

**CONVENÇÃO ADUANEIRA SOBRE O TRANSPORTE INTERNACIONAL
DE MERCADORIAS AO ABRIGO DAS CADERNETAS TIR
(CONVENÇÃO TIR DE 1975)**

ACORDADA EM GENEVRA EM 14 DE NOVEMBRO DE 1975
TEXTO CONFORME EMENDADO EM FEVEREIRO DE 2022

AS PARTES CONTRATANTES,
DESEJANDO facilitar o transporte internacional de mercadorias por veículos rodoviários,

CONSIDERANDO que a melhoria das condições de transporte constitui um dos fatores essenciais para o desenvolvimento da cooperação entre si,

DECLARANDO serem favoráveis à simplificação e à harmonização de formalidades administrativas no campo do transporte internacional, em especial nas fronteiras,

ACORDAM o seguinte:

Capítulo I
DISPOSIÇÕES GERAIS

a) Definições

Artigo 1º

Para os fins da presente Convenção:

(a) "Transporte TIR" significará o transporte de mercadorias de uma unidade aduaneira de partida a uma unidade aduaneira de destino ao abrigo do procedimento, denominado procedimento TIR, estabelecido nesta Convenção;

(b) "Operação TIR" significará a parte de um transporte TIR realizado em uma Parte Contratante de uma unidade aduaneira de partida ou de entrada (em trânsito) para uma unidade aduaneira de destino ou de saída (em trânsito);

(c) "Início de uma operação TIR" significará que o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner foi apresentado para fins de controle à unidade aduaneira de partida ou de entrada (em trânsito) juntamente com a carga e a Caderneta TIR relacionada e que a Caderneta TIR tenha sido aceita pela unidade aduaneira;

(d) "Fim de uma operação TIR" significará que o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner foi apresentado para fins de controle à unidade aduaneira de destino ou de saída (em trânsito) juntamente com a carga e a Caderneta TIR relacionada;

(e) "Quitação de uma operação TIR" significará a certificação pelas autoridades aduaneiras de que a operação TIR foi finalizada corretamente em uma Parte Contratante. A certificação é estabelecida pelas autoridades aduaneiras com base em uma comparação entre os dados ou informações disponíveis da unidade aduaneira de destino ou de saída (em trânsito) e na unidade aduaneira de partida ou de entrada (em trânsito);

(f) "Tarifas e impostos de importação ou exportação" significará tarifas alfandegárias e todos as outras tarifas, impostos, taxas e outros encargos que são cobrados sobre, ou em conexão com, a importação e a exportação de mercadorias, à exceção das taxas e encargos cujo montante se limite ao custo aproximado dos serviços prestados;

(g) "Veículo rodoviário" significará não somente um veículo rodoviário a motor, mas também qualquer reboque ou semirreboque destinado a ser atrelado a ele;

(h) "Combinação de veículos" significará veículos atrelados que realizam a circulação rodoviária como uma unidade;

(j) "Contêiner" significará um equipamento de transporte (caixote grande, tanque móvel ou outra estrutura similar):

(i) que constitua um compartimento, total ou parcialmente fechado, destinado a conter mercadorias;

(ii) de caráter permanente e suficientemente resistente para ser usado repetidamente;

(iii) especialmente projetado para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou mais modos de transporte, sem recarga intermediária;

(iv) projetado para ser manuseado com facilidade, particularmente quando de seu transbordo de um modal de transporte a outro;

(v) projetado para ser facilmente preenchido e esvaziado; e

(vi) com um volume interno de um metro cúbico ou superior;

"Carrocerias desmontáveis" devem ser tratadas como contêineres;

(k) "Unidade aduaneira de partida" significará qualquer unidade aduaneira de uma Parte Contratante onde é iniciado o transporte TIR de uma carga ou parte de uma carga de mercadorias;

(l) "Unidade aduaneira de destino" significará qualquer unidade aduaneira de uma Parte Contratante onde se encerra o transporte TIR de uma carga ou parte de uma carga de mercadorias;

(m) "Unidade aduaneira de trânsito" significará qualquer unidade aduaneira de uma Parte Contratante pela qual um veículo rodoviário, uma combinação de veículos ou um contêiner entre ou saia da Parte Contratante no decurso de um transporte TIR;

(n) "Pessoa" significará tanto pessoas físicas como pessoas jurídicas;

(o) "Titular" de uma Caderneta TIR significará a pessoa a quem uma Caderneta TIR foi emitida em conformidade com as disposições pertinentes da Convenção, e em nome de quem uma declaração aduaneira foi feita na forma de uma Caderneta TIR, indicando a vontade de sujeitar as mercadorias ao regime TIR na unidade aduaneira de partida. O titular é responsável pela apresentação do veículo rodoviário, da combinação de veículos ou do contêiner, juntamente com a carga e a Caderneta TIR respectivas, perante a unidade aduaneira de partida, a unidade aduaneira de trânsito e a unidade aduaneira de destino, e pela devida observância das disposições pertinentes da Convenção.

(p) "Mercadorias pesadas ou volumosas" significará qualquer objeto pesado ou volumoso que, devido a seu peso, dimensões ou natureza, não é geralmente transportado em um veículo rodoviário ou em contêiner fechado;

(q) "Associação garantidora" significará uma associação autorizada pelas autoridades aduaneiras ou outras autoridades competentes de uma Parte Contratante para atuar como garantidora para pessoas que utilizam o procedimento TIR;

(r) "Organização internacional" significará uma organização autorizada pelo Comitê Administrativo para assumir a responsabilidade pela organização e o funcionamento efetivos de um sistema internacional de garantia.

(s) "Procedimento eTIR" significará o procedimento TIR, implementado por meio de intercâmbio eletrônico de dados, que fornece o equivalente funcional à caderneta TIR. Considerando que as disposições da Convenção TIR se aplicam, as especificações do procedimento eTIR são definidas no Anexo 11.

b) Escopo

Artigo 2º

A presente Convenção aplica-se ao transporte de mercadorias sem recarga intermediária, em veículos rodoviários, combinações de veículos ou em contêineres, através de uma ou mais fronteiras entre uma unidade aduaneira de partida de uma Parte Contratante e uma unidade aduaneira de destino de outra ou da mesma Parte Contratante, contanto que uma parte do trajeto entre o início e o fim do transporte TIR seja realizado por meio rodoviário.

Artigo 3º

Para que as disposições da presente Convenção sejam aplicáveis:

(a) a operação de transporte deverá ser realizada

(i) por meio de veículos rodoviários, combinações de veículos ou contêineres previamente aprovados segundo as condições estabelecidas no Capítulo III, a); ou

(ii) por meio de outros veículos rodoviários, outras combinações de veículos ou outros contêineres, em conformidade com as condições estabelecidas no Capítulo III, c); ou

(iii) por veículos rodoviários ou veículos especiais, como ônibus, guindastes, varredouras mecânicas, betoneiras etc., exportados e, portanto, equiparados a mercadorias que se deslocam por seus próprios meios de uma unidade aduaneira de partida para uma unidade aduaneira de destino segundo as condições enumeradas no Capítulo III, c). Caso tais veículos estejam transportando outras mercadorias, as condições indicadas nas alíneas (i) ou (ii) acima deverão ser aplicadas;

(b) as operações de transporte deverão ser garantidas por associações autorizadas, em conformidade com o disposto no Artigo 6º. Elas deverão ser realizadas ao abrigo de uma Caderneta TIR, a qual deverá seguir o modelo reproduzido no Anexo 1 da presente Convenção, ou pelo procedimento eTIR.

c) Princípios

Artigo 4º

As mercadorias transportadas ao abrigo do procedimento TIR não estarão sujeitas ao pagamento ou ao depósito de tarifas e impostos de importação ou exportação nas unidades aduaneiras de trânsito.

Artigo 5º

1. As mercadorias transportadas ao abrigo do procedimento TIR em veículos rodoviários lacrados, combinações de veículos ou contêineres não serão, como regra geral, sujeitos a inspeção aduaneira nas unidades aduaneiras de trânsito.

2. No entanto, a fim de evitar abusos, as autoridades aduaneiras poderão, em casos excepcionais, e particularmente quando houver suspeita de irregularidades, realizar a verificação das mercadorias nessas unidades aduaneiras.

Capítulo II

EMISSÃO DAS CADERNETAS TIR RESPONSABILIDADE DAS ASSOCIAÇÕES GARANTIDORAS

Artigo 6º

1. As autoridades aduaneiras ou outras autoridades competentes de uma Parte Contratante poderão habilitar associações a emitir Cadernetas TIR, seja diretamente, seja por meio de associações correspondentes, e a atuar como garantidores, contanto que as condições e requisitos mínimos previstos no Anexo 9, Parte I, sejam respeitados. A habilitação deverá ser revogada caso as condições e requisitos mínimos contidos no Anexo 9, Parte I, deixem de ser respeitados.

2. Uma associação não deverá ser autorizada em um país a menos que sua garantia também se estenda às responsabilidades incorridas nesse país em conexão com operações realizadas ao abrigo de cadernetas TIR emitidas por associações estrangeiras filiadas à mesma organização internacional à que ela própria está filiada.

2 bis. Uma organização internacional deverá ser autorizada pelo Comitê Administrativo para assumir a responsabilidade pela organização e pelo funcionamento efetivos de um sistema internacional de garantia. A autorização deverá ser concedida contanto que a organização preencha os requisitos e as condições previstos no Anexo 9, Parte III. O Comitê Administrativo poderá revogar a autorização caso tais requisitos e condições deixem de ser respeitados.

3. Uma associação somente poderá emitir Cadernetas TIR para pessoas a quem não tenha sido recusado o acesso ao procedimento TIR pelas autoridades competentes das Partes Contratantes onde tais pessoas estão estabelecidas ou domiciliadas.

4. A habilitação para o acesso ao procedimento TIR somente poderá ser concedida a pessoas que satisfaçam as condições e requisitos mínimos estipulados no Anexo 9, Parte II, da presente Convenção. Sem prejuízo do disposto no artigo 38, a habilitação será revogada caso o cumprimento de tais critérios deixe de estar assegurado.

5. A autorização de acesso ao procedimento TIR será concedida em conformidade com o procedimento previsto no Anexo 9, Parte II, da presente Convenção.

Artigo 7º

Os formulários das cadernetas TIR enviados às associações garantidoras pelas associações estrangeiras correspondentes ou por organizações internacionais serão isentos de tarifas e impostos de importação e exportação e não serão sujeitos a nenhuma proibição ou restrição de importação e exportação.

Artigo 8º

1. A associação garantidora deverá comprometer-se a pagar até o máximo do montante garantido das tarifas e impostos de importação e exportação devidos, acrescidos de quaisquer juros de mora devidos em conformidade com as leis e regulamentos aduaneiros da Parte Contratante em que tiver sido constatada uma irregularidade que resultar em uma demanda contra a associação garantidora em conexão com uma operação TIR. A associação será responsabilizada, conjunta e solidariamente, com os devedores das quantias acima mencionadas, pelo pagamento de tais quantias.

2. Nos casos em que as leis e regulamentos de uma Parte Contratante não prevejam o pagamento de tarifas e impostos de importação ou exportação conforme previsto no parágrafo 1º acima, a associação garantidora deverá se comprometer a pagar, sob as mesmas condições, uma quantia equivalente ao valor das tarifas e impostos de importação ou exportação, acrescidos, se for o caso, de juros de mora.

3. Cada Parte Contratante deverá determinar o valor máximo por caderneta TIR que poderá ser exigido da associação garantidora, com base nas disposições dos parágrafos 1º e 2º acima.

4. A responsabilidade da associação garantidora perante as autoridades do país onde a unidade aduaneira de partida está situada deverá começar no momento em que a caderneta TIR for aceita pela unidade aduaneira. Nos países seguintes, através dos quais as mercadorias são transportadas sob o procedimento TIR, tal responsabilidade deverá começar no momento em que as mercadorias entrarem nesses países ou, no caso de suspensão do transporte TIR nos termos do artigo 26, parágrafos 1º e 2º, no momento em que a caderneta TIR for aceita pela unidade aduaneira onde o transporte TIR recomeçar.

5. A responsabilidade da associação garantidora deverá cobrir não apenas as mercadorias que estão enumeradas na caderneta TIR, mas também quaisquer mercadorias que, embora não mencionadas na caderneta, se encontrem na seção selada do veículo rodoviário ou no contêiner lacrado. A responsabilidade não deverá ser estendida a nenhuma outra mercadoria.

6. A fim de determinar as tarifas e impostos mencionados nos parágrafos 1º e 2º deste artigo, as informações relativas às mercadorias constantes na caderneta TIR deverão, na ausência de prova em contrário, ser presumidas corretas.

Artigo 9º

1. A associação garantidora deverá determinar o período de validade da caderneta TIR por meio da especificação da data final de validade, após a qual a caderneta não poderá ser apresentada na unidade aduaneira de partida para aceitação.

2. Contanto que tenha sido aceita pela unidade aduaneira de partida antes ou na data final de validade, conforme previsto no parágrafo 1º deste artigo, a caderneta deverá permanecer válida até a conclusão da operação TIR na unidade aduaneira de destino.

Artigo 10

1. A quitação de uma operação TIR deve ocorrer sem atraso.

2. Quando as autoridades aduaneiras de uma Parte Contratante tiverem quitado uma operação TIR, elas não poderão mais demandar que a associação garantidora pague as quantias referidas no Artigo 8, parágrafos 1 e 2, salvo se o certificado de finalização da operação TIR tenha sido obtido de forma imprópria ou fraudulenta ou a operação não tenha sido finalizada.

Artigo 11

1. Em caso de não quitação de uma operação TIR, as autoridades competentes deverão:

(a) notificar o titular da Caderneta TIR, em seu endereço indicado na caderneta TIR, a respeito da não quitação; e

(b) notificar a associação garantidora da não quitação.

As autoridades competentes deverão igualmente notificar a associação garantidora no prazo máximo de um ano a partir da data de aceitação da Caderneta TIR por tais autoridades, ou no prazo de dois anos, no caso de o certificado de terminação da operação TIR foi falsificado ou obtido de maneira imprópria ou fraudulenta, e nunca dois anos após tal data. Contudo, em casos de operações TIR que, durante o mencionado período de dois anos, forem objeto de processos administrativos ou judiciais relativos à obrigação de pagamento pela pessoa ou pelas pessoas mencionadas no parágrafo 2 deste Artigo, a demanda de pagamento deverá ser apresentada no prazo de um ano a partir da data em que a decisão das autoridades competentes ou dos tribunais se tornar exequível.

2. Quando o pagamento das quantias mencionadas no Artigo 8, parágrafos 1 e 2, se tornarem exigíveis, as autoridades competentes deverão, contanto que possível, solicitar o pagamento pela pessoa ou pelas pessoas devedoras antes de apresentarem uma demanda contra a associação garantidora.

3. A demanda de pagamento das quantias referidas no Artigo 8, parágrafos 1 e 2, deverá ser dirigida à associação garantidora no mínimo um mês após a data em que a associação tiver sido notificada da não-quitação da operação ou de que o certificado de terminação da operação TIR foi falsificado ou obtido de maneira imprópria ou fraudulenta, e nunca dois anos após tal data. Contudo, em casos de operações TIR que, durante o mencionado período de dois anos, forem objeto de processos administrativos ou judiciais relativos à obrigação de pagamento pela pessoa ou pelas pessoas mencionadas no parágrafo 2 deste Artigo, a demanda de pagamento deverá ser apresentada no prazo de um ano a partir da data em que a decisão das autoridades competentes ou dos tribunais se tornar exequível.

4. A associação garantidora deverá pagar os valores demandados no prazo de três meses a partir da data em que lhe for apresentada a demanda de pagamento.

5. As quantias pagas deverão ser reembolsadas à associação garantidora se, no prazo de dois anos após a data da demanda de pagamento, se provar, à satisfação das autoridades competentes, que nenhuma irregularidade foi cometida em relação à operação TIR em questão. O prazo de dois anos poderá ser prorrogado em conformidade com a legislação nacional.

Capítulo III

TRANSPORTE DE MERCADORIAS EFETUADO AO ABRIGO DA CADERNETA TIR

a) Aprovação de veículos e de contêineres

Artigo 12

A fim de se enquadrar nas disposições das seções a) e b) do presente Capítulo, todo veículo rodoviário deve, quanto à sua construção e equipamentos, obedecer às condições estabelecidas no anexo 2 da presente Convenção e deve ter sido aprovado em conformidade com o procedimento estabelecido no anexo 3 desta Convenção. O certificado de aprovação deverá estar em conformidade com o modelo reproduzido no anexo 4.

Artigo 13

1. Para enquadrar-se nas disposições das seções a) e b) do presente Capítulo, os contêineres devem ser construídos em conformidade com as condições estabelecidas na Parte I do anexo 7 e devem ter sido aprovados conforme o procedimento estabelecido na Parte II daquele anexo.

2. Os contêineres aprovados para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, em conformidade com a Convenção Aduaneira relativa a Contêineres, de 1956, dos acordos dela derivados concluídos sob a égide das Nações Unidas, da Convenção Aduaneira relativa a Contêineres, de 1972, ou de quaisquer instrumentos internacionais que possam substituir ou modificar esta Convenção, deverão ser considerados em conformidade com as disposições do parágrafo 1º e deverão ser aceitos para o transporte efetuado ao abrigo do procedimento TIR sem necessidade de nova aprovação.

Artigo 14

1. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de não reconhecer a validade da aprovação de veículos rodoviários ou dos contêineres que não atendam às condições previstas nos artigos 12 e 13. Entretanto, as Partes Contratantes deverão evitar atrasar o transporte quando as deficiências constatadas forem de pouca importância e não envolvam qualquer risco de contrabando.

2. Antes de ser novamente utilizado para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, o veículo rodoviário ou o contêiner que deixar de cumprir com as condições que justificaram sua aprovação deverá ser restaurado a seu estado original ou ser submetido a uma nova aprovação.

b) Disposições relativas ao transporte realizado ao abrigo de uma caderneta TIR

Artigo 15

1. Não deverá ser exigido qualquer documento aduaneiro especial para a importação temporária de veículo rodoviário, combinação de veículos ou contêiner utilizado no transporte de mercadorias ao abrigo do procedimento TIR. Não deverá ser exigida nenhuma garantia para o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner.

2. As disposições do parágrafo 1º do presente artigo não deverão impedir uma Parte Contratante de exigir o cumprimento, na unidade aduaneira de destino, das formalidades estabelecidas por seus regulamentos nacionais para assegurar que, uma vez terminada a operação TIR, o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner sejam reexportados.

Artigo 16

Quando um veículo rodoviário ou uma combinação de veículos estiver realizando um transporte TIR, uma placa retangular com a inscrição "TIR" e seguindo as especificações fornecidas no anexo 5 desta Convenção deverá ser afixada na frente e outra na traseira do veículo rodoviário ou da combinação de veículos. Tais placas deverão ser colocadas de modo que fiquem claramente visíveis. Elas deverão ser removíveis ou encaixadas ou projetadas de tal modo que possam ser viradas do avesso, cobertas, dobradas ou que possam indicar de qualquer outro modo que um transporte TIR não está sendo realizado.

Artigo 17

1. Uma única caderneta TIR deverá ser emitida para cada veículo rodoviário ou contêiner. Contudo, uma única caderneta TIR poderá ser emitida para uma combinação de veículos ou para vários contêineres carregados em um único veículo rodoviário ou em uma combinação de veículos. Nesse caso, o manifesto das mercadorias cobertas pela caderneta TIR deverá listar separadamente o conteúdo de cada veículo que faça parte da combinação de veículos ou de cada contêiner.

2. A caderneta TIR será válida para apenas uma viagem. Deverá conter ao menos o número de folhas destacáveis necessárias para o transporte TIR em questão.

Artigo 18

1. Um transporte TIR poderá envolver várias unidades aduaneiras de partida e de destino, porém o número total de unidades aduaneiras de partida e de destino não poderá ser superior a oito. A caderneta TIR somente poderá ser apresentada nas unidades aduaneiras de destino se todas as unidades aduaneiras de partida a tenham aceitado.

2. As autoridades aduaneiras podem limitar o número máximo de unidades aduaneiras de partida (ou destino) em seus territórios a menos de sete mas não menos de três.

Artigo 19

As mercadorias e o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner deverão ser apresentados juntamente com a caderneta TIR na unidade aduaneira de partida. As autoridades aduaneiras do país de partida deverão tomar as medidas necessárias para se assegurarem da exatidão do manifesto de cargas e para a aposição dos lacres aduaneiros ou para a verificação dos lacres aduaneiros apostos sob a responsabilidade de tais autoridades por pessoas devidamente autorizadas.

Artigo 20

Para viagens no território de uma Parte Contratante ou várias Partes Contratantes formando uma união aduaneira ou econômica, as autoridades aduaneiras competentes poderão determinar um prazo e exigir que o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner siga uma rota preestabelecida.

Artigo 21

Em cada unidade aduaneira de trânsito, bem como nas unidades aduaneiras de destino, o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner deverá ser apresentado para fins de controle perante as autoridades aduaneiras juntamente com a carga e a caderneta TIR correspondente.

Artigo 22

1. Como regra geral, e exceto quando inspecionarem as mercadorias em conformidade com o artigo 5º, parágrafo 2º, as autoridades das unidades aduaneiras de passagem de cada uma das Partes Contratantes deverão aceitar os lacres aduaneiros das outras Partes Contratantes, contanto que estejam intactos. Tais autoridades aduaneiras poderão, entretanto, caso os requisitos de controle o demandem, adicionar seus próprios lacres.

2. Os lacres aduaneiros assim aceitos por uma Parte Contratante deverão ter em seu território o benefício da mesma proteção legal concedida aos lacres nacionais.

Artigo 23

As autoridades aduaneiras não deverão:

- exigir que veículos rodoviários, combinações de veículos ou contêineres sejam escoltados no território de seu país às custas dos transportadores; e
- exigir, durante o percurso, a verificação dos veículos rodoviários, das combinações de veículos ou dos contêineres e a inspeção de suas cargas; salvo em casos especiais.

Artigo 24

Caso, durante o percurso ou em uma unidade aduaneira de trânsito, as autoridades aduaneiras realizarem uma inspeção da carga de veículo rodoviário, combinação de veículos ou contêiner, deverão fazer referência aos novos lacres apostos, bem como à natureza dos controles efetuados, nas folhas da caderneta TIR utilizadas no seu país, nos talões correspondentes e nas restantes folhas da caderneta TIR.

Artigo 25

Caso os lacres aduaneiros sejam violados durante o percurso, exceto nas circunstâncias previstas nos artigos 24 e 35, ou caso quaisquer mercadorias sejam destruídas ou danificadas sem a violação de tais lacres, deverá ser seguido o procedimento estabelecido no anexo 1 a esta Convenção para o uso da caderneta TIR, sem prejuízo da eventual aplicação das disposições da legislação nacional, e deverá ser preenchido o relatório de incidente constante na caderneta TIR.

1. Quando um transporte realizado ao abrigo de uma caderneta TIR transcorrer parcialmente no território de um Estado que não é Parte Contratante desta Convenção, o transporte TIR deverá ser suspenso durante tal parte da viagem. Nesse caso, as autoridades aduaneiras da Parte Contratante em cujo território a viagem prosseguir deverá aceitar a caderneta TIR para retomada do transporte TIR, contanto que os lacres aduaneiros e/ou as marcas de identificação permaneçam intactos. Quando os lacres aduaneiros não tiverem permanecido intactos, as autoridades aduaneiras poderão aceitar a Caderneta TIR para dar continuidade ao transporte TIR nos termos do Artigo 25.

2. O mesmo procedimento deverá ser adotado quando a caderneta TIR não for utilizada por seu detentor em parte da viagem no território de uma Parte Contratante devido à existência de formalidades de trânsito aduaneiro mais simples ou quando o uso de um regime de trânsito aduaneiro não for necessário.

3. Em tais casos, as unidades aduaneiras onde o transporte TIR é suspenso ou retomado deverão ser consideradas unidades aduaneiras de saída em trânsito e unidades aduaneiras de entrada em trânsito, respectivamente.

Artigo 27

Sujeito às disposições da presente Convenção e, em específico do artigo 18, a unidade aduaneira de destino inicialmente designada poderá ser substituída por outra.

Artigo 28

1. A finalização de uma operação TIR deverá ser certificada sem atraso pelas autoridades aduaneiras. A finalização de uma operação TIR poderá ser certificada sem ou com reservas; quando forem apresentadas reservas, estas deverão ser fundamentadas em fatos relacionados à própria operação TIR. Tais fatos deverão ser claramente identificados na Caderneta TIR.

2. Nos casos em que as mercadorias estejam sujeitas a outro regime aduaneiro ou a outro sistema de fiscalização aduaneira, todas as irregularidades que possam ser cometidas sob o outro regime aduaneiro ou sistema de controle aduaneiro não deverão ser atribuíveis ao titular da Caderneta TIR ou a qualquer outra pessoa agindo em seu nome.

c) Disposições relativas ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas

Artigo 29

1. As disposições da presente seção referem-se apenas ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas conforme definidas no artigo 1º, alínea (p), da presente Convenção.

2. Sempre que as disposições da presente seção se apliquem, pesados ou volumosos poderão, de acordo com a decisão das autoridades da unidade aduaneira de partida, ser transportados em veículos ou contêineres não lacrados.

3. As disposições da presente seção deverão ser aplicadas somente se, no entendimento das autoridades da unidade aduaneira de partida, as mercadorias pesadas ou volumosas transportadas e quaisquer acessórios transportados juntamente com estes podem ser facilmente identificados pela descrição fornecida ou se podem receber lacres aduaneiros e/ou marcas de identificação para prevenir qualquer substituição ou subtração das mercadorias sem que tal seja evidente.

Artigo 30

Todas as disposições da presente Convenção, salvo para as exceções previstas nesta seção, deverão ser aplicadas ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas ao abrigo do procedimento TIR.

Artigo 31

A responsabilidade da associação garantidora deverá abranger não apenas as mercadorias enumeradas na caderneta TIR, mas também quaisquer mercadorias que, embora não enumeradas na caderneta, se encontrem na plataforma de carregamento ou entre as mercadorias enumeradas na caderneta TIR.

Artigo 32

A capa e todas as folhas da caderneta TIR deverão conter a indicação "mercadorias pesadas ou volumosas" em negrito, em inglês ou em francês.

Artigo 33

As autoridades da unidade aduaneira de partida poderão exigir que sejam anexados à caderneta TIR documentos como listas de volumes, fotografias, desenhos etc., conforme necessário para a identificação das mercadorias transportadas. Nesse caso, as autoridades aduaneiras deverão endossar tais documentos, uma cópia dos quais deverá ser anexada à parte interna da capa da caderneta TIR e todos os manifestos da caderneta TIR incluirão uma referência a tais documentos.

Artigo 34

As autoridades das unidades aduaneiras de trânsito de cada uma das Partes Contratantes deverão aceitar os lacres aduaneiros e/ou marcas de identificação apostos pelas autoridades competentes das outras Partes Contratantes. As unidades aduaneiras de trânsito poderão, contudo, afixar lacres e/ou marcas de identificação complementares; deverão registrar os detalhes dos novos lacres e/ou marcas de identificação nas folhas da caderneta TIR utilizadas em seu país, nos talões correspondentes e nas folhas remanescentes na caderneta TIR.

Artigo 35

Se, durante o percurso ou em uma unidade aduaneira de trânsito, as autoridades aduaneiras que estejam realizando uma inspeção da carga sejam obrigadas a romper os lacres e/ou a remover as marcas de identificação, deverão registrar os novos lacres e/ou marcas de identificação nas folhas da caderneta TIR utilizadas em seu país, nos talões correspondentes e nas folhas remanescentes na caderneta TIR.

Capítulo IV IRREGULARIDADES

Artigo 36

Qualquer violação das disposições da presente Convenção sujeitará seu autor, no país onde a violação for cometida, às sanções previstas na legislação desse país.

Artigo 37

Quando não for possível determinar o território onde a irregularidade foi cometida, ela será considerada cometida no território da Parte Contratante onde for detectada.

Artigo 38

1. Cada Parte Contratante terá o direito de excluir da operação da presente Convenção, temporária ou permanentemente, qualquer pessoa culpada de uma infração grave ou repetida contra as leis ou regulamentos aduaneiros aplicáveis ao transporte internacional de mercadorias. As condições nas quais a infração contra as leis ou regulamentos aduaneiros é considerada grave deverão ser decididas pela Parte Contratante.

2. Tal exclusão deverá ser notificada sem atraso às autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território a pessoa em questão estiver estabelecida ou domiciliada, à(s) associação(ões) do país ou do território aduaneiro onde a infração tiver sido cometida e ao Conselho Executivo TIR.

Quando as operações TIR são aceitas mesmo não estando totalmente em ordem:

1. As Partes Contratantes deverão desconsiderar pequenas discrepâncias na observância de prazos ou de itinerário preestabelecido.

2. Da mesma forma, discrepâncias entre as características constantes no manifesto de mercadorias da caderneta TIR e o conteúdo de um veículo rodoviário, combinação de veículos ou contêiner não deverão ser consideradas infrações à Convenção atribuíveis ao detentor da caderneta TIR quando for comprovado à satisfação das autoridades competentes que tais discrepâncias não ocorreram devido a erros cometidos intencionalmente ou por negligência quando do carregamento ou da expedição das mercadorias ou por ocasião da elaboração do referido manifesto.

Artigo 40

As administrações aduaneiras dos países de partida e de destino não deverão responsabilizar o titular da caderneta TIR pelas discrepâncias eventualmente descobertas nesses países quando as discrepâncias forem relacionadas aos procedimentos aduaneiros que precederam ou se seguiram a um transporte TIR e nos quais o titular não estava envolvido.

Artigo 41

Quando for apresentada prova suficiente às autoridades aduaneiras de que as mercadorias especificadas no manifesto de uma caderneta TIR foram destruídas ou irremediavelmente perdidas devido a acidente ou por motivo de força maior, ou que estão em quantidades inferiores em razão de sua natureza, deverá ser dispensado o pagamento das tarifas e impostos normalmente exigíveis.

Artigo 42

Mediante solicitação justificada de uma Parte Contratante, as autoridades competentes das Partes Contratantes interessadas em um transporte TIR deverão fornecer àquela Parte Contratante todas as informações disponíveis necessárias para a aplicação dos artigos 39, 40 e 41 acima.

Artigo 42 bis

As autoridades competentes, em estreita cooperação com as associações, deverão tomar todas as medidas necessárias para assegurar a utilização correta das Cadernetas TIR. Para tal efeito, poderão tomar as medidas de controle nacionais e internacionais apropriadas. As medidas de controle nacionais tomadas nesse contexto pelas autoridades competentes deverão ser imediatamente comunicadas ao Conselho Executivo TIR, que examinará sua conformidade com as disposições da Convenção. As medidas de controle internacionais deverão ser adotadas pelo Comitê Administrativo.

Artigo 42 ter

As autoridades competentes das Partes Contratantes deverão, conforme apropriado, fornecer às associações habilitadas as informações por elas solicitadas para cumprir com o compromisso assumido em conformidade com o Anexo 9, Parte I, Artigo 1º, parágrafo 3º, (iii).

O Anexo 10 estabelece as informações a serem fornecidas em casos específicos.

CAPÍTULO V NOTAS EXPLICATIVAS

Artigo 43

As Notas Explicativas constantes nos anexos 6, 7 (Parte III) e 11 (Parte II) interpretam certas disposições da presente Convenção e de seus anexos. Descrevem também certas práticas recomendadas.

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Artigo 44

Cada Parte Contratante deverá conceder facilidades às associações garantidoras interessadas para:

(a) a transferência das divisas necessárias para pagamento das importâncias cobradas pelas autoridades das Partes Contratantes em virtude das disposições do artigo 8º desta Convenção; e

(b) a transferência das divisas necessárias para pagamento dos exemplares da caderneta TIR enviados às associações garantidoras pelas associações estrangeiras correspondentes ou por organizações internacionais.

Artigo 45

Cada Parte Contratante deverá publicar a lista de unidades aduaneiras de partida, de trânsito e de destino aprovadas para o processamento das operações TIR. As Partes Contratantes de territórios limítrofes deverão consultar uma às outras para acordar sobre as unidades aduaneiras de fronteira correspondentes e sobre seus horários de funcionamento.

Artigo 46

1. Nenhuma cobrança deverá ser feita por serviços aduaneiros prestados em conexão com as operações alfandegárias mencionadas nesta Convenção, exceto quando forem prestados em dias, horários ou locais distintos daqueles normalmente indicados para tais operações.

2. As Partes Contratantes deverão providenciar, na maior medida possível, que sejam facilitadas as operações relativas a mercadorias perecíveis nas unidades aduaneiras.

Artigo 47

1. As disposições da presente Convenção não impedirão nem a implementação de restrições e de controles impostos por regulamentos nacionais por motivos de moralidade, segurança, higiene ou saúde públicas, ou por razões veterinárias ou fitopatológicas, nem a cobrança de quantias exigíveis em virtude de tais regulamentos.

2. As disposições da presente Convenção não impedirão a implementação de outras disposições nacionais ou internacionais que regulamentem os transportes.

Artigo 48

Nenhuma disposição da presente Convenção exclui o direito das Partes Contratantes que formam uma união aduaneira ou econômica de adotarem disposições especiais a respeito das operações de transporte que se iniciem, terminem ou atravessem seus territórios, contanto que tais disposições não diminuam as facilidades previstas por esta Convenção.

