъл, но които се дължат на обстоятелството, че не са били взети разумни и необходими мерки, за да се осигури точна информация в даден частен случай.

0.45 Член 45

Препоръчва се на договарящите страни да откриват възможно най-голям брой митнически бюра за операциите ТИР - както вътрешни, така и погранични.

ПО ПРИЛОЖЕНИЕ 2

2.2 Член 2

2.2.1а Алинея 1 а) - Свързване на съставните елементи

а) Когато се използват свързващи елементи (нитове, винтове, болтове, гайки и др.), достатъчен брой от тях трябва да бъдат поставяни отвън навътре, като преминават през сглобяемите елементи и да бъдат закрепвани твърдо отвътре (например да се занитят, заварят, завинтят и след това заварят или занитят към гайките). Обикновените нитове (т. е. тези, чийто монтаж изисква действия от двете страни на сглобяваните елементи) могат да се монтират и отвътре. Независимо от казаното по-горе, подът на товарните помещения може да бъде закрепен с винтове при помощта на бормашина с нитове, набивани чрез взривен заряд или с нитове,

вкарвани в предварително направени отвори, поставени отвътре, преминаващи вертикално през пода и долните металически напречни греди, при условие, че с изключение на случаите за нитове, вкарвани с помощта на бормашина, някои от върховете им са вкарани във външната страна на гредата или бъдат заварени върху нея.

b) Компетентният орган определя броя и вида на свързващите елементи, които трябва да отговарят на условията на алинея а) на тази бележка. Този орган трябва да се убеди, че е невъзможно да се изваждат и поставят отново свързаните съставни елементи, без да останат видими следи. Изборът и поставянето на други елементи за свързка не подлежат на никакви ограничения.

c) Свързващите елементи, които могат да се свалят и заменят чрез действия само от едната страна, без да оставят видими следи, не се допускат по смисъла на алинея а) на тази бележка. В частност, касае се за раздуващи се нитове, "слепи нитове" или други подобни.

d) Начините на свързване, описани по-горе, се прилагат за специалните пътни превозни средства, например, изотермичните пътни превозни средства, хладилниците и цистерните дотолкова, доколкото не противоречат на техническите изисквания, на които тези пътни превозни средства трябва да отговарят с оглед използването им. Когато по технически причини е невъзможно закрепването на елементите да стане по описания в алинея а) на тази бележка начин, съставните елементи могат да се свържат чрез приспособленията, предвидени в алинея c) от тази бележка при условие, че използваните приспособления за свързка са откъм вътрешната страна на стената и са недостижими отвън.

2.2.1 b) Алинея 1 b) Врати и други системи за затваряне

a) Приспособлението, позволяващо поставянето на митнически пломби, трябва:

i) да бъде заварено или закрепено с помощта най-малко на две приспособления за свързване, съответстващи на указанията в алинея а) на обяснителна бележка 2.2.1 а); или

ii) да бъде направено по начин, че да не може да се сваля, без да останат видими следи, след като товарното помещение е било затворено и пломбирано.

Приспособлението трябва още:

iii) да има отвори с минимум 11 мм диаметър или процепи, дълги минимум 11 мм и широки 3 мм, и

iv) да осигурява еднаква степен на сигурност независимо от използвания тип пломба.

b) Шарнирите, пантите, резетата и другите детайли за захващане на вратите трябва да бъдат закрепени в съответствие с изискванията на алинея а) i) и ii) от тази бележка. Освен това, различните съставни части на приспособлението за скачване (например оси, стебла на шарнирите или пантите) трябва да бъдат направени така, че да не могат да се свалят или разглобяват, без да останат видими следи, когато товарното помещение е затворено и пломбирано. Обаче когато приспособлението за скачване е недостижимо отвън, достатъчно е затворената и пломбирана врата да не може да се отключва, без да останат видими следи. Когато вратата или системата за затваряне са закрепени с повече от две панти, само двете крайни панти трябва да бъдат закрепени съобразно с предписанията на алинея а) i) и ii) по-горе.

c) По изключение при пътните превозни средства с термоизолирани товарни помещения приспособлението за митническо пломбиране, шарнирите и другите части, чието изваждане би позволило проникване в товарното помещение или в пространствата, в които могат да се укриват стоки, могат да бъдат закрепени за вратите с болтове или винтове, които се вкарват отвън, но не отговарят на останалите изисквания на алинея а) на обяснителна бележка 2.2.1 а) по-горе, но при условие:

i) че стеблата на болтовете или винтовете са завинтени в металическа планка с резбов отвор или в подобно приспособление, монтирано зад външната стена на вратата; и

ii) че главите на подходящ брой от тези болтове или винтове бъдат заварени към приспособлението за митническо пломбиране, към шарнирните и др. Така, че тези болтове или винтове да бъдат напълно деформирани и да не могат да се свалят, без да останат видими следи.*

Терминът "термоизолирано помещение за товара" се тълкува като приложим за хладилните и изотермичните помещения за товарите.

b) Пътните превозни средства, които имат голям брой затварящи устройства, като шибъри, спирачни кранове, люкове, фланци и др. трябва да бъдат направени така, че да ограничават, доколкото е възможно, броя на митническите пломби. За тази цел близките едно до друго затварящи устройства трябва да бъдат съединени с общо приспособление, изискващо само една пломба, или снабдени с капак, отговарящ на същата цел.

e) Пътните превозни средства с отварящи се покриви трябва да бъдат конструирани така, че да ограничават, доколкото е възможно броя на митническите пломби.

2.2.1 c) Алинея 1 c) Вентилационни отвори

a) Максималният им размер по принцип не трябва да надвишава 400 мм.

b) Отворите, които позволяват пряк достъп до товарното помещение, трябва да бъдат запречени с металическа мрежа или с перфорирана металическа плоча (максимален размер на отворите 3 мм и в двата случая) и трябва да бъдат защитени със заварена металическа мрежа (максимален размер на отворите 10 мм).

c) Отворите, които не позволяват пряк достъп до товарното помещение (поради наличие на системи от колена или прегради), трябва да бъдат снабдени със същите приспособления, като размерите на отворите могат да достигнат 10, респ. 20 мм.

d) При направени отвори в покривалата, упоменатите в алинея b) от тази бележка, приспособления се изискват по принцип. Допускат се, обаче, системи на запречване, състоящи се от перфорирана металическа плоча, поставена отвън, метална мрежа или мрежа от друга материя, закрепена отвътре.

e) Подобни неметални приспособления се допускат при условие, че размерите на отворите са спазени и че използваният материал е достатъчно устойчив, за да не могат отворите да се разтягат чувствително без видими повреди. Освен това, приспособлението за проветряване да не може да се подменя, ако се действа само от едната страна на покривалото.

2.2.1 c)-2 Алинея 1 c) Отвори за изтичане

a) По начало максималните им размери не бива да надвишават 35 мм.

b) Отворите, позволяващи пряк достъп до товарното помещение, трябва да бъдат снабдени с посочените приспособления в алинея b) на обяснителна бележка 2.2.1 c)-1 за вентилационните отвори.

c) Когато отворите за изтичане не позволяват пряк достъп до товарното помещение, не се изискват приспособленията, посочени в алинея b) на тази бележка при условие, че отворите са снабдени със сигурна система от преградки, леснодостъпна от вътрешността на товарното помещение.

2.3 Член 3

2.3.3 Параграф 3 - Покривала, съшити от няколко парчета

а) Различните парчета на едно и също покривало могат да бъдат от различни материали, отговарящи на изискванията на точка 2 на Член 3 от приложение 2.

б) При ушиване на покривалото се допуска всякакво разположение на парчетата, ако то дава достатъчни гаранции за сигурност и при условие, че съшиването е осъществено съгласно предписанията на Член 3 от приложение 2.

2.3.6.а) Алинея 6 а) Пътни превозни средства с плъзгащи се халки

Закрепени метални халки, плъзгащи се върху закрепени към пътното превозно средство металически прътове, се отпускат съгласно тази точка (виж скица ? 2 към това приложение) при условие, че:

а) металическите прътове са закрепени към пътното превозно средство на интервали - максимум 60 см и по начин, че да не могат да се снемат и поставят отново, без да остават видими следи;

б) халките са удвоени или са снабдени с централна преграда и са изработени от едно парче без заварка;

в) покривалото е закрепено по начин, който отговаря стриктно на условията, посочени в Член 1, алинея а) от приложение 2 към тази конвенция.

2.3.6.б) Алинея 6 б) Трайно закрепени покривала

Когато един или няколко края на покривалото са закрепени трайно към каросерията на пътното превозно средство, покривалото се придържа от метална лента или от друг подходящ материал, захванат за каросерията на пътното превозно средство чрез съединителни приспособления, отговарящи на изискванията на алинея а) от забележка 2.2.1.а) от това приложение.

2.3.9. Точка 9 - Стоманени въжета за затваряне, изработени от стомана с текстилна сърцевина

По силата на тази точка се допуска използването на стоманени въжета с текстилна сърцевина, покрита изцяло от най-малко шест сночета от стоманени нишки, при условие, че диаметърът на тези стоманени въжета е най-малко 3 мм (без да се държи сметка за евентуалното наличие на прозрачна пластмасова обвивка).

2.3.11.а) Алинея 11 а) Подгъв на покривалата

Покривалото на много пътни превозни средства има отвън хоризонтален подгъв с кръгли дупки, разположени успоредно на страничната стена на пътното превозно средство. Тези подгъви, наречени подгъви за опъване, са предназначени за опъване на покривалото с помощта на въжета или други подобни приспособления. Тези подгъви са използвани, за да се скрият хоризонталните разрези, направени в покривалата, които биха дали възможност за незаконен достъп до превозваните в пътното превозно средство стоки. Ето защо се препоръчва да не се разрешава използването на подгъви от този тип. Те могат да се заменят със следните приспособления:

а) подгъв за опъване от подобен тип, направен откъм вътрешната стена на покривалото; или

б) малки отделни подгъви, пробити всеки с кръгъл отвор, направени на външната страна на покривалото и разпределени на разстояние, позволяващо да се опъне покривалото по задоволителен начин.

Друго разрешение, възможно в някои случаи, е да се избягва използването на подгъви за опъване на покривалата.

2.3.11.с) Алинея 11 с) Ремък на покривалата

2.3.11.с)-1 Следните материали се считат подходящи за изработване на ремъци:

а) кожа;

б) неразтегаеми текстилни материи, включително тъкан с пластмасово или каучуково покритие, при условие, че не могат да бъдат запоявани или възстановявани след скъсване, без да останат видими следи.

Освен това пластмасовото покритие на ремъците трябва да бъде прозрачно и с гладка повърхност.

2.3.11.с)-2 Приспособлението, показано на скица ? 3 към това приложение, отговаря на изисквания на последната част на точка 11 от Член 3 на приложение 2. То отговаря също на изискванията на точка 6 от Член 3 на приложение 2.

ПО ПРИЛОЖЕНИЕ 3

3.0.17 Процедура за одобрение

1. Приложение 3 разпорежда, че компетентните органи на една договаряща страна могат да издават свидетелство за митническа годност на пътно превозно средство, произведено на нейна територия, и че това пътно превозно средство няма да бъде подлагано на никакво допълнително одобрение в страната, където то е регистрирано, или в страната, където живее неговият собственик, според случая.

2. Тези разпоредби не целят ограничаване на правото на компетентните власти на договарящата страна, където е регистрирано пътното превозно средство или където живее неговият собственик, да изискват представянето на свидетелство за митническа годност било при вноса, било по-късно, във връзка с регистрацията или с проверката на пътното превозно средство или във връзка с други подобни формалности.

3.0.20 Процедура по вписване на забележки в свидетелството за митническа годност

За анулиране на забележки за неизправности на пътното превозно средство след привеждането му в задоволително състояние е достатъчно да се впишат в предвидената за тази цел графа ? 11 бележката "Неизправностите - отстранени", името, подписът и печатът на заинтересования компетентен орган.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ПРИЛОЖЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ НА КОНТЕЕНЕРИТЕ

ЧАСТ I

Правилник за техническите изисквания за контейнерите, допускани за

международен превоз с митническа пломба

Член 1

Основни принципи

За международен превоз на стоки под митническа пломба могат да бъдат одобрени само контейнери, построени и пригодени по следния начин:

- a) да не може да бъде изваждана каквато и да било стока от пломбираната част на контейнера или натоварвана в нея, без да останат видими следи от взлом или без да бъде скъсана митническата пломба;
- b) митническата пломба да може да бъде поставена лесно и ефикасно;
- c) да нямат никакви скрити пространства, позволяващи укриването на стоки;
- d) всички пространства, в които могат да бъдат вместени стоки, да бъдат лесно достъпни за митническите проверки.

Член 2

Конструкция на контейнерите

1. За да се отговори на изискванията на Член първи от този правилник:

- a) Съставните елементи на контейнера (стени, под, врати, покрив, рамки, напречни греди и пр.) се свързват чрез приспособления, които не могат да бъдат изваждани отвън и поставяни отново на място, без да останат видими следи, или по начин, че да образуват едно цяло, което не може да бъде изменено, без да останат видими следи. Ако стените, подът, вратите и покривът са съставени от различни елементи, тези елементи трябва да отговарят на същите изисквания и да бъдат достатъчно устойчиви.

b) Вратите и другите затварящи устройства (включително спирачните кранове, люковете, фланците и др.) трябва да имат приспособление, позволяващо поставянето на митническа пломба. Това приспособление да не може да бъде сваляно отвън и отново поставяно на място, без да останат видими следи, нито пък вратата или затварящото приспособление да бъдат отворени, без да се скъса митническата пломба. Последната трябва да бъде защитена по съответен начин. Допускат се отварящи се покриви.

c) Отворите за вентилация или за изтичане да са снабдени с приспособление, непозволяващо достъп до вътрешността на контейнера. Това приспособление да не може да се изважда и поставя отвън, без да останат видими следи.

2. Независимо от разпоредбите на алинея c) на Член първи от този правилник се разрешава наличието на съставни елементи на контейнера, които по практически съображения трябва да включват в себе си празни пространства (например, между плоскостите на една двойна стена). Обаче за да не могат тези празни пространства да бъдат използвани за укриване на стоки трябва:

i) вътрешната облицовка на контейнера да не може да бъде демонтирана и монтирана наново, без да останат видими следи; или

ii) броят на тези празни пространства да бъде ограничен до минимум, и те да са лесно достъпни за митническите проверки.

Член 3

Сгъваеми и разглобяеми контейнери

Със сгъваемите и разглобяемите контейнери са подчинени на разпоредбите на Член първи и на Член 2 от този правилник; освен това, те трябва да имат и приспособления, които да фиксират различните части, когато контейнерът е вече монтиран. Тези фиксиращи приспособления, ако са разположени от външната страна на сглобяемия контейнер трябва да имат такава конструкция, че да позволяват поставянето на тях на митническа пломба.

Член 4

Контейнери с покривала

1. Контейнерите с покривала трябва да отговарят на условията на Член първи и на членове 2 и 3 на този правилник, доколкото тези правила могат да се приложат за тях. Освен това те трябва да са съобразени с разпоредбите на този член.

2. Покривалото трябва да бъде или от здраво платно, или от тъкан с пластмасово или каучуково покритие, неразтеглива и достатъчно здрава. То трябва да бъде в добро състояние и направено по начин, че след като бъде поставено затварящото устройство, достъпът до стоката да бъде невъзможен, без да се оставят видими следи.

3. Ако покривалото е съставено от няколко парчета, краищата на тези парчета трябва да бъдат подгънати един в друг и свързани посредством два шева, отстоящи един от друг най-малко на 15 мм. Тези шевове се правят съобразно скица 1, приложена към този правилник; обаче когато свързването на някои парчета е невъзможно по този начин (например задни подгъви и усиленни ъгли), достатъчно е да бъде подгънат краят на горното парче и да се направят шевове съгласно скица ? 2, приложена към този правилник. Единият от шевове трябва да бъде видим само отвътре и цветът на използвания конец за този шев трябва да бъде съвсем различен от цвета на покривалото, както и от цвета на конаца, използван за другия шев. Всички шевове се правят с машина.

4. Когато покривалото е от тъкан с пластмасово покритие, направено от няколко парчета, тези парчета също могат да бъдат свързани чрез спояване съобразно скица ? 3, приложена към този правилник. Краят на едното парче покрива края на другото на ширина най-малко 15 мм. Съединяването на парчетата се осигурява по цялата тази ширина. Външният свързващ ръб да бъде покрит от пластмасова лента с ширина най-малко 7 мм, която се закрепва по същия начин, чрез спояване. На тази лента, както и на ширина най-малко 3 мм от всяка страна на същата се щампова дълбоко еднообразен ясен релеф. Спояването трябва да се извърши по такъв начин, че частите да не могат да бъдат разделени и събрани наново, без да останат видими следи.

5. Кърпенето се извършва по начина, описан в скица ? 4, приложена към този правилник. Краищата се подгъват един в друг и се свързват чрез два ясно видими шева, отстоящи един от друг на най-малко 15 мм; цветът на видимия отвътре конец трябва да бъде различен от този на конаца, видим отвън, и от този на покривалото; всички шевове трябва да бъдат направени на машина. Когато кърпенето на някое покривало, повредено близо до краищата, налага замяна на повредената част с парче, пришиването може да се извърши също съобразно с изискванията на точка 3 на този Член и на скица ? 1, приложена към този правилник. Кърпенето на покривала от тъкан с пластмасово покритие може също да бъде извършвано и по начина, описан в точка 4 на този член, но в този случай спояването трябва да се извърши от двете страни на покривалото, като парчето бъде поставено от вътрешната страна.