Artigo 49

A presente Convenção não impede a implementação de facilidades maiores que as Partes Contratantes concedam ou queiram conceder, seja por meio de disposições unilaterais, seja por virtude de acordos bilaterais ou multilaterais, contanto que tais facilidades não dificultem a aplicação das disposições da presente Convenção, e em particular, o funcionamento das operações TIR.

Artigo 50

As Partes Contratantes deverão comunicar umas às outras, mediante solicitação, as informações necessárias para a implementação das disposições da presente Convenção, e, especialmente, aquelas relacionadas à aprovação de veículos rodoviários ou de contêineres, bem como às características técnicas de seus projetos.

Os anexos constituem parte integrante da presente Convenção.

CAPÍTULO VII CLÁUSULAS FINAIS

Artigo 52

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e acesso

1. Todos os Estados membros da Organização das Nações Unidas ou membros de uma de suas agências especializadas ou da Agência Internacional de Energia Atômica, Partes do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, e qualquer outro Estado convidado pela Assembleia Geral das Nações Unidas poderá tornar-se uma Parte Contratante à presente Convenção:

(a) por meio de sua assinatura sem reservas de ratificação, aceitação ou aprovação,

(b) por meio do depósito de instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação, após haver assinado sujeito a ratificação, aceitação ou aprovação, ou

(c) por meio do depósito de um instrumento de acesso.

2. A presente Convenção estará aberta de 1º de janeiro de 1976 até 31 de dezembro de 1976 para a assinatura no Escritório das Nações Unidas em Genebra pelos Estados referidos no parágrafo 1º deste artigo. Posteriormente, estará aberta para sua acesso.

3. As uniões aduaneiras ou econômicas também poderão, juntamente com todos seus Estados membros ou a qualquer momento após todos seus Estados-Membros se tornarem Partes Contratantes a esta Convenção, tornar-se Partes Contratantes à presente Convenção, de acordo com as disposições dos parágrafos 1º e 2º deste artigo. Entretanto, tais uniões não terão direito a voto.

4. Os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou acesso deverão ser depositados junto ao Secretário-Geral das Nações Unidas.

Artigo 53

Entrada em Vigor

1. Esta Convenção entrará em vigor seis meses após a data em que os cinco Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, a tenham assinado sem reservas de ratificação, aceitação ou aprovação ou tenham depositado seus instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou acesso.

2. Após os cinco Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, terem assinado sem reservas de ratificação, aceitação ou aprovação, ou terem depositado seus instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou acesso, a presente Convenção entrará em vigor para as demais Partes Contratantes seis meses após a data do depósito de seus instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou acesso.

3. Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou acesso depositado após a entrada em vigor de uma emenda a esta Convenção será considerado aplicável a esta Convenção conforme emendada.

4. Qualquer instrumento dessa natureza depositado após a aceitação de uma emenda mas antes da sua entrada em vigor será considerado aplicável ao texto modificado da presente Convenção na data de entrada em vigor da emenda.

Artigo 54

Denúncia

1. Qualquer Parte Contratante poderá denunciar a presente Convenção por meio de notificação ao Secretário-Geral das Nações Unidas.

2. A denúncia produzirá efeitos quinze meses após a data de recepção da notificação pelo Secretário-Geral.

3. A validade das cadernetas TIR aceitas pelas unidades aduaneiras de partida antes da data em que a denúncia produza efeitos não será afetada e a garantia da associação garantidora permanecerá válida de acordo com as disposições desta Convenção.

Artigo 55

Extinção

Caso, após a entrada em vigor da presente Convenção, o número de Estados que são Partes Contratantes for, por qualquer período de doze meses consecutivos, reduzido a menos de cinco, a Convenção deixará de produzir efeitos ao fim de tal período de doze meses.

Artigo 56

Revogação da Convenção TIR de 1959

1. Com sua a entrada em vigor, a presente Convenção revogará e substituirá, nas relações entre as Partes Contratantes da presente Convenção, a Convenção TIR de 1959.

2. Os certificados de aprovação emitidos para os veículos rodoviários e contêineres sob as condições da Convenção TIR de 1959 deverão ser aceitos durante seu prazo de validade e, ou sob reserva de renovação, para o transporte de mercadorias efetuado sob lacração aduaneira pelas Partes Contratantes à presente Convenção, contanto que tais veículos e contêineres continuem cumprindo as condições sob as quais foram originalmente aprovados.

Artigo 57

Solução de controvérsias

1. Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes Contratantes a respeito da interpretação ou da implementação da presente Convenção deverá ser, na medida do possível, resolvida por meio de negociação entre as Partes em litígio ou por outros meios de solução.

2. Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes Contratantes a respeito da interpretação ou da implementação desta Convenção que não possa ser resolvida pelos meios indicados no parágrafo 1º deste artigo deverá ser, a pedido de uma dessas Partes, submetida a um tribunal arbitral composto da seguinte forma: cada parte na controvérsia deverá indicar um árbitro e tais árbitros deverão indicar outro árbitro, o qual será o presidente. Se, três meses após o recebimento do pedido, uma das partes houver deixado de indicar um árbitro ou se os árbitros não lograrem eleger o presidente, qualquer uma das partes poderá solicitar ao Secretário-Geral das Nações Unidas que indique um árbitro ou o presidente do tribunal arbitral.

3. A decisão do tribunal arbitral, estabelecido em conformidade com as disposições do parágrafo 2º, será obrigatória para as Partes na controvérsia.

4. O tribunal arbitral deverá estabelecer suas próprias regras de procedimento.

5. As decisões do tribunal arbitral deverão ser tomadas por maioria.

6. Qualquer divergência que possa surgir entre as Partes na controvérsia com relação à interpretação e à execução da sentença arbitral poderá ser submetida por qualquer uma das partes para julgamento do tribunal arbitral que proferiu a sentença.

Artigo 58

Reservas

1. Qualquer Estado poderá, no momento da assinatura, ratificação ou adesão à presente Convenção, declarar que não se considera vinculado pelo artigo 57, parágrafos 2º a 6º, desta Convenção. As outras Partes Contratantes não ficarão vinculadas a tais disposições com relação a qualquer Parte Contratante que tenha apresentado tal reserva.

2. Qualquer Parte Contratante que tenha apresentado uma reserva nos termos do parágrafo 1º deste artigo poderá, a qualquer momento, retirar tal reserva por meio de uma notificação ao Secretário-Geral das Nações Unidas.

3. Além das reservas previstas no parágrafo 1º deste artigo, não será permitida nenhuma reserva a esta Convenção.

Comitê Administrativo

Será estabelecido um Comitê Administrativo composto por todas as Partes Contratantes. Sua composição, funções e regimento interno estão previstos no Anexo 8.

Artigo 58 ter

Conselho Executivo TIR

O Comitê Administrativo deverá estabelecer um Conselho Executivo TIR como órgão subsidiário que, em seu nome, executará as tarefas que lhe são confiadas por força da Convenção e pelo Comitê. Sua composição, funções e regras de procedimento estão previstos no Anexo 8.

Artigo 58 quater

Órgão Técnico de Implementação

Será estabelecido um Órgão Técnico de Implementação. Sua composição, funções e regras de procedimento são estabelecidos no Anexo 11.

Artigo 59

Procedimentos relativos à emenda da presente Convenção

1. A presente Convenção, incluindo seus anexos, poderá ser emendada mediante proposta de uma Parte Contratante em conformidade com o procedimento especificado neste artigo.

2. Exceto o disposto no artigo 60 bis, qualquer proposta de emenda à presente Convenção deverá ser examinada pelo Comitê Administrativo composto por todas as Partes Contratantes, em conformidade com as regras de procedimento previstas no anexo 8. Qualquer emenda examinada ou elaborada durante a sessão do Comitê Administrativo e adotada por uma maioria de dois terços dos membros presentes e votantes deverá ser comunicada pelo Secretário-Geral das Nações Unidas às Partes Contratantes para sua aceitação.

3. Exceto o disposto nos artigos 60 e 60 bis, qualquer proposta de emenda comunicada de acordo com o parágrafo anterior deverá entrar em vigor para todas as Partes Contratantes três meses após a expiração do período de doze meses contado a partir da data em que a comunicação tenha sido feita, se durante esse período nenhuma objeção à proposta de emenda tiver sido comunicada ao Secretário-Geral das Nações Unidas por um Estado que seja Parte Contratante.

4. Caso uma objeção à proposta de emenda tenha sido comunicada em conformidade com o parágrafo 3º deste artigo, a emenda será considerada não aceita e não deverá produzir qualquer efeito.

Artigo 60

Procedimento especial de emenda dos anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10

1. Qualquer proposta de emenda dos anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 examinada em conformidade com os parágrafos 1º e 2º do artigo 59 entrará em vigor em data a ser determinada pelo Comitê Administrativo no momento de sua aprovação, a menos que, em uma data anterior determinada pelo Comitê Administrativo no mesmo momento, um quinto ou cinco dos Estados que são Partes Contratantes, o que for menor, notifique o Secretário-Geral das Nações Unidas de sua objeção à emenda. A determinação pelo Comitê Administrativo das datas mencionadas neste parágrafo deverá ser feita por maioria de dois terços dos presentes e votantes.

2. Quando de sua entrada em vigor, qualquer emenda adotada em conformidade com os procedimentos estabelecidos no parágrafo 1º acima deverá, para todas as Partes Contratantes, substituir quaisquer disposições anteriores à qual se refira.

Artigo 60 bis

Procedimento especial para a entrada em vigor do Anexo 11 e de suas emendas

1. O Anexo 11, considerado em conformidade com os parágrafos 1 e 2 do Artigo 59, entrará em vigor para todas as Partes Contratantes três meses após o término de um período de doze meses após a data da comunicação pelo Secretário-Geral das Nações Unidas às Partes Contratantes, exceto para aquelas Partes Contratantes que tenham notificado o Secretário-Geral por escrito, dentro do período de três meses mencionado acima, acerca de sua não aceitação do Anexo 11. O Anexo 11 entrará em vigor para as Partes Contratantes que retirarem sua notificação de não aceitação seis meses após a data em que a retirada de tal notificação for recebida pelo depositário.

2. Qualquer proposta de emenda ao Anexo 11 deverá ser avaliada pelo Comitê Administrativo. Tais emendas deverão ser adotadas pela maioria das Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 presentes e votantes.

3. As emendas ao Anexo 11 avaliadas e adotadas em conformidade com o parágrafo 2 do presente artigo serão comunicadas pelo Secretário-Geral das Nações Unidas a todas as Partes Contratantes para conhecimento ou, para as Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11, para aceitação.

4. A data de entrada em vigor de tais emendas será determinada no momento da sua adoção, pela maioria das Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 presentes e votantes.

5. As alterações entrarão em vigor em conformidade com o parágrafo 4 do presente artigo, a menos que, em uma data anterior determinada no momento da adoção, um quinto ou cinco dos Estados que são Partes Contratantes vinculados pelo Anexo 11, o número que for menor, notificar o Secretário-Geral acerca de sua objeção às emendas.

6. Quando de sua entrada em vigor, qualquer emenda adotada em conformidade com os procedimentos estabelecidos nos parágrafos 2 a 5 do presente artigo substituirá e revogará, para todas as Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11, quaisquer disposições anteriores a que a emenda se refere.

Artigo 61

Solicitações, comunicações e objeções

O Secretário-Geral das Nações Unidas deverá comunicar a todas as Partes Contratantes e a todos os Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, da presente Convenção sobre todas as solicitações, comunicações ou objeções apresentadas nos termos dos artigos 59, 60 e 60 bis acima, assim como sobre a data de entrada em vigor de uma emenda.

Artigo 62

Conferência de Revisão

1. Qualquer Estado Parte Contratante poderá, mediante notificação dirigida ao Secretário-Geral das Nações Unidas, solicitar a convocação de uma conferência com o propósito de revisar a presente Convenção.

2. Uma conferência de revisão, para a qual todas as Partes Contratantes e todos os Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, deverão ser convidados, deverá ser convocada pelo Secretário-Geral das Nações Unidas se, no prazo de seis meses após a data da notificação pelo Secretário-Geral, não menos que um quarto dos Estados Partes Contratantes o notificarem acerca de sua concordância com a solicitação.

3. Uma conferência de revisão, para a qual todas as Partes Contratantes e todos os Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, deverão ser convidados, também deverá ser convocada pelo Secretário-Geral das Nações Unidas mediante notificação de solicitação pelo Comitê Administrativo. O Comitê Administrativo deverá formular tal solicitação caso seja aceita pela maioria dos presentes e votantes no Comitê.

4. Se a conferência for convocada em consonância com o parágrafo 1º ou 3º deste artigo, o Secretário-Geral das Nações Unidas deverá informar todas as Partes Contratantes e convidá-las a enviar, em um prazo de três meses, as propostas que desejem submeter à apreciação da conferência. O Secretário-Geral das Nações Unidas deverá circular para todas as Partes Contratantes a agenda provisória da conferência, juntamente com os textos de tais propostas, ao menos três meses antes da data de abertura da conferência.

Além das notificações e comunicações previstas nos artigos 61 e 62, o Secretário-Geral das Nações Unidas deverá notificar todos os Estados mencionados no artigo 52 sobre:

- (a) assinaturas, ratificações, aceitação, aprovações e acessões nos termos do artigo 52;
- (b) as datas de entrada em vigor desta Convenção em conformidade com o artigo 53;
- (c) as denúncias efetuadas nos termos do artigo 54;
- (d) a extinção da presente Convenção nos termos do artigo 55; e
- (e) as reservas formuladas nos termos do artigo 58.

Artigo 64
Texto autêntico

Após 31 de dezembro de 1976, o original da presente Convenção será depositado perante o Secretário-Geral das Nações Unidas, o qual deverá enviar cópias fiéis e autenticadas para todas as Partes Contratantes e para os Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, que não sejam Partes Contratantes.

*INSERIR IMAGEM: 3006_ANEXO_DEC_13.044_S1_

ANEXO 1
MODELO DA CADERNETA TIR

Versão 1

1. A caderneta TIR é impressa em francês, exceto a página 1 da capa, cujas rubricas são igualmente impressas em inglês; as "Regras relativas à utilização da caderneta TIR" que figuram na página 2 da versão francesa são reproduzidas em inglês na página 3 da referida capa. O relatório de incidentes pode também figurar, no verso, em outra língua, conforme apropriado.

2. As cadernetas utilizadas para as operações TIR no âmbito de uma cadeia de garantia regional podem ser impressas numa das línguas oficiais das Nações Unidas, exceto a página 1 da capa, cujas rubricas estão também impressas em inglês ou em francês. As "Regras relativas à utilização da caderneta TIR" são reproduzidas na página 2 da capa na língua oficial das Nações Unidas utilizada, bem como em inglês ou em francês na página 3 da referida capa.

Versão 2

3. Para o transporte de tabaco e de álcool para os quais poderá ser solicitada uma garantia mais elevada à associação garantidora, em conformidade com a nota explicativa 0.8.3 do Anexo 6, as autoridades aduaneiras devem exigir cadernetas TIR que contenham distintamente na capa e em todas as folhas a menção "TABAC/ALCOOL" e "TOBACCO/ALCOHOL". Estas cadernetas devem também especificar, ao menos em inglês e em francês, as categorias de tabaco e de álcool objeto da garantia, numa folha separada, colocada após a página 2 da capa.

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 1

Page 1 of cover

[Annex 1
page 3]

(Name of International Organization)

CARNET TIR*

.....vouchers

No

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par _____
Issued by
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire _____
Holder
(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organization:

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ _____
Country/Countries of departure (1)

7. Pays de destination _____
Country/Countries of destination (1)

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (1)
Registration No(s), of road vehicle(s) (1)

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (1)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) (1)

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (1)
Identification No(s), of container(s) (1)

11. Observations diverses _____
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

(1) Biffer la mention inutile
Strike out whichever does not apply

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

1. **Emission:** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
2. **Langue:** Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais; les «Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés. Les carnets utilisés pour les transports TIR dans le cadre d'une chaîne de garantie régionale peuvent être imprimés dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais ou en français. Les «règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat.
3. **Validité:** Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement du transport TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture).
4. **Nombre de carnets:** Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10d) ci-dessous).
5. **Nombre de bureaux de douane de départ et de destination:** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser huit. Le carnet TIR ne peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge. (Voir également la règle 10 e) ci-dessous).
6. **Nombre de feuillets:** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires.
7. **Présentation aux bureaux de douane:** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 17).

B. Manière de remplir le carnet TIR

8. **Grattage, surcharge:** Le carnet TIR ne comportera ni grattage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en bifant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
9. **Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.
10. **Manifeste:**
 - a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - b) **Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou polycopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.**
 - c) Des feuilles annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes:
 - i) nombre de feuilles annexes (case 8);
 - ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles annexes (cases 9 à 11).
 - d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 9 du manifeste).
 - e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de colisage, photos, plans, etc.:** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 8 de tous les volets.
12. **Signature:** Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

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

[Annex 1
page 5
(white)]

GOODS MANIFEST
VOUCHER N°1

<p>2. Customs office(s) of departure</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p>	<p>For official use</p> <p>5. Country of departure</p> <p>6. Country of destination</p> <p>7. Registration No(s), of road vehicle(s)</p>	<p>1. TIR CARNET</p> <p>3. Name of the international organization</p> <p style="font-size: 2em; font-weight: bold; text-align: center;">RU</p> <p style="text-align: center;">International Road Transport Union</p> <p>4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country)</p> <p>8. Documents attached to the manifest</p>	<p>11. Gross weight in kg</p> <p>16. Seals or identification marks applied, (number, identification)</p> <p>17. Customs office of departure, Customs officer's signature and Customs office date stamp</p>																				
<p>9. a. Load compartment(s) or container(s) b. Marks and Nos. of packages or articles</p> <p>10. Number and type of packages or articles; description of goods</p>		<p>12. Total number of packages entered on the manifest</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>Destination : Customs office</th> <th>Number</th> <th>Destination : Bureau de Douane</th> <th>Number</th> </tr> <tr> <td>1</td> <td>a</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>b</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>c</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>d</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete</p> <p>14. Place and date</p> <p>15. Signature of holder or agent</p>		Destination : Customs office	Number	Destination : Bureau de Douane	Number	1	a			2	b			3	c			4	d		
Destination : Customs office	Number	Destination : Bureau de Douane	Number																				
1	a																						
2	b																						
3	c																						
4	d																						
<p>18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)</p> <p><input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact</p> <p>20. Time-limit for transit</p> <p>21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____</p> <p>22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)</p> <p>23. Customs officer's signature and Customs office date stamp</p>																							

COUNTERFOIL N° 1 of TIR CARNET

<p>1. Accepted by the Customs office at _____</p> <p>2. Under No _____</p> <p>3. Seals or identification marks applied _____</p> <p><input type="checkbox"/> 4. Seals or identification marks found to be intact</p> <p>5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____</p>	<p>8. Customs officer's signature and Customs office date stamp</p>
--	---

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

GOODS MANIFEST

VOUCHER N°2		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure		3. Name of the international organization	
For official use		International Road Transport Union	
5. Country of departure		6. Country of destination	
7. Registration No(s), of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
9. a. Load compartment(s) or container(s) b. Marks and Nos. of packages or articles		10. Number and type of packages or articles; description of goods	
		11. Gross weight in kg	
		16. Seals or identification marks applied, (number, identification)	
12. Total number of packages entered on the manifest		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
Destination : Bureau de douane		14. Place and date	
		15. Signature of holder or agent	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination)	
19. Seals or identification marks found to be intact		20. Time-limit for transit	
21. Registered by the Customs office at		25. Seals or identification marks found to be intact	
under No		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp	

[Annex 1 page 6 (green)]

COUNTERFOIL N° 2 of TIR CARNET

1. Accepted by the Customs office at	6. Customs officer's signature and Customs office date stamp
2. Seals or identification marks found to be intact	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)	
4. New seals affixed	
5. Reservations	

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

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

[Annex 1 page 7 (yellow)]

RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET

- A. General**
- Issue:** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.
 - Language:** The TIR carnet is printed in French, except for page 1 of the cover where the items are also printed in English; this page is a translation of the « Rules regarding the use of the TIR carnet » given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted. Carnets used for TIR transports within a regional guarantee chain may be printed in any other official language of the United Nations except for page 1 of the cover where items are also printed in English or French. The « Rules regarding the use of the TIR Carnet » are printed on page 2 of the cover in the official language of the United Nations used and are also printed in English or French on page 3 of the cover.
 - Validity:** The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR transport at the Customs office of destination, provided that it has been taken under Customs control at the Customs office of departure within the time-limit set by the issuing association (item 1 of page 1 of the cover).
 - Number of carnets:** Only one TIR carnet need be required for a combination of vehicles (coupled vehicles) or for several containers loaded either on a single vehicle or on a combination of vehicles (see also rule 10 d) below).
 - Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination:** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination but the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed eight. The TIR carnet may only be presented to Customs offices of destination if all Customs offices of departure have accepted the TIR carnet (see also rule 10 e) below).
 - Number of forms:** Where there is only one Customs office of departure and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 2 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country traversed. For each additional Customs office of departure (or destination) 2 extra sheets shall be required.
 - Presentation at Customs offices:** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office en route and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 17 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.
- B. How to fill in the TIR carnet**
- Erasures, over-writing:** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any correction shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initiated by the person making it and endorsed by the Customs authorities.
 - Information concerning registration:** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.
 - The manifest:**
 - The manifest shall be completed in the language of the country of departure, unless the Customs authorities allow another language to be used. The Customs authorities of the other countries traversed reserve the right to require its translation into their own language. In order to avoid delays which might ensue from this requirement, carriers are advised to supply the driver of the vehicle with the requisite translations.
 - The information on the manifest should be typed or multicopied in such a way as to be clearly legible on all sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities.
 - Separate sheets of the same model as the manifest or commercial documents providing all the information required by the manifest, may be attached to the vouchers. In such cases, all the vouchers must bear the following particulars:
 - the number of sheets attached (box 8);
 - the number and type of the packages or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 9 to 11).
 - When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 9 of the manifest).
 - Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.
 - Packing lists, photographs, plans, etc.:** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 8 of all vouchers.
 - Signature:** All vouchers (items 14 and 15) must be dated and signed by the holder of the carnet or his agent.
- C. Incidents or accidents**
- In the event of Customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident en route the carrier shall immediately contact the Customs authorities, if there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall draw up with the minimum delay the certified report which is contained in the TIR carnet.
 - In the event of an accident necessitating transfer of the load to another vehicle or another container, this transfer may be carried out only in the presence of one of the authorities mentioned in rule 13 above. The said authority shall draw up the certified report. Unless the carnet carries the words « Heavy or bulky goods », the vehicle or container substituted must be one approved for the transport of goods under Customs seals. Furthermore, it shall be sealed and details of the seal affixed shall be indicated in the certified report. However, if no approved vehicle or container is available, the goods may be transferred to an unapproved vehicle or container, provided it affords adequate safeguards. In the latter event, the Customs authorities of succeeding countries shall judge whether they, too, can allow the transport under cover of the TIR carnet to continue in that vehicle or container.
 - In the event of imminent danger necessitating immediate unloading of the whole or of part of the load, the carrier may take action on his own initiative, without requesting or waiting for action by the authorities mentioned in rule 13 above. It shall then be for him to furnish proof that he was compelled to take such action in the interests of the vehicle or container or of the load and, as soon as he has taken such preventive measures as the emergency may require, he shall notify one of the authorities mentioned in rule 13 above in order that the facts may be verified, the load checked, the vehicle or container sealed and the certified report drawn up.
 - The certified report shall remain attached to the TIR carnet until the Customs office of destination is reached.
 - In addition to the model form inserted in the TIR carnet itself, associations are recommended to furnish carriers with a supply of certified report forms in the language or languages of the countries of transit.

Page 3 of cover

[Annex 1 page 8]

Versão 2

Page 1 of cover

[Annex 1 page 9]

(Name of International Organization)

CARNET TIR*

....vouchers No

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i>	
2. Délivré par _____ <i>Issued by</i> (nom de l'association émettrice / name of issuing association)	
3. Titulaire _____ <i>Holder</i> (numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)	
4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association: <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:</i>	5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale: <i>Signature of the secretary of the international organization:</i>
6. Pays de départ _____ <i>Country/Countries of departure</i> ⁽¹⁾	
7. Pays de destination _____ <i>Country/Countries of destination</i> ⁽¹⁾	
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾ <i>Registration No(s), of road vehicle(s)</i> ⁽¹⁾	
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾ <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date)</i> ⁽¹⁾	
10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾ <i>Identification No(s), of container(s)</i> ⁽¹⁾	
11. Observations diverses _____ <i>Remarks</i>	
12. Signature du titulaire du carnet: <i>Signature of the carnet holder:</i>	

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile
Strike out whichever does not apply

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

- Emission:** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
- Langue:** Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais; les «Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés. Les carnets utilisés pour les transports TIR dans le cadre d'une chaîne de garantie régionale peuvent être imprimés dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais ou en français. Les «règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat.
- Validité:** Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement du transport TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture).
- Nombre de carnets:** Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10d) ci-dessous).
- Nombre de bureaux de douane de départ et de destination:** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser huit. Le carnet TIR ne peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge. (Voir également la règle 10 e) ci-dessous).
- Nombre de feuillets:** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires.
- Présentation aux bureaux de douane:** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 17).

B. Manière de remplir le carnet TIR

- Grattage, surcharge:** Le carnet TIR ne comportera ni grattage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en bifant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
- Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.
- Manifeste:**
 - Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou photocopées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.
 - Des feuillets annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes:
 - nombre de feuillets annexes (case 8);
 - nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuillets annexes (cases 9 à 11).
 - Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 9 du manifeste).
 - De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
- Listes de colisage, photos, plans, etc.:** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigent que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 8 de tous les volets.
- Signature:** Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

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

Liste des marchandises devant être impérativement transportées sous le couvert de ce carnet TIR tabac/alcool

- Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)
- Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)
- Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)
- Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)
- Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.11 et 24.03.19 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, par. 35) ◀)

List of goods which must be transported under cover of this tobacco/alcohol TIR carnet

- Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)
- Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)
- Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)
- Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)
- Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (code HS: 24.03.11 and 24.03.19 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, para. 35) ◀)

Перечень грузов, которые должны перевозиться с применением настоящей книжки МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки"

- Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)
- Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединения на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС: 22.08)
- Сигары, манильские сигары и сигары типа "сигарильо", содержащие табак (код СС: 24.02.10)
- Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)
- Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (code СС: 24.03.11 and 24.03.19 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, par. 35) ◀)

[Annex 1
page 10]

GOODS MANIFEST

VOUCHER N°1

2. Customs office(s) of departure		For official use		1. TIR CARNET		3. Name of the international organization	
1.				International Road Transport Union		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country)	
3.		5. Country of departure		6. Country of destination		8. Documents attached to the manifest	
4.							
6.				7. Registration No(s), of road vehicle(s)			
7.							
9. a. Load compartment(s) or container(s) b. Marks and Nos. of packages or articles		10. Number and type of packages or articles; description of goods		11. Gross weight in kg		16. Seals or identification marks applied, (number, identification)	
12. Total number of packages entered on the manifest		Number		Destination: Bureau de douane		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1.		4.				14. Place and date	
2.		5.				15. Signature of holder or agent	
3.		6.					
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		19. Seals or identification marks found to be intact		20. Time-limit for transit			
21. Registered by the Customs office at		under No.					
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)							
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp							

[Annex 1
page 12
(white)]

COUNTERFOIL N° 1

of TIR CARNET

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

[Annex 1
page 11]

GOODS MANIFEST

VOUCHER N°2

2. Customs office(s) of departure		For official use		1. TIR CARNET		3. Name of the international organization	
1.				International Road Transport Union		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country)	
3.		5. Country of departure		6. Country of destination		8. Documents attached to the manifest	
4.							
6.				7. Registration No(s), of road vehicle(s)			
7.							
9. a. Load compartment(s) or container(s) b. Marks and Nos. of packages or articles		10. Number and type of packages or articles; description of goods		11. Gross weight in kg		16. Seals or identification marks applied, (number, identification)	
12. Total number of packages entered on the manifest		Number		Destination: Bureau de douane		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1.		4.				14. Place and date	
2.		5.				15. Signature of holder or agent	
3.		6.					
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		19. Seals or identification marks found to be intact		20. Time-limit for transit		25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at		under No.				26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)						27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp						28. Customs officer's signature and Customs office date stamp	

[Annex 1
page 13
(green)]

COUNTERFOIL N° 2

of TIR CARNET

1. Accepted by the Customs office at		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Seals or identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)			
4. New seals affixed			
5. Reservations			

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

Mark the appropriate boxes with a cross

Page 3 of cover

RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET

A. General

- Issue:** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.
- Language:** The TIR carnet is printed in French, except for page 1 of the cover where the items are also printed in English; this page is a translation of the « Rules regarding the use of the TIR carnet » given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted.
Carnets used for TIR transports within a regional guarantee chain may be printed in any other official language of the United Nations except for page 1 of the cover where items are also printed in English or French. The "Rules regarding the use of the TIR Carnet" are printed on page 2 of the cover in the official language of the United Nations used and are also printed in English or French on page 3 of the cover.
- Validity:** The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR transport at the Customs office of destination, provided that it has been taken under Customs control at the Customs office of departure within the time-limit set by the issuing association (item 1 of page 1 of the cover).
- Number of carnets:** Only one TIR carnet need be required for a combination of vehicles (coupled vehicles) or for several containers loaded either on a single vehicle or on a combination of vehicles (see also rule 10 d) below).
- Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination:** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination but the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed eight. The TIR carnet may only be presented to Customs offices of destination if all Customs offices of departure have accepted the TIR carnet (see also rule 10 e) below).
- Number of forms:** Where there is only one Customs office of departure and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 2 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country traversed. For each additional Customs office of departure (or destination) 2 extra sheets shall be required.
- Presentation at Customs offices:** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office en route and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 17 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet

- Erasures, over-writing:** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any correction shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initialed by the person making it and endorsed by the Customs authorities.
- Information concerning registration:** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.
- The manifest:**
 - The manifest shall be completed in the language of the country of departure, unless the Customs authorities allow another language to be used. The Customs authorities of the other countries traversed reserve the right to require its translation into their own language. In order to avoid delays which might ensue from this requirement, carriers are advised to supply the driver of the vehicle with the requisite translations.
 - The information on the manifest should be typed or multiplicated in such a way as to be clearly legible on all sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities.
 - Separate sheets of the same model as the manifest or commercial documents providing all the information required by the manifest, may be attached to the vouchers. In such cases, all the vouchers must bear the following particulars:
 - the number of sheets attached (box 8);
 - the number and type of the packages or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 9 to 11).
 - When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 9 of the manifest).
 - Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.
- Packing lists, photographs, plans, etc:** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 8 of all vouchers.
- Signature:** All vouchers (items 14 and 15) must be dated and signed by the holder of the carnet or his agent.

C. Incidents or accidents

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

Anexo 2

Artigo 1º

Princípios fundamentais

A aprovação para transporte internacional de mercadorias sob lacração aduaneira poderá ser concedida somente a veículos cujos compartimentos de carga sejam construídos e equipados de tal maneira que:

- nenhuma mercadoria poderá ser removida ou introduzida na parte selada do veículo sem que deixe vestígios óbvios de adulteração ou sem que rompa o lacre aduaneiro;
- os lacres aduaneiros possam ser apostos de maneira simples e efetiva;
- não contenham espaços ocultos em que mercadorias possam ser escondidas;
- todos os espaços capazes de conter mercadorias sejam prontamente acessíveis para fiscalização aduaneira.

Artigo 2º

Estrutura dos compartimentos de carga

1. Para atender às exigências do artigo 1º do presente Regulamento:

(a) as partes constituintes do compartimento de carga (laterais, assoalhos, portas, tetos, montantes, esquadrias, travessas etc.) deverão ser montadas por meio de dispositivos que não possam ser removidos e realocados pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou por métodos que irão produzir uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar vestígios óbvios. Quando as laterais, assoalhos, portas e tetos forem compostos de vários componentes, estes deverão atender às mesmas exigências e ser suficientemente resistentes;

(b) as portas e todos os outros sistemas de fechamento (incluindo válvulas reguladoras, tampas de inspeção, tampões etc.) deverão ser equipados com um dispositivo no qual os lacres aduaneiros possam ser fixados. Este dispositivo deve ser de tal forma que não possa ser removido e realocado do lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou a porta ou o fecho ser aberto sem romper o lacre aduaneiro. Este último será adequadamente protegido. Tetos deslizantes serão permitidos.

(c) as aberturas para ventilação e drenagem deverão ser munidas de dispositivo que impeça o acesso ao interior do compartimento de carga. Este dispositivo deverá ser de forma que não possa ser removido e realocado do lado de fora sem deixar vestígios óbvios.

2. Não obstante as disposições do artigo 1º (c) do presente Regulamento, as partes constituintes do compartimento de carga que, por razões práticas, devem ter espaços vazios (por exemplo, entre as divisórias de uma parede dupla) serão permitidas. Para que os referidos espaços não possam ser utilizados para ocultar mercadorias:

(i) nas partes em que ele cobrir a altura inteira do assoalho ao teto ou, em outros casos, se o espaço existente entre ele e a parede exterior estiver inteiramente fechado, o revestimento dentro do

contêiner deverá ser colocado de tal modo que não possa ser retirado e realocado no lugar sem deixar vestígios visíveis; e

(ii) nas partes em que o revestimento não cobrir a parede em toda a sua altura e os espaços que o separam da parede exterior não estiverem inteiramente fechados, e em todos os outros casos em que a construção do compartimento de carga dê origem a espaços, o número desses espaços deverá ser reduzido ao mínimo e esses espaços deverão ser facilmente acessíveis à fiscalização aduaneira.