6. а) Покривалото се закрепва към контейнера така, че да отговаря стриктно на условията на алинея а) и алинея б) на Член първи от този правилник. Затварянето се подsigурява чрез:

i) метални халки, закрепени за контейнера;

ii) кръгли отвори, направени в краищата на покривалото;

iii) въже, минаващо през халките на покривалото и оставащо видимо отвън по цялата си дължина.

Покривалото покрива твърдите части на контейнера на разстояние най-малко 250 мм, измерено от центъра на закрепващите халки, освен в случаите, когато самата конструкция на контейнера би била пречка за всякакъв достъп до стоките.

б) Когато краят на покривалото трябва да бъде трайно прикачено към контейнера, свързването трябва да бъде цялостно, чрез здрави приспособления.

7. Интервалът между халките и отворите не бива да надвишава 200 мм. Отворите трябва да бъдат усилены.

8. За затваряне се използват:

а) стоманени въжета с диаметър поне 3 мм;

б) въжета от коноп или сезал с диаметър поне 20 мм, обвити с прозрачна и неразтеглива пластмаса. Стоманените въжета също могат да бъдат обвити с прозрачна и неразтеглива пластмаса.

9. Всяко стоманено или друго въже трябва да бъде от едно парче и снабдено с твърд метален накрайник от всяка страна. Приспособлението за прикачване на всеки метален накрайник трябва да имат кух нит, преминаващ през стоманеното или друго въже и позволяващ преминаването на конеца или на лентата на митническата пломба. Стоманеното или друго въже трябва да останат видими от двете страни на кухият нит, така че да може да се вижда, че това стоманено или друго въже са действително само от едно парче (виж скица ? 5, приложена към този правилник).

10. При отворите за товарене и разтоварване, направени в покривалото, двата края на покривалото се застъпват един върху друг на достатъчна ширина. Освен това затварянето им се подсигурява със:

a) защит или споен подгъв съгласно точки 3 и 4 от този член;

b) халките и отворите, отговарящи на условията на точка 7 на този член;

c) ремък от подходяща материя от едно парче и неразтеглив, с ширина най-малко 20 мм и дебелина най-малко 3 мм, преминаващ през халките и придържащ един към друг двата края на покривалото, както и подгъва; този ремък се закрепва отвътре на покривалото и е снабден с отвор за стоманеното или друго въже, споменати в точка 8 на този член. Когато съществува специално приспособление (преградка и др.), препятстващо достъпа до товара без да се оставят видими следи, подгъв не се изисква.

11. Идентифициращите знаци, които трябва да бъдат налице върху контейнера, както и табелката за одобрение, предвидена във втората част на това приложение, в никакъв случай не трябва да бъдат закрити от покривалото.

Член 5

Преходни разпоредби

До 1 януари 1987 година се допуска използването на накрайниците, които са съобразени със скица ? 5, приложена към този правилник, дори и ако техният кул нит от одобрения по-рано образец, има отвор с размери, по-малки от тези, посочени в споменатата скица.

ЧАСТ II

ПРОЦЕДУРА ЗА ОДОБРЕНИЕ НА КОНТЕЕНЕРИ, ОТГОВАРЯЩИ НА

ТЕОНИЧЕСКИТЕ ИЗИСКВАНИЯ, ПРЕДВИДЕНИ В ПУРВАТА ЧАСТ

Общи положения

1. Контейнерите могат да бъдат одобрявани за превоз на стоки под митническа пломба:

a) било по време на производство, по тип конструкция (процедура за одобряване по време на производството);

b) било по-късно, след производството, индивидуално или за определен брой контейнери от един тип (процедура за одобрение след производството).

Общи разпоредби за двете процедури за одобрение

2. След като извърши одобрението, компетентният орган издава на молителя свидетелство за митническа годност, валидно според случая за неограничен брой контейнери от одобрения тип или за определен брой контейнери.

3. Преди използването им за превоз на стоки под митническа пломба ползвателят на това свидетелство трябва да постави табелка за одобрение върху одобрения контейнер (одобрените контейнери).

4. Табелката за одобрение трябва да бъде прикрепена трайно на място, където да бъде лесно видима и в съседство с другите табелки, издадени с официални цели.

5. Табелката за одобрение съгласно образец ? 1, възпроизведен в притурка 1 към тази част, представлява метална табелка с размери най-малко 20 см на 10 см. Върху нея поне на френски или на английски език, изпъкнали, вдлъбнати или изписани по друг начин, но така, че да бъдат трайни и четливи, се нанасят следните надписи:

a) надпис "Одобен за превоз под митническа пломба";

b) наименованието на държавата, където контейнерът е бил одобрен било изписано изцяло, било с отличителния знак за означаване на страната на регистрацията на пътните превозни средства в международното пътно съобщение и номера на свидетелството за митническа годност (цифри, букви и др.), както и годината на одобрението (например "NL 26/73 - означава: Ооландия, свидетелство за митническа годност ? 26, издадено през 1973 година);

c) пореден номер на контейнера, даден му от производителя (фабричен номер);

d) идентифициращите номера или букви, когато контейнерът е бил одобрен по тип конструкция.

6. Ако някой контейнер не отговаря вече на техническите изисквания за одобрението му, преди да бъде използван отново за превоз на стоки под митническа пломба, ще трябва да бъде приведен в състоянието, послужило като основание за одобрението му, така че да отговаря отново на тези технически изисквания.

7. Когато се променят основните характеристики на някой контейнер, издаденото за него одобрение губи сила и той трябва да бъде одобрен отново от компетентния орган, преди да бъде използван за превоз на стоки под митническа пломба.

Особени разпоредби за одобрението по тип

конструкция по време на производството

8. Когато контейнерите се произвеждат серийно по един и същ тип конструкция, производителят може да поиска одобрението по тип конструкция от компетентния орган в държавата-производител.

9. Производителят трябва да посочи в молбата си идентифициращите номера или букви на типа контейнери, за които иска одобрение.

10. Тази молба трябва да се придружава от планове и подробна спецификация на конструкцията на типа контейнери, чието одобрение се иска.

11. Производителят трябва да се задължи писмено:

a) да представи на компетентния орган онези контейнери от този тип, които той поиска да прегледа;

b) да позволи на компетентния орган да прегледа други образци от този тип контейнери по всяко време на производството на серията;

c) да уведомява компетентния орган за всяко изменение на плановете или спецификациите независимо от неговото значение, преди да започне изпълнението му;

d) да нанесе върху контейнерите, на видно място, освен предвидените знаци върху табелката за одобрение, идентифициращите номера или букви на типа конструкция, както и поредния номер на всеки контейнер в серията от разглеждания тип (фабричен номер);

e) да води отчет за произведените контейнери от одобрения тип.

12. При нужда компетентният орган посочва измененията, които следва да се внесат в предвидения тип конструкция, за да бъде дадено одобрението.

13. Не се дава одобрение по тип конструкция за нито един контейнер, ако компетентният орган не установи след преглед на един или няколко контейнера, произведени по този тип конструкция, че контейнерите от този тип отговарят на техническите изисквания, предвидени в първата част.

14. Когато един тип контейнер бъде одобрен, на молителя се издава едно единствено свидетелство за митническа годност, съобразено с образец ? II, възпроизведен в притурка 2 от тази част и валидно за всички контейнери, построени съгласно спецификациите на одобрения тип. Това свидетелство разрешава на производителя да поставя табелката по образца, даден в точка 5 от тази част, върху всеки контейнер от серията на този тип.

Особени разпоредби за одобрение след производството

15. Когато одобрението не е било поискано по време на производството, собственикът, ползвателят или представителят на единия или другия могат да поискат одобрение от компетентния орган, на когото могат да представят контейнера или контейнерите, чието одобрение се иска.

16. Всяка молба за одобрение, представена в случая, предвиден в точка 15 от тази част, трябва да посочва поредния номер (фабричния номер), поставен от производителя, на всеки контейнер.

17. Компетентният орган проверява толкова контейнери, колкото намери за необходимо, и след като установи, че този или тези контейнери отговарят на техническите изисквания, предвидени в първата част, издава свидетелство за митническа годност съгласно образец III, възпроизведен в притурка 3 на тази част и валидно само за броя одобрени контейнери. Това свидетелство, в което са посочени поредният номер или поредните номера, дадени от производителя на контейнера или на контейнерите, за които се отнася, дава право на

молителя да сложи върху всеки одобрен контейнер табелката за одобрение, предвидена в точка 5 на тази част.

ПРИТУРКА 2 към ЧАСТ II

Образец ? 1

Митническа конвенция за международен превоз на

стоки под покритието на карнети ТИР (1975 година)

Свидетелство за митническа годност по тип конструкция

1. Номер на свидетелството*

2. удостоверява се, че описаният по-долу тип контейнер е одобрен и че контейнерите, произведени по този тип, могат да бъдат допускани за превоз на стоки под митническа пломба.