3. Serão permitidas janelas, contanto que sejam feitas de materiais suficientemente resistentes e que não possam ser removidas e substituídas pelo exterior sem deixar vestígios óbvios. Vidros, no entanto, serão permitidos, porém, se for utilizado outro vidro que não seja vidro de segurança, as janelas deverão ser equipadas com uma grelha metálica fixa que não possa ser removida do exterior; a malha da grade não deverá exceder 10 mm.

4. As aberturas feitas no assoalho para fins técnicos, como lubrificação, manutenção e enchimento de caixa de areia, serão permitidas apenas na condição de que estejam equipadas com uma cobertura capaz de ser fixada de forma que torne o compartimento de carga inacessível pelo lado de fora.

Artigo 3º

Veículos lonados

1. Quando cabível, as disposições dos artigos 1º e 2º do presente regulamento serão aplicadas aos veículos lonados. Esses veículos deverão também seguir as disposições do presente artigo.

2. A lona deverá ser de tela forte ou de revestimento de plástico ou de tecido emborrachado, o qual deverá ser não extensível e suficientemente resistente. Deverá estar em bom estado e ser confeccionada de modo que, uma vez colocado o dispositivo de fechamento, não seja possível ter acesso ao compartimento de carga sem deixar vestígios óbvios.

3. Se a lona for feita de várias peças, suas bordas deverão ser dobradas umas sobre as outras e unidas com duas costuras de no mínimo 15 mm de distância. Essas costuras deverão ser feitas como mostra o esboço nº 1, anexado ao presente regulamento; contudo, quando em certas partes da lona (como abas e cantos reforçados) não for possível juntar as peças dessa forma, será suficiente dobrar a borda da parte superior e fazer as costuras como mostram os esboços nº 2 ou 2 (a), anexados ao presente regulamento. Uma das costuras deverá ser visível somente por dentro e a cor do fio utilizado para essa costura será nitidamente diferente da cor da própria lona e da cor do fio utilizado para a outra costura. Todas as costuras deverão ser feitas à máquina.

4. Por outro lado, se a lona for de revestimento plástico e for feita de várias peças, as peças poderão ser soldadas como mostra o esboço nº 3, anexado neste Regulamento. As bordas das peças deverão ser sobrepostas por no mínimo 15 mm. As peças deverão ser soldadas por toda a largura da sobreposição. A borda da lona externa deverá ser coberta por uma faixa de material plástico de no mínimo 7 mm de largura, fixada pelo mesmo processo de soldagem. A faixa plástica e a lona deverão ter a largura de pelo menos 3 mm, em cada lado, e um padrão de relevo uniforme nitidamente definido estampado nelas. As peças serão soldadas de forma que não possam ser separadas e novamente reunidas sem deixar vestígios óbvios.

5. Os reparos deverão ser feitos de acordo com o método descrito no esboço nº 4, anexado ao presente regulamento; as bordas deverão ser dobradas umas sobre as outras e costuradas com duas costuras visíveis com pelo menos 15 mm de distância; a cor do fio visível por dentro deverá ser diferente daquele visível do por fora e da própria lona; todas as costuras deverão ser feitas à máquina. Quando a

lona tiver danificada perto das bordas e for reparada substituindo o dano por um remendo, a costura também poderá ser feita de acordo com as disposições do parágrafo 3º deste artigo e o esboço nº 1, anexado ao presente regulamento. As lonas revestidas de plástico poderão ser reparadas de acordo com o método descrito no parágrafo 4º deste artigo, mas, neste caso, a faixa de plástico deve ser afixada em ambos os lados da lona, o remendo será na parte interior da lona.

6. A lona deverá ser afixada ao veículo em observância estrita das condições estabelecidas no artigo 1 (a) e (b) do presente Regulamento. Os seguintes sistemas poderão ser utilizados:

(a) A lona poderá ser afixada por

(i) argolas metálicas fixadas aos contêineres,

(ii) ilhoses inseridos na borda da lona e

(iii) um ligamento que atravesse as argolas acima da lona cuja completa extensão seja visível do exterior.

A lona deverá cobrir as partes sólidas do veículo por ao menos 250 mm, medidos a partir do centro das argolas de fixação, a menos que o próprio sistema de construção do veículo impeça o acesso ao compartimento de carga.

(b) Quando qualquer borda de uma lona tiver que ser permanentemente fixada a um veículo, as duas superfícies deverão ser unidas sem intervalos e deverão ser mantidas no lugar por dispositivos fortes.

(c) Quando um sistema de bloqueio da lona for utilizado, ele deverá, na posição de bloqueio, prender firmemente a lona ao exterior do compartimento de carga (a título de exemplo, vide o esboço nº 6).

7. A lona será sustentada por uma superestrutura adequada (pilares, paredes, arcos, traves, etc.).

8. Os intervalos entre as argolas e os espaços entre os ilhoses não deverão ultrapassar 200 mm. No entanto, os intervalos poderão ser maiores, sem, todavia, ultrapassar 300 mm entre as argolas e os ilhoses situados de cada lado de um montante se a construção do veículo e da lona impedir o acesso completo ao compartimento de carga. Os ilhoses deverão ser reforçados.

9. Deverão ser utilizados os seguintes ligamentos:

(a) cabos de aço com diâmetro de ao menos 3 mm; ou

(b) cordas de cânhamo ou de sisal com diâmetro de ao menos 8 mm, envolvidas por uma bainha transparente de plástico não extensível; ou

(c) cordas formadas por lotes de linhas de fibra óptica encerrados numa carcaça em forma de espiral de aço e coberta por uma bainha transparente de plástico não extensível; ou

(d) cordas com alma de matéria têxtil envolta por pelo menos quatro cabos, formados apenas por fios de aço, que a cubram inteiramente, contanto que o diâmetro das cordas (sem levar em consideração a bainha transparente, se houver) tenha pelo menos 3 mm.

As cordas em conformidade com o parágrafo 9º (a) ou (d) deste Artigo poderão ter uma bainha transparente de plástico não extensível.

No caso em que a lona deve ser fixada à armação em um sistema de construção que obedece ao disposto no parágrafo 6, (a) do presente artigo, pode-se utilizar uma correia para a fixação (o esboço n.º 7 apenso ao presente anexo apresenta um exemplo de um sistema de construção deste tipo).

A correia deve obedecer às prescrições estipuladas no parágrafo 11, (a), (iii) para a matéria, dimensões e forma.

10. Cada tipo de corda deverá ser de uma peça única com uma ponteira de metal duro em cada extremidade. As ponteiros de metal nas extremidades deverão permitir a introdução do fio ou fita do lacre aduaneiro. De acordo com as disposições do parágrafo 9º (a), (b) e (d) do presente Artigo, o dispositivo de fixação de cada ponteira metálica deverá ter um rebite oco que atravesse a corda e permita a passagem do fio ou da fita do lacre aduaneiro. A corda deverá ser visível de ambos os lados do rebite oco, de modo que seja possível verificar se essa corda é de uma só peça (vide o esboço nº 5 anexado ao presente Regulamento).

11. Nas aberturas da lona utilizadas para carga e descarga, as duas superfícies deverão ser unidas. Os seguintes sistemas poderão ser utilizados:

(a) As duas bordas da lona deverão ser adequadamente sobrepostas. Elas também deverão ser fixadas por:

(i) uma aba cosida ou soldada de acordo com os parágrafos 3 e 4 deste artigo;

(ii) anéis e ilhoses que atendam às condições do parágrafo 8º deste artigo; os anéis devem ser feitos de metal; e

(iii) uma tira feita de material adequado, em uma única peça e não esticável, com pelo menos 20 mm de largura e 3 mm de espessura, passando pelos anéis e unindo as duas extremidades da lona e a da aba; a tira deve ser presa dentro da lona e equipada com

- um ilhose para pegar a corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo ou

- um ilhose que pode ser preso a um anel de metal mencionado no parágrafo 6 deste artigo e ser fixado pela corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo.

Não será exigida uma aba se for instalado um dispositivo especial, como uma placa defletora, que impeça o acesso ao compartimento de carga sem deixar vestígios óbvios. Tampouco deverá ser exigida uma aba para veículos com coberturas deslizantes.

(b) Um sistema especial de travamento que mantenha as bordas das lonas firmemente trancadas quando o compartimento de carga é fechado e lacrado. O sistema deverá contar com uma abertura através da qual o anel de metal mencionado no parágrafo 6 deste artigo possa passar e ser preso pela corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo. Esse sistema encontra-se descrito no esboço nº 3 deste anexo.

Artigo 4

Veículos com coberturas deslizantes

1. Quando aplicável, as disposições dos Artigos 1, 2 e 3 destes Regulamentos deverão ser aplicadas aos veículos com coberturas deslizantes. Adicionalmente, tais veículos deverão seguir as disposições deste Artigo.

2. As coberturas deslizantes, o piso, as portas e todos os outros componentes do compartimento de carga deverão atender aos requisitos do Artigo 3, parágrafos 6, 8, 9 e 11 destes Regulamentos ou dos regulamentos (i) a (vi) abaixo.

(i) As coberturas deslizantes, o piso, as portas e todas as outras partes constituintes do compartimento de carga deverão ser montados por meio de dispositivos que não podem ser removidos e substituídos pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou por tais métodos que irão produzir uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar vestígios óbvios.

(ii) A cobertura deverá se sobrepor às partes sólidas na parte de cima do veículo por no mínimo um quarto da distância real entre as cintas de tração. A cobertura deverá se sobrepor às partes sólidas na parte de baixo do veículo por no mínimo 50 mm. A abertura horizontal entre a cobertura e as partes sólidas do compartimento de carga não poderão exceder 10 mm medida perpendicularmente ao eixo longitudinal do veículo em qualquer lugar quando o compartimento de carga estiver fixado e lacrado para fins aduaneiros.

(iii) As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis deverão ser montados de tal forma que, quando fechados e lacrados pela Alfândega, as portas e outras partes móveis não possam ser abertas ou fechadas pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios. As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis deverão ser montados de tal forma que seja impossível obter acesso ao compartimento de carga sem deixar vestígios óbvios uma vez que as travas tenham sido acionadas. Um exemplo de tal sistema de construção é fornecido no esboço nº 9 anexado a esses Regulamentos.

(iv) A distância horizontal entre as argolas, utilizadas para fins aduaneiros, nas partes sólidas do veículo, não deve exceder 200 mm. O espaço poderá, no entanto, ser maior, mas não deve exceder 300 mm entre as argolas de cada lado do pilar se a construção do veículo e das coberturas estiver impedindo todo o acesso ao compartimento de carga. Em qualquer caso, as condições estabelecidas no item (ii) acima deverão ser atendidas.

(v) A distância entre as cintas de tração não deverá exceder 600 mm.

(vi) As amarras utilizadas para fixar as coberturas às partes sólidas do veículo deverão atender às exigências do Artigo 3, parágrafo 9 destes Regulamentos.

Artigo 5º

Veículos com teto deslizante

1. Quando aplicável, as disposições dos Artigos 1, 2, 3 e 4 do presente regulamento deverão ser aplicadas aos veículos com teto deslizante. Ademais, tais veículos deverão seguir as disposições deste Artigo.

2. O teto deslizante deverá preencher os requisitos listados nos itens (i) a (iii) abaixo.

(i) O teto deslizante deverá ser montado por meio de dispositivos que não podem ser removidos e substituídos pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou por métodos que irão produzir uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar vestígios óbvios.

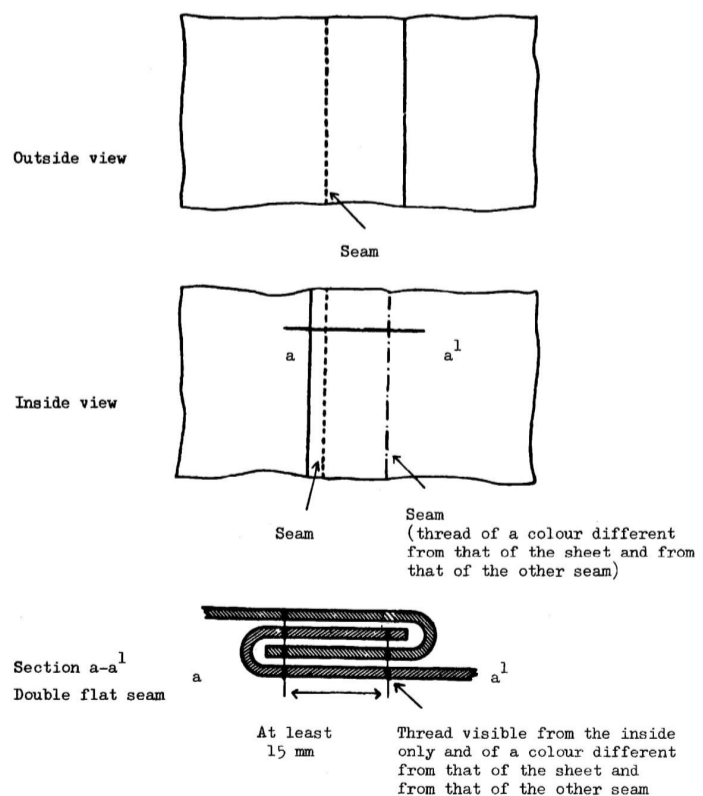
(ii) A cobertura deslizante deverá se sobrepor à parte sólida do teto na parte frontal do compartimento de carga, de modo que a cobertura não possa ser puxada sobre a borda superior da longarina superior. No comprimento do compartimento de carga, em ambos os lados, na bainha da cobertura, deve ser inserido um cabo de aço protendido de modo que não possa ser removido e reinserido sem deixar vestígios óbvios. A cobertura deverá ser presa ao carro deslizante de forma que não possa ser removida e fixada novamente sem deixar vestígios óbvios.

(iii) As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis devem ser montados de tal forma que, quando fechados e lacrados pela Alfândega, as portas e outras partes móveis não possam ser abertas ou fechadas pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios. As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis devem ser montados de tal forma que seja impossível obter acesso ao compartimento de carga sem deixar vestígios óbvios uma vez que as travas tenham sido presas.

Um exemplo de um possível sistema de construção é apresentado no esboço nº 10 anexado a esses Regulamentos.

Esboço nº 1

LONA FEITA DE DIVERSOS PEDAÇOS COSTURADOS JUNTOS



Legenda:

Outside View = Visão externa

Seam = Costura

Inside View = Visão interna

Seam (thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam) = Costura (fio de cor diferente da cor da lona e da outra costura)

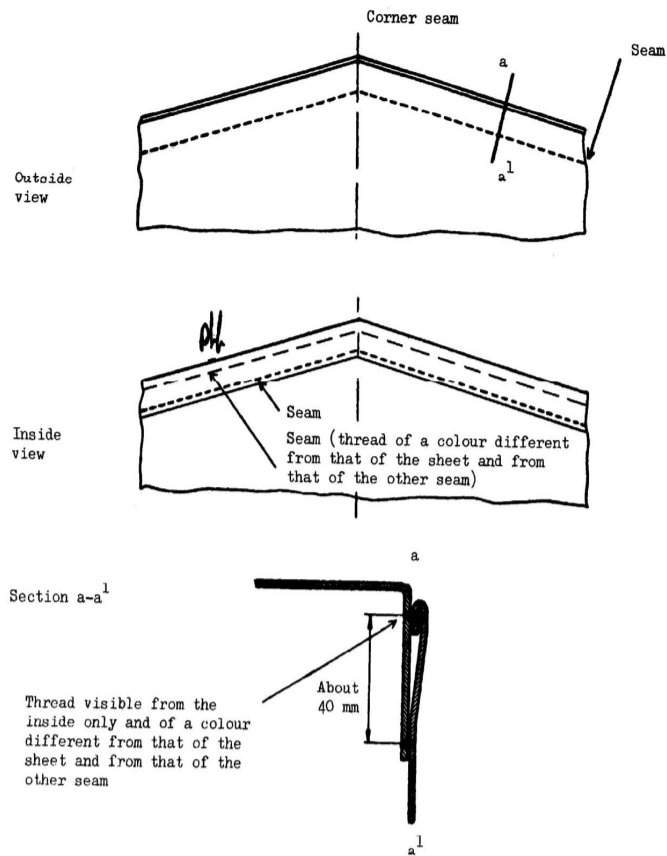
Section a-a¹ = Parte a-a¹

Double flat seam = Costura dupla reta

At least 15 mm = Pelo menos 15 mm

Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam = Fio visível apenas por dentro e de cor diferente da lona e da outra costura

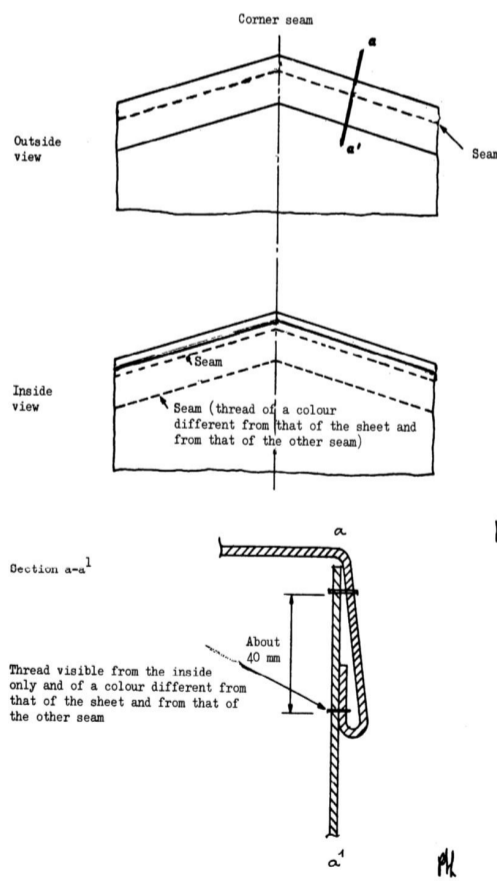
Esboço nº 2
LONA FEITA DE DIVERSOS PEDAÇOS COSTURADOS JUNTOS



- Legenda:**
 Corner seam = Costura de canto
 Outside view = Visão externa
 Seam = Costura
 Inside View = Visão interna
 Seam (thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam) = Costura (fio de cor diferente da cor da lona e da outra costura)
 Section a-a' = Parte a-a'
 About 40 mm = Cerca de 40 mm
 Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam = Fio visível apenas por dentro e de cor diferente da lona e da outra costura

Esboço nº 2(a)

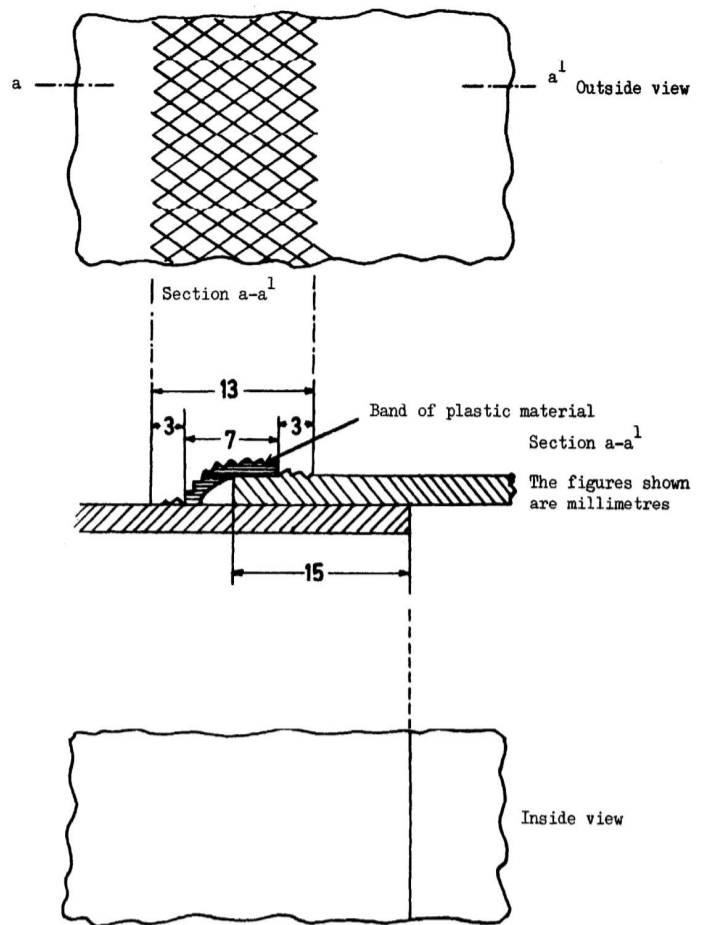
LONA FEITA DE DIVERSOS PEDAÇOS COSTURADOS JUNTOS



- Legenda:**
 Corner seam = Costura de canto
 Outside view = Visão externa
 Seam = Costura
 Inside View = Visão interna
 Seam (thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam) = Costura (fio de cor diferente da cor da lona e da outra costura)
 Section a-a' = Parte a-a'
 About 40 mm = Cerca de 40 mm
 Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam = Fio visível apenas por dentro e de cor diferente da lona e da outra costura

Esboço nº 3

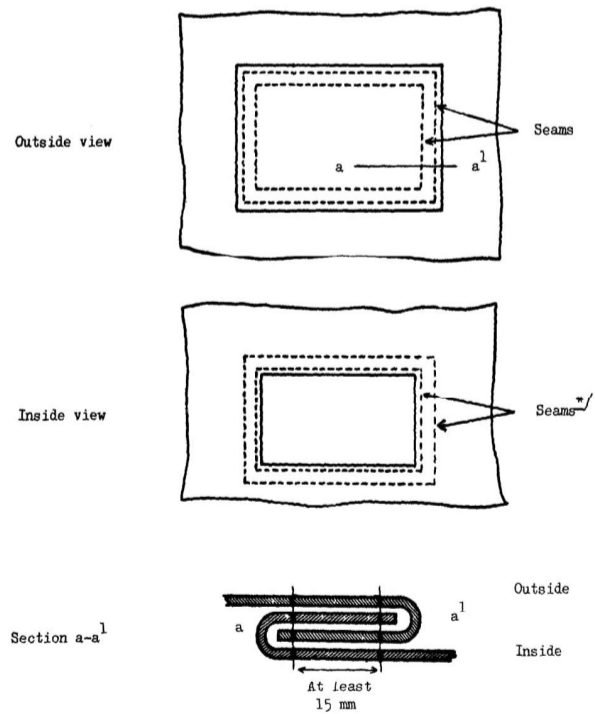
LONA FEITA DE DIVERSOS PEDAÇOS SOLDADOS JUNTOS



- Legenda:**
 Outside view = Visão externa
 Section a-a' = Parte a-a'
 Band of plastic material = Tira de material plástico
 The figures shown are millimetres = Os números apresentados estão em milímetros
 Inside View = Visão interna

Esboço nº 4

CONCERTO DA LONA



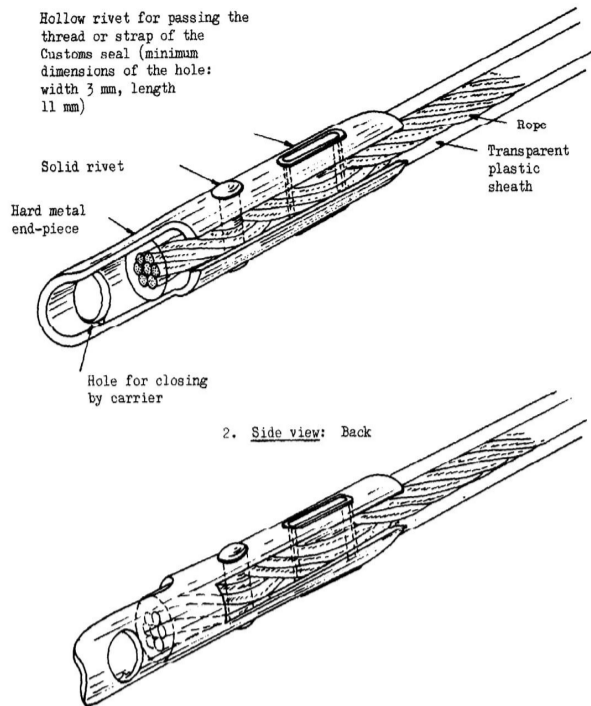
(*) Os fios visíveis na parte interior devem ser de uma cor diferente da dos fios visíveis na parte exterior e da cor da lona.

- Legenda:**
 Outside view = Visão externa
 Seams = Costuras
 Inside View = Visão interna
 Section a-a' = Parte a-a'
 Outside = Parte de fora
 Inside = Parte de dentro
 At least 15 mm = Pelo menos 15 mm

Esboço nº 5

MODELO DE PONTEIRA

1. Vista lateral: Frente

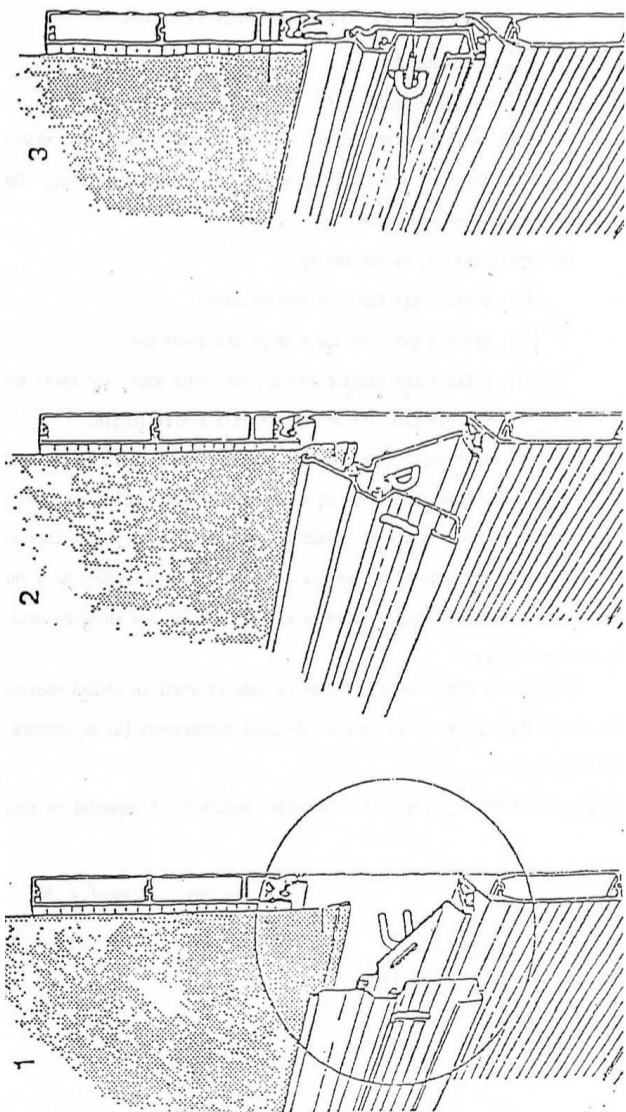


Legenda:

Hollow rivet for passing the thread or strap of the Custom seal (minimum dimensions of the hole: width 3 mm, length 11 mm) = Rebite oco para passar os fios ou correia do lacre aduaneiro (dimensões mínimas da abertura: largura 3 mm, comprimento 11 mm)
 Solid rivet = Rebite sólido
 Rope = Cabo ou corda
 Transparent plastic sheath = Bainha plástica transparente
 Hard metal end-piece = Ponteira de metal duro
 Hole for closing by carrier. = Abertura para fechamento por transportadora.
 Side view: Back. = Vista lateral: Traseira.

Esboço Nº 6

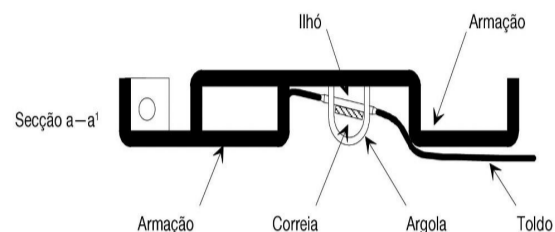
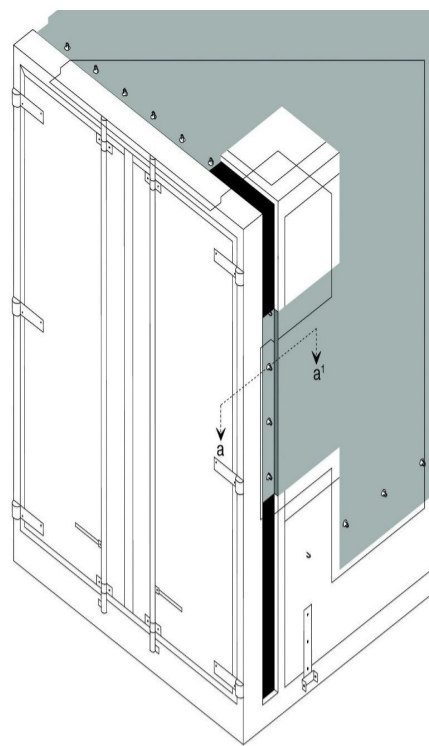
EXEMPLO DO SISTEMA DE BLOQUEIO DA LONA



Esboço nº 7

EXEMPLO DE LONA FIXADA A UMA ARMAÇÃO ESPECIALMENTE CONCEBIDA

Descrição
 Este sistema de bloqueio de folha é aceitável, desde que esteja equipado com pelo menos um anel de metal em cada extremidade do portão. As aberturas através das quais o anel passa são ovais e de tamanho suficiente para permitir que o anel passe por ele. A parte visível do anel metálico não se projeta mais do que o dobro da espessura máxima do cabo de fixação quando o sistema está travado.



Descrição

Este tipo de fixação do toldo aos contentores é aceitável, desde que as argolas sejam encastradas no perfil e a sua parte exterior não ultrapasse a profundidade máxima do perfil. A largura do perfil deve ser tão reduzida quanto possível.

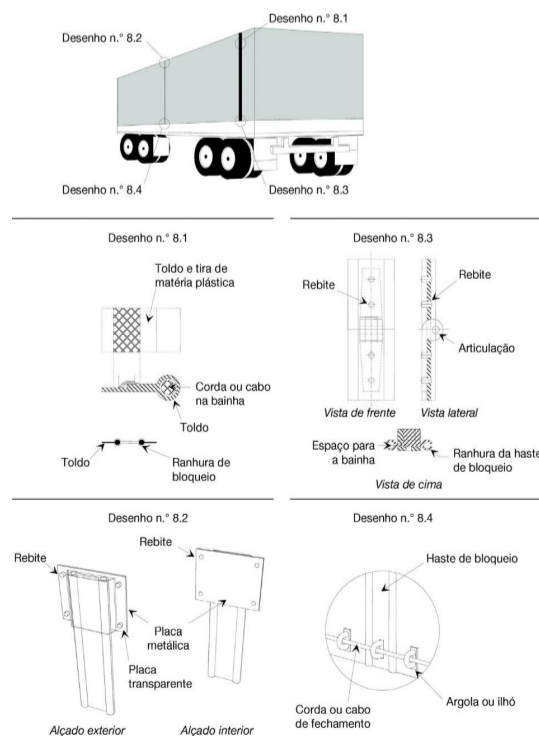
Esboço nº 8

SISTEMA DE BLOQUEIO COM ABERTURAS PARA A CARGA E A DESCARGA

Descrição

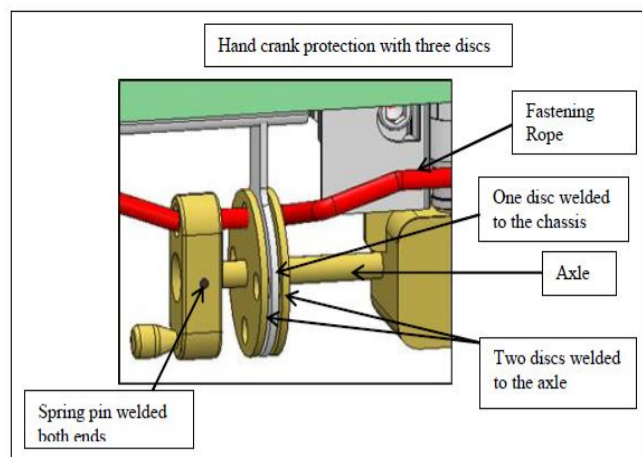
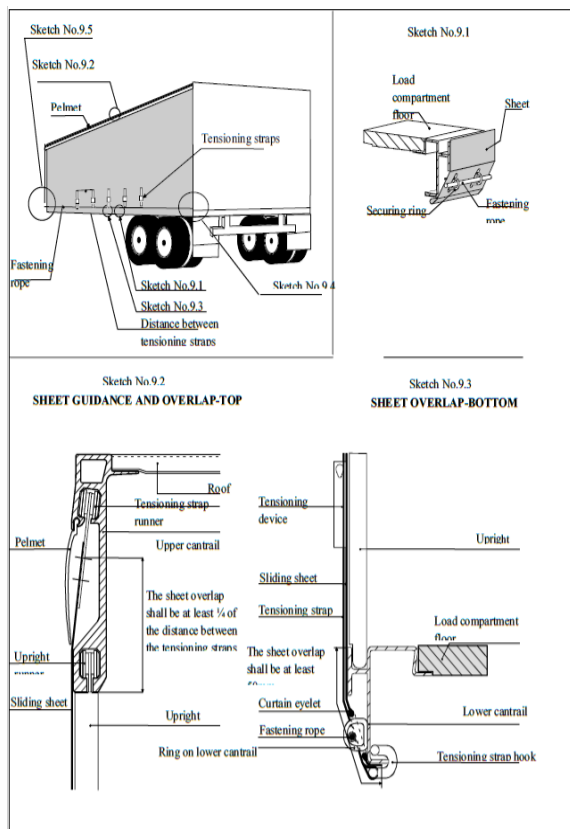
Neste sistema de travamento, as duas bordas nas aberturas da lona utilizada para carga e descarga são unidas por meio de uma haste de travamento de alumínio. As aberturas das lonas contam com uma bainha em todo o seu comprimento envolvendo uma corda (veja o esboço nº 8.1). Isso faz com que seja impossível puxar a lona para fora do perfil da haste de travamento. A bainha estará do lado de fora e soldada de acordo com o anexo 2, artigo 3, parágrafo 4 da Convenção. As pontas devem ser passadas nos perfis abertos na haste de travamento de alumínio e deslizadas em dois canais longitudinais

paralelos que devem ser fechados em sua extremidade inferior. Quando a haste de travamento está na posição superior, as bordas da lona ficam unidas. Na extremidade superior da abertura, a haste de travamento é interrompida por uma tampa de plástico transparente fixada por rebite na lona (veja o esboço nº 8.2). A haste de travamento consiste em duas seções, unidas por uma dobradiça rebitada, para permitir a dobra para fácil encaixe e remoção. Esta dobradiça deve ser projetada de forma a não permitir a remoção do pino giratório uma vez que o sistema esteja travado (veja o esboço nº 8.3). Na parte inferior da haste de travamento há uma abertura pela qual o anel passa. A abertura é oval e de tamanho suficiente para permitir que o anel passe por ela (veja o esboço nº 8.4). A corda de fixação TIR será puxada através deste anel para fixar a haste de travamento”.