3. Вид на контейнера

4. Идентифициращи номера или букви на типа конструкция

5. Идентифициращ номер на конструктивните планове

6. Идентифициращ номер на конструктивните спецификации

7. Тара

8. Външни размери в см

9. Основни конструктивни характеристики (естество на материалите, вид на конструкцията и пр.)

10. Това свидетелство е валидно за всички контейнери, построени съгласно плановете и спецификациите, посочени по-горе.

11. Издадено на

(име и адрес на производителя)

който получава правото да постави табелка за одобрение върху всеки

контейнер от одобрения тип, произведен от него.

..... на 19 година.

(място) (дата)

От

(подпис и печат на организацията или службата, която го издава)

* Посочват се буквите и цифрите, които се вписват върху табелката за одобрение (виж ал. б) на т. 5 от втората част на приложение 7 към Конвенцията

ПРИТУРКА 3 към ЧАСТ II

Образец ? III

Митническа конвенция за международен превоз на стоки под покритието на

карнети ТИР (1975 година)

Свидетелство за митническа годност, издадено след производството

1. Номер на свидетелството*

2. удостоверява се, че контейнерът(ите), изброен(и) по-долу е(са) бил(и) одобрен(и) за превоз на стоки под митническа пломба.

3. Вид на контейнера(ите)

4. Пореден номер, даден на контейнера(ите) от производителя

5. Тара

6. Външни размери в см

7. Основни конструктивни характеристики (естество на материалите, вид на конструкцията и пр.)

8. Издадено на

(име и адрес на молителя)

който получава правото да постави табелка за одобрение върху посочения(те) по-горе контейнер(и).

Съставено в на 19 ... година (място) (дата)
..... От (подпис и печат на организацията
или службата, която го издава) (виж указанията на гърба)

*Посочват се буквите и цифрите, които се вписват върху табелката за одобрение (виж алинея в на точка 5 от втората част на приложение 7 към Митническата конвенция за международен превоз на стоки под покритието на карнети ТИР, 1975 година).

ВАЖНО УКАЗАНИЕ

(Точки 6 и 7 на втората част от приложение 7 към Митническата конвенция за международен превоз на стоки под покритието на карнети ТИР, 1975 година)

6. Ако някой контейнер не отговаря вече на техническите изисквания, за неговото одобрение, преди да бъде използван отново за превоз на стоки под митническа пломба, трябва да бъде приведен в състоянието, послужило като основание за одобрението му така, че да отговаря отново на тези технически изисквания.

7. Когато се променят основните характеристики на някой контейнер, издаденото за него одобрение губи сила и той трябва да бъде одобрен отново от компетентния орган, преди да бъде използван за превоз на стоки под митническа пломба.

ЧАСТ III

ОБЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ

1. Обяснителните бележки към приложение 2, дадени в приложение 6 на тази конвенция, се прилагат със съответните изменения за одобрените контейнери за превоз на стоки под митническа пломба в съответствие с разпоредбите на тази конвенция.

2. Част I - Член 4, точка 6, алинея а)

Скицата, приложена към тази трета част, дава пример на приет от митницата начин за закрепване на покривалата около металните ъгли на контейнерите.

3. Част II - точка 5

Ако два контейнера с покривала, одобрени за превоз под митническа пломба, са били съединени така, че образуват един контейнер, покрит само с едно покривало и отговарящ на

условията за превоз под митническа пломба, не се изисква отделно свидетелство за митническа годност или отделна табелка за одобрение на това съчленено превозно средство.

Приложение 8

Състав и вътрешен правилник на административния комитет

Член 1

i) Договарящите страни са членове на Административния комитет.

ii) Комитетът може да разреши на компетентните администрации на

държавите, посочени в точка 1 на Член 52 от тази конвенция, които не са договарящи страни или на представители на международни организации, да присъстват на неговите сесии в качеството на наблюдатели, при обсъждането на въпроси, които ги интересуват.

Член 2

Генералният секретар на Организацията на обединените нации предоставя на комитета услугите на секретариата.

Член 3

Ежегодно на първата си сесия комитетът избира своя председател и заместник-председател.

Член 4

Генералният секретар на Организацията на обединените нации свиква ежегодно комитета под егидата на Икономическата комисия за Европа, както и по искане на компетентните администрации на най-малко пет държави, които са договарящи страни.

Член 5

Предложенията се гласуват. Всяка държава, която е договаряща страна и е представена на сесията, разполага с един глас. Предложенията, с изключение на тези за изменение на тази конвенция, се приемат от комитета с мнозинство на гласовете на присъстващите и гласуващи членове. Измененията на тази конвенция, както и решенията, посочени в членове 59 и 60 от тази конвенция, се приемат с мнозинство от две трети от гласовете на присъстващите и гласуващи членове.

Член 6

За вземане на решения е необходим кворум от поне половината на държавите, които са договарящи страни.

Член 7

Комитетът приема отчетния си доклад преди приключване на сесията.

Член 8

При липса на съответни разпоредби в това приложение се прилага вътрешният правилник на Икономическата комисия за Европа, освен ако комитетът вземе друго решение.

КОНВЕНЦИЯ за договора за международен автомобилен превоз на стоки (CMR)

Ратифицирана с Указ № 1143 на Държавния съвет от 29.07.1977 г. - ДВ, бр. 61 от 5.08.1977 г. В сила за България от 18.01.1978 г. Издадена в Сборник от Международни договори на България, III том, 1995 г.

Договарящите страни,

Признавайки ползата от уреждането по единен начин условията на договора за международен автомобилен превоз на стоки, особено по отношение на използваните документи за този транспорт и отговорността на превозвача,

Се споразумяха за следното:

ГЛАВА ПЪРВА

ПРИЛОЖНО ПОЛЕ

Член 1

1. Тази конвенция се прилага за всеки договор за автомобилен превоз на стоки с превозни средства срещу заплащане, когато мястото на приемане на стоката за превоз и предвиденото място за доставянето ѝ, така както са посочени в договора, се намират в две различни държави, от които поне една е договаряща страна. Това е така независимо от седалището и националността на страните.

2. При прилагането на тази конвенция под "превозни средства" трябва да се разбират автомобилите, ремаркетата и полуремаркетата, така както са определени в Член 4 от Конвенцията за движение по пътищата от 19 септември 1949 г.

3. Тази конвенция се прилага дори когато превозите, влизащи в нейния обхват, се извършват от държави или от правителствени институции и организации.

4. Тази конвенция не се прилага:

a) при превозите, извършвани в обсега на международните пощенски конвенции;

b) при превоза на тленни останки;

c) при превоза на вещи при промяна на местожителство.

5. Договарящите страни се задължават да не внасят по пътя на отделни споразумения сключени между две или повече от тях, каквото и да било изменение в тази конвенция, освен за да изключат от нейния обсега граничния си трафик или за да позволят употребата на товарителница, обявяваща стоката при превозите, осъществявани изключително на тяхна територия.

Член 2

1. Когато натовареното превозно средство, се превозва по море, железница, вътрешен воден път или по въздуха, за част от маршрута, без претоварване, тази конвенция се прилага за целия превоз, освен в случай на приложение на разпоредбите на чл. 14. Все пак, доколкото се докаже, че загубването, повреждането или закъснението при доставянето на стоката, станали по време на превоза с някои от другите видове транспорт, освен пътния, не са били предизвикани от действие или бездействие на автомобилния превозвач и че се дължат на причина, която е могла да настъпи само по време и вследствие на неавтомобилния превоз, отговорността на автомобилния превозвач се определя не от тази конвенция, а по начина, по който би била определена отговорността на неавтомобилния превозвач, ако беше сключен договор за превоз между изпращача и неавтомобилния превозвач, само за превоза на стоката, в съответствие с императивните разпоредби на закона за превоза на стоката с неавтомобилен вид транспорт. Все пак, при отсъствие на подобни разпоредби, отговорността на пътния превозвач се определя от тази конвенция.

2. Когато автомобилният и неавтомобилният превозвач са едно и също лице, неговата отговорност се определя от параграф 1, все едно, че неговите функции на автомобилен и неавтомобилен превозвач се изпълняват от две различни лица.

ГЛАВА ВТОРА

ЛИЦА, ЗА КОИТО ОТГОВАРЯ ПРЕВОЗВАЧЪТ

Член 3

При приложението на тази конвенция превозвачът отговаря като за свои действия и пропуски, за действията и пропуските на своите служители и на всички други лица, до чиито услуги е прибягнал за извършването на превоза, когато тези негови служители или лица действуват в изпълнение на техните функции.

ГЛАВА ТРЕТА

СКЛЮЧВАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОРА ЗА ПРЕВОЗ

Член 4

Договорът за превоз се установява с товарителница. Липсата, нередовността или загубата на товарителницата не засягат нито съществуването, нито действието на договора за превоз, който остава подчинен на разпоредбите на тази конвенция.