Esboço nº 9

EXEMPLO DE CONSTRUÇÃO DE VEÍCULO COM COBERTURAS DESLIZANTES



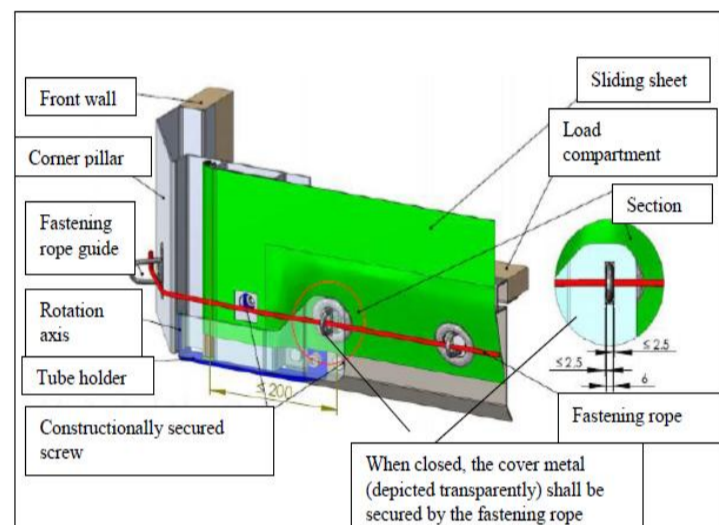
Legenda:

Hand crank protection with three discs = Proteção de manivela com três discos
 Spring pin welded both ends = Pino de mola soldado em ambas as extremidades
 Fastening rope = Corda de amarração
 One disc welded to the chassis = Um disco soldado ao chassi
 Axle = Eixo
 Two discs welded to the axle = Dois discos soldados ao eixo

Esboço nº 9.5

Para fixar a cobertura deslizante do outro lado (normalmente na frente do veículo), os seguintes sistemas, (a) ou (b), poderão ser utilizados.

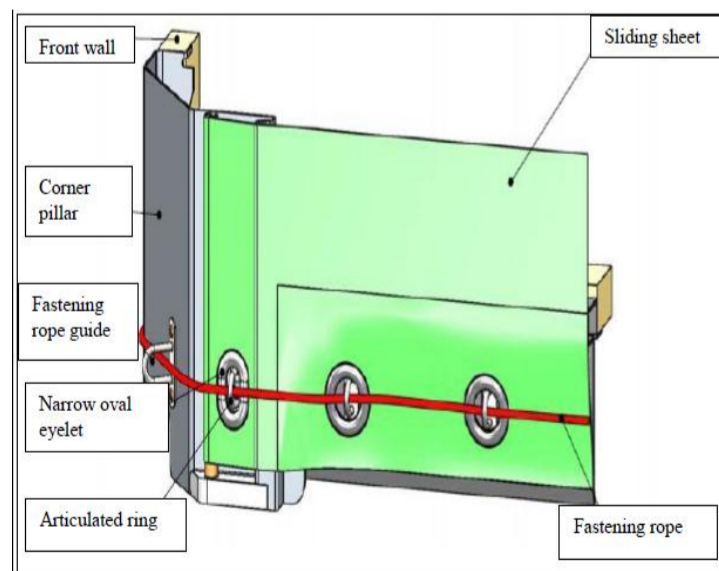
(a) Tampa de metal



Legenda:

Front wall = Parede frontal
 Corner pillar = Pilar de canto
 Fastening rope guide = Guia de corda de fixação
 Rotation axis = Eixo de rotação
 Tube holder = Suporte de tubo
 Constructionally secured screw = Parafuso de fixação estrutural
 Sliding sheet = Cobertura
 Load compartment = Compartimento de carga
 Section = Seção
 Fastening rope = Corda de amarração
 When closed, the cover metal (depicted transparently) shall be secured by the fastening rope = Quando fechada, a tampa de metal (representada de forma transparente) deve ser fixada pela corda de amarração

(b) Ilhose oval estreito, sistema anti-levantamento para o tubo de tensão



Legenda:

Front wall = Parede frontal
 Corner pillar = Pilar de canto
 Fastening rope guide = Guia de corda de fixação
 Narrow oval eyelet = Ilhose oval estreito
 Articulated ring = Argola articulada
 Sliding sheet = Cobertura
 Fastening rope = Corda de amarração

Esboço nº 10

EXEMPLO DE CONSTRUÇÃO DE VEÍCULO COM TETO DESLIZANTE

Este esboço apresenta um exemplo de um veículo e os importantes requisitos descritos no Artigo 5 desses Regulamentos.

Legenda:

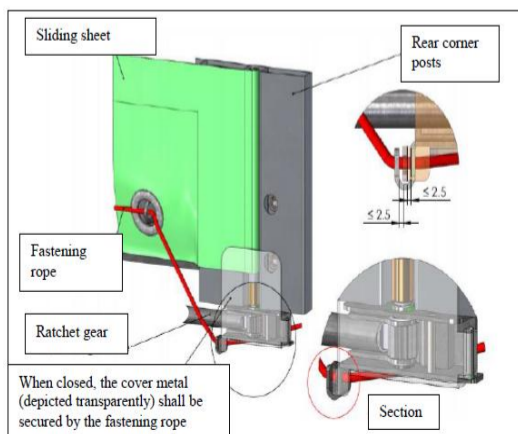
Sketch No.9.5 = Esboço nº 9.5
 Sketch No.9.2 = Esboço nº 9.2
 Pelmet = Sanefa
 Tensioning straps = Cintas de tração
 Fastening rope = Corda de amarração
 Sketch No.9.1 = Esboço nº 9.1
 Sketch No.9.3 = Esboço nº 9.3
 Distance between tensioning straps = Distância entre as cintas de tração
 Sketch No.9.4 = Esboço nº 9.4
 Load compartment floor = Piso do compartimento de carga
 Sheet = Cobertura
 Securing ring = Argola de segurança
SHEET GUIDANCE AND OVERLAP-TOP = ORIENTAÇÕES DA COBERTURA E PARTE FRONTAL DA COBERTURA
 Pelmet = Sanefa
 Upright runner = Corredor vertical
 Sliding sheet = Cobertura
 Roof = Teto
 Tensioning strap runner = Corretor de cinta de tensão
 Upper cantrail = Longarina superior
 The sheet overlap shall be at least 1/4 of the distance between the tensioning straps = A sobreposição da cobertura deverá ser de pelo menos 1/4 da distância entre as cintas de tração
 Upright = Superior
 Ring on lower cantrail = Argola da longarina inferior
SHEET OVERLAP-BOTTOM = PARTE INFERIOR DA SOBREPOSIÇÃO DA COBERTURA
 Tensioning device = Dispositivo de tração
 Sliding sheet = Cobertura
 Tensioning straps = Cintas de tração
 The sheet overlap shall be at least 50 mm = A sobreposição da cobertura deverá ser de no mínimo 50 mm
 Curtain eyelet = Ilhó da cortina
 Load compartment floor = Piso do compartimento de carga
 Lower cantrail = Longarina inferior
 Tensioning strap hook = Gancho da cinta de tração

Continuação do Esboço nº 9

Esboço nº 9.4

Para atar as coberturas deslizantes na direção horizontal, é utilizada uma engrenagem de catraca (normalmente na extremidade traseira do veículo). Este esboço apresenta dois exemplos, (a) e (b), de como a catraca ou os redutores podem ser fixados.

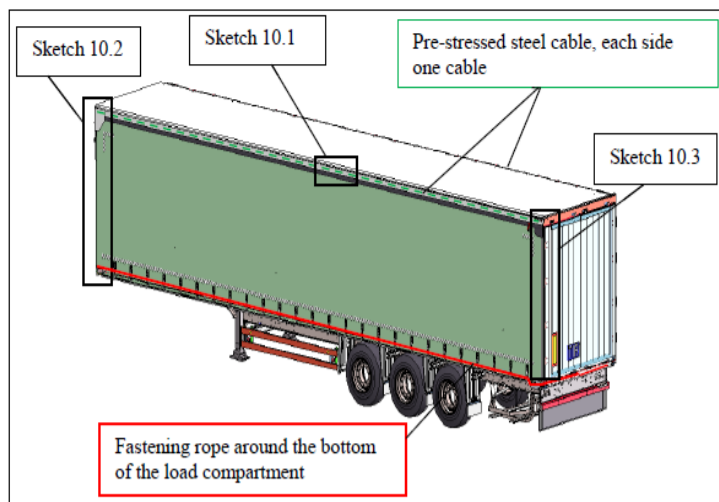
(a) Fixação da catraca



Legenda:

Sliding sheet = Cobertura
 Fastening rope = Corda de amarração
 Ratchet gear = Engrenagem de catraca
 When closed, the cover metal (depicted transparently) shall be secured by the fastening rope = Quando fechada, a tampa de metal (representada de forma transparente) deverá ser fixada pela corda de amarração
 Rear corner posts = colunas de canto traseiras
 Section = Seção

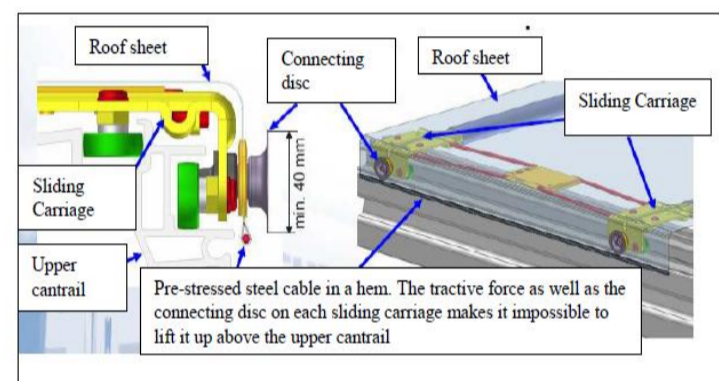
(b) Fixação dos redutores



Legenda:
 Sketch 10.2 = Esboço nº 10.2
 Sketch 10.1 = Esboço nº 10.1
 Pre-stressed steel cable, each side one cable = Cabo de aço protendido, cada lado a um cabo
 Sketch 10.3 = Esboço nº 10.3
 Fastening rope around the bottom of the load compartment = Corda de amarração ao redor da parte inferior do compartimento de carga

Esboço nº 10.1

Dois cabos de aço protendidos, embutidos em uma bainha, são fixados em cada lado do compartimento de carga. Esse cabo de aço protendido é fixado na frente (consulte o esboço 10.2) e na parte traseira da estrutura (consulte o esboço 10.3). A força de tração, bem como o disco de conexão em cada carro deslizante, torna impossível levantar a bainha com o cabo de aço protendido acima da longarina superior.

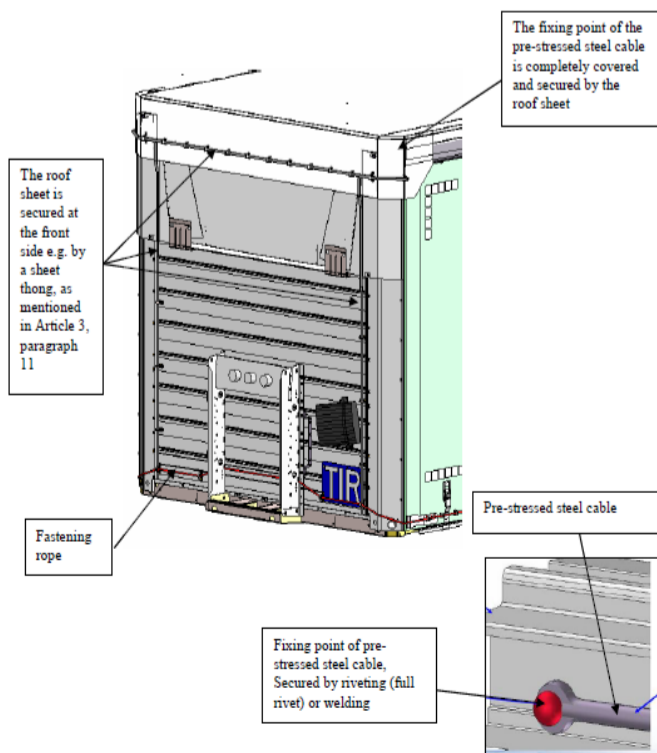


Legenda:
 Connecting disc = Disco de conexão
 Roof sheet = Cobertura
 Sliding Carriage = Carro Deslizante
 Upper cantrail = Longarina superior
 Pre-stressed steel cable in a hem. The tractive force as well as the connecting disc on each sliding carriage makes it impossible to lift it up above the upper cantrail = Cabo de aço protendido em bainha. A força de tração, bem como o disco de conexão em cada carro deslizante, torna impossível levantá-lo acima da longarina superior

Continuação do Esboço nº 10

Esboço nº 10.2

A cobertura deslizante deverá se sobrepôr à parte sólida do teto na parte frontal do compartimento de carga, de modo que a cobertura não possa ser puxada sobre a borda superior da longarina superior.



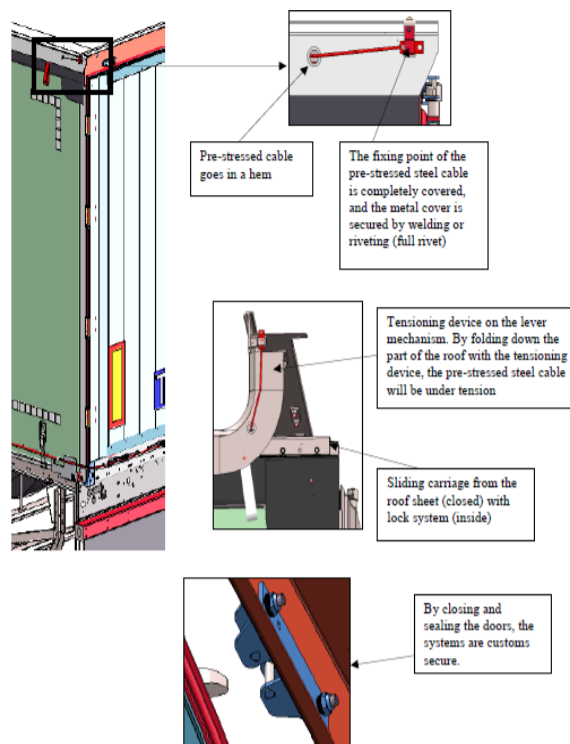
Legenda:
 The roof sheet is secured at the front side e.g. by a sheet thong, as mentioned in Article 3, paragraph 11 = A cobertura é fixada no lado frontal, por exemplo, por uma tira de tecido, conforme mencionado no Artigo 3, parágrafo 11
 The fixing point of the pre-stressed steel cable is completely covered and secured by the roof sheet = O ponto de fixação do cabo de aço protendido é completamente coberto e protegido pela cobertura

Fastening rope = Corda de amarração
 Pre-stressed steel cable = cabo de aço protendido
 Fixing point of pre-stressed steel cable, Secured by riveting (full rivet) or welding = Ponto de fixação do cabo de aço protendido, Fixado por rebiteagem (rebite completo) ou soldagem

Continuação do Esboço nº 10

Esboço nº 10.3

Na parte traseira, um dispositivo especial, como uma placa defletora, é encaixado no teto, impedindo o acesso ao compartimento de carga, sem deixar vestígios óbvios ao fechar e lacrar as portas.



Legenda:
 Pre-stressed cable goes in a hem = O cabo protendido vai em uma bainha
 The fixing point of the pre-stressed steel cable is completely covered, and the metal cover is secured by welding or riveting (full rivet) = O ponto de fixação do cabo de aço protendido é completamente coberto e a tampa de metal é fixada por soldagem ou rebiteagem (rebite completo)
 Tensioning device on the lever mechanism. By folding down the part of the roof with the tensioning device, the pre-stressed steel cable will be under tension = Dispositivo de tração no mecanismo da alavanca. Ao dobrar a parte do telhado com o dispositivo de tração, o cabo de aço protendido ficará sob tensão
 Sliding carriage from the roof sheet (closed) with lock system (inside) = Carro deslizante a partir da cobertura (fechada) com sistema de trava (interno)

By closing and sealing the doors, the systems are customs secure = Ao fechar e lacrar as portas, os sistemas estão seguros para fins aduaneiros.

Anexo 3

PROCEDIMENTO DE APROVAÇÃO DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS QUE ATENDAM ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS PREVISTAS NO REGULAMENTO DO ANEXO 2

DISPOSIÇÕES GERAIS

1. Veículos rodoviários poderão ser aprovados por meio de um dos seguintes procedimentos:
 - (a) individualmente, ou
 - (b) por tipo de modelo (séries de veículos rodoviários)
2. Um certificado de aprovação em conformidade com o modelo do anexo 4 deverá ser emitido para veículos aprovados. Este certificado será impresso no idioma do país de emissão e em francês ou inglês. Quando a autoridade que concedeu a aprovação considerar necessário, fotografias ou diagramas autenticados pela autoridade deverão ser anexados ao certificado. O número desses documentos será inserido pela autoridade segundo o item nº 6 do certificado de aprovação.
3. O certificado de aprovação deverá ser mantido no veículo rodoviário.
4. Os veículos rodoviários deverão ser apresentados de dois em dois anos, para fins de inspeção e de renovação da aprovação, às autoridades competentes do país em que o veículo estiver registrado ou, no caso de veículos não registrados, do país em que o proprietário ou usuário estiver domiciliado.
5. Se um veículo rodoviário deixar de atender às condições técnicas prescritas para sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado para o transporte de mercadorias coberto pelas cadernetas TIR, ser reparado de volta à condição que justificou sua aprovação para voltar a atender às referidas condições técnicas.
6. Se as características essenciais de um veículo rodoviário forem alteradas, o veículo deixará de ser abrangido pela aprovação e deverá ser aprovado novamente pela autoridade competente antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias ao abrigo de cadernetas TIR.
7. As autoridades competentes do país de registro do veículo ou, no caso de veículos para os quais o registro não é necessário, as autoridades competentes do país onde o proprietário ou usuário do veículo está estabelecido poderão, conforme o caso, anular ou renovar o certificado de aprovação ou emitir um novo certificado de aprovação nas circunstâncias estabelecidas no artigo 14 da presente Convenção e nos parágrafos 4º, 5º e 6º deste anexo.

APROVAÇÃO INDIVIDUAL

8. O proprietário, o operador ou representante de qualquer um deverá solicitar a aprovação individual à autoridade competente. A autoridade competente deverá inspecionar o veículo rodoviário produzido de acordo com as regras gerais estabelecidas nos parágrafos 1º a 7º acima e se

certificar de que o veículo atende às condições técnicas prescritas no anexo 2, e após a aprovação, deverá emitir um certificado em conformidade com o modelo no anexo 4.

APROVAÇÃO POR MODELO DE FABRICAÇÃO (SÉRIES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS)

9. Quando os veículos rodoviários forem fabricados em série segundo um determinado modelo, o fabricante poderá solicitar a aprovação por tipo de modelo à autoridade competente do país de fabricação.

10. O fabricante deverá indicar em sua solicitação os números ou letras de identificação que ele atribui ao tipo de veículo rodoviário ao qual se relaciona seu pedido de aprovação.

11. O pedido deverá ser acompanhado de desenhos e de uma especificação de modelo detalhada do tipo de veículo rodoviário a ser aprovado.

12. O fabricante deverá assumir o compromisso por escrito de que:

(a) apresentará à autoridade competente esses veículos do tipo em questão conforme essa autoridade possa desejar examinar;

(b) permitirá que a autoridade competente examine unidades adicionais a qualquer momento durante a produção da série de tipo em questão;

(c) informará a autoridade competente a respeito de qualquer alteração, por menor que seja, no modelo ou especificação antes de prosseguir com essa alteração;

(d) marcará os veículos rodoviários em um local visível com os números ou letras de identificação do tipo de modelo e com o número de série do veículo na série de tipo (número do fabricante);

(e) manterá um registro dos veículos fabricados de acordo com o tipo de modelo aprovado.

13. A autoridade competente deverá declarar quais alterações, se houver, devem ser feitas ao modelo previsto para que a aprovação possa ser concedida.

14. Nenhuma aprovação de um determinado modelo será concedida sem que a autoridade competente tenha constatado, por meio de exame de um ou mais veículos fabricados do modelo em questão, que veículos desse tipo atendem às condições técnicas prescritas no anexo 2.

15. A autoridade competente deverá notificar o fabricante por escrito de sua decisão de conceder aprovação do modelo. Essa decisão será datada e numerada. A autoridade que tomou a decisão será claramente designada.

16. A autoridade competente deverá tomar as medidas necessárias para emitir um certificado de aprovação, que ela tenha assinado devidamente, com relação a cada veículo construído em conformidade com o modelo aprovado.

17. O detentor do certificado de aprovação deverá preencher, antes de usar o veículo para o transporte de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR, conforme necessário, no certificado de aprovação:

- o número de registro dado ao veículo (item nº 1) ou,

- no caso de um veículo não sujeito a registro, informações de seu nome e endereço comercial (item nº 8)

18. Quando um veículo que foi aprovado segundo determinado modelo for exportado a outro país que é Parte Contratante desta Convenção, nenhum procedimento de aprovação adicional será necessário naquele país devido a sua importação.

PROCEDIMENTO DE ENDOSSO DO CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

19. Quando constatados defeitos significativos em um veículo aprovado, transportando mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR, as autoridades competentes das Partes Contratantes poderão se recusar a permitir que o veículo continue seu trajeto ao abrigo de uma caderneta TIR, ou permitir que o veículo continue seu trajeto ao abrigo de uma caderneta TIR em seu território tomando as precauções de segurança necessárias. O veículo aprovado deve ser reparado a um estado satisfatório o mais rapidamente possível e, em nenhuma hipótese, será utilizado novamente para o transporte de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR.

20. Em cada um desses casos, as Autoridades aduaneiras deverão realizar um endosso adequado no item nº 10 do certificado de aprovação do veículo. Quando o veículo tiver sido restaurado a uma condição que justifique aprovação, ele será apresentado às autoridades competentes de uma Parte Contratante, que deverão revalidar o certificado acrescentando um endosso ao item nº 11 cancelando as observações anteriores. Nenhum veículo, cujo certificado tenha sido endossado no item nº 10 nos termos do parágrafo anterior, poderá ser usado novamente para o transporte de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR até que tenha sido reparado a uma condição satisfatória e até que o endosso no item nº 10 tenha sido cancelado conforme declarado acima.

21. Cada endosso realizado no certificado será datado e autenticado pelas autoridades competentes.

22. Quando são constatados em um veículo defeitos que as Autoridades aduaneiras consideram ser de menor importância e que não envolvem o risco de contrabando, o uso contínuo do veículo para o transporte de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR pode ser autorizado. O detentor do certificado de aprovação será notificado dos defeitos e deverá reparar seu veículo a um estado satisfatório dentro de um prazo razoável.

ANEXO 4

MODELO DE CERTIFICADO DE APROVAÇÃO DE UM VEÍCULO RODOVIÁRIO

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

de um veículo rodoviário para o transporte de mercadorias
sob regime de selagem aduaneira

Certificado N.º

Convenção TIR de 14 de Novembro de 1975

Emitido por:
(Autoridade competente)

[página 1]

IDENTIFICAÇÃO		Certificado N.º
1. Número de matrícula		
2. Tipo do veículo		
3. N.º do quadro		
4. Marca (ou nome do constructor)		
5. Outras características		
6. Número de anexos		
7. APROVAÇÃO	Válido até	Selo
<input type="checkbox"/> Aprovação individual (*)		
<input type="checkbox"/> Aprovação por modelo de construção (*)		
Autorização n.º (se necessário)		
Local		
Data		
Assinatura		
8. TITULAR, (constructor, proprietário ou transportador) (apenas para veículos não matriculados)		
Nome e Endereço		
.....		
9. RENOVAÇÕES		
Válido até:		
Local		
Data		
Assinatura		
Selo		
(*) Marcar o caso apropriado com X		
Ver igualmente «Aviso importante» na página 4.		
[página 2]		

OBSERVAÇÕES (parte reservada às autoridades competentes)		Certificado N.º	
10. Defeitos constatados		11. Reparação efectuada	
Autoridade	Selo	Autoridade	Selo
Assinatura		Assinatura	
10. Defeitos constatados		11. Reparação efectuada	
Autoridade	Selo	Autoridade	Selo
Assinatura		Assinatura	
10. Defeitos constatados		11. Reparação efectuada	
Autoridade	Selo	Autoridade	Selo
Assinatura		Assinatura	
12. Outras observações			
Ver igualmente «Aviso importante» na página 4. [página 3]			

AVISO IMPORTANTE

- O certificado de aprovação será acompanhado, quando a autoridade emissora considerar conveniente, de fotografias ou de desenhos autenticados por essa autoridade. O número desses documentos será mencionado por essa autoridade na rubrica 6 do certificado.
- O original do certificado deve ser transportado no veículo rodoviário a que diz respeito.
- Os veículos rodoviários devem ser apresentados de dois em dois anos, a fim de serem inspecionados e de, eventualmente, lhes ser renovada a aprovação, às autoridades competentes do país de matrícula do veículo ou, no caso de veículos não matriculados, do país onde o proprietário ou utente estiver domiciliado.
- Se um veículo rodoviário deixar de satisfazer as condições técnicas para a sua aprovação deverá, antes de poder ser utilizado novamente no transporte de mercadorias ao abrigo de caderneta TIR, ser reposto no estado em que foi aprovado, de modo a obedecer de novo àquelas condições técnicas.
- Se as características essenciais de um veículo rodoviário forem modificadas, esse veículo deixará de ser abrangido pela aprovação e, antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias ao abrigo de cadernetas TIR, deverá ser novamente aprovado pela autoridade competente.

[página 4]

**ANEXO 5
PLACAS TIR**

- As dimensões das placas serão de 250 mm por 400 mm.
- As letras TIR em caracteres latinos maiúsculos terão 200 mm de altura e seus traços pelo menos 20 mm de largura. As letras serão brancas com um fundo azul.

ANEXO 6

NOTAS EXPLICATIVAS

Introdução às notas explicativas

(i) Em conformidade com as disposições do artigo 43 desta Convenção, as notas explicativas interpretam determinadas disposições desta Convenção e de seus anexos. Elas também descrevem determinadas práticas recomendadas.

(ii) As notas explicativas não modificam as disposições desta Convenção ou de seus anexos, mas apenas tornam seu conteúdo, significado e escopo mais preciso.

(iii) Em especial, considerando as disposições do artigo 12 desta Convenção e do anexo 2 com relação às condições técnicas para a aprovação de veículos rodoviários de transporte sob o regime de laque aduaneiro, as notas explicativas especificam, onde apropriado, as técnicas de construção a serem aceitas pelas Partes Contratantes como em conformidade com essas disposições. As notas explicativas também especificam, onde apropriado, quais técnicas de construção não preenchem tais requisitos.

(iv) As notas explicativas fornecem meios para a implementação das disposições desta Convenção e de seus anexos de forma a levar em consideração o desenvolvimento de exigências tecnológicas e econômicas.

O TEXTO PRINCIPAL DA CONVENÇÃO

0.1 Artigo 1º

0.1.b) O Artigo 1º (b) implica que, quando várias unidades aduaneiras de partida ou de destino estiverem localizadas em um ou em vários países, poderá haver mais de uma operação TIR em uma Parte Contratante. Nessas circunstâncias, a parte nacional de um transporte TIR realizado entre duas unidades aduaneiras sucessivas, independentemente de serem unidades aduaneiras de partida, de destino ou de trânsito, poderá ser considerada uma operação TIR.

0.1.f) As taxas e encargos excetuados no artigo 1º, subparágrafo (f), referem-se a todos os valores, exceto tarifas e impostos de importação ou exportação, cobrados pelas Partes Contratantes sobre ou em conexão com importações ou exportações. Tais valores deverão ser limitados ao custo aproximado dos serviços prestados e não deverão representar uma proteção indireta a produtos nacionais ou um imposto sobre importações ou exportações para objetivos fiscais. Tais taxas e encargos incluem, entre outros, pagamentos relacionados a:

- certificados de origem, caso sejam necessários para trânsito;
- análises realizadas por laboratórios aduaneiros para fins de controle;
- inspeções aduaneiras e outras operações de desembaraço realizadas fora do horário comercial normal ou fora das unidades aduaneiras;
- inspeções por motivos sanitários, veterinários ou fitopatológicos.

0.1. j) Uma “carroçaria desmontável” é um compartimento de carga não dotado de qualquer meio de locomoção e que é projetado para ser transportado em um veículo rodoviário cujo chassis, juntamente com a armação inferior da carroçaria, é especialmente adaptado para tal fim. O termo também cobre caixas móveis, que são compartimentos de carga projetados especialmente para o transporte combinado por via rodoviária e ferroviária.

0.1. j) i) A expressão “parcialmente fechado”, conforme aplicada aos equipamentos no artigo 1º, subparágrafo (j)(i), está relacionada a equipamentos que consistem, em geral, de um assoalho e de uma superestrutura delimitando um espaço de carga equivalente àquele de um contêiner fechado. A superestrutura é geralmente feita de partes de metal que formam a estrutura de um contêiner. Contêineres desse tipo também poderão ter uma ou mais paredes laterais ou frontais. Em alguns casos, há apenas um teto preso ao assoalho por pilares. Tal tipo de contêiner é utilizado em especial para o transporte de mercadorias volumosas (automóveis, por exemplo).

0.2 Artigo 2º

0.2-1 O artigo 2º prevê que uma operação de transporte ao abrigo de uma caderneta TIR poderá começar e terminar no mesmo país sob a condição de que parte do trajeto seja realizada em território estrangeiro. Em tais casos, nada impede que as autoridades aduaneiras do país de partida exijam, além da caderneta TIR, um documento nacional a fim de assegurar a reimportação das mercadorias isentas de imposto de importação. Contudo, é recomendado que autoridades aduaneiras não insistam no uso de tal documento, mas aceitem, em seu lugar, um endosso apropriado na caderneta TIR.

0.2-2 As disposições deste artigo permitem o transporte de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR quando apenas parte do trajeto é realizada por via rodoviária. Não se especifica qual parte do trajeto deve ser realizada por via rodoviária, bastando que isso ocorra em algum momento entre o início e o fim do transporte TIR. Contudo, pode acontecer de, por motivos não previstos de natureza comercial ou acidental, nenhuma parte do trajeto poder ser realizada por via rodoviária, apesar das intenções do remetente no início do trajeto. Em tais casos excepcionais, as Partes Contratantes deverão, mesmo assim, aceitar a caderneta TIR, e a responsabilidade das associações garantidoras deverá permanecer em vigor.

0.3 Artigo 3º

0.3 a) iii) As disposições do Artigo 3 (a) (iii) não abrangem carros de passeio (código SH 8703) viajando por seus próprios meios. Contudo, os carros de passeio poderão ser transportados sob o procedimento TIR caso sejam transportados por meio de outros veículos, conforme mencionado nos subparágrafos (a) (i) e (a) (ii) do Artigo 3º.

0.5 Artigo 5º

Este artigo não exclui o direito de realização de verificações pontuais das mercadorias, porém enfatiza que tais verificações devem ser bastante limitadas em número. O procedimento internacional da caderneta TIR proporciona, de fato, proteção maior que aquela fornecida pelos procedimentos nacionais. Primeiramente, as informações a respeito da caderneta TIR referentes às mercadorias devem corresponder às informações fornecidas nos documentos aduaneiros que possam ser exigidos no país de partida. Além disso, os países de trânsito e de destino recebem proteção pelos controles que são realizados na partida e que são certificados pelas autoridades aduaneiras na alfândega de partida. (ver nota sobre o artigo 19 abaixo).

0.6 Artigo 6º

0.6.2 Parágrafo 2º

Segundo as disposições deste parágrafo, as autoridades aduaneiras de uma Parte Contratante poderão autorizar mais de uma associação, cada qual poderá incorrer em responsabilidade resultante de operações realizadas sob a égide das cadernetas emitidas por ela ou por suas associações correspondentes.

0.6.2 *bis* A relação entre uma organização internacional e suas associações membros deverá ser definida em acordos escritos sobre o funcionamento do sistema internacional de garantia.

0.6.2 *bis*-2

A autorização concedida em conformidade com Artigo 6.2*bis* deverá ser refletida em um acordo escrito entre a UNECE e a Organização Internacional. O acordo deverá estipular que a Organização Internacional deverá cumprir as disposições relevantes da Convenção, deverá respeitar as competências das Partes Contratantes da Convenção e deverá cumprir as decisões do Comitê Administrativo e os pedidos do Conselho Executivo TIR. Por meio da assinatura do acordo, a Organização Internacional confirma que aceita as responsabilidades impostas pela habilitação. O acordo também deverá reger as responsabilidades da Organização Internacional estabelecidas no Anexo 8, Artigo 10 (b), caso a impressão e a distribuição centralizadas das Cadernetas TIR sejam executadas pela organização internacional mencionada acima. O acordo deverá ser adotado pelo Comitê Administrativo.

0.8 Artigo 8º

0.8.1 *bis*.6

O Comitê poderá solicitar que os serviços competentes das Nações Unidas realizem o exame adicional. O Comitê poderá, alternativamente, decidir contratar um auditor independente externo e determinar que o Conselho Executivo TIR prepare os termos de referência da auditoria, com base no objeto e propósito da auditoria conforme determinados pelo Comitê. Os termos de referência deverão ser aprovados pelo Comitê. O exame adicional realizado por um auditor independente externo resultará em um relatório e em uma carta administrativa que deverá ser submetida ao Comitê. Nesse caso, o custo financeiro da contratação de um auditor independente externo, incluindo o procedimento de contratação relacionado, será incorrido pelo orçamento do Conselho Executivo TIR.

0.8.2 Parágrafo 2º

As disposições deste parágrafo deverão ser aplicáveis onde, no caso de irregularidades do tipo previsto no artigo 8º, parágrafo 1º, as leis e regulamentos de uma Parte Contratante prevejam o pagamento de outras quantias além das tarifas e dos impostos de importação ou de exportação, tais como multas administrativas ou outras sanções pecuniárias. Contudo, as quantias a pagar não deverão exceder o valor das tarifas e dos impostos de importação ou de exportação que seriam devidos caso as mercadorias houvessem sido importadas ou exportadas em conformidade com as disposições aduaneiras pertinentes, valor ao qual seriam acrescidos eventuais juros de mora.

0.8.3 Parágrafo 3º

Recomenda-se às Partes Contratantes que limitem a uma quantia correspondente a cem mil euros por caderneta TIR o valor máximo que poderá ser demandado da associação garantidora. Recomenda-se às Partes Contratantes que aumentem o montante máximo eventualmente exigível às associações garantes para uma importância equivalente a 400 000 euros em relação ao transporte de álcool e de tabaco descritos a seguir e que excedam os limites abaixo indicados:

- 1) Álcool etílico não desnaturado de teor alcoólico igual ou superior a 80 % (código SH:22.07.10);
- 2) Álcool etílico não desnaturado de teor alcoólico inferior a 80 %; aguardentes, licores e outras bebidas destiladas; preparações alcoólicas compostas dos tipos utilizados para a produção de bebidas (código SH: 22.08); Charutos (incluídos os de ponta cortada) e cigarrilhas, contendo tabaco (código SH;
- 3) Charutos (incluídos os de ponta cortada) e cigarrilhas, contendo tabaco (código SH 24.02.10);
- 4) Cigarros contendo tabaco (código SH: 24.02.20);
- 5) Tabaco para fumar, mesmo contendo sucedâneos de tabaco em qualquer proporção (código SH: 24.03.11 e 24.03.19 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, para. 35).

Recomenda-se limitar o montante máximo eventualmente exigível às associações garantes a uma importância equivalente a 50 000 dólares dos E.U.A. para as categorias de tabaco e de álcool acima definidas que não excedam as seguintes quantidades:

- 1) 300 litros
- 2) 500 litros
- 3) 40 000 unidades
- 4) 70 000 unidades
- 5) 100 quilogramas.

As quantidades exatas em litros, unidades e quilogramas das categorias de álcool e de tabaco acima descritas devem ser indicadas no manifesto da caderneta TIR.

0.8.5 Parágrafo 5º

Se uma demanda de pagamento for apresentada à associação garantidora com relação a mercadorias não listadas na Caderneta TIR, a administração interessada deverá indicar os fatos que basearam a conclusão de que as mercadorias estavam no compartimento lacrado do veículo rodoviário ou no contêiner lacrado.

0.8.6 Parágrafo 6º

1. Na ausência de informações na caderneta TIR suficientemente detalhadas para permitir cobranças sobre as mercadorias a serem determinadas, as partes interessadas poderão apresentar evidências de sua natureza exata.

2. Caso não seja apresentada nenhuma evidência, tarifas e impostos serão cobrados, não em uma taxa fixa não relacionada à natureza das mercadorias, mas na taxa mais elevada aplicável ao tipo de mercadorias cobertas pelas informações na caderneta TIR.

0.10-1 Artigo 10

O certificado de finalização da operação TIR será considerado como tendo sido obtido de maneira imprópria ou fraudulenta quando a operação TIR houver sido realizada por meio de compartimentos ou contêineres de carga adaptados para fins fraudulentos, ou quando más práticas tais como o uso de documentos falsos ou imprecisos, substituição de mercadorias, adulteração de lacres aduaneiros etc., tenham sido descobertas, ou quando o certificado houver sido obtido por outros meios ilícitos.

0.10-2 A expressão “ou não tenha ocorrido a terminação” inclui aquelas situações nas quais o certificado de terminação foi falsificado.

0.11 Artigo 11

0.11-1 O método de notificação por escrito fica a critério da legislação nacional.

0.11-2 Os esforços a serem envidados pelas autoridades competentes para exigir o pagamento da pessoa ou das pessoas responsáveis deverá incluir, no mínimo, o envio da demanda de

pagamento ao titular da Caderneta TIR para o endereço indicado na Caderneta TIR ou à pessoa ou às pessoas responsáveis, se distinto, estabelecidas em conformidade com a legislação nacional. A demanda de pagamento ao titular da Caderneta TIR poderá ser combinado com a notificação mencionada no parágrafo 1 (a) deste Artigo.

0.11-3-1 Ao decidir desembaraçar ou não as mercadorias ou o veículo, as autoridades competentes não deverão, quando houver outros meios legais para proteger os interesses pelos quais são responsáveis, ser influenciadas pelo fato de a associação garantidora ser responsabilizável pelo pagamento de taxas, impostos e juros de mora devidos pelo titular da Caderneta.

0.11-3-2 As autoridades competentes poderão informar à associação garantidora que foram iniciados procedimentos administrativos ou judiciais relativos à obrigação de pagamento. Em qualquer hipótese, as autoridades competentes deverão informar a associação garantidora sobre tais procedimentos, que poderão ser encerrados após o limite de dois anos antes de que tal limite expire.(?)

0.11-4 Caso a associação garantidora seja demandada, em conformidade com o procedimento estabelecido neste Artigo, a pagar as quantias mencionadas no Artigo 8, parágrafos 1 e 2, e não o faça dentro do prazo de três meses prescrito pela Convenção, as autoridades competentes poderão exigir o pagamento das quantias em questão com base nas normas nacionais, pois tratar-se-ia do descumprimento de um contrato de garantia celebrado pela associação garantidora de acordo com a lei nacional. O limite temporal também se aplica na hipótese de a associação garantidora, mediante o recebimento da demanda, consultar a organização internacional mencionada no Artigo 6, parágrafo 2, a respeito de sua posição com relação à demanda.

0.15 Artigo 15

Certas dificuldades poderão surgir no caso de veículos não sujeitos a registro, como, em alguns países, reboques ou semirreboques, quando documentos aduaneiros não são necessários para admissão temporária. Nesse caso, as disposições do artigo 15 poderão ser observadas, ao mesmo tempo em que é assegurada a proteção para as autoridades aduaneiras por meio do registro das características de tais veículos (fabricação e números) nos comprovantes 1 e 2 da caderneta TIR utilizada pelos países interessados e nos canchotos correspondentes.

0.17 Artigo 17

0.17-1 A disposição segundo a qual o manifesto de mercadorias coberto pela caderneta TIR deverá indicar separadamente o conteúdo de cada veículo de uma combinação de veículos, ou de cada contêiner, destina-se apenas a simplificar a inspeção aduaneira do conteúdo de cada veículo ou contêiner. Tal disposição, portanto, não deverá ser interpretada de forma tão rígida que cada variação entre o conteúdo de fato de um veículo ou contêiner e o conteúdo desse veículo ou contêiner, conforme indicado no manifesto, seja considerada uma violação das disposições da Convenção.

Caso a transportadora possa convencer as autoridades competentes de que, malgrado tal variação, todos as mercadorias indicadas no manifesto correspondem ao total de mercadorias carregadas na combinação de veículos ou em todos os contêineres abrangidos pela caderneta TIR, o que normalmente não vdeverá ser considerado uma violação das normas aduaneiras.

0.17-2 No caso de mudanças domésticas, o procedimento estabelecido no parágrafo 10(c) das Regras para a utilização da caderneta TIR poderá ser aplicado, caso a lista de artigos envolvidos seja razoavelmente condensada.

0.18 Artigo 18

0.18-1 É essencial para o bom funcionamento do procedimento TIR que as autoridades aduaneiras de um país se recusem a designar uma unidade aduaneira de saída como unidade aduaneira

de destino para uma operação de transporte cujo destino é um país vizinho quando tal país também seja uma Parte Contratante desta Convenção, a menos que haja circunstâncias especiais que justifiquem a solicitação.

0.18-2 1. As mercadorias devem ser carregadas de modo que a remessa a ser descarregada no primeiro ponto de descarga possa ser retirada do veículo ou do contêiner sem que seja necessário descarregar a outra remessa ou remessas de mercadorias a serem descarregadas nos outros pontos de descarga.

2. Quando uma operação de transporte envolver descarga em mais de uma unidade, é necessário que, após a descarga parcial, seja feito um registro no campo 12 de todos os manifestos restantes da caderneta TIR e, ao mesmo tempo, seja realizado outro registro nos comprovantes restantes e nos respectivos canchotos, para que novos lacres sejam apostos.

0.18.3 As Partes Contratantes devem tornar disponíveis ao público informações sobre essas limitações e informar o Conselho Executivo TIR, inclusive por meio da devida utilização de aplicativos eletrônicos desenvolvidos para tal fim pelo secretariado TIR sob a supervisão do Conselho Executivo TIR.

0.19 Artigo 19

A exigência de que a unidade aduaneira de partida verifique a precisão do manifesto de mercadorias implica a necessidade de verificar, ao menos, se os dados do manifesto de mercadorias correspondem aos dos documentos de exportação e de transporte ou de outros documentos comerciais relativos às mercadorias; a unidade aduaneira de partida também poderá ter que examinar as mercadorias.

A unidade aduaneira de partida também deverá, antes de apor os lacres, verificar a condição do veículo rodoviário ou contêiner e, no caso de veículos lonados ou contêineres, a condição das lonas e dos fechos da lona, pois tais equipamentos não estão inclusos no certificado de aprovação.

0.20 Artigo 20

Na fixação de prazos para o transporte de mercadorias dentro de seu território, as autoridades aduaneiras deverão também levar em consideração, entre outros, quaisquer normas especiais a que as transportadoras estão sujeitas, especialmente regulamentos relativos ao horário comercial e aos períodos de repouso obrigatórios para motoristas de veículos rodoviários. Recomenda-se que tais autoridades exercitem seu direito de prescrever uma rota apenas quando considerarem essencial.

0.21 Artigo 21

0.21-1 As disposições deste artigo não restringem o direito de as autoridades aduaneiras examinarem todas as partes de um veículo, além do compartimento de carga lacrado.

0.21-2 A unidade aduaneira de entrada poderá enviar de volta o transporte à unidade aduaneira de saída do país adjacente caso verifique que aquela unidade aduaneira não o liberou, ou que a liberação não foi concedida de forma adequada. Nesses casos, a unidade aduaneira de entrada insere uma nota na caderneta TIR para a unidade aduaneira de saída em questão.

0.21-3 Se, durante a inspeção, as autoridades aduaneiras retirarem amostras de mercadorias, tais autoridades deverão incluir uma nota no manifesto de mercadorias da caderneta TIR indicando as características detalhadas das mercadorias retiradas.

0.28-1 Artigo 28

A utilização da caderneta TIR deve se restringir à função a que se destina, a saber, a operação de trânsito. A caderneta TIR não deverá, por exemplo, ser utilizada para abranger o armazenamento de mercadorias sob controle aduaneiro no destino.

0.28-2 O Presente Artigo prevê que o fim de uma operação TIR ocorre quando as mercadorias ficam sujeitas a outro procedimento aduaneiro ou a outro sistema de controle aduaneiro. Tal inclui o desembaraço de mercadorias para uso doméstico (de forma total ou condicional), a transferência através da fronteira para um terceiro país (exportação), ou para uma zona franca, ou o armazenamento das mercadorias em um local aprovado pelas autoridades aduaneiras enquanto aguarda a declaração para outro procedimento aduaneiro.

0.29 Artigo 29

Nenhum certificado de aprovação é necessário para veículos rodoviários ou contêineres que transportam mercadorias pesadas ou volumosas. No entanto, é de responsabilidade da unidade aduaneira de partida assegurar que os demais requisitos previstos neste artigo para este tipo de transporte sejam observados. As unidades aduaneiras de outras Partes Contratantes deverão aceitar a decisão da unidade aduaneira de partida a menos que, em sua opinião, haja um claro conflito com as disposições do artigo 29.

0.38 Artigo 38

0.38-2. Parágrafo 2º

O dispositivo legal para notificar o Conselho Executivo TIR que uma pessoa foi temporária ou permanentemente excluída da operação da Convenção deverá ser cumprido por meio da devida utilização de aplicativos eletrônicos desenvolvidos para tal fim pelo secretariado TIR sob a supervisão do Conselho Executivo TIR.

0.39 Artigo 39

A expressão “erros cometidos por negligência” deve ser entendida como atos que, embora não cometidos deliberadamente e com pleno conhecimento dos fatos, se devem à não tomada de medidas razoáveis e necessárias para assegurar a precisão dos fatos em qualquer caso específico.

0.42 *bis* Artigo 42 bis:

O termo “imediatamente” no Artigo 42 *bis* deve ser entendido como significando que as medidas nacionais que possam afetar a implementação da Convenção TIR e/ou o funcionamento do sistema TIR deveriam ser comunicadas por escrito ao Conselho Executivo TIR (CETIR) o mais rápido possível e, se possível, antes de sua entrada em vigor, de modo a permitir que o CETIR desempenhe de forma eficiente as suas funções de supervisão e cumpra sua responsabilidade de examinar a medida com relação a sua conformidade com a Convenção TIR, em conformidade com o Artigo 42 *bis* e de seus Termos de Referência, conforme estabelecido no Anexo 8 da Convenção TIR.

0.45 Artigo 45

0.45-1 A disposição legal de publicar a lista de unidades aduaneiras de partida, unidades aduaneiras de trânsito e unidades aduaneiras de destino aprovadas para realizar operações TIR também é considerada cumprida por meio da devida utilização de aplicativos eletrônicos desenvolvidos para tal fim pelo secretariado TIR sob a supervisão do Conselho Executivo TIR.

0.45-2 Recomenda-se às Partes Contratantes que disponibilizem o maior número possível de unidades aduaneiras, tanto no interior quanto na fronteira, para tratar das operações TIR.

0.49 Artigo 49

Partes Contratantes podem conceder, em linha com a legislação nacional, a pessoas devidamente autorizadas, maiores facilidades na aplicação das disposições da Convenção. As condições estabelecidas pelas autoridades competentes ao conceder tais facilidades deveriam, ao menos, incluir o uso de tecnologias de informação e comunicação para assegurar a boa condução do procedimento TIR, a isenção de apresentar mercadorias, veículo rodoviário, combinação de veículos ou o contêiner com a caderneta TIR na unidade aduaneira de partida ou destino, bem como instruções para que pessoas devidamente autorizadas cumpram deveres específicos atribuídos pela Convenção TIR a autoridades aduaneiras, tais como, especificamente, o preenchimento e a aposição de carimbo na caderneta TIR e a aposição e verificação de lacres aduaneiros. Pessoas devidamente autorizadas a que se tenham concedido qualquer maior facilidade devem estabelecer um sistema de guarda de registros, habilitando autoridades aduaneiras a realizar controles aduaneiros efetivos, bem como supervisionar o procedimento e realizar controles aleatórios. Maiores facilidades deveriam ser concedidas sem prejuízo das responsabilidades dos titulares de cadernetas TIR como disposto no Artigo 11, parágrafo 2 da Convenção.

1. ANEXO 1

1.10 c) Regras relativas à utilização da caderneta TIR

Listas de cargas anexadas ao manifesto de mercadorias

O nº 10 c) das regras relativas à utilização da caderneta TIR permite o uso de listas de carga como anexo da caderneta TIR mesmo quando haveria espaço suficiente no manifesto para inserir todos as mercadorias transportadas. Contudo, isso é permitido apenas se as listas de carga contiverem todos os detalhes exigidos pelo manifesto de mercadorias em forma legível e reconhecível e se todas as outras disposições da Norma 10 c) forem cumpridas.

2 ANEXO 2

2.2 Artigo 2º

2.2.1 (a) Subparágrafo 1 a) – Montagem das partes constituintes

(a) Quando dispositivos de união (rebites, parafusos, pinos e porcas, etc.) forem utilizados, um número suficiente desses dispositivos deve ser inserido de fora, atravessar as partes constituintes montadas, projetar-se para dentro e ser firmemente fixados (por exemplo, rebitados, soldados, prendidos por bucha ou aparafusados e estampados ou soldados na porca). Entretanto, rebites convencionais (por exemplo, rebites cuja colocação requer o manuseio de ambos os lados da montagem das partes constituintes) também podem ser inseridos a partir do interior.

Não obstante o disposto acima, o assoalho dos compartimentos de carga pode ser fixado por meio de parafusos auto-roscentes, de rebites autopercutores ou de rebites introduzidos por meio de uma carga explosiva ou de alfinetes introduzidos pneumáticamente, colocados a partir do interior e que atravessem em ângulos retos o pavimento e as travessas metálicas inferiores, contanto que, salvo no caso de parafusos auto-roscentes, as extremidades de alguns deles sejam cravadas na parte exterior da travessa ou a ela soldadas.

(b) A autoridade competente deverá determinar quais dispositivos de junção e quantos deles devem atender às exigências do subparágrafo a) desta nota explicativa; devem fazê-lo certificando-se de que as partes constituintes montadas não podem ser deslocadas e substituídas sem deixar vestígios óbvios. A escolha e a colocação de outros dispositivos de união não estão sujeitas a qualquer restrição.

(c) Os dispositivos de união que podem ser removidos e substituídos de um lado sem deixar vestígios óbvios, ou seja, sem exigir o manuseio de ambos os lados das partes constituintes a serem montadas, não devem ser permitidos nos termos do subparágrafo a) desta nota. Exemplos desses dispositivos são rebites de expansão, rebites cegos e similares.

(d) Os métodos de montagem descritos acima serão aplicados a veículos especiais, por exemplo, veículos isotérmicos, veículos refrigerados e veículos-tanque, à medida que não sejam incompatíveis com as exigências técnicas que esses veículos devem atender para sua utilização. Quando, devido a motivos técnicos, não for praticável fixar as partes da maneira descrita no subparágrafo (a) desta nota, as partes constituintes podem ser unidas por meio dos dispositivos mencionados no subparágrafo (c) desta nota, desde que os dispositivos utilizados na face interna da parede não sejam acessíveis pelo exterior.

2.2.1 (b) Subparágrafo 1 (b) – Portas e outros sistemas de fechamento

(a) O dispositivo utilizado para a aposição dos lacres aduaneiros deverá:

(i) ser fixado por soldagem ou por, no mínimo, dois dispositivos de união, de acordo com o subparágrafo (a) da nota explicativa 2.2.1 (a); ou

(ii) ser projetado de modo que, quando o compartimento de carga for fechado e lacrado, o dispositivo não possa ser removido sem deixar vestígios óbvios.

Também deve:

(iii) ter orifícios de no mínimo 11 mm de diâmetro ou ranhuras de no mínimo 11 mm de comprimento por 3 mm de largura, e

(iv) oferecer a mesma segurança independentemente do tipo de lacre utilizado.

(b) Dobradiças de topo, dobradiças de cinta, pinos de dobradiça e outros dispositivos para pendurar portas e afins devem ser fixados em conformidade com as exigências dos subparágrafos (a) (i) e (ii) desta nota. Ademais, os diversos componentes de tais dispositivos (por exemplo, placas de dobradiça, pinos ou articulações), contanto que sejam necessários para assegurar a segurança aduaneira do compartimento de carga, deverão ser ajustados de maneira que não possam ser removidos ou desmontados quando o compartimento de carga estiver fechado e lacrado sem que deixem vestígios óbvios (ver esboço nr.1).

Contudo, quando esse dispositivo não for acessível do exterior, será suficiente se, quando a porta ou afins tiver sido fechada e selada, não puder ser destacado da dobradiça ou de um dispositivo semelhante sem deixar vestígios óbvios. Quando uma porta ou dispositivo de fechamento tiver mais de duas dobradiças, apenas as duas dobradiças mais próximas das extremidades da porta precisam ser fixadas em conformidade com as exigências do subparágrafo (a) (i) e (ii) acima.

(c) Excepcionalmente, no caso de veículos com compartimentos de carga com isolamento, o dispositivo de lacres aduaneiros, as dobradiças e quaisquer acessórios, cuja remoção daria acesso à parte interna do compartimento de carga ou a espaços nos quais mercadorias poderiam ser escondidas, poderá ser aposto nas portas de tais compartimentos de carga por meio dos seguintes sistemas:

(i) Parafusos de fixação que são inseridos do exterior para o interior, mas que de outra forma não atendem aos requisitos da Nota Explicativa 2.2.1 (a), subparágrafo (a) acima, com a condição de que:

- as caudas dos parafusos de fixação sejam fixadas em uma placa de vazamento ou dispositivo semelhante instalado atrás da camada ou das camadas externas da estrutura da porta; e

- as cabeças do número apropriado de parafusos de fixação sejam soldadas ao dispositivo de lacre aduaneiro, dobradiças etc., de forma que fiquem completamente deformadas e que os parafusos de fixação não possam ser removidos sem deixar sinais visíveis de violação (vide esboço nº 1 apenso a este anexo).

(ii) Um dispositivo de fixação que é inserido do exterior para o interior da estrutura da porta de isolamento, com a condição de que:

- o pino de fixação e o anel de fixação do dispositivo sejam montados por ferramentas pneumáticas ou hidráulicas e fixados atrás de uma placa ou dispositivo semelhante instalado entre a camada externa da estrutura da porta e o isolamento; e

- a cabeça do pino de fixação não fique acessível pela parte interna do compartimento de carga; e

- um número suficiente de anéis e pinos de fixação sejam soldados uns aos outros e os dispositivos não possam ser removidos sem deixar sinais visíveis de violação (vide esboço nº 5 apenso a este anexo).

O termo “compartimento de carga com isolamento” inclui compartimentos de carga refrigerados e com isolamento térmico.

(d) Os veículos que possuem um grande número de dispositivos para fechar, como válvulas, válvulas reguladoras, tampas de inspeção, flanges e similares devem ser projetados de forma a manter o menor número possível de lacres aduaneiros. Para isso, os dispositivos próximos devem ser interligados por um dispositivo comum com exigência de apenas um lacre aduaneiro, ou devem ser munidos de uma tampa que atenda à mesma finalidade.

(e) Os veículos com tetos deslizantes devem ser construídos de maneira a permitir vedação com um número mínimo de lacres aduaneiros.

(f) Nos casos em que mais de um lacre aduaneiro seja requerido para a selagem aduaneira segura, a quantidade de tais lacres deverá ser indicada no Certificado de Aprovação sob o ponto 5 (Anexo 4 da Convenção TIR, 1975). Esboços ou fotografias do veículo rodoviário deverão ser anexados ao Certificado de Aprovação exibindo a localização exata dos lacres aduaneiros.

2.2.1 (c)-1 Subparágrafo 1 (c) – Aberturas de ventilação

(a) A maior dimensão das aberturas de ventilação não deve, em princípio, exceder 400 mm.

(b) As aberturas que permitam o acesso direto ao compartimento de carga deverão ser obstruídas:

(i) por meio de telas metálicas ou placas metálicas perfuradas (dimensão máxima dos orifícios deve ser de 3 mm em ambos os casos) e protegidas por uma rede metálica soldada (dimensão máxima das malhas deve ser de 10 mm); ou

(ii) por uma única placa metálica perfurada de solidez suficiente (dimensão máxima dos orifícios deve ser de 3 mm; espessura da placa deve ser de ao menos 1 mm).

Ver o esboço nº 1 no presente anexo.

(c) As aberturas que não permitam o acesso direto ao compartimento de carga (por exemplo, por meio de sistemas em cotovelo ou chicanas) deverão ser munidas dos dispositivos mencionados no subparágrafo (b), no entanto, as dimensões dos orifícios e das malhas poderão ser de até 10 mm (para a malha metálica ou placa metálica) e 20 mm (para a rede metálica).

(d) Quando aberturas são feitas em lonas, os dispositivos mencionados no subparágrafo (b) desta nota devem ser, em princípio, prescritos. Entretanto, dispositivos de bloqueio na forma de placas metálicas perfuradas instaladas na parte externa, e telas metálicas ou outras telas instaladas na parte interna, serão permitidos.

(e) Dispositivos não metálicos idênticos poderão ser permitidos desde que os orifícios tenham as dimensões necessárias e que o material usado seja forte o suficiente para evitar que os orifícios sejam consideravelmente alargados sem dano visível. Além disso, não se deve substituir o dispositivo de ventilação por apenas um dos lados da lona.

(f) A abertura de ventilação poderá estar equipada com um dispositivo de proteção. Tal dispositivo deverá ser fixado ao lona de maneira que permita a inspeção aduaneira da abertura. O dispositivo de proteção deverá ser fixado ao lona a uma distância de não menos que 5 cm da tela da abertura de ventilação.

2.2.1 c)-2 Subparágrafo 1 (c) – Aberturas de drenagem

(a) A dimensão máxima das aberturas de drenagem não deverá, em princípio, exceder 35 mm.

(b) Aberturas que permitam acesso direto ao compartimento de carga deverão ser munidas dos dispositivos descritos no subparágrafo (b) da nota explicativa 2.2.1 (c)-l para aberturas de ventilação.

(c) Quando aberturas de drenagem não permitirem acesso direto ao compartimento de carga, os dispositivos mencionados no subparágrafo (b) desta nota não serão exigidos, sob a condição de que as aberturas serão munidas de um sistema de chicanas confiável facilmente acessível do interior do compartimento de carga.

2.2.3 Parágrafo 3 - Vidros de segurança

Os vidros deverão ser considerados vidros de segurança se não houver risco de serem destruídos como resultado de qualquer fator que ocorre normalmente nas condições normais de uso de um veículo. Os vidros deverão conter uma marca que os caracterizem como vidros de segurança.

2.3 Artigo 3º

2.3.3 Parágrafo 3º – Lonas feitas de diversas peças

(a) As diversas peças que constituem uma lona poderão ser feitas de diferentes materiais em conformidade com as disposições do anexo 2, artigo 3º, parágrafo 2º.

(b) Qualquer disposição das peças que garanta segurança adequadamente será permitida na composição da lona, sob a condição de que as peças sejam montadas em conformidade com as exigências do anexo 2, artigo 3º.

2.3.6 a) -1 Subparágrafo 6 (a) – Veículos com argolas corrediças

Argolas de fixação de metal que deslizam em barras metálicas fixas aos veículos são aceitáveis para os fins deste parágrafo (veja o desenho nº 2 anexado ao presente anexo), desde que:

(a) as barras são apostas ao veículo com espaçamentos de no máximo 60 cm e de maneira que não possam ser removidas e substituídas sem deixar traços visíveis;

(b) as argolas são duplas ou equipadas com uma barra central e feitas em uma única peça sem o uso de soldagem; e

(c) a lona é fixada ao veículo atendendo estritamente às condições estabelecidas no anexo 2, artigo 1º (a) desta Convenção.

2.3.6 (a) – 2 Subparágrafo 6º (a) – Veículos com argolas giratórias

Argolas giratórias de metal, cada qual girando numa braçadeira metálica afixada ao veículo são aceitáveis para os fins deste parágrafo (veja o esboço nº 2a anexado ao presente anexo), contanto que:

(a) cada braçadeira esteja afixada ao veículo de tal modo que não possa ser retirada e repostada sem deixar vestígios evidentes e

(b) a mola sob cada braçadeira esteja completamente protegida por uma tampa metálica em forma de sino.

2.3.6 (b) Subparágrafo 6 (b) – Lonas permanentemente fixadas

Quando um ou mais extremidades da lona estiverem permanentemente fixadas ao corpo do veículo, a lona será mantida no lugar por uma ou mais tiras de metal ou outro material adequado fixado ao corpo do veículo por dispositivos de união atendendo às exigências do subparágrafo (a) da nota 2.2.1 (a) deste anexo.

2.3.8. Parágrafo 8º – Espaços entre os anéis e entre os ilhoses

Intervalos superiores a 200 mm, mas que não ultrapassem 300 mm, são aceitáveis sobre os montantes caso as argolas estejam recuadas nos painéis laterais e os ilhoses sejam ovais e pequenos o suficiente para passar pelas argolas. (Emenda nr. 1, de 1/8/1979)

2.3.11 (a)-1 Subparágrafo 11 (a) – Abas de tensão das lonas

As lonas de muitos veículos são munidas exteriormente de uma aba horizontal trespassada por ilhoses que correm ao longo da lateral do veículo. Essas abas, conhecidas como abas de tensão, são usadas para esticar a lona por meio de cordas de tensionamento ou dispositivos semelhantes. Essas abas foram usadas para ocultar cortes horizontais feitos nas lonas proporcionando acesso inadequado às mercadorias transportadas no veículo. É dessa forma recomendado que o uso das abas desse tipo não seja permitido. Os seguintes dispositivos poderão ser utilizados em vez disso:

(a) abas de tensão de modelo semelhante fixadas no interior da lona; ou

(b) pequenas abas individuais, cada uma trespassada por um ilhós fixado na superfície externa da lona, e espaçadas a distâncias que permitirão um esticamento adequado da lona.

Por outro lado, será possível, em alguns casos, evitar o uso de abas de tensão em lonas.

2.3.11 (c) Subparágrafo 11 (c) – Tiras das lonas

2.3.11 (a)-2 Os seguintes materiais são considerados adequados para a confecção das tiras:

(a) couro;

(b) matérias têxteis não extensíveis, incluindo tecidos com cobertura plástica ou emborrachados, desde que esses materiais não possam, uma vez rompidos, ser soldados ou reconstituídos sem deixar traços visíveis. Adicionalmente, o material plástico utilizado para cobrir tiras será transparente e terá superfície lisa.

2.3.11 (a)-3 O dispositivo apresentado no esboço nº 3 anexado neste anexo atende às exigências da última parte do anexo 2, artigo 3º, parágrafo 11. Ele também atende às exigências do anexo 2, artigo 3º, parágrafo 6º.

3. ANEXO 3

3.0.17 Procedimento de aprovação

1. O anexo 3 estabelece que as autoridades competentes de uma Parte Contratante poderão emitir um certificado de aprovação com relação a um veículo construído dentro de seu território e que nenhum procedimento de aprovação adicional será aplicado com relação a esse veículo no país em que ele está registrado ou, conforme o caso, onde reside o proprietário.

2. Essas disposições não pretendem restringir o direito das autoridades competentes da Parte Contratante onde o veículo está registrado ou onde reside o proprietário para exigir a apresentação desse certificado de aprovação na importação ou subsequentemente para fins relacionados ao registro ou controle do veículo ou exigências legais semelhantes.

3.0.20 Procedimento de quitação do certificado de aprovação

Quando uma quitação com relação a defeitos tiver de ser cancelado após o veículo ter sido reparado a um estado satisfatório, basta declarar, no item nº 11, previsto para esse fim, “Defeitos reparados” seguido do nome, assinatura e carimbo da autoridade competente interessada.

8. ANEXO 8

8.1. Artigo 1-A

8.1-A.6. N.6

O Comitê poderá solicitar os serviços competentes das Nações Unidas para realizar os exames adicionais. O Comitê poderá, alternativamente, decidir contratar um auditor externo independente e mandar o Conselho Executivo TIR para preparar os termos de referência da auditoria, com base no objeto e finalidade da auditoria, tal como determinado pelo Comitê. Os termos de referência devem ser aprovados pelo Comitê. Dos exames adicionais realizados por um auditor externo independente deverá resultar um relatório e uma carta de recomendações a ser submetida ao Comitê. Nesse caso, o custo financeiro da contratação de um auditor externo independente, incluindo os respectivos procedimentos de adjudicação, deve ser coberto pelo orçamento do Conselho Executivo TIR.

8.9.1 Os membros do Conselho Executivo TIR deverão ser competentes e experientes na aplicação dos procedimentos aduaneiros, especialmente o procedimento de trânsito TIR, tanto em nível nacional quanto internacional. Os membros do conselho deverão ser nomeados por seus respectivos governos ou organizações que sejam Partes Contratantes da Convenção. Eles deverão representar os interesses das Partes Contratantes à Convenção e não os interesses específicos de um governo ou de uma organização em particular.

8.9.2 Caso um membro do Conselho Executivo TIR renuncie antes do término de seu mandato, o Comitê Administrativo TIR poderá eleger um membro substituto. Nesse caso, o membro eleito deverá permanecer no cargo apenas durante o período não cumprido do mandato de seu antecessor. Caso um membro do Conselho Executivo TIR não seja capaz de completar seu mandato por motivos outros que não a renúncia, tal informação deverá ser transmitida por escrito para o Conselho Executivo TIR e para o secretariado TIR pela administração nacional do membro em questão. Nesse caso, o Comitê Administrativo poderá eleger um membro substituto para o período não cumprido do mandato.