Член 5

1. Товарителницата се изготвя в три оригинални екземпляра, подписани от изпращача и от превозвача. Тези подписи могат да бъдат отпечатани или заменени с печатите на изпращача и превозвача, ако това се разрешава от законодателството на страната, в която се изготвя товарителницата. Първият екземпляр се предава на изпращача, вторият придружава стоката, а третият се задържа от превозвача.

2. Когато стоката, която ще се превозва, трябва да се натовари на различни превозни средства или когато се касае за различни видове стоки или партиди, изпращачът или превозвачът има право да изиска изготвянето на толкова товарителници, колкото е броят на ползуваните превозни средства или колкото са видовете или отделните партиди стоки.

Член 6

1. Товарителницата трябва да съдържа следните данни:

а) мястото и датата на съставянето;

б) името и адреса на изпращача;

в) името и адреса на превозвача;

г) мястото и датата на приемането на стоката за превоз и мястото за доставянето ѝ;

д) името и адреса на получателя;

е) обикновеното наименование на вида на стоката и начина на опаковане, а за опасните стоки - тяхното общоприето наименование;

ж) броят на колетите, особената им маркировка и номерата им;

з) брутното тегло или изразеното по друг начин количество на стоката;

и) разноските, свързани с превоза (превозна цена, допълнителни разходи, митнически сборове и други разноски, възникващи от момента на сключването на договора до доставянето им);

й) необходимите инструкции за митническите формалности и други такива;

к) указание, че превозът, въпреки всяка противна клауза, е подчинен на режима, установен от тази конвенция.

2. В някои случаи товарителницата трябва да съдържа освен това и следните данни:

а) забрана за претоварване;

б) разноските, поети от изпращача;

в) стойността на наложения платеж, който трябва да бъде събран при доставянето на товара;

г) обявената стойност на стоката и сумата, представляваща специалния процент при доставянето;

д) инструкции на изпращача до превозвача относно застраховката на стоката;

е) уговорения срок за извършване на превоза;

ж) опис на документите, връчени на превозвача.

3. Страните могат да впишат в товарителницата всякакви други данни, които намерят за необходими.

Член 7

1. Изпращачът отговаря за всички разноси и щети, които би понесъл превозвачът вследствие неточността или недостатъчността:

а) на данните, посочени в чл. 6, параграф 1, "б", "г", "д", "е", "ж", "з";

б) на указанията, посочени в чл. 6, параграф 2;

в) на всички други данни или указания, които той дава за изготвянето на товарителницата или за вписване в нея.

2. Когато, по искане на изпращача, превозвачът впише в товарителницата посочените в параграф 1 на настоящия Член указания, счита се, че той действува за сметка на изпращача, до доказване на противното.

3. Ако товарителницата не съдържа указанието, предвидено в чл. 6, параграф 1, превозвачът е отговорен за всички разходи и щети, които би понесъл имащият право върху стоката, поради този пропуск.

Член 8

1. По време на приемането на стоката за превоз, превозвачът е длъжен да провери:

а) точността на данните в товарителницата относно броя на колетите, маркировката и номерата им;

б) видимото състояние на стоката и опаковката ѝ.

2. Когато превозвачът не разполага с необходимите средства за проверка на данните, посочени в параграф 1, буква "а" от този член, той вписва в товарителницата възражения, които трябва да бъдат мотивирани. Той трябва да мотивира също така всички възражения, които прави по повод видимото състояние на стоката и нейната опаковка. Тези възражения не обвързват изпращача, ако той не ги е приел изрично с товарителницата.

3. Изпращачът има право да изисква от превозвача да провери брутното тегло или изразеното по друг начин количество на стоката. Той може да изисква също и проверка на съдържанието на колетите. Превозвачът може да поиска заплащането на разноските по проверката. Резултатът от проверката се вписва в товарителницата.

Член 9

1. Товарителницата удостоверява, до доказване на противното, условията на договора и получаването на стоката от превозвача.

2. При невписване в товарителницата на мотивирани възражения от превозвача се презюмира, че стоката и опаковката ѝ са били в добро състояние по време на приемането ѝ за превоз от превозвача и че броят на колетите, маркировката и номерата им отговарят на данните в товарителницата.

Член 10

Изпращачът е отговорен пред превозвача за щетите, нанесени на лицата, материалите или на други стоки, както и за разноските, които биха произлезли от недостатък на опаковката на стоката, освен ако този недостатък е бил видим или известен на превозвача в момента на приемането на стоката за превоз, и той не е направил възражения по този повод.

Член 11

1. С оглед извършването на митническите и други формалности преди доставянето на стоката, изпращачът е длъжен да приложи към товарителницата или да предостави на разположение на превозвача необходимите документи и да му даде всички поискани сведения.

2. Превозвачът не е длъжен да провери дали тези документи и сведения са точни и достатъчни. Изпращачът отговаря пред превозвача за всички щети, които биха възникнали от липсата, недостатъчността или нередовността на тези документи и сведения, освен в случай на грешка на превозвача.

3. Превозвачът отговаря като комисионер за последиците от загубването или неточното използване на посочените в товарителницата документи, придружаващи същата или предадени му на ръка; при все това дължимото от него обезщетение не може да надхвърли онова, което би дължал в случай на загубване на стоката.

Член 12

1. Изпращачът има право да се разпорежда със стоката, включително да поиска от превозвача спиране на превоза, промяна на предвиденото място за доставяне или доставяне на стоката на получател, различен от посочения в товарителницата.

2. Това право се погасява, когато вторият екземпляр от товарителницата бъде предаден на получателя или когато получателят упражни правото си, предвидено в чл. 13, параграф 1; от този момент превозвачът е длъжен да се съобразява с разпорежданията на получателя.

3. Правото на разпореждане принадлежи само на получателя от момента на съставяне на товарителницата, ако за това има бележка от изпращача върху тази товарителница.

4. Когато, упражнявайки правото си на разпореждане, получателят разпорежи стоката да бъде доставена на друго лице, последното не може да посочва други получатели.

5. Упражняването на правото на разпореждане е подчинено на следните условия:

а) изпращачът или, в случая предвиден в параграф 3 на този член, получателят, който желае да упражни това право, трябва да представи първия екземпляр от товарителницата, в която трябва да се впишат новите нареждания до превозвача, и да заплати на превозвача разносните и щетите, предизвикани от изпълнението на тези нареждания;

б) това изпълнение трябва да е възможно в момента, когато тези нареждания стигнат до лицето, което трябва да ги изпълни, и то не трябва да спъва нормалната работа на предприятието на превозвача, нито да ощетява изпращачите или получателите на други пратки;

в) нарежданията не бива в никакъв случай да довеждат до разделяне на пратката.

6. Когато във връзка с разпоредбите на параграф 5 "б" на този член, превозвачът не може да изпълни нарежданията, които е получил, той трябва веднага да уведоми лицето, което е дало тези нареждания.

7. Превозвач, който не изпълни дадените нареждания при условията, предвидени в този член, или който се подчини на такива нареждания, без да изиска представянето на първия екземпляр от товарителницата, е отговорен пред правоимащия за причинените му от този факт щети.

Член 13

1. След пристигането на стоката на предвиденото място за доставяне получателят има право да поиска да му бъде предаден втория екземпляр от товарителницата и стоката да му бъде предадена срещу подпис. Ако се установи загуба на стоката или ако стоката не е пристигнала до изтичане на срока, предвиден в чл. 19, получателят може да предяви от свое име пред превозвача правата, произтичащи от договора за превоз.

2. Получател, който предявява правата, които му дава параграф 1 от този член, е длъжен да заплати сумата на задълженията, произтичащи от товарителницата. В случай на възражение по този въпрос превозвачът е длъжен да предаде стоката, само ако му бъде представена гаранция от получателя.

Член 14

1. Когато, по каквато и да е причина, изпълнението на договора при условията, предвидени в товарителницата, е или стане невъзможно преди пристигането на стоката в предвиденото за доставянето ѝ място, превозвачът е длъжен да поиска нареждания от лицето, което има право да се разпорежда със стоката, в съответствие с Член 12.

2. Ако все пак обстоятелствата позволяват изпълнението на превоза при условия, различни от тези, предвидени в товарителницата, и ако превозвачът не е успял да получи своевременно нареждания от лицето, което има право да се разпорежда със стоката съгласно Член 12, той взема в интерес на лицето, имащо право да се разпорежда със стоката, мерките, които счита за най-добри.

Член 15

1. Когато, след пристигане на стоката в местополучаването, се появят пречки за предаване, превозвачът иска нареждания от изпращача. Ако получателят откаже стоката, изпращачът има право да се разпорежда с последната, без да е необходимо да представи първия екземпляр от товарителницата.

2. Даже и когато е отказал стоката, получателят може винаги да поиска предаването ѝ, освен ако превозвачът е получил други нареждания от изпращача.