8.10 (b) O acordo mencionado na Nota Explicativa ao Artigo 6.2bis também deverá reger as responsabilidades da Organização Internacional estabelecidas na alínea (b) do presente artigo, caso a impressão e a distribuição centralizadas das Cadernetas TIR sejam executadas pela organização internacional mencionada acima.

8.13.1-1 Disposições financeiras

Após um período inicial de dois anos, as Partes Contratantes da Convenção preveem que a operação do Conselho Executivo TIR e do secretariado TIR seja financiada por meio do orçamento ordinário das Nações Unidas. Tal disposição não exclui uma prorrogação das disposições financeiras iniciais caso não seja possível assegurar o financiamento das Nações Unidas ou de fontes alternativas.

8.13.1-2 Operação do Conselho Executivo TIR

O trabalho dos membros do Conselho Executivo TIR será financiado pelos respectivos governos.

8.13.1-3 Quantia

A quantia a que se refere o parágrafo 1º deverá ter como base: (a) o orçamento e o plano de custos do Conselho Executivo TIR e do secretariado TIR, conforme aprovados pelo Comitê Administrativo; e (b) a previsão do número de Cadernetas TIR a serem distribuídas, conforme estabelecido pela organização internacional.

8.13.2. Após consultas com organização internacional mencionada no Artigo 6º, o procedimento previsto no parágrafo 2º deverá ser refletido no acordo entre a UNECE, conforme mandatado pelas Partes Contratantes e agindo em nome delas, e a organização internacional mencionada no artigo 6º. O acordo deverá ser aprovado pelo Comitê Administrativo.

9. ANEXO 9

PARTE II

9.II.3 Comitê de habilitação

Recomenda-se a criação de comitês nacionais de habilitação, compostos por representantes das autoridades competentes, das associações nacionais e de outros organismos interessados.

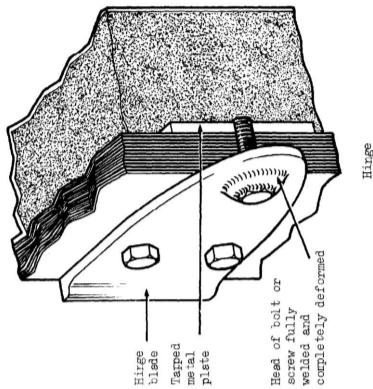
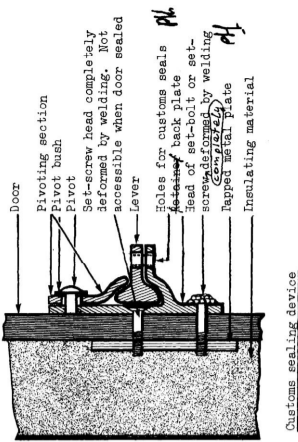
Nota Explicativa do parágrafo 4º

9.II.4 Dados, conforme previstos no parágrafo 4º, deverão ser transmitidos por meio da utilização de aplicativos eletrônicos desenvolvidos para tal fim pelo secretariado TIR sob a supervisão do Conselho Executivo TIR.

Nota Explicativa para o parágrafo 5º

9.II.5 A Nota Explicativa 9.II.4 se aplica, *mutatis mutandis*, ao parágrafo 5º.

Esboço nº 1



Legenda:

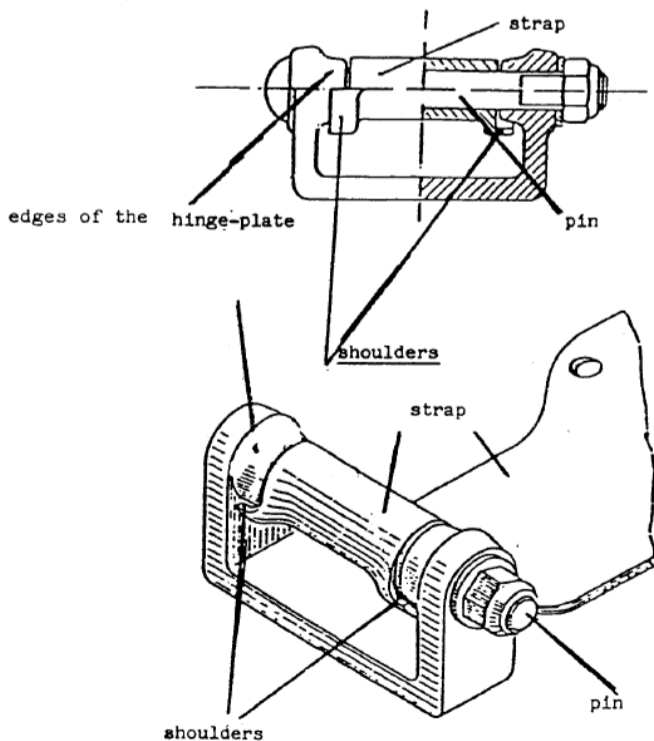
- Hinge blade = Chapa da dobradiça
- Tapped metal plate = Placa de metal roscada
- Head of bolt or screw fully welded and completely deformed = Cabeça do parafuso ou pino totalmente soldada e completamente deformada
- Hinge = Dobradiça
- Door = Porta
- Pivoting section = Parte giratória
- Pivot bush = Bucha do pivô
- Pivot = Pivô

- Set-screw head completely deformed by welding. Not accessible when door sealed = Cabeça do parafuso de fixação completamente deformada por soldagem. Não acessível quando a porta está selada.
- Lever = Alavanca
- Holes for customs seals back plate = Orifícios para a placa traseira do lacre aduaneiro
- Head of set-bolt or set-screw completely deformed by welding = Cabeça do parafuso de fixação ou pino de fixação completamente deformada por soldagem
- Tapped metal plate = Placa de metal roscada
- Insulating material = Material isolante
- Customs sealing device = Dispositivo de lacre aduaneiro

Esboço nº 1a

Exemplo de dobradiça que não demanda proteção especial para o pino da dobradiça

A dobradiça ilustrada abaixo cumpre com os requisitos da segunda frase da nota explicativa 2.2.1 (b), parágrafo (b). O design da chapa e do pino da dobradiça tornam desnecessária qualquer proteção especial do pino, visto que as patilhas da chapa sobem até à parte de trás das extremidades do pino. Desse modo, tais patilhas impedem que a porta selada pela Alfândega seja aberta pelo lado onde está a dobradiça sem deixar evidências óbvias, mesmo se o pino desprotegido tiver sido retirado.

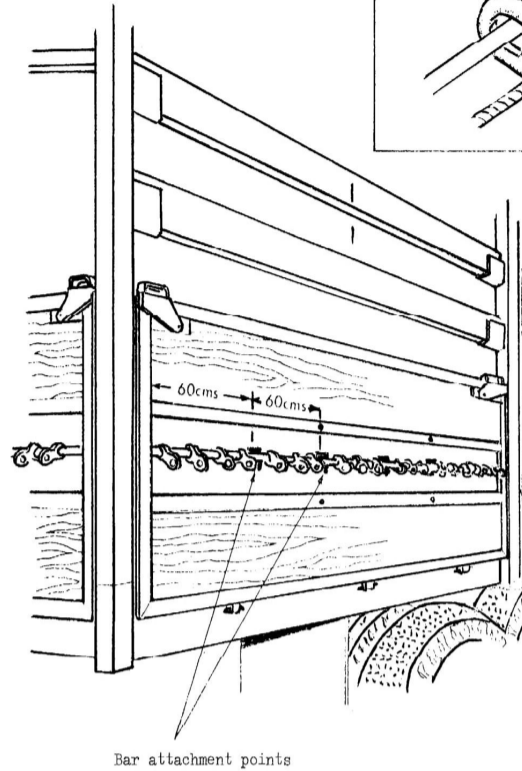
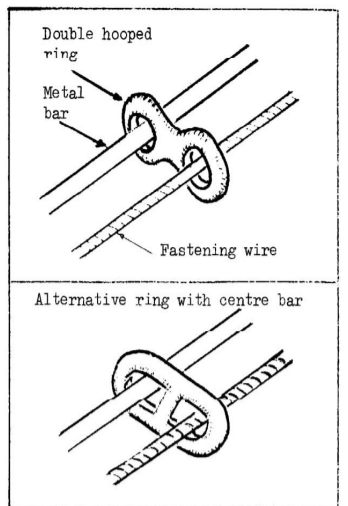


Legenda:

- strap = chapa
- edges of the hinge-plate = extremidades da placa de dobradiça
- shoulders = pastilhas
- pin = pino

Esboço nº 2

**Sketch No. 2
SHEETED VEHICLES
WITH SLIDING RINGS**

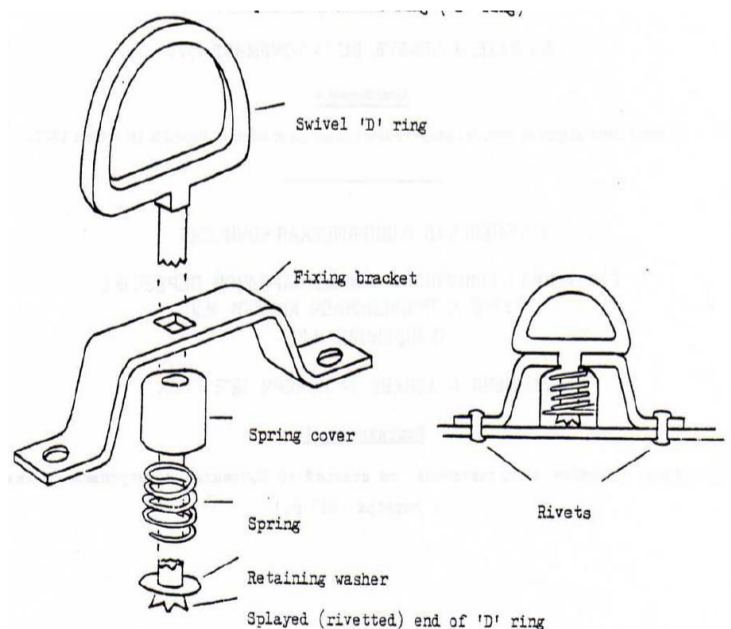


Legenda:

- Sketch Nº. 2 = Desenho nº 2
- SHEETED VEHICLES WITH SLIDING RINGS = VEÍCULOS LONADOS COM ARGOLAS CORREDIÇAS
- Double hooped ring = Argola com dois aros
- Metal bar = Barra de metal
- Fastening wire = Fio de fixação
- Alternative ring with centre bar = Argola alternativa com barra central
- Bar attachment points = Pontos de fixação da barra

Esboço nº 2a

Exemplo de uma argola giratória (argola "D")



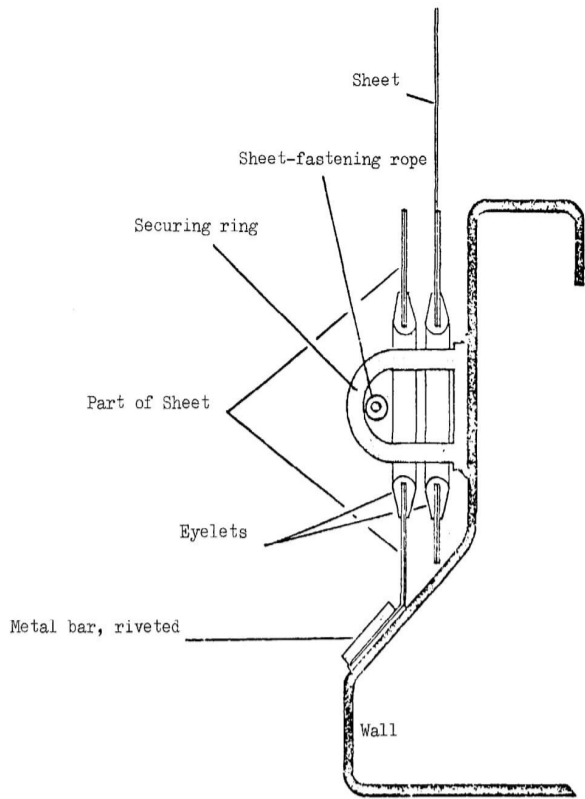
Legenda:

- Swivel 'D' ring = Argola giratória "D"
- Fixing bracket = Braçadeira de fixação
- Spring cover = Tampa da mola
- Spring = Mola
- Retaining washer = Peça de retenção
- Splayed (rivetted) end of 'D' ring = Extremidade alargada (rebitada) da argola "D"
- Rivets = Rebites

Esboço nº 3

EXEMPLO DE DISPOSITIVO PARA FIXAÇÃO DE LONAS DE VEÍCULOS

O dispositivo ilustrado abaixo atende às exigências da última parte do parágrafo 11 do anexo 2, artigo 3º. Também atende às exigências do anexo 2, artigo 5º, parágrafo 6º.



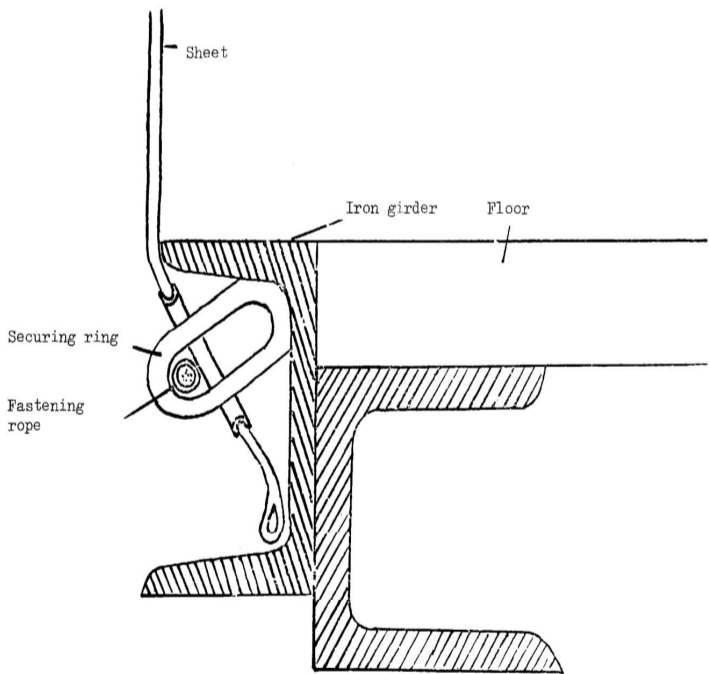
Legenda:

- Sheet = lona
- Sheet-fastening rope = Corda para prender a lona
- Securing ring = Argolas de fixação
- Part of Sheet = Parte da Lona
- Eyelets = Ilhoses
- Metal bar, riveted = Barra de metal, rebitada
- Wall = Parede

Esboço nº 4

DISPOSITIVO PARA FIXAÇÃO DAS LONAS

O dispositivo ilustrado abaixo atende às exigências do anexo 2, artigo 3º, subparágrafo 6(a).

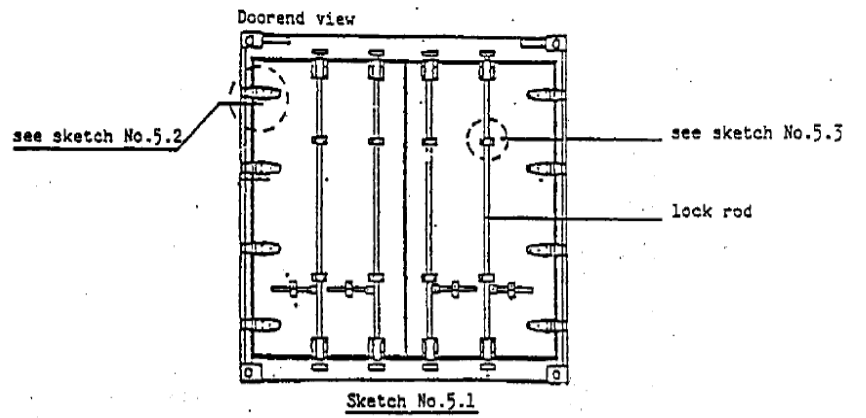


Legenda:

- Sheet = Lona
- Iron girder = Viga de ferro
- Floor = Assoalho
- Securing ring = Argolas de fixação
- Fastening rope = Corda de fixação

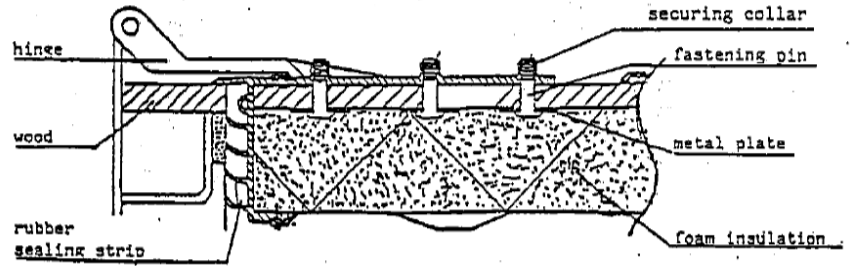
Esboço nº 5

EXEMPLO DE DISPOSITIVO DE FIXAÇÃO INSERIDO DO INTERIOR DA ESTRUTURA DE UMA PORTA COM ISOLAMENTO



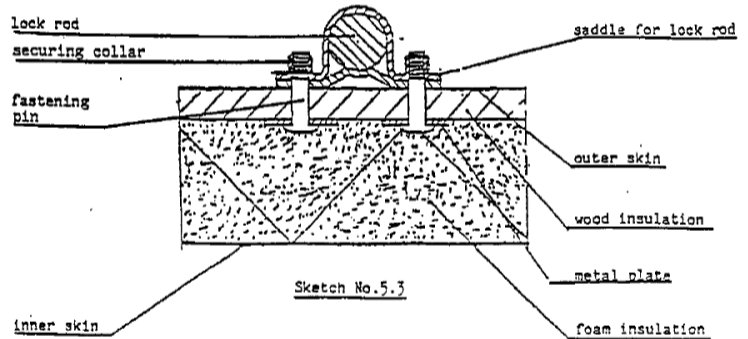
Legenda:

- Visão da parte superior da porta
- veja o esboço nº 5.2
- veja o esboço nº 5.3
- haste de travamento
- esboço nº 5.1



Legenda:

- dobradiça
- madeira
- tira de vedação de borracha
- anel de fixação
- pino de fixação
- espuma isolante
- Esboço nº 5.2



Legenda:

- haste de travamento
- anel de fixação
- fixação
- camada interna
- sela para a haste de travamento
- camada externa
- isolamento de madeira
- placa de metal
- Espuma de isolamento
- Esboço nº 5-2

ANEXO 7

ANEXO RELATIVO À APROVAÇÃO DE CONTÊINERES

Parte I

REGULAMENTO RELATIVO ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS APLICÁVEIS A CONTÊINERES PARA PODEREM SER UTILIZADOS NO TRANSPORTE INTERNACIONAL SOB LACRAÇÃO ADUANEIRA

Artigo 1º

Princípios fundamentais

A aprovação para o transporte internacional de mercadorias sob lacração aduaneira poderá ser concedida apenas a contêineres construídos e equipados de forma que:

- (a) nenhuma mercadoria possa ser retirada ou introduzida na parte selada do contêiner sem deixar traços visíveis de adulteração ou sem violar o lacre aduaneiro;
- (b) os lacres aduaneiros possam ser simples e efetivamente apostos;

(c) não contenham espaços ocultos em que mercadorias possam ser escondidas;

(d) todos os espaços capazes de conter mercadorias sejam prontamente acessíveis para fiscalização aduaneira.

Artigo 2º

Estrutura dos contêineres

1. Para atender às exigências do artigo 1º do presente regulamento:

(a) as partes constituintes do contêiner (laterais, assoalhos, portas, teto, pilares, esquadrias, travessas, etc.) serão montadas por meio de dispositivos que não podem ser removidos e substituídos do lado de fora sem deixar traços visíveis, ou por métodos que produzirão uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar traços visíveis. Quando as laterais, assoalho, portas e teto são compostos de vários componentes, eles atenderão às mesmas exigências e serão suficientemente resistentes;

(b) as portas e todos os outros sistemas de fechamento (incluindo válvulas reguladoras, tampas de inspeção, flanges, etc.) serão equipados com um dispositivo no qual os lacres aduaneiros possam ser fixados. Esse dispositivo não deverá poder ser removido e substituído do lado de fora sem deixar traços visíveis nem a porta ou o fecho poderão ser abertos sem violar o lacre aduaneiro. Este último será adequadamente protegido. Tetos deslizantes serão permitidos;

(c) as aberturas para ventilação e drenagem serão fornecidas com um dispositivo impedindo o acesso ao interior do contêiner. Esse dispositivo deve ser de forma que não possa ser removido e substituído do lado de fora sem deixar traços visíveis.

2. Não obstante as disposições do artigo 1º (c) deste Regulamento, as partes constituintes do contêiner que, por razões práticas, devam ter espaços vazios (por exemplo, entre as divisórias de uma parede dupla) serão permitidas. Para que os referidos espaços não possam ser utilizados para ocultar mercadorias:

(i) onde cobrir a altura inteira do piso ao teto ou, em outros casos, onde o espaço entre ele e a parede exterior estiver inteiramente fechado, o revestimento dentro do contêiner deverá ser colocado de tal modo que não possa ser removido e substituído sem deixar vestígios óbvios; e

(ii) onde o revestimento não cobrir a parede em toda a sua altura e os espaços que o separam da parede exterior não estiverem inteiramente fechados, e em todos os outros casos em espaços ocorram na construção do contêiner, o número de tais espaços deverá ser reduzido ao mínimo e tais espaços deverão ser facilmente acessíveis à fiscalização aduaneira.

3. As claraboias serão autorizadas nas carrocerias desmontáveis de acordo com a definição do Anexo 6, nota explicativa 0.1 j), da Convenção, desde que sejam feitas de materiais suficientemente resistentes e não possam, do exterior, ser retiradas e novamente colocadas no lugar sem ficarem traços visíveis. No entanto, poderá ser aceito o vidro, mas, no caso de se utilizar um vidro que não seja de segurança, as claraboias estarão munidas de uma rede metálica fixa que não possa ser retirada do exterior; a dimensão das malhas da rede não ultrapassará 10 mm. As claraboias não serão autorizadas nos contêineres tal como definidos na alínea j) do artigo 1.º da Convenção, com exceção das carrocerias desmontáveis definidas na nota explicativa 0.1 j) do Anexo 6 da Convenção.

Artigo 3º

Contêineres dobráveis ou desmontáveis

Os contêineres dobráveis ou desmontáveis estarão sujeitos ao disposto nos artigos 1º e 2º do presente regulamento; além disso, deverão ser equipados com um sistema de aparafusamento que prenda as várias partes juntas uma vez que o contêiner tenha sido montado. Esse sistema de aparafusamento deve poder ser lacrado pela alfândega se estiver do lado de fora do contêiner quando este tiver sido montado.

Artigo 4º

Contêineres lonados

1. Quando aplicável, as disposições dos artigos 1º, 2º e 3º do presente regulamento serão aplicadas a contêineres lonados. Além disso, esses contêineres seguirão as disposições deste artigo.

2. A lona será de tela forte ou de revestimento de plástico ou de tecido emborrachado, que deverá ser suficientemente resistente e não extensível. Deverá estar em boas condições e ser confeccionada de modo que, uma vez colocado o dispositivo de fechamento, seja impossível ter acesso à carga sem deixar traços visíveis.

3. Se a lona for feita de várias peças, suas bordas serão dobradas umas sobre as outras e unidas com duas costuras de no mínimo 15 mm de distância. Essas costuras serão feitas como mostra o desenho nº 1, anexado ao presente regulamento; contudo, quando, em certas partes da lona (como abas e cantos reforçados), não for possível juntar as peças dessa forma, será suficiente dobrar a borda da parte superior e fazer as costuras como mostra o desenho nº 2 anexado ao presente regulamento. Uma das costuras será visível somente por dentro e a cor do fio utilizado para essa costura será nitidamente diferente da cor da própria lona e da cor do fio utilizado para a outra costura. Todas as costuras serão feitas à máquina.

4. Por outro lado, se a lona for de revestimento plástico e for feita de várias peças, as peças poderão ser soldadas como mostra o desenho nº 3 anexado ao presente regulamento. As bordas das peças deverão ser sobrepostas por no mínimo 15 mm. As peças serão soldadas por toda a largura da sobreposição. A borda da lona externa será coberta por uma faixa de material plástico de no mínimo 7 mm de largura, fixada pelo mesmo processo de soldagem. A faixa plástica terá a largura de pelo menos 3 mm em cada lado e um padrão de relevo uniforme nitidamente definido estampado nela. As peças serão soldadas de forma que não possam ser separadas e reunidas novamente sem deixar traços visíveis.

5. Os reparos serão feitos de acordo com o método descrito no esboço nº 4 anexado a este Regulamento; as bordas serão dobradas umas sobre as outras e costuradas com duas costuras visíveis com pelo menos 15 mm de distância; a cor do fio visível por dentro será diferente daquele visível por fora e da própria lona; todas as costuras são feitas à máquina. Quando a lona tiver sido danificada perto das bordas e for reparada substituindo o dano por um remendo, a costura também poderá ser feita de acordo com as disposições do parágrafo 3º deste artigo e o desenho nº 1 anexado a este Regulamento. Por outro lado, as lonas revestidas de plástico poderão ser reparadas de acordo com o método descrito no parágrafo 4º deste artigo, porém, nesse caso, a tira de plástico deverá ser afixada aos dois lados da lona, o remendo sendo encaixado na parte de dentro da lona.

6. A lona deverá ser afixada no contêiner em estrito cumprimento às condições estabelecidas no artigo 1º (a) e (b) do presente Regulamento. Poderão ser utilizados os seguintes sistemas:

(a) A lona poderá ser fixada por:

(i) argolas metálicas afixadas nos contêineres,

(ii) ilhoses inseridos na borda da lona e

(iii) um fecho que passe pelas argolas por cima da lona e que seja visível do exterior em todo o seu comprimento.

A lona deverá sobrepor-se às partes sólidas do contêiner por ao menos 250 mm, medidos a partir do centro das argolas de fixação, a menos que o próprio sistema de construção do contêiner impeça todo acesso às mercadorias.

(b) Quando qualquer borda de uma lona tiver que ser permanentemente fixada a um contêiner, as duas superfícies deverão ser unidas sem lacunas e deverão ser mantidas no lugar por meio de dispositivos fortes.

(c) Quando um sistema de bloqueio de lona for utilizado, ele deverá, na posição de bloqueio, prender firmemente a lona ao exterior do contêiner (a título de exemplo, vide o esboço nº 6).

7. A lona deverá ser sustentada por uma superestrutura adequada (montantes, paredes, arcos, ripas etc.).

8. Os intervalos entre as argolas e os intervalos entre os ilhoses não deverão superar 200 mm. No entanto, os intervalos poderão ser maiores, sem, todavia, ultrapassar 300 mm entre as argolas e os ilhoses de cada lado de um montante caso a construção do contêiner e da lona impedir todo acesso ao interior do contêiner. Os ilhoses deverão ser reforçados.

9. Serão utilizados os seguintes ligamentos:

(a) cabos de aço com diâmetro de ao menos 3 mm; ou

(b) cordas de cânhamo ou de sisal com diâmetro de ao menos 8 mm, envoltas por uma bainha transparente de plástico não extensível; ou

(c) cordas formadas por lotes de linhas de fibra óptica encerrados numa carcaça em forma de espiral de aço e coberta por uma bainha transparente de plástico não extensível; ou

(d) cordas com alma de matéria têxtil envolvida por pelo menos quatro cabos, formados apenas por fios de aço, que a cubram inteiramente, desde que o diâmetro das cordas (sem levar em consideração a bainha transparente, se houver) tenha pelo menos 3 mm.

As cordas em conformidade com o parágrafo 9º (a) ou (d) deste Artigo poderão ter uma bainha transparente de plástico não extensível”

Nos casos em que a lona deve ser fixada à armação em um sistema de construção que cumpra com o disposto no parágrafo 6º (a) do presente artigo, uma tira poderá ser utilizada para a fixação (um exemplo de tal sistema de construção é apresentado no esboço nº 7, constante no presente anexo). A tira deve atender às exigências estipuladas no parágrafo 11 (c) com relação ao material, às dimensões e à forma.

10. Cada tipo de corda deverá ser de uma peça única com uma ponteira de metal duro em cada extremidade. As ponteiras de metal nas extremidades deverão permitir a introdução do fio ou fita do lacre aduaneiro. De acordo com as disposições do parágrafo 9º (a), (b) e (d) do presente Artigo, o

dispositivo de fixação de cada ponteira metálica deverá ter um rebite oco que atravesse a corda e permita a passagem do fio ou da fita do lacre aduaneiro. A corda deverá ser visível de ambos os lados do rebite oco, de modo que seja possível verificar se essa corda é de uma só peça (vide o esboço nº 5 anexado ao presente Regulamento).

11. Nas aberturas da lona utilizadas para carga e descarga, as duas superfícies deverão ser unidas. Os seguintes sistemas poderão ser utilizados:

(a) As duas bordas da lona deverão ser adequadamente sobrepostas. Elas também deverão ser fixadas por:

(i) uma aba cosida ou soldada de acordo com os parágrafos 3 e 4 deste artigo;

(ii) anéis e ilhoses que atendam às condições do parágrafo 8º deste artigo; os anéis devem ser feitos de metal; e

(iii) uma tira feita de material adequado, em uma única peça e não esticável, com pelo menos 20 mm de largura e 3 mm de espessura, passando pelos anéis e unindo as duas extremidades da lona e a da aba; a tira deve ser presa dentro da lona e equipada com

- um ilhose para pegar a corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo ou

- um ilhose que pode ser preso a um anel de metal mencionado no parágrafo 6 deste artigo e ser fixado pela corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo.

Não será exigida uma aba se for instalado um dispositivo especial, como uma placa defletora, que impeça o acesso ao compartimento de carga sem deixar vestígios óbvios. Tampouco deverá ser exigida nem será necessária uma aba para contêineres com coberturas deslizantes.

(b) Um sistema de travamento especial que mantenha as bordas das lonas firmemente trancadas quando o compartimento de carga é fechado e lacrado. O sistema deverá contar com uma abertura através da qual o anel de metal mencionado no parágrafo 6 deste artigo possa passar e ser preso pela corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo. Esse sistema encontra-se descrito no esboço nº 3 deste anexo.

12. As marcas de identificação, que devem aparecer no contêiner, e a placa de aprovação prevista na Parte II deste anexo, não devem em nenhuma circunstância ser cobertas pela lona.

Artigo 5º

Contêineres com coberturas deslizantes

1. Quando aplicável, as disposições dos Artigos 1, 2, 3 e 4 do presente regulamento deverão ser aplicadas aos contêineres com coberturas deslizantes. Ademais, tais contêineres deverão seguir as disposições deste Artigo.

2. As coberturas deslizantes, o piso, as portas e todos os outros componentes do compartimento de carga deverão atender às exigências do Artigo 4, parágrafos 6, 8, 9 e 11 do presente regulamento ou do disposto nas alíneas (i) a (vi) abaixo.

(i) As coberturas deslizantes, o piso, as portas e todas as outras partes constituintes do contêiner deverão ser montados por meio de dispositivos que não podem ser removidos e substituídos pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou por métodos que irão produzir uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar vestígios óbvios.

(ii) A cobertura deverá se sobrepor às partes sólidas na parte de cima do contêiner por no mínimo um quarto da distância real entre as cintas de tração. A cobertura deverá se sobrepor às partes sólidas na parte de baixo do contêiner por no mínimo 50 mm. A abertura horizontal entre a cobertura e as partes sólidas do contêiner não poderão exceder 10 mm medida perpendicularmente ao eixo longitudinal do contêiner em qualquer lugar quando o contêiner estiver fixado e lacrado para fins aduaneiros.

(iii) As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis deverão ser montados de tal forma que, quando fechados e lacrados pela Alfândega, as portas e outras partes móveis não possam ser abertas ou fechadas pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios. As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis deverão ser montados de tal forma que seja impossível obter acesso ao contêiner sem deixar vestígios óbvios uma vez que as travas tenham sido acionadas. Um exemplo desse sistema de construção é fornecido no Esboço nº 9 anexado a esses Regulamentos.

(iv) A distância horizontal entre as argolas, utilizadas para fins aduaneiros, nas partes sólidas do contêiner, não deve exceder 200 mm. O espaço poderá, no entanto, ser maior, mas não deve exceder 300 mm entre as argolas de cada lado do pilar se a construção do contêiner e das coberturas estiver impedindo todo o acesso ao contêiner. Em qualquer caso, as condições estabelecidas no item (ii) acima deverão ser atendidas.

(v) A distância entre as cintas de tração não deverá exceder 600 mm.

(vi) As amarras utilizadas para fixar as coberturas às partes sólidas do contêiner deverão atender às exigências do Artigo 4, parágrafo 9 destes Regulamentos.

Artigo 6

Contêineres com teto deslizante

1. Quando aplicável, as disposições dos Artigos 1, 2, 3, 4 e 5 desses Regulamentos deverão ser aplicadas aos contêineres com teto deslizante. Além disso, esses contêineres deverão seguir as disposições deste Artigo.

2. O teto deslizante deverá atender às exigências apresentadas no item (i) e (iii) abaixo.

(i) O teto deslizante deverá ser montado por meio de dispositivos que não podem ser removidos e substituídos do lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou por métodos que irão produzir uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar vestígios óbvios.

(ii) A cobertura deslizante deverá se sobrepor à parte sólida do teto na parte frontal do contêiner, de modo que a cobertura não possa ser puxada sobre a borda superior da longarina superior. No comprimento do contêiner, em ambos os lados, na bainha da cobertura, deverá ser inserido um cabo de aço protendido de modo que não possa ser removido e reinserido sem deixar vestígios óbvios. A cobertura deverá ser presa ao carro deslizante de forma que não possa ser removida e fixada novamente sem deixar vestígios óbvios.

(iii) As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis deverão ser montados de tal forma que, quando fechados e lacrados pela Alfândega, as portas e outras partes móveis não possam ser abertas ou fechadas pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios. As orientações do teto deslizante, os dispositivos de tensão do teto deslizante

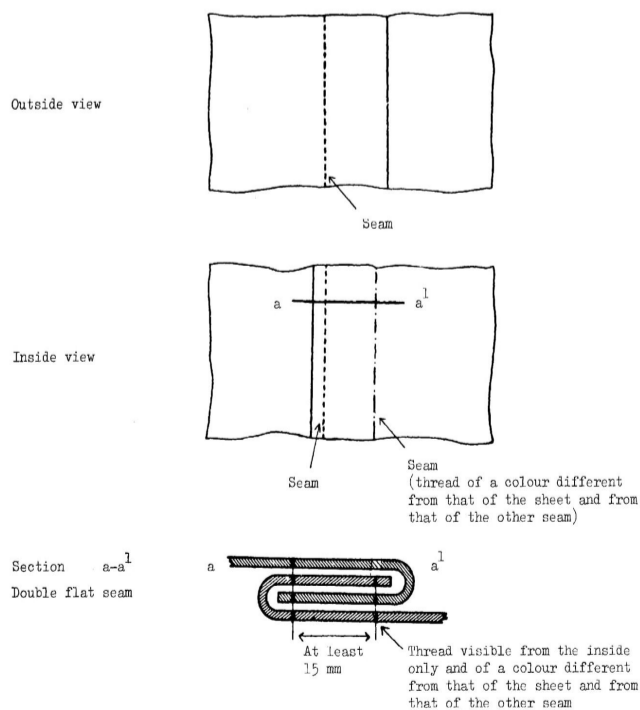
e outras partes móveis devem ser montados de tal forma que seja impossível obter acesso ao contêiner sem deixar vestígios óbvios uma vez que as travas tenham sido acionadas.

Um exemplo de um possível sistema de construção é apresentado no Esboço nº 10 anexado a esses Regulamentos.

Esboço nº 1

LONAS FEITAS DE DIVERSOS PEDAÇOS

Unidas por meio de costuras



Legenda:

Outside view = Visão externa

Seam = Costura

Inside view = Visão interna

Seam (thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam) = Costura (fio de cor diferente da cor da lona e da outra costura)

Section a-a¹ = Parte a-a¹

Double flat seam = Costura dupla reta

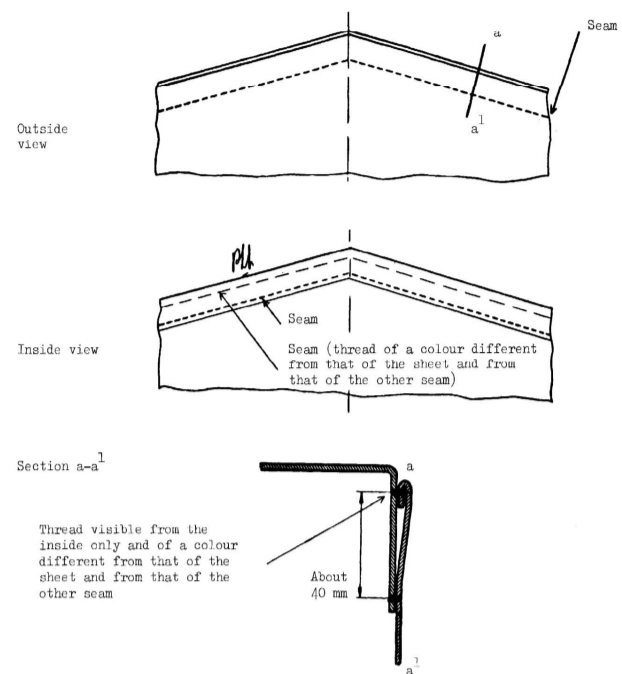
At least 15 mm = Pelo menos 15 mm

Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam = Fio visível apenas por dentro e de cor diferente da lona e da outra costura

Esboço nº 2

LONAS FEITAS DE DIVERSOS PEDAÇOS

Costura dos cantos



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

Legenda:

Outside view = Visão externa

Seam = Costura

Inside view = Visão interna

Seam (thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam) = Costura (fio de cor diferente da cor da lona e da outra costura)

Section a-a¹ = Parte a-a¹

About 40 mm = Cerca de 40 mm

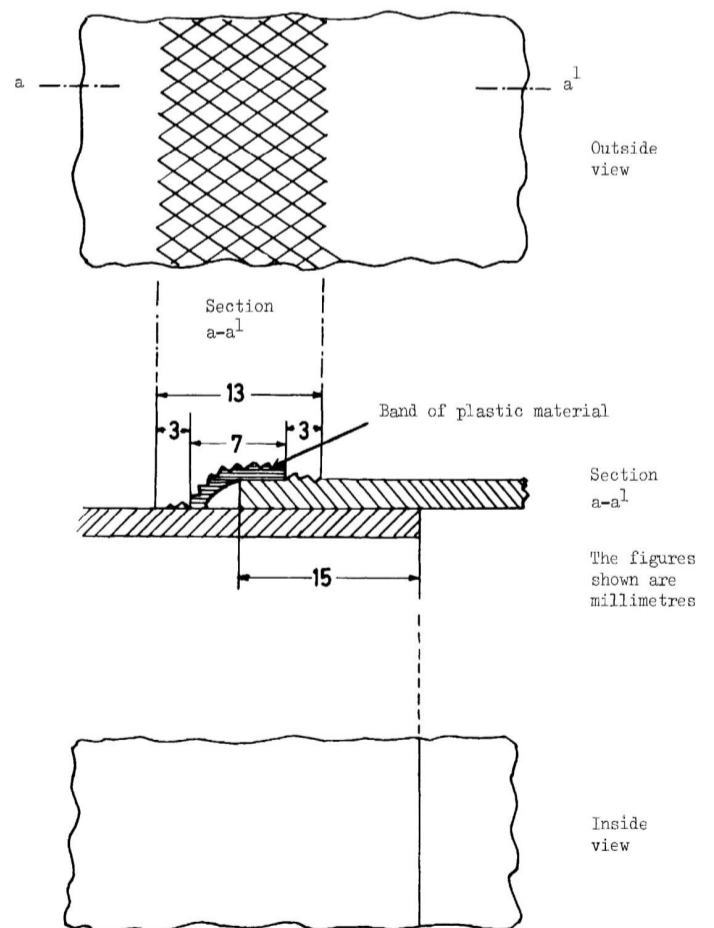
Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam = Fio visível apenas por dentro e de cor diferente da lona e da outra costura

Note: The corner seams made according to the method illustrated in Sketch No. 2 (a) in annex 2 of this Convention are also allowed = **Observação:** As costuras dos cantos feitas de acordo com o método ilustrado no Desenho nº 2 (a) no anexo 2 desta Convenção também são permitidas

Desenho nº 3

LONAS FEITAS DE DIVERSOS PEDAÇOS

Soldados juntos



Legenda:

Outside view = Visão externa

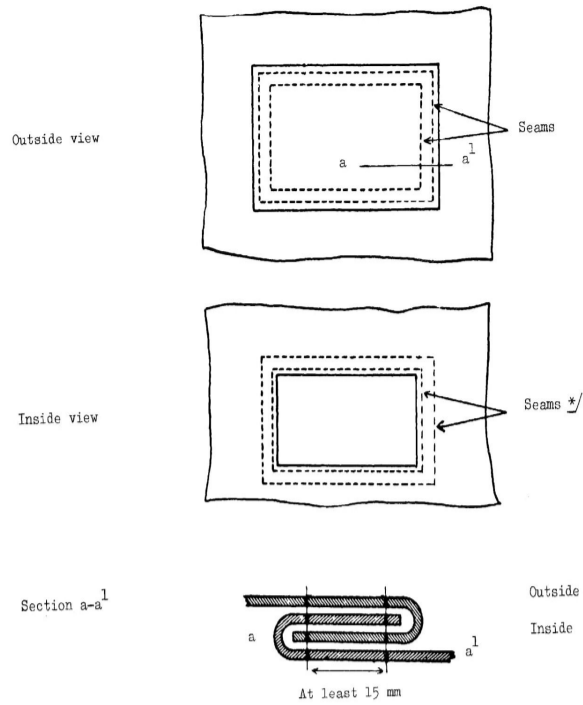
Section a-a¹ = Parte a-a¹

Band of plastic material = Faixa de material plástico

The figures shown are millimetres = Os números mostrados estão em milímetros

Inside view = Visão interna

Desenho nº 4



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

Legenda:

Outside view = Visão externa

Seams = Costuras

Inside view = Visão interna

Seams */ = Costuras */

Section a-a¹ = Parte a-a¹

At least 15 mm = No mínimo 15 mm

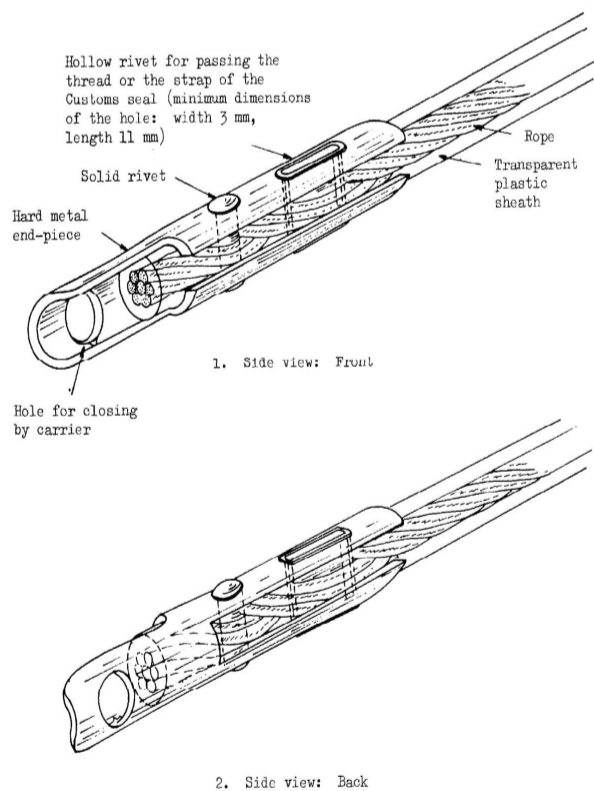
Outside = Parte externa

Inside = Parte interna

*/ Threads visible from the inside shall be of a colour different from that of the threads visible from the outside and from that of the sheet. = Fios visíveis por dentro devem ser de cor diferente dos fios visíveis por fora e da lona.

Desenho nº 5

MODELO DE PONTEIRA



Legenda:

Hollow rivet for passing the thread or the strap of the Customs seal (minimum dimensions of the hole: width 3 mm, length 11 mm) = Rebite oco para passar o fio ou correia do lacre aduaneiro (dimensões mínimas da abertura: largura 3 mm, comprimento 11 mm)

Solid rivet = Rebite sólido

Hard metal end-piece = Ponteira de metal duro

Rope = Corda

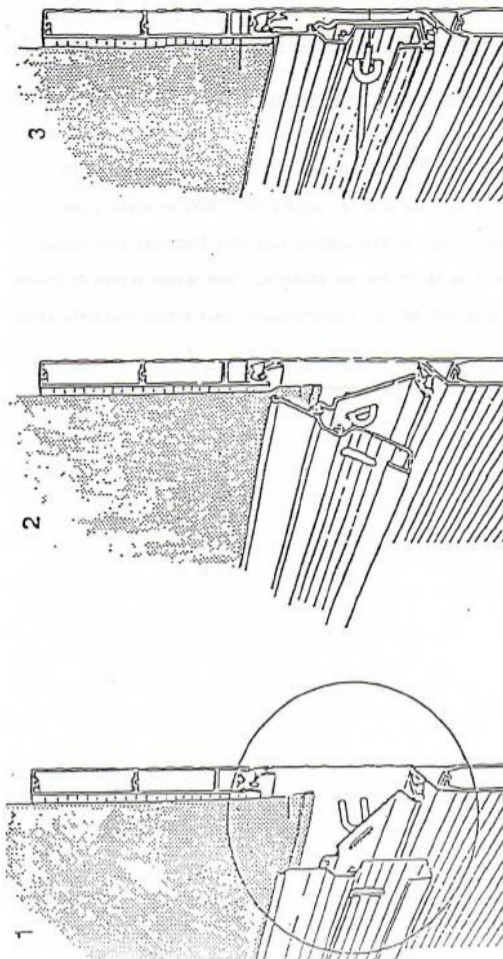
Transparent plastic sheath = Bainha plástica transparente

Hole for closing by carrier = Abertura para fechamento pela transportadora

Side view: Front = Vista lateral: Frente

Side view: Back = Vista lateral: Traseira

Esboço nº 6

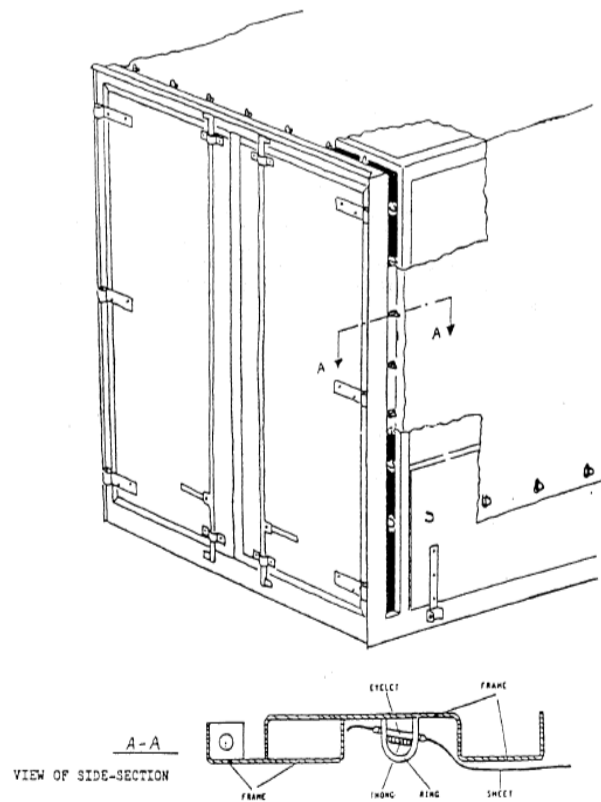


Descrição

Esse sistema de bloqueio da lona é aceitável desde que esteja munido de, pelo menos, uma argola metálica em cada extremidade da porta. As aberturas para a passagem da argola são ovais e com um tamanho apenas suficiente para que a argola atravesse. A parte visível da argola metálica não excede o dobro do diâmetro máximo do cabo de fechamento quando o sistema está bloqueado.

Esboço nº 7

EXEMPLO DE LONAS FIXADAS A ARMAÇÕES COM FORMATO ESPECIAL



Legenda:

VIEW OF SIDE-SECTION = VISTA DA SEÇÃO LATERAL

Eyelet = Ilhose

Frame = Armação

Thong = Tira

Ring = Argola

Sheet = Lona

Descrição

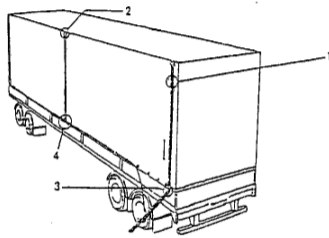
Esse tipo de fixação da lona ao veículo é aceitável, contanto que as argolas sejam encastradas no perfil e não ultrapassem a profundidade máxima do perfil. A largura do perfil deve ser a mais estreita possível.

Esboço nº 8

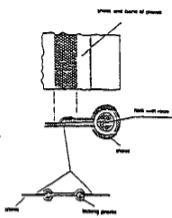
Sistema de travamento de lonas nas aberturas para carga e descarga

Sketch No. 8

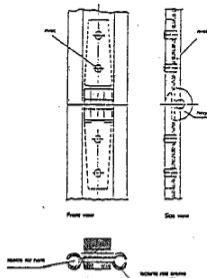
Sheet locking system at openings for loading and unloading



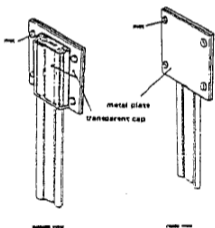
Sketch No.8.1



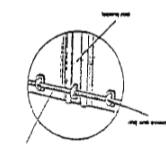
Sketch No.8.3



Sketch No.8.2



Sketch No.8.4



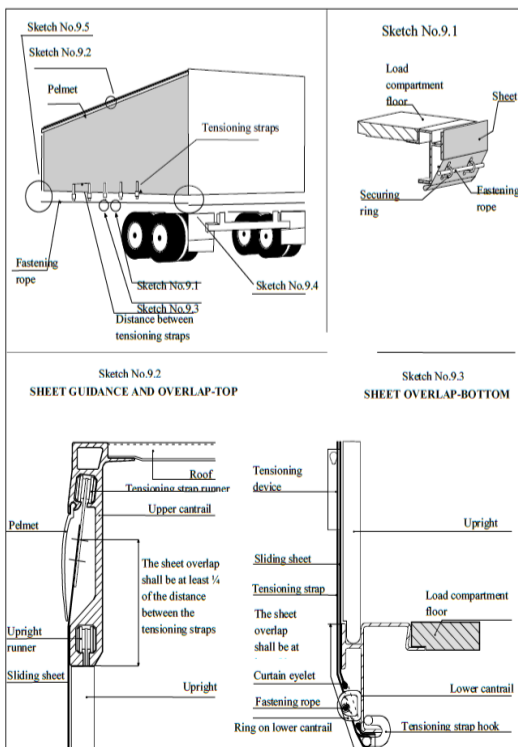
Descrição

Neste sistema de travamento, as duas bordas nas aberturas da lona utilizada para carga e descarga são unidas por meio de uma haste de travamento de alumínio. As aberturas das lonas contam com uma bainha em todo o seu comprimento envolvendo uma corda (veja o esboço nº 8.1). Isso faz com que seja impossível puxar a lona para fora do perfil da haste de travamento. A bainha estará do lado de fora e soldada de acordo com o anexo 2, artigo 3, parágrafo 4 da Convenção. As pontas devem ser passadas nos perfis abertos na haste de travamento de alumínio e deslizadas em dois canais longitudinais paralelos que devem ser fechados em sua extremidade inferior. Quando a haste de travamento está na posição superior, as bordas da lona ficam unidas. Na extremidade superior da abertura, a haste de travamento é

interrompida por uma tampa de plástico transparente fixada por rebiteagem na lona (veja o esboço nº 8.2). A haste de travamento consiste em duas seções, unidas por uma dobradiça rebitada, para permitir a dobra para fácil encaixe e remoção. Esta dobradiça deve ser projetada de forma a não permitir a remoção do pino giratório uma vez que o sistema esteja travado (veja o esboço nº 8.3). Na parte inferior da haste de travamento há uma abertura pela qual o anel passa. A abertura é oval e de tamanho suficiente para permitir que o anel passe por ela (veja o esboço nº 8.4). A corda de fixação TIR será puxada através deste anel para fixar a haste de travamento”.

Esboço nº 9

MODELO DE CONSTRUÇÃO DE CONTÊINER COM COBERTURAS DESLIZANTES



Legenda:

- Sketch No.9.5 = Esboço nº 9.5
- Sketch No.9.2 = Esboço nº 9.2
- Pelmet = Sanefa
- Tensioning straps = Cintas de tração
- Fastening rope = Corda de amarração
- Distance between tensioning straps = Distância entre as cintas de tração
- Sketch No.9.4 = Esboço nº 9.4
- Load compartment floor = Piso do compartimento de carga
- Sheet = Cobertura

Securing ring = Argola de segurança

SHEET GUIDANCE AND OVERLAP-TOP = ORIENTAÇÕES DA COBERTURA E PARTE FRONTAL

Pelmet = Sanefa

Upright runner = Corredor vertical

Sliding sheet = Cobertura

Roof = Teto

Tensioning strap runner = Corredor de cinta de tensão

Upper cantrail = Longarina superior

The sheet overlap shall be at least ¼ of the distance between the tensioning straps = A sobreposição da cobertura deverá ser de pelo menos ¼ da distância entre as cintas de tração

Sketch No.9.3 = Esboço nº 9.3

SHEET OVERLAP-BOTTOM = PARTE INFERIOR DA SOBREPOSIÇÃO DA COBERTURA

Tensioning device = Dispositivo de tração

Sliding sheet = Cobertura

Tensioning straps = Cintas de tração

The sheet overlap shall be at least 50mm = A sobreposição da cobertura deverá ser de pelo menos 50 mm

Curtain eyelet = Ilhó da cortina

Ring on lower cantrail = Argola da longarina inferior

Upright = Superior

Load compartment floor = Piso do compartimento de carga

Lower cantrail = Longarina inferior

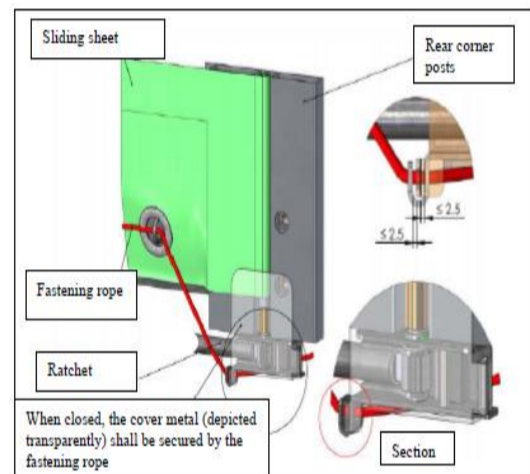
Tensioning strap hook = Gancho da cinta de tração

Continuação do Esboço nº 9

Esboço nº 9.4

Para atar as coberturas deslizantes na direção horizontal, é utilizada uma engrenagem de catraca (normalmente na extremidade traseira do contêiner). Este esboço apresenta dois exemplos, (a) e (b), de como a catraca ou os redutores podem ser fixados.

(a) Fixação da catraca



Legenda:

Sliding sheet = Cobertura

Rear corner posts = Colunas de canto traseiras

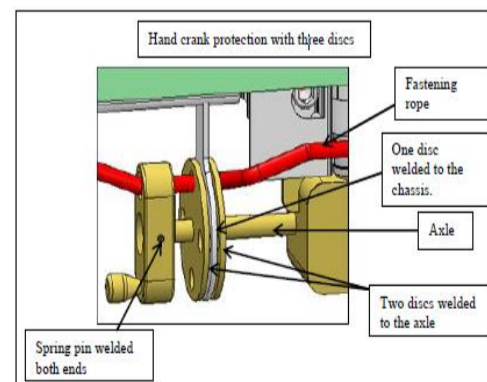
Fastening rope = Corda de amarração

Ratchet = Catraca

Section = Secção

When closed, the cover metal (depicted transparently) shall be secured by the fastening rope = Quando fechada, a tampa de metal (representada de forma transparente) deve ser fixada pela corda de amarração

(b) Gearbox securing



Legenda:

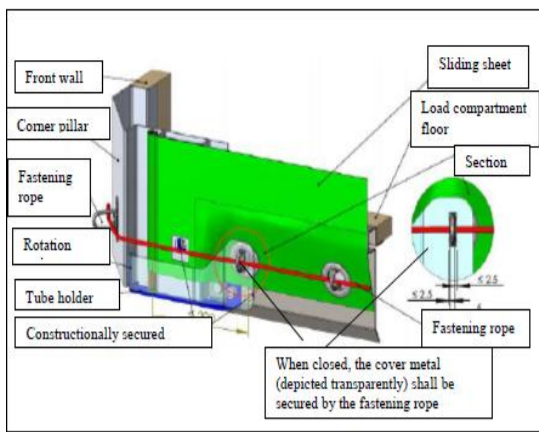
- Hand crank protection with three discs = Proteção de manivela com três discos
- Spring pin welded both ends = Pino de mola soldado em ambas as extremidades
- Fastening rope = Corda de amarração
- One disc welded to the chassis = Um disco soldado ao chassi
- Axle = Eixo
- Two discs welded to the axle = Dois discos soldados ao eixo

Continuação do Esboço nº 9

Esboço nº 9.5

Para fixar a cobertura deslizante do outro lado (normalmente na frente do veículo), os seguintes sistemas, (a) ou (b), podem ser utilizados.

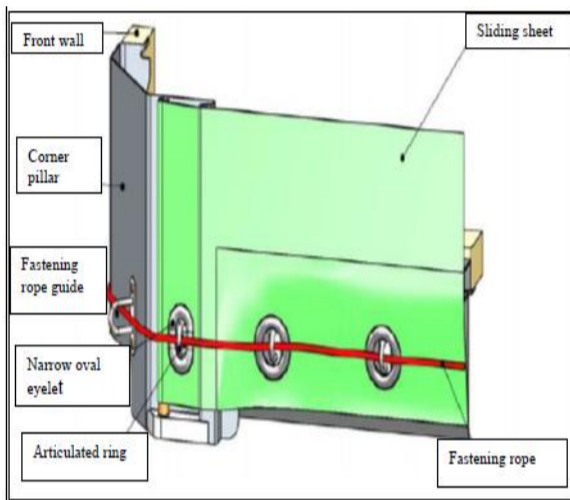
(a) Tampa de metal



Legenda:

- Front wall = Parede frontal
- Corner pillar = Pilar de canto
- Fastening rope = Corda de amarração
- Rotation = Rotação
- Tube holder = Suporte de tubo
- Constructionally secured = Estruturalmente seguro
- Sliding sheet = Cobertura
- Load compartment floor = Piso do compartimento de carga
- Section = Secção
- When closed, the cover metal (depicted transparently) shall be secured by the fastening rope = Quando fechada, a tampa de metal (representada de forma transparente) deve ser fixada pela corda de amarração

(b) Ilhó oval estreito, sistema anti-levantamento para o tubo de tensão



Legenda:

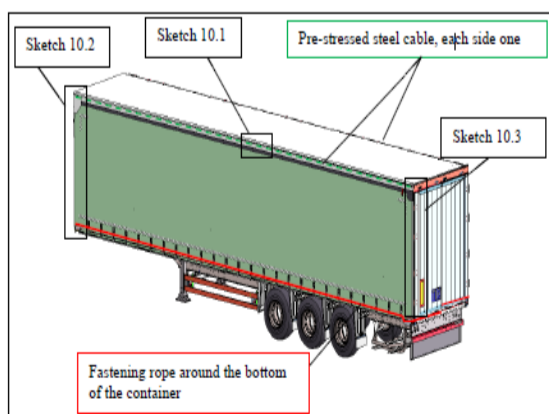
- Front wall = Parede frontal
- Corner pillar = Pilar de canto
- Fastening rope guide = Guia de corda de fixação

- Narrow oval eyelet = Ilhó oval estreito
- Articulated ring = Argola articulada
- Sliding sheet = Cobertura
- Fastening rope = Corda de amarração

Esboço nº 10

MODELO DE CONSTRUÇÃO DE CONTÊINER COM TETO DESLIZANTE

Este esboço apresenta um exemplo de contêiner e as importantes exigências descritas no Artigo 6 desses Regulamentos.

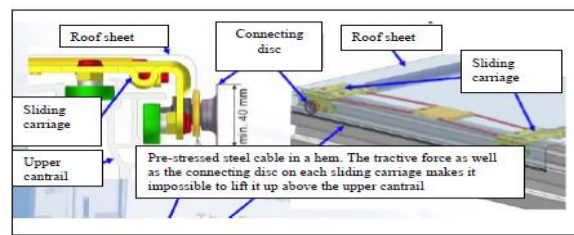


Legenda:

- Sketch 10.2 = Esboço 10.2
- Sketch 10.1 = Esboço 10.1
- Pre-stressed steel cable, each side one = Cabo de aço protendido, cada lado a um cabo
- Sketch 10.3 = Esboço 10.3
- Fastening rope around the bottom of the container = Corda de amarração ao redor da parte inferior do contêiner

Esboço nº 10.1

Dois cabos de aço protendidos, embutidos em uma bainha, são fixados em cada lado do contêiner. Esse cabo de aço protendido é fixado na frente (consulte o esboço 10.2) e na parte traseira da estrutura (consulte o esboço 10.3). A força de tração, bem como o disco de conexão em cada carro deslizante, torna impossível levantar a bainha com o cabo de aço protendido acima da longarina superior.



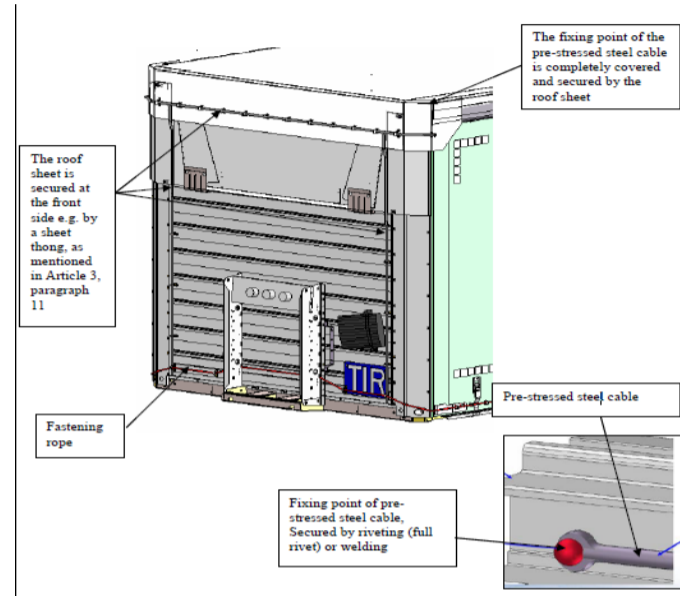
Legenda:

- Roof sheet = Cobertura
- Connecting disc = Disco de conexão
- Sliding carriage = Carro deslizante
- Upper cantrail = Longarina superior
- Pre-stressed steel cable in a hem. The tractive force as well as the connecting disc on each sliding carriage makes it impossible to lift it up above the upper cantrail = Cabo de aço protendido em bainha. A força de tração, bem como o disco de conexão em cada carro deslizante, torna impossível levá-lo acima da longarina superior

Continuação do Esboço nº 10

Esboço nº 10.2

A cobertura deslizante deverá se sobrepor à parte sólida do teto na parte frontal do contêiner, de modo que a cobertura não possa ser puxada sobre a borda superior da longarina superior.



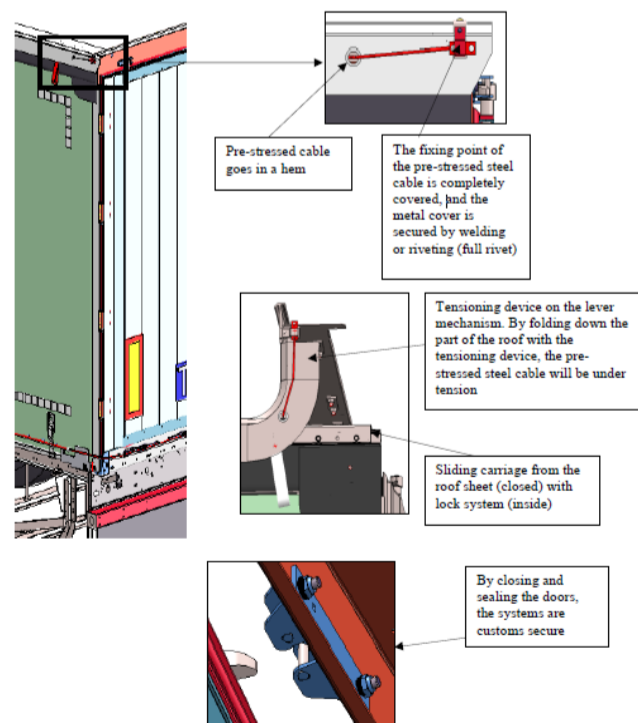
Legenda:

- The roof sheet is secured at the front side e.g. by a sheet thong, as mentioned in Article 3, paragraph 11 = A cobertura é fixada no lado frontal, por exemplo, por uma tira de tecido, conforme mencionado no Artigo 3, parágrafo 11
- The fixing point of the pre-stressed steel cable is completely covered and secured by the roof sheet = O ponto de fixação do cabo de aço protendido é completamente coberto e protegido pela cobertura
- Fastening rope = Corda de amarração
- Fixing point of pre-stressed steel cable, Secured by riveting (full rivet) or welding = Ponto de fixação do cabo de aço protendido, Fixado por rebiteagem (rebite completo) ou soldagem
- Pre-stressed steel cable = Cabo de aço protendido

Continuação do Esboço nº 10

Esboço nº 10.3

Na parte traseira, um dispositivo especial, como uma placa defletora, é encaixado no teto, impedindo o acesso ao contêiner, sem deixar vestígios óbvios ao fechar e lacrar as portas.