3. Когато пречката за предаване се появи, след като на основание правото, получено съгласно Член 12, параграф 3, получателят е дал нареждане да се предаде стоката на друго лице, получателят встъпва в правата на изпращача, а това друго лице - на получателя при прилагане на параграфи 1 и 2 от Член 15.

Член 16

1. Превозвачът има право да му се възстановят разноските, направени във връзка с молбата му за указания или във връзка с изпълнението на получените нареждания, освен ако тези разноски не са последица от негова грешка.

2. В случаите, предвидени в Член 14, параграф 1, и в Член 15, превозвачът може веднага да разтовари стоката за сметка на правоимащия; след това разтоварване превозът се счита приключен. Тогава превозвачът поема пазенето на стоката. Но той може да повери стоката на трето лице и тогава е отговорен само за подходящия избор на това трето лице. Стоката остава обременена със задълженията, произтичащи от товарителницата и с всички други разноски.

3. Превозвачът може да пристъпи към продажба на стоката, без да чака нарежданията на правоимащия, когато се касае за лесноразваляеми стоки или това се налага от състоянието на стоката, или когато разноските по съхранението са несъразмерни със стойността на стоката. В останалите случаи той може също да пристъпи към продажба, когато в един разумен срок не е получил от правоимащия други нареждания, чието изпълнение с право би могло да бъде изисквано.

4. Ако стоката е била продадена на основание на този член, сумата от продажбата се оставя на разположение на правоимащия, след приспадане на разноските, с които е обременена стоката. Когато тези разноски надвишават сумата от продажбата, превозвачът има право да получи разликата.

5. Начинът, по който се извършва продажбата, се определя от закона и обичаите на мястото, където се намира стоката.

ГЛАВА ЧЕТВЪРТА

ОТГОВОРНОСТ НА ПРЕВОЗВАЧА

Член 17

1. Превозвачът е отговорен за цялостната или частична липса или повреда на стоката от момента на приемането ѝ за превоз до този на доставянето ѝ, както и за забавата при доставянето ѝ.

2. Превозвачът се освобождава от тази отговорност, когато липсата, повреда или забавата се дължат на грешки на правоимащия, на нареждане на последния, което не е резултат на грешка на превозвача, на присъщ недостатък на стоката или на обстоятелства, които превозвачът не е могъл да избегне, и последиците, които не е могъл да преодолее.

3. За да се освободи от отговорност, превозвачът не може да се позовава нито на недостатъци на превозното средство, с което си служи за извършване на превоза, нито на грешки на лицето, от което е наел превозното средство, или на негови служители.

4. В съответствие с Член 18, параграф 2 - 5, превозвачът се освобождава от отговорност, когато липсата или повреда произтичат от особените рискове, дължащи се на един или няколко от следните факти:

а) ползуване на отворени, непокрити с брезент превозни средства, когато това е било изрично уговорено и вписано в товарителницата;

б) липса или дефект на опаковката, при стоки, които поради самото си естество са изложени на разваляне или повреда, когато не са опаковани или са лошо опаковани;

в) пакетиране, натоварване, подреждане или разтоварване на стоката от изпращача или получателя или от лица, действащи за сметка на изпращача или получателя;

г) естеството на някои стоки, застрашени било от цялостна или частична загуба, било от повреда, като счупване, ръжда, вътрешно увреждане, изсушаване, изтичане, нормално разпадане или от действията на червеи или гризачи;

д) недостатъчност или неточност на маркировката или на номерата на колетите;

е) превоз на живи животни.

5. Когато, на основание на този член, превозвачът не отговаря за някои фактори, които са предизвикали щетата, отговорността му бива ангажирана само доколкото факторите, за които той отговаря съгласно този член, са допринесли за тази щета.

Член 18

1. Доказването, че липсата, повредата или забавата са причинени от един от фактите, предвидени в чл. 17, параграф 2 е в тежест на превозвача.

2. Когато превозвачът установи, че предвид конкретните фактически обстоятелства липсата или повредата е могла да произлезе от един или повече от особените рискове, предвидени в чл. 17, параграф 4, счита се, че тя произлиза от тях. Правоимащият обаче може да доказва, че щетата се дължи напълно или частично на някои от тези рискове.

3. Презумпцията, визирана по-горе, не се прилага в случаите, предвидени в Член 17, параграф 4 "а", ако има ненормална по размер липса или липса на цели колети.

4. Когато превозът се извършва с превозно средство, оборудвано да предпази стоката от влиянието на топлината, студа, температурните промени или от влажността на въздуха, превозвачът не може да се позовава на Член 17, параграф 4 "г", освен ако докаже, че всички мерки, които е бил длъжен да вземе според обстоятелствата, са били взети, относно избора, поддържането и употребата на тези оборудвания, и че той е спазил дадените му специални нареждания.

5. Превозвачът може да се позове на Член 17, параграф 4 "е", само ако докаже, че всички мерки, които е бил длъжен да вземе според обстоятелствата, са били взети от него и че се е съобразил с дадените му специални нареждания.

Член 19

Счита се, че има забава при доставянето, когато стоката не е била доставена в уговорения срок, или ако срок не е бил уговорен, когато действителното времетраене на превоза надвишава времето, за което превозът би бил извършен нормално с оглед на обстоятелствата и по-специално в случаите на частично натоварване, ако времето за набиране на цял товар при нормални условия е надхвърлено.

Член 20

1. Правоимащият може, без да е необходимо да представя други доказателства, да счете стоката за изгубена, когато не е доставена до тридесет дни след изтичане на уговорения срок, или, ако такъв срок не е бил уговорен, в срок шестдесет дни от деня на приемането ѝ за превоз от превозвача.

2. След като получи обезщетението за изгубената стока, правоимащият може да поиска писмено да бъде уведомен веднага ако, стоката се намери в течение на една година, считано от изплащането на обезщетението. За това негово искане той получава писмено удостоверение.

3. Тридесет дни след получаване на това известие правоимащият може да иска стоката да му бъде доставена срещу заплащане на дължимото по товарителницата и връщане на полученото от него обезщетение, след приспадане на разноските, включени в това обезщетение, като си запазва всички права на обезщетение за забава при доставянето, предвидени в Член 23 и евентуално в Член 26.

4. Когато не е отправено искането, предвидено в параграф 2, или не са дадени нареждания в тридесетдневния срок, предвиден в параграф 3, или ако стоката е била намерена след повече от една година след изплащане на обезщетението, превозвачът разполага с нея в съответствие със законите на страната, където се намира товарът.

Член 21

Когато стоката е била доставена на получателя без заплащане на наложения платеж, който превозвачът е следвало да събере от получателя съгласно разпоредбите на превозния договор, превозвачът е длъжен да обезщети изпращача до размера на наложения платеж, независимо от правото му на регресен иск срещу получателя.

Член 22

1. Когато изпращачът предава на превозвача опасни стоки, той посочва точното естество на опасността, както и евентуалните предпазни мерки, които трябва да се вземат. В случай, че това уведомление не е вписано в товарителницата, изпращачът или получателят са длъжни да докажат с всички други средства, че превозвачът е знаел за точното естество на опасността при превоза на споменатите стоки.

2. Опасните стоки, които не са били обявени като такива на превозвача при условията, предвидени в параграф 1 на този член, могат по всяко време и на всяко място да бъдат разтоварени, унищожени или обезвредени от превозвача и то без никакво обезщетение; освен това изпращачът отговаря за всички разноски и щети, произтичащи от предаването им за превоз или от превоза им.

Член 23

1. Когато, съгласно разпоредбите на тази конвенция превозвачът дължи обезщетение за цялостна или частична липса, това обезщетение се изчислява според стойността на стоката на мястото и по времето, когато е била приета за превоз.

2. Стойността на стоката се определя по борсовия курс или при липса на такъв - по текущата цена на пазара, или при липса на такава - по обичайната стойност на стоките от същия вид и качество.

3. При всички случаи обезщетението не може да надвиши 25 франка за килограм бруто липсващо тегло. Под франк се разбира златен франк с тежина 10/31 грама при проба 0,900.

4. Освен това, се връщат изцяло и превозната цена, митническите сборове и другите разноски по превоза на стоката в случай на цялостна липса и пропорционално, когато има частична липса; други обезщетения не се дължат.

5. В случай на забава при доставянето, ако правоимащият докаже, че от това е възникнала щета, превозвачът е длъжен да заплати обезщетение в размер на тази щета, но не повече от цената на превоза.

6. По-големи обезщетения не могат да бъдат търсени, освен в случай на обявена стойност на стоката или при обявен особен интерес при доставката, съгласно членове 24 и 26.

Член 24

Срещу заплащане на допълнителна цена по уговорка, изпращачът може да обяви в товарителницата стойност на стоката, надвишаваща определената в параграф 3 на Член 23 граница, като в този случай обявеният размер замества тази граница.

Член 25

1. В случай на повреда превозвачът заплаща обезценка, в размер изчислен според стойността на стоката, определена съгласно Член 23, параграфи 1, 2 и 4.

2. Във всички случаи обезщетението не може да надвишава:

а) сумата, която би се получила при цялостна липса, когато цялата пратка е обезценена от повредата;

б) сумата, която би се получила в случай на липса на обезценената част, когато само част от пратката е обезценена от повредата.

Член 26

1. Изпращачът може да посочи размер на особения интерес при доставяне, за случаите на липса, повреда или забава, като впише това в товарителницата и заплати допълнителна цена по уговорка.

2. Когато е бил обявен особен интерес при доставянето, независимо от обезщетенията, предвидени в членове 23, 24 и 25, може да се търси обезщетение, за доказаната допълнителна щета, в рамките на размера на обявения интерес.

Член 27

1. Правоимащият може да поиска да му се заплати лихва върху сумата на обезщетението. Тази лихва се изчислява в размер на 5 процента годишно и тече от деня на писмената рекламация до превозвача, или ако не е имало рекламация, от деня на завеждане иска в съда.

2. Когато елементите, служещи за основа на изчисляване на обезщетението, не са изразени във валутата на страната, в която се иска плащането, конвертирането на тази валута се извършва по курса на деня в мястото на плащането на обезщетението.

Член 28

1. Когато според приложимия закон липсата, повредата или забавата по време на превоз, подчинен на тази конвенция, дават основания за извъндоговорна рекламация, превозвачът може да се позове на разпоредбите на тази конвенция, които изключват отговорността му или определят, или ограничават дължимите обезщетения.

2. Когато е предявен иск за извъндоговорна отговорност за липса, повреда или забава срещу едно от лицата, за които превозвачът отговаря съгласно Член 3, това лице може също да се позове на разпоредбите на тази конвенция, които изключват отговорността на превозвача или определят или ограничават дължимите обезщетения.

Член 29

1. Превозвачът няма право да се позовава на разпоредбите на тази глава, които изключват или ограничават отговорността му или които прехвърлят тежестта на доказване, ако щетата произлиза от измама от негова страна или грешка, която според закона, на сезирания съд се приравнява на измама.

2. Такова е положението и когато измамата или грешката са дело на служители на превозвача, или на всякакви други лица, към услугите на които той е прибягнал, във връзка с изпълнение на превоза, когато тези лица са действували при изпълнение на своите функции. В този случай тези лица нямат право да се позовават на разпоредбите на тази глава, визирани в параграф 1, относно тяхната лична отговорност.

ГЛАВА ПЕТА

РЕКЛАМАЦИИ И ИСКОВЕ

Член 30

1. Когато получателят е получил стоката, без да е установил състоянието ѝ съвместно с превозвача или е направил възражения пред превозвача най-късно в момента на доставянето, ако се касае за явни липси и повреди, или в срок от седем дни, считано от доставянето (празничните и неделните дни не се броят), ако се касае до скрити липси и повреди, като посочи общото естество на липсата или повредата, счита се, до доказване на противното, че е получил стоката в състоянието, описано в товарителницата. Тези възражения трябва да са направени писмено, когато се касае до скрити липси или повреди.

2. Когато състоянието на стоката е установено съвместно от получателя и превозвача, резултатът от тази констатация може да бъде оспорван само, ако се касае за скрити липси или повреди и ако получателят е направил писмени възражения пред превозвача в срок от седем дни, без да се броят празничните и неделни дни, считано от деня на констатацията.
3. Забавата при доставянето може да даде основание за обезщетение само, ако в срок от двадесет и един дни от деня на представяне на стоката на разположение на получателя, е била отправена писмена reklamacija до превозвача.
4. Датата на доставянето или според случая, тази на констатацията, или тази на предоставяне на разположение, не се брои в предвидените в този Член срокове.
5. Превозвачът и получателят си предоставят взаимно всички необходими улеснения и полезни проверки.

Член 31

1. За всеки спор, произтичащ от превозите, подчинени на тази конвенция, ищецът може да сезира, освен съдилищата на договарящите държави, посочени по общо съгласие на страните, още и тези на държавата на територията на която се намира:

а) местожителството на ответника, главното му седалище или клона, или агенцията, чрез която е бил сключен превозният договор, или

б) мястото, където стоката е била приета за превоз или мястото, предвидено за доставянето ѝ.

Ищецът може да сезира само тези съдилища.

2. Когато при спор, посочен в параграф 1 от този член, тече дело пред компетентен съд съгласно този параграф или когато е било произнесено решение по този спор, не може да се предявява нов иск за същото, между същите страни, освен ако решението на съда, пред който е бил предявен първият иск, е невъзможно да бъде изпълнено в страната, където е предявен новият иск.

3. Когато при спор, посочен в параграф 1 от този член, решение на съд в договаряща страна е станало изпълнимо в тази държава, то става изпълнимо и във всички останали договарящи

държави, веднага след изпълнението на установените за това формалности в заинтересованата държава. Тези формалности не могат да доведат до преразглеждане на спора.

4. Разпоредбите на параграф 3 от този Член се прилагат за съдебните решения постановени с участие на страните, задочните решения и съдебните спогодби, но не се прилагат за решенията за предварително изпълнение, както и за обезщетенията за вреди и лихви, съдебни разноски срещу ищец, чийто иск е бил отхвърлен, изцяло или частично.

5. Не може да се изисква гаранция за обезпечаване изплащането на присъдени разноски по повод заведени иски, породени от превози, подчинени на тази конвенция, от граждани на договарящи държави, когато те имат местожителство или кантора в някоя от тези държави.

Член 32

1. Исковете, свързани с превози, подчинени на тази конвенция, се погасяват с изтичането на едногодишен давностен срок. Обаче в случай на измама или на грешка, приравнена към измама според закона на сезирания съд, давността е три години. Давностният срок тече:

а) в случай на частична липса, повреда или забава - от деня, в който стоката е била доставена;

б) в случай на цялостна липса - от тридесетия ден след изтичане на уговорения срок, а ако не е бил уговорен такъв - от шестдесетия ден от деня на приемането на стоката за превоз от превозвача;

в) във всички други случаи - от изтичането на тримесечен срок от датата на сключване на превозния договор.

Посоченият по-горе ден за начало на давностните срокове не е включен в тях.

2. Писмената reklamacия спира давността до деня, в който превозвачът отхвърли писмено reklamacията и върне приложените към нея документи. В случай на частично признаване на reklamacията давността продължава да тече само за останалата спорна част от reklamacията. Доказването на фактите на получаване на reklamacията или на отговора и на връщане на приложените документи е в тежест на страната, която се позовава на тези факти. Следващите reklamacии със същия предмет не спират давността.

3. Освен в случаите, предвидени в разпоредбите на параграф 2 по-горе, спирането на давностните срокове се урежда от законите на страната на сезирания съд. Същото се отнася и до прекъсването на давността.

4. Погасен по давност иск не може да бъде предявен, дори и под формата на насрещен иск или възражение.

Член 33

Превозният договор може да съдържа клауза, даваща компетентност на арбитражен съд при условие, че клаузата предвижда приложението на тази конвенция от арбитражния съд.

ГЛАВА ШЕСТА

РАЗПОРЕДБИ ЗА ПРЕВОЗ, ИЗВЪРШВАН ОТ ПОСЛЕДОВАТЕЛНИ ПРЕВОЗВАЧИ

Член 34

Когато един превоз, извършван в изпълнение на един-единствен договор, се осъществява от последователни пътни превозвачи, всеки от тях поема отговорността за изпълнението на цялостния превоз, като вторият и следващите превозвачи стават страна по договора с приемането на стоката и товарителницата, при условията посочени в товарителницата.

Член 35

1. Превозвачът, приемащ стоката от предшествувания го превозвач, издава на същия датирана и подписана разписка. Той трябва да впише името и адреса си на втория екземпляр на товарителницата. При нужда, той вписва в този екземпляр, а също и в разписката възражения, аналогични на тези, предвидени в Член 8, параграф 2.

2. Разпоредбите на Член 9 се прилагат в отношенията между последователните превозвачи.

Член 36

Освен ако се касае до насрещен иск или до възражение, формулирано в някоя инстанция относно иск, основан върху същия превозен договор, търсенето на отговорност за липса, повреда или закъснение може да бъде извършено само срещу първия превозвач, последния такъв или превозвача, изпълняващ тази част от превоза, по време на която е възникнала липсата, повредата или закъснението; искът може да бъде насочен едновременно и срещу няколко от тези превозвачи.

Член 37

Превозвач, изплатил обезщетение съгласно разпоредбите на тази Конвенция има право на регресен иск за главницата, лихвите и разносните срещу превозвачите, участвували в изпълнението на превозния договор, при следните условия:

- а) превозвачът, по чиято вина е причинена щетата, трябва сам да понесе обезщетението, независимо дали го е изплатил той самият или е било изплатено от друг превозвач;
- б) когато щетата е причинена по вина на двама или повече превозвачи, всеки от тях трябва да заплати сума, пропорционална на неговата част от отговорността; ако определянето на частите от отговорността е невъзможно, всеки от тях отговаря пропорционално на припадащата му се част от навлото;
- в) ако не е възможно да бъде установено кои от превозвачите трябва да понесат отговорността, дължимото обезщетение се разпределя съгласно пропорцията, посочени в буква "б" между всички превозвачи.

Член 38

Ако един от превозвачите е неплатежоспособен, частта, която му се полага да поеме и която не е изплатил, се разпределя между всички други превозвачи пропорционално на навлото, което им се полага.

Член 39

1. Превозвач, срещу когото е заведен регресен иск, предвиден в членове 37 и 38, не може да оспори по същество основателността на плащането, извършено от превозвача, предявил регресния иск, когато обезщетението е определено със съдебно решение, при условие че е бил своевременно уведомен за процеса и че е имал възможност да встъпи в него.

2. Превозвач, който иска да предяви регресен иск, може да стори това пред компетентния съд в страната, в която се намира обикновеното местожителство, главното седалище, клон или агенция на един от заинтересованите превозвачи чрез посредничеството на който е бил сключен превозния договор. Регресният иск може да бъде упражнен пред един и същ съд срещу всички заинтересовани превозвачи.

3. Разпоредбите на Член 31, параграф 3 и 4, се прилагат при постановяване на решенията по регресните искове, предвидени в членове 37 и 38.

4. Разпоредбите на Член 32 се прилагат за регресните искове между превозвачи. Давностният срок тече било от деня на окончателното съдебно решение, определящо обезщетението, което следва да се плати съгласно разпоредбите на тази конвенция, било в случай, когато не е имало такова решение, от деня на окончателното изплащане.

Член 40

Превозвачите са свободни да договарят помежду си клаузи, които дерогират членове 37 и 38.

ГЛАВА СЕДМА

НИЩОЖНОСТ НА КЛАУЗИТЕ, ПРОТИВОРЕЧАЩИ НА КОНВЕНЦИЯТА

Член 41

1. С изключение на разпоредбите на Член 40, нищожна и без правно действие е всяка клауза, която пряко или косвено противоречи на разпоредбите на тази конвенция. Нищожността на подобни клаузи не повлича нищожност на останалите клаузи на договора.

2. По-специално, нищожна е всяка клауза, с която превозвачът би постигнал преотстъпване в своя полза на застраховката на товара или всякаква аналогична клауза, както и клаузата, прехвърляща тежестта на доказването.

ГЛАВА ОСМА

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 42

1. Тази конвенция е открита за подписване или присъединяване от държавите-членки на Икономическата комисия за Европа, от държавите, допуснати в тази комисия с консултативен статус съгласно параграф 8 от мандата на тази комисия.
2. Държавите, имащи право на участие в някои дейности на Икономическата комисия за Европа, при условията на параграф 11 от мандата на тази комисия, могат да станат договарящи страни в тази конвенция, като се присъединят към нея след влизането ѝ в сила.
3. Конвенцията ще бъде открита за подписване до 31 август 1956 г. включително. След тази дата тя ще бъде открита за присъединяване.
4. Тази конвенция подлежи на ратификация.
5. Ратифицирането или присъединяването ще се извърши чрез депозиране на съответния документ при Генералния секретар на ООН.

Член 43

1. Тази конвенция ще влезе в сила на деветдесетия ден, след като пет от държавите, упоменати в параграф 1 от Член 42, депозират своя документ за ратификация или присъединяване.
2. За всяка държава, която я ратифицира или се присъедини към нея, след като пет държави вече са депозирали документа си за ратификация или присъединяване, тази конвенция ще влезе в сила на деветдесетия ден след депозирането на документа за ратификация или присъединяване от тази държава.

Член 44

1. Всяка договаряща страна може да денонсира тази конвенция като уведоми писмено за това Генералния секретар на ООН.

2. Денонсирането ще влезе в сила дванадесет месеца след датата, на която Генералният секретар е получил уведомлението.

Член 45

Ако след влизането в сила на тази конвенция броят на договарящите страни спадне под пет вследствие денонсираня, тази конвенция ще престане да бъде в сила от датата на влизане в сила на последното денонсиране.

Член 46

1. Всяка държава може при депозирането на документа за ратификация или присъединяване, или във всеки следващ момент да заяви с писмено уведомление, отправено до Генералния секретар на ООН, че тази конвенция ще се прилага на цялата или на част от територията, която тя представлява в международно отношение. Конвенцията ще бъде приложима върху територията или териториите, упоменати в уведомлението, считано от деветдесетия ден след получаването на това уведомление от Генералния секретар на ООН, или ако и в този ден конвенцията още не е влязла в сила - от деня на влизането ѝ в сила.

2. Всяка държава, която съгласно предшестващия параграф е направила декларация, имаща за ефект да доведе до прилагането на тази конвенция на територия, която тя представлява в международно отношение, може, съгласно Член 44, да денонсира конвенцията по отношение на тази територия.

Член 47

Всеки спор между две или повече договарящи страни относно тълкуването или прилагането на тази конвенция, който страните не биха могли да уредят чрез преговори или по друг начин, може да бъде предявен по искане на една от заинтересованите страни, пред Международния съд, за да бъде решен от него.

Член 48

1. Всяка договаряща страна може, в момента, когато подписва или ратифицира тази конвенция или се присъединява към нея, да заяви че не се счита обвързана от Член 47 на конвенцията. Останалите договарящи страни няма да бъдат обвързани от Член 47 към всяка договаряща страна, направила резерва.

2. Всяка страна, направила резерва съгласно параграф 1, може всеки момент да оттегли тази резерва, като уведоми за това писмено Генералния секретар на ООН.

3. Не се допускат никакви други резерви по тази конвенция.

Член 49

1. След като тази конвенция е била в сила 3 години, всяка договаряща страна може да поиска писмено от Генералния секретар на ООН да свика конференция за нейната ревизия. Генералният секретар уведомява писмено всички договарящи страни за това искане и свиква конференция за ревизия, ако в срок от четири месеца от деня на отправеното от него уведомление поне една четвърт от договарящите страни му съобщят своето съгласие за това.

2. Ако бъде свикана конференция съгласно предходния параграф, Генералният секретар на ООН уведомява всички договарящи страни и ги поканва да представят в срок от три месеца предложенията, които биха искали да бъдат разгледани на конференцията. Генералният секретар съобщава на всички договарящи страни временния дневен ред на конференцията, както и текста на предложенията три месеца преди откриването на конференцията.

3. Генералният секретар поканва на всяка конференция, свикана съгласно този член, всички държави, посочени в параграф 1 от Член 42, както и държавите, станали вече договарящи страни съгласно параграф 2 от Член 42.

Член 50

Освен уведомленията, предвидени в Член 49, Генералният секретар на ООН уведомява също и държавите, посочени в параграф 1 на Член 42, както и държавите, станали договарящи страни съгласно параграф 2 от Член 42 за:

а) ратификациите и присъединяванията по силата на Член 42;

б) датите, на които тази конвенция влиза в сила съгласно Член 43;

в) денонсиранията съгласно Член 44;

г) отменяването на конвенцията в съответствие с Член 45;

д) получените уведомления в съответствие с Член 46;

е) получените резерви и уведомления в съответствие с параграф 1 и 2 от Член 48.

Член 51

След 31 август 1956 г. оригиналът на конвенцията ще бъде депозиран при Генералния секретар на ООН, който ще изпрати съответно заверени копия от нея, на всяка от страните, посочени в параграфи 1 и 2 от Член 42.

В уверение на което долуподписаните, надлежно упълномощени за това, подписаха тази конвенция.

Съставена в Женева на 19 май 1956 година в един екземпляр на английски и френски езици, като и двата текста са еднакво достоверни.

ПРОТОКОЛ за подписване

В момента на подписването на Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки, долуподписаните, надлежно упълномощени, се споразумяха за следната декларация и уточнение:

1. Тази конвенция не се прилага за превозите между Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия и Република Ирландия.

2. Добавка към Член първи, параграф 4:

Долуподписаните се задължават да започнат преговори за сключване на конвенции относно договора за превоз на покъщнина и договора за комбинирани превози.

В уверение на което, долуподписаните, надлежно упълномощени за това, подписаха настоящия протокол.

Съставен в Женева на 19 май 1956 година в един екземпляр на английски и френски езици, като и двата текста са еднакво достоверни.

Съгласно Указ № 1143 на Държавния съвет от 29.07.1977 г. публикуван в "Държавен вестник", бр. 61 от 1977 г. Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки се ратифицира от българска страна със следната резерва:

"Народна република България не се счита обвързана с чл. 47, който предвижда задължителна подсъдност на международен съд".

Резервата е оттеглена със Закон на Народното събрание от 12.01.1994 г., публикуван в "Държавен вестник", бр. 8 от 1994 г.