Legenda:

- Pre-stressed cable goes in a hem = O cabo protendido vai em uma bainha
- The fixing point of the pre-stressed steel cable is completely covered, and the metal cover is secured by welding or riveting (full rivet) = O ponto de fixação do cabo de aço protendido é completamente coberto e a tampa de metal é fixada por soldagem ou rebiteagem (rebite completo)
- Tensioning device on the lever mechanism. = Dispositivo de tração no mecanismo da alavanca.
- By folding down the part of the roof with the tensioning device, the pre-stressed steel cable will be under tension = Ao dobrar a parte do telhado com o dispositivo de tração, o cabo de aço protendido ficará sob tensão
- Sliding carriage from the roof sheet (closed) with lock system (inside) = Carro deslizante a partir da cobertura (fechada) com sistema de trava (interno)
- By closing and sealing the doors, the systems are customs secure = Ao fechar e lacrar as portas, os sistemas estão seguros para fins aduaneiros

Parte II

PROCEDIMENTOS PARA A APROVAÇÃO DE CONTÊINERES QUE ATENDAM ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS PREVISTAS NA PARTE I

Disposições Gerais

1. Os contêineres podem ser aprovados para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira:

(a) na etapa de fabricação, por tipo de modelo (procedimento para aprovação na etapa de fabricação); ou

(b) em uma etapa posterior à fabricação, separadamente ou com relação a um determinado número de contêineres do mesmo tipo (procedimento de aprovação na etapa posterior à fabricação).

Disposições comuns às duas modalidades de aprovação

2. A autoridade competente responsável pela concessão da aprovação deverá emitir ao solicitante, após a aprovação, um certificado de aprovação válido, conforme o caso, para uma série ilimitada de contêineres do tipo aprovado ou para um número específico de contêineres.

3. O beneficiário da aprovação deverá afixar uma placa de aprovação no contêiner(es) aprovado(s) antes de sua utilização para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.

4. A placa de aprovação deverá ser aposta permanentemente e em um lugar claramente visível adjacente a qualquer outra placa de aprovação emitida para fins oficiais.

5. A placa de aprovação, seguindo o modelo nº 1 reproduzido no apêndice 1 desta Parte, terá a forma de uma placa de metal, medindo no mínimo 20 cm por 10 cm. As seguintes informações deverão ser estampadas ou gravadas em relevo na placa ou indicadas na superfície de alguma outra forma permanente e legível, com texto pelo menos no idioma inglês ou francês:

(a) as palavras “Aprovado para transporte sob lacração aduaneira”;

(b) o nome do país em que a aprovação foi concedida pelo nome ou por meio do sinal distintivo utilizado para indicar o país de registro de veículos motorizados no tráfego rodoviário internacional, e o número (algarismos, letras, etc.) do certificado de aprovação e o ano (por exemplo, “NL/26/73” significa “Países Baixos, certificado de aprovação nº 26, emitido em 1973”);

(c) o número de série atribuído ao contêiner pelo fabricante (número de fabricação);

(d) se o contêiner tiver sido aprovado por tipo, os números ou letras de identificação do tipo de contêiner.

6. Se um veículo rodoviário deixar de atender às condições técnicas prescritas para sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, ser reposto na condição que justificou sua aprovação para voltar a atender às referidas condições técnicas.

7. Se as características essenciais de um contêiner forem alteradas, o contêiner deixará de ser abrangido pela aprovação e deverá ser aprovado novamente pela autoridade competente antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.

Disposições especiais para aprovação do tipo de modelo na etapa de fabricação

8. Quando os contêineres forem fabricados por séries do modelo, o fabricante poderá solicitar a aprovação por tipo de modelo à autoridade competente do país de fabricação.

9. O fabricante deverá declarar em sua solicitação os números ou letras de identificação que ele atribui ao tipo de contêiner ao qual se relaciona seu pedido de aprovação.

10. O pedido será acompanhado de desenhos e de uma especificação de modelo detalhada do tipo de contêiner a ser aprovado.

11. O fabricante deverá assumir o compromisso por escrito de que:

(a) apresentará à autoridade competente esses contêineres do tipo em questão conforme a autoridade possa desejar examinar;

(b) permitirá que a autoridade competente examine unidades adicionais a qualquer momento durante a produção da série do tipo em questão;

(c) informará a autoridade competente a respeito de qualquer alteração, de qualquer magnitude, no modelo ou na especificação antes de prosseguir com essa alteração;

(d) marcará os contêineres em um local visível com, além das marcações exigidas na placa de aprovação, os números ou letras de identificação do tipo de modelo e o número de série do contêiner na série do modelo (número de fabricação);

(e) manterá um registro dos contêineres fabricados de acordo com o tipo de modelo aprovado.

12. A autoridade competente deverá declarar quais alterações, se houver, devem ser feitas ao tipo do modelo previsto para que a aprovação possa ser concedida.

13. Nenhuma aprovação de um determinado modelo será concedida sem que a autoridade competente tenha constatado, por meio de exame de um ou mais contêineres fabricados do modelo em questão, que os contêineres desse tipo atendem às condições técnicas prescritas na Parte 1.

14. Quando um tipo de contêiner é aprovado, deve ser emitido ao solicitante um único certificado de aprovação conforme o modelo nº II reproduzido no apêndice 2 desta Parte e válido para todos os contêineres fabricados em conformidade com as especificações do tipo aprovado. Esse certificado dará direito ao fabricante de afixar a todo contêiner da série do modelo uma placa de aprovação no formato prescrito no parágrafo 5 desta Parte.

Disposições especiais para aprovação na fase posterior à fabricação

15. Se a aprovação não tiver sido solicitada na etapa de fabricação, o proprietário, o operador ou o representante de qualquer um deles poderá solicitar a aprovação perante a autoridade competente para a qual ele possa apresentar o contêiner ou contêineres e para o(s) qual(is) solicita a aprovação.

16. O pedido de aprovação apresentado nos termos do parágrafo 15 desta Parte deverá apresentar o número de série (número de fabricação) colocado em cada contêiner pelo fabricante.

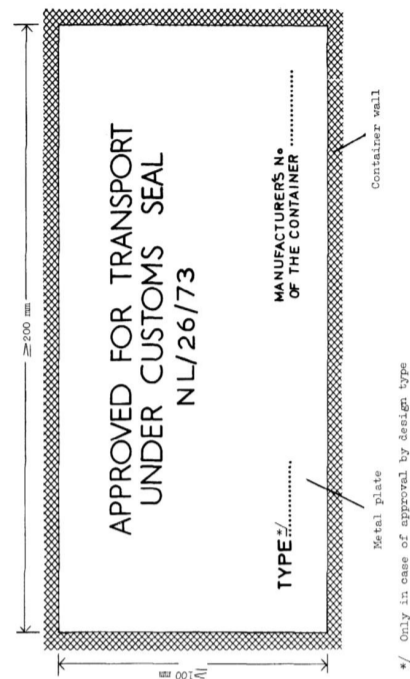
17. Quando a autoridade competente tiver verificado que o contêiner ou os contêineres atendem às condições técnicas prescritas na Parte I, examinando tantos contêineres quanto considerar necessários, ela emitirá um certificado de aprovação conforme o modelo nº III reproduzido no apêndice 3 desta Parte que será válido exclusivamente para o número de contêineres aprovados. Esse certificado,

que deverá conter o número ou números de série do fabricante atribuído(s) ao contêiner ou contêineres a que se refere(m), dará direito ao solicitante de afixar em cada contêiner aprovado a placa de aprovação prescrita no parágrafo 5 desta Parte.

Apêndice 1

MODELO nº I

PLACA DE APROVAÇÃO
(versão em inglês)



Legenda:

APPROVED FOR THE TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL NL/26/73 = APROVADO PARA TRANSPORTE SOB LACRAÇÃO ADUANEIRA NL/26/73

TYPE */ = TIPO */

MANUFACTURER'S N° OF THE CONTAINER = NÚMERO DE FABRICAÇÃO DO CONTÊINER

Metal Plate = Placa de Metal

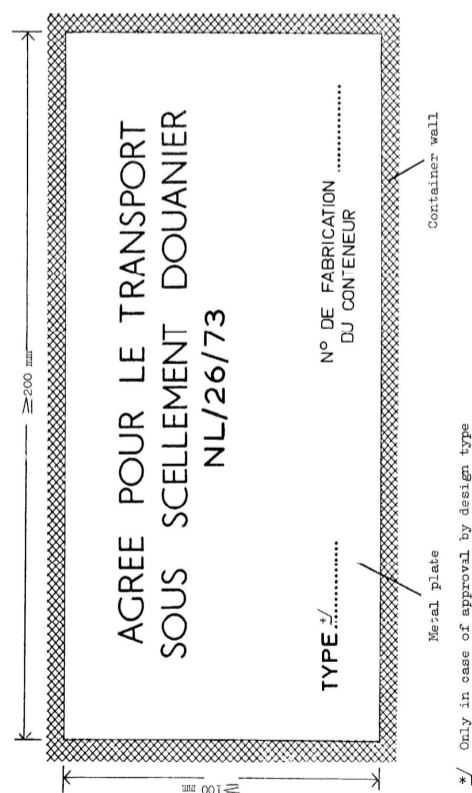
Container wall = Parede do contêiner

*/ Only in case of approval by design type = */ Somente em caso de aprovação por tipo de modelo

Apêndice 1 da Parte II

MODELO Nº I

PLACA DE APROVAÇÃO
(versão em francês)



Legenda:

AGREE POUR LE TRANSPORT SOUS SCELLEMENT DOUANIER NL/26/73 = APROVADO PARA TRANSPORTE SOB LACRAÇÃO ADUANEIRA NL/26/73

TYPE */ = TIPO */

N° DE FABRICATION DU CONTENEUR = NÚMERO DE FABRICAÇÃO DO CONTÊINER

Metal plate = Placa de metal

Container wall = Parede do contêiner

*/ Only in case of approval by design type = */ Somente em caso de aprovação por tipo de modelo

CONVENÇÃO ADUANEIRA RELATIVA AO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS AO ABRIGO DAS CADERNETAS TIR (1975)

Certificado de aprovação por tipo de modelo

1. Certificado nº(*).....
 2. O presente tem por finalidade certificar que este modelo de contêiner foi aprovado e que os contêineres fabricados desse tipo podem ser aceitos para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.
 3. Tipo de contêiner.....
 4. Número ou letras de identificação do tipo do modelo.....
 5. Número de identificação dos desenhos técnicos.....
 6. Número de identificação das especificações do modelo.....
 7. Peso da tara
 8. Dimensões exteriores, em centímetros.....
 9. Características essenciais da construção (materiais utilizados, tipo de construção, etc.)
 10. O presente certificado é válido para todos os contêineres fabricados em conformidade com os desenhos e as especificações mencionados acima.
 11. Emitido a favor de
- (nome e endereço do fabricante)
- o qual está autorizado a afixar a placa de aprovação em cada contêiner do tipo de modelo aprovado produzido por ele,
- em, em 20
- (local) (data)
- por
- (assinatura e carimbo do serviço ou da organização emissora)

* / Inserir as letras e números, que devem ser marcados na placa de aprovação (consulte anexo 7, parte II, parágrafo 5 (b) da Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a Coberto das Cadernetas TIR, 1975).

INFORMAÇÕES IMPORTANTES

(Anexo 7, parte II, parágrafos 6º e 7º da Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR, 1975)

6. Se o contêiner deixar de atender às condições técnicas prescritas para sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, ser repostado na condição que justificou sua aprovação para voltar a atender às referidas condições técnicas.
7. Se as características essenciais do contêiner forem alteradas, o contêiner deixará de ser abrangido pela aprovação e deverá ser aprovado novamente pela autoridade competente antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.

Apêndice 3
MODELO Nº III

CONVENÇÃO ADUANEIRA RELATIVA AO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS AO ABRIGO DAS CADERNETAS TIR (1975)

Certificado de aprovação concedido em etapa posterior à fabricação

1. Certificado nº * /
 2. Certificxa-se que o contêiner (ou contêineres) especificado(s) abaixo foi (foram) aprovado(s) para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.
 3. Tipo do(s) contêiner(es)
 4. Número de série(s) atribuído(s) ao(s) contêiner(es) pelo fabricante
 5. Peso da tara
 6. Dimensões exteriores, em centímetros.....
 7. Características essenciais da construção (materiais utilizados, tipo de construção etc.)
 8. Emitido a favor de
- (nome e endereço do solicitante)
- que fica autorizado a apor uma placa de aprovação no(s) contêiner(es) acima indicado(s),
- em, em 20
- (local) (data)
- por

* / Inserir as letras e números, que devem ser marcados na placa de aprovação (consulte anexo 7, parte II, parágrafo 5 (b) da Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a Coberto das Cadernetas TIR, 1975).

AVISO IMPORTANTE

(Anexo 7, parte II, parágrafos 6 e 7 da Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a Coberto das Cadernetas TIR, 1975)

6. Se o contêiner deixar de atender às condições técnicas prescritas para sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, ser repostado na condição que justificou sua aprovação para voltar a atender às referidas condições técnicas.
7. Se as características essenciais do contêiner forem alteradas, o contêiner deixará de ser abrangido pela aprovação e deverá ser aprovado novamente pela autoridade competente antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.

Parte III

NOTAS EXPLICATIVAS

1. Para efeitos da aplicação das disposições da presente Convenção, as notas explicativas do anexo 2 apresentadas no anexo 6 à presente Convenção aplicam-se *mutatis mutandis* a contêineres aprovados para transporte sob lacração aduaneira.

2. Parte I – artigo 4º, parágrafo 6º, subparágrafo (a)

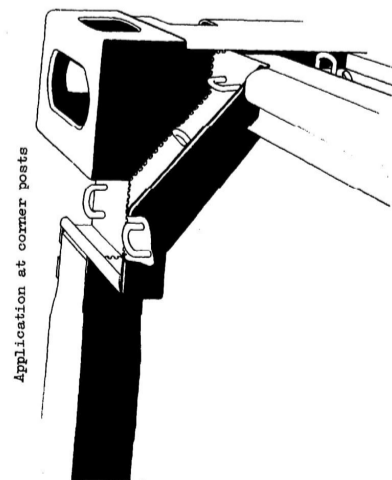
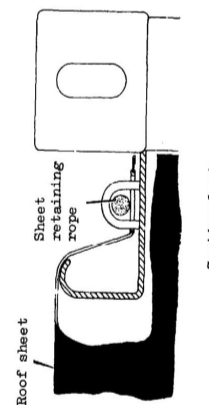
Um exemplo de um sistema de fixação de lonas em torno das fundições dos cantos dos contêineres, aceitável do ponto de vista da alfândega, é fornecido no desenho anexado ao Anexo 7 da Parte III.

3. Parte II – parágrafo 5º, alínea (d)

Se dois contêineres lonados, aprovados para transporte sob lacração aduaneira, foram unidos de tal forma que formem um único contêiner, coberto por uma única lona e atendendo às condições para transporte sob lacração aduaneira, não deve ser exigido um certificado, ou placa, de aprovação separado para a combinação.

DISPOSITIVO PARA FIXAÇÃO DAS LONAS AO REDOR DAS FUNDIÇÕES DOS CANTOS DOS CONTÊINERES

O dispositivo ilustrado a seguir atende às exigências da Parte I do artigo 4º, parágrafo 6º, subparágrafo (a).



Legenda:

- Application at corner posts = Aplicação nos postes do canto
- Roof sheet = lona do teto
- Sheet retaining rope = Corda de retenção da lona
- Sectional view = Visão em corte

ANEXO 8

Artigo 1º

(i) As Partes Contratantes deverão ser membros do Comitê Administrativo.

(ii) O Comitê poderá decidir que as administrações competentes dos Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, da presente Convenção, que não são Partes Contratantes ou representantes de organizações internacionais, poderão, para questões que os interessem, participar das reuniões do Comitê na qualidade de observadores.

Artigo 1º bis

1. O Comitê deverá examinar todas as propostas de emenda à Convenção em conformidade com o artigo 59, parágrafos 1º e 2º.

2. O Comitê deverá monitorar a implementação da Convenção e examinar todas as medidas tomadas pelas Partes Contratantes, associações e organizações internacionais por força da Convenção, bem como sua conformidade com a mesma.

3. O Comitê, por meio do Conselho Executivo TIR, deverá supervisionar e apoiar a implementação da Convenção nacional e internacionalmente.

4. O Comitê deverá receber e examinar as demonstrações financeiras anuais auditadas e o(s) relatório(s) de auditoria submetidos pela organização internacional de acordo com as obrigações estabelecidas no Anexo 9, Parte III. No decurso e dentro do escopo do exame, o Comitê poderá solicitar que a organização internacional ou o auditor independente externo envie informações, esclarecimentos ou documentos adicionais.

5. Sem prejuízo do exame mencionado no parágrafo 4º, o Comitê terá, com base em uma avaliação de risco, o direito de solicitar que exames adicionais sejam realizados. O Comitê deverá determinar que o Conselho Executivo TIR ou solicitar que os serviços competentes das Nações Unidas realizem a avaliação de risco.

O escopo dos exames adicionais deverá ser determinado pelo Comitê, levando em consideração a avaliação de risco do Conselho Executivo TIR ou dos serviços competentes das Nações Unidas.

Os resultados de todos os exames a que se refere neste artigo serão mantidos pelo Conselho Executivo TIR e fornecidos a todas as Partes Contratantes para a devida consideração.

6. O procedimento para a realização dos exames adicionais deverá ser aprovado pelo Comitê.

Artigo 2º

O Secretário-Geral das Nações Unidas deverá fornecer os serviços de secretariado ao Comitê.

Artigo 3º

O Comitê deverá, em sua primeira sessão de cada ano, eleger um presidente e um vice-presidente.

Artigo 4º

O Secretário-Geral das Nações Unidas deverá convocar o Comitê anualmente, sob a égide da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa, e também mediante solicitação das administrações competentes de, pelo menos, cinco Estados que sejam Partes Contratantes.

Artigo 5º

As propostas serão submetidas a votação. Cada Estado Parte Contratante representado na sessão deverá ter um voto. As propostas que não constituam emendas à presente Convenção deverão ser aprovadas pelo Comitê pela maioria dos membros presentes e votantes. Emendas à presente Convenção, assim como as decisões referidas nos artigos 59 e 60 da presente Convenção, deverão ser adotadas por uma maioria de dois terços dos membros presentes e votantes.

Artigo 6º

Um quórum formado por não menos que um terço dos Estados Partes Contratantes é necessário para fins de tomada de decisões.

Artigo 7º

Antes do encerramento da sessão, o Comitê deverá adotar seu relatório.

Artigo 8º

Na ausência de disposições relevantes no presente anexo, o Regimento Interno da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa será aplicável, a menos que o Comitê decida em contrário.

COMPOSIÇÃO, FUNÇÕES E REGRAS DE PROCEDIMENTO DO CONSELHO EXECUTIVO TIR

Artigo 9

1. O Conselho Executivo TIR, criado pelo Comitê Administrativo em conformidade com o artigo 58 *ter*, será composto por nove membros de diferentes Partes Contratantes da Convenção. O Secretário TIR participará das sessões do Conselho Executivo.

2. Os membros do Conselho Executivo TIR serão eleitos pelo Comitê Administrativo pela maioria dos membros presentes e votantes. O mandato de cada membro do Conselho Executivo TIR será de dois anos. Os membros do Conselho Executivo TIR poderão ser reeleitos. Os Termos de Referência para o Conselho Executivo TIR serão estabelecidos pelo Comitê Administrativo.

Artigo 10

O Conselho Executivo TIR deverá:

(a) supervisionar a implementação da Convenção, incluindo a operação do sistema de garantia, e cumprir as funções que lhe são atribuídas pelo Comitê Administrativo;

(b) supervisionar a impressão e distribuição centralizadas das Cadernetas TIR às associações, função que poderá ser executada por uma organização internacional aprovada, conforme o artigo 6º;

(c) coordenar e incentivar o intercâmbio de informações confidenciais e de outras informações entre as autoridades competentes das Partes Contratantes;

(d) coordenar e incentivar a troca de informações entre as autoridades competentes das Partes Contratantes, associações e organizações internacionais;

(e) facilitar a resolução de controvérsias entre as Partes Contratantes, associações, seguradoras e organizações internacionais, sem prejuízo do artigo 57 sobre resolução de controvérsias;

(f) apoiar o treinamento do pessoal das autoridades aduaneiras e de outras partes interessadas envolvidas no procedimento TIR;

(g) manter um registro central para a divulgação às Partes Contratantes de informações fornecidas pelas organizações internacionais referidas no artigo 6º sobre todas as regras e procedimentos previstos para a emissão das Cadernetas TIR pelas associações, contanto que digam respeito às condições e exigências mínimas estabelecidas no anexo 9;

(h) monitorar o preço das Cadernetas TIR.

Artigo 11

1. Uma sessão do Conselho Executivo deverá ser convocada pelo Secretário TIR a pedido do Comitê Administrativo ou de ao menos três membros do Conselho Executivo.

2. O Conselho Executivo deverá procurar tomar decisões por consenso. Na ausência de consenso, as decisões deverão ser levadas à votação e deverão ser aprovadas pela maioria dos votos dos membros presentes e votantes. Um quórum de cinco membros é necessário para a tomada de decisões. O Secretário TIR não terá direito de voto.

3. O Conselho Executivo deverá eleger um Presidente e adotar todas as disposições relativas às regras de procedimento.

4. O Conselho Executivo deverá apresentar relatório de suas atividades, incluindo a apresentação de contas auditadas, ao Comitê Administrativo ao menos uma vez ao ano ou a pedido do Comitê Administrativo. O Conselho Executivo será representado no Comitê Administrativo por seu Presidente.

5. O Conselho Executivo deverá considerar todas as informações e consultas que lhe sejam transmitidas pelo Comitê Administrativo, pelas Partes Contratantes, pelo Secretário TIR, pelas associações nacionais e pelas organizações internacionais indicadas no artigo 6º da Convenção. Tais organizações internacionais deverão ter o direito de participar das sessões do Conselho Executivo TIR na qualidade de observadores, salvo se o Presidente decidir de outro modo. A convite do Presidente, qualquer outra organização poderá, se necessário, participar das sessões do Conselho Executivo na qualidade de observadora.

Artigo 12

O Secretário TIR deverá ser membro do secretariado da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa e deverá executar as decisões do Conselho Executivo TIR conforme os Termos de Referência do Conselho Executivo. O Secretário TIR será assistido por um secretariado TIR, cuja composição deverá ser determinada pelo Comitê Administrativo.

Artigo 13

1. Enquanto se aguarda assegurar o financiamento por outras fontes, a operação do Conselho Executivo TIR e do secretariado TIR deverá ser financiada por um montante cobrado sobre cada Caderneta TIR distribuída pela organização internacional mencionada no Artigo 6º. Tal montante deverá ser aprovado pelo Comitê Administrativo.

2. O procedimento de implementação do financiamento da operação do Conselho Executivo TIR e do secretariado TIR deverá ser aprovado pelo Comitê Administrativo.

ANEXO 9

ACESSO AO PROCEDIMENTO TIR

Parte I

HABILITAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES PARA A EMISSÃO DE CADERNETAS TIR E PARA ATUAR COMO GARANTIDORAS

Condições e exigências

1. As condições e exigências a serem cumpridas pelas associações para serem habilitadas pelas autoridades aduaneiras ou outras autoridades competentes de uma Parte Contratante a emitir Cadernetas TIR e a atuar como garantidoras, de acordo com o artigo 6º da Convenção, são:

(a) Existência comprovada por ao menos um ano como associação estabelecida na Parte Contratante onde a autorização é emitida;

(b) Prova da solidez da situação financeira da associação e da existência de capacidades organizacionais que lhe permitam cumprir suas obrigações que lhe incumbam por força da Convenção.

(c) Inexistência de infrações graves ou recorrentes contra a legislação aduaneira ou tributária.

(d) Estabelecimento de um acordo escrito ou de qualquer outro instrumento legal entre a associação e as autoridades competentes da Parte Contratante em que está estabelecida, incluindo a aceitação pela associação de suas funções conforme apresentadas no parágrafo 3º.

2. Uma cópia autenticada do acordo escrito ou de qualquer outro instrumento legal mencionado no parágrafo 1º (d), juntamente com uma tradução juramentada, se necessário, em língua inglesa, francesa ou russa, deverá ser depositada perante o Conselho Executivo TIR. Qualquer alteração deverá ser imediatamente comunicada ao Conselho Executivo TIR.

3. Os deveres da associação são:

(i) respeitar as obrigações estabelecidas no Artigo 8º da Convenção;

(ii) aceitar o montante máximo por Caderneta TIR determinado pelas Partes Contratantes que poderá ser demandado da associação em conformidade com o Artigo 8º, parágrafo 3º, da Convenção;

(iii) verificar continuamente, em particular antes de solicitar a habilitação do acesso de pessoas ao procedimento TIR, se cumprem com as condições e requisitos mínimos previstos na Parte II do presente Anexo;

(iv) fornecer suas garantias em relação a todas as responsabilidades incorridas no país em que está estabelecida em conexão com operações sob a égide de Cadernetas TIR emitidas pela própria associação ou por associações estrangeiras afiliadas à mesma organização internacional à qual ela própria está afiliada;

(v) cumprir com suas responsabilidades de forma satisfatória para as autoridades competentes da Parte Contratante em que esteja estabelecida perante uma seguradora, grupo de seguradoras ou instituição financeira. O(s) contrato(s) de seguro ou de garantia financeira deverão cobrir a totalidade de suas responsabilidades em conexão com operações sob a égide das relacionadas às operações cobertas por Cadernetas TIR emitidas pela própria associação ou por associações estrangeiras afiliadas à mesma organização internacional à qual ela própria está afiliada;

O prazo de notificação da rescisão do(s) contrato(s) de seguro ou de garantia financeira não deverá ser inferior ao prazo de notificação de rescisão do acordo escrito ou de qualquer outro instrumento legal conforme referido no parágrafo 1º (d). Uma cópia autenticada do(s) contrato(s) de seguro ou financeiro(s), bem como de todas as suas modificações posteriores, deverá ser depositada perante o Conselho Executivo TIR, inclusive uma tradução juramentada, se necessário, em inglês, francês ou russo;

(vi) informar ao Conselho Executivo TIR, anualmente, antes do dia 1º de março, o preço de cada tipo de Caderneta TIR que ela emite;

(vii) permitir que as autoridades competentes verifiquem todos os registros e contas mantidos com relação à administração do procedimento TIR;

(viii) aceitar um procedimento para a resolução eficiente de controvérsias surgidas em decorrência da utilização imprópria ou fraudulenta das Cadernetas TIR, sempre que possível sem recurso às cortes;

(ix) respeitar estritamente as decisões das autoridades competentes da Parte Contratante onde está estabelecida com relação à revogação ou cancelamento da habilitação, em conformidade com o Artigo 6º da Convenção e com a Parte II do presente Anexo, ou à exclusão de pessoas, em conformidade com o Artigo 38 da Convenção;

(x) concordar com a implementação fiel de todas as decisões adotadas pelo Comitê Administrativo e pelo Conselho Executivo TIR, contanto que as autoridades competentes da Parte Contratante onde está estabelecida as tenham aceitado;

(xi) confirmar, no caso do procedimento de contingência descrito no artigo 10, parágrafo 2, do Anexo 11, para as partes contratantes vinculadas pelo Anexo 11, a pedido das autoridades competentes, que a garantia é válida, que um transporte TIR é realizado ao abrigo do procedimento eTIR e fornecer outras informações relevantes para o transporte TIR.

4. Quando uma associação garantidora receber um pedido para que, em conformidade com o procedimento estabelecido no Artigo 11, pague as quantias previstas no Artigo 8º, parágrafos 1º e 2º, ela deverá, em conformidade com o acordo escrito mencionado na Nota Explicativa 0.6.2bis-1 do Artigo 6º, parágrafo 2º bis, informar a organização internacional sobre o recebimento da demanda.

5. A Parte Contratante onde a associação está estabelecida deverá revogar a habilitação para emissão de Cadernetas TIR e para atuar como garantidora em caso de descumprimento destas condições e requisitos. Caso uma Parte Contratante decida revogar a habilitação, a decisão deverá entrar em vigor no mínimo 3 (três) meses após a data da revogação.

6. A habilitação de uma associação sob os termos acima previstos não deverá interferir nas responsabilidades e obrigações de tal associação nos termos da Convenção.

7. As condições e exigências acima estipuladas não deverão prejudicar as condições e exigências adicionais que cada Parte Contratante possa estabelecer.

Parte II

HABILITAÇÃO PARA PESSOAS FÍSICAS E JURÍDICAS UTILIZAREM CADERNETAS TIR

Condições e exigências mínimas

1. As condições e exigências mínimas para serem cumpridas pelas pessoas que pretendam ter acesso ao procedimento TIR são:

(a) Experiência comprovada ou, ao menos, capacidade para realizar transportes internacionais regularmente (portador de uma licença de transportes internacionais etc.).

(b) Situação financeira sólida;

(c) Conhecimento comprovado em matéria de implementação da Convenção TIR.

(d) Ausência de infrações graves ou reiteradas contra a legislação aduaneira ou tributária.

(e) Declaração escrita de compromisso com a associação, atestando que a pessoa:

(i) respeitará todas as formalidades aduaneiras exigidas nos termos da Convenção nas unidades aduaneiras de partida, de trânsito e de destino;

(ii) pagará as quantias devidas, mencionadas no artigo 8º, parágrafos 1º e 2º da Convenção, caso demandado pelas autoridades competentes, em conformidade com o artigo 8º, parágrafo 7º, da Convenção;

(iii) autorizará, até onde a legislação nacional o permita, as associações a verificarem as informações sobre as condições e requisitos mínimos acima.

2. As autoridades competentes das Partes Contratantes e as próprias associações poderão introduzir condições e requisitos adicionais mais restritivas para o acesso ao procedimento TIR, salvo se as autoridades competentes decidirem de outro modo.

Procedimento

3. As Partes Contratantes decidirão, em conformidade com a legislação nacional, os procedimentos a serem seguidos para o acesso ao procedimento TIR com base nas condições e requisitos mínimos estipulados nos parágrafos 1º e 2º.

4. As autoridades competentes deverão informar, sem atraso a partir da data de autorização ou cancelamento da autorização para o uso das Cadernetas TIR, os dados de cada pessoa ao Conselho Executivo TIR, incluindo:

(a) Número de identificação pessoal e único atribuído à pessoa pela associação garantidora, em cooperação com a organização internacional à qual é afiliada, em conformidade com o formato harmonizado determinado pelo Comitê Administrativo;

(b) Nome(s) e endereço(s) da(s) pessoa(s) ou empresa (em caso de associações comerciais, indicar também o nome dos gerentes responsáveis).

(c) Pessoa de contato com dados de contato completos;

(d) Número do registro comercial, da licença de transportes internacionais ou outro número (se disponível).

5. As associações deverão informar qualquer alteração nos dados de pessoas autorizadas, sem atraso a partir do momento em que tomem ciência dela, às autoridades competentes e ao Conselho Executivo TIR.

6. A autorização de acesso ao regime TIR não constitui, em si, um direito para obter Cadernetas TIR das associações.

7. A autorização de uma pessoa para utilizar Cadernetas TIR, em conformidade com as condições e requisitos mínimos acima estipulados, será feita sem prejuízo das responsabilidades e obrigações assumidas nos termos da Convenção.

Parte III

Autorização para uma organização internacional, nos termos do Artigo 6, para assumir a responsabilidade pela organização e funcionamento efetivos de um sistema internacional de garantia, bem como para imprimir e distribuir Cadernetas TIR

Condições e requisitos

1. As condições e os requisitos a serem cumpridos por uma organização internacional para que seja autorizada, em conformidade com o Artigo 6.2 bis da Convenção, pelo Comitê Administrativo para assumir a responsabilidade pela organização e pelo funcionamento efetivos de um sistema internacional de garantia e a imprimir e distribuir Cadernetas TIR são:

(a) Comprovante de competência profissional e de situação financeira sólidas para a organização e o funcionamento efetivos de um sistema internacional de garantia, e das capacidades organizacionais para cumprir suas obrigações sob a Convenção por meio de apresentações anuais de demonstrações financeiras consolidadas devidamente auditadas por auditores independentes internacionalmente reconhecidos;

(b) Inexistência de violações graves ou recorrentes contra a legislação aduaneira ou tributária.

2. Em conformidade com a autorização, a organização internacional deverá:

(a) fornecer às Partes Contratantes da Convenção TIR, por meio das associações nacionais afiliadas à organização internacional, cópias autenticadas do contrato global de garantia e comprovante de cobertura da garantia;

(b) fornecer aos órgãos competentes da Convenção TIR informações sobre as regras e os procedimentos estabelecidos para a emissão das Cadernetas TIR pelas associações nacionais;

(c) fornecer anualmente aos órgãos competentes da Convenção TIR informações sobre reclamações apresentadas, pendentes, pagas ou resolvidas sem pagamento;

(d) fornecer aos órgãos competentes da Convenção TIR informações abrangentes e completas sobre o funcionamento do sistema TIR, em especial, porém não se limitando a, informações oportunas e fundamentadas sobre as tendências do número de operações TIR não finalizadas e sobre reclamações apresentadas, pendentes, pagas ou resolvidas sem pagamento que possam dar margem a preocupações com relação ao funcionamento adequado do sistema TIR ou que possam criar dificuldades para a operação contínua do sistema internacional de garantia;

(e) fornecer aos órgãos competentes da Convenção TIR dados estatísticos sobre o número de Cadernetas TIR distribuídas para cada Parte Contratante, discriminadas por tipo;

(f) fornecer ao Conselho Executivo TIR detalhes sobre o preço de distribuição pela organização internacional de cada tipo de Caderneta TIR;

(g) tomar todas as medidas possíveis para reduzir o risco de falsificação de Cadernetas TIR;

(h) tomar as medidas corretivas adequadas nos casos em que foram detectadas falhas ou deficiências na Caderneta TIR e reportá-las ao Conselho Executivo TIR;

(j) participar integralmente nos casos em que o Conselho Executivo TIR for convocado para facilitar a solução de controvérsias;

(k) assegurar que qualquer problema envolvendo atividades fraudulentas ou outras dificuldades relacionadas à aplicação da Convenção TIR seja imediatamente levado ao conhecimento do Conselho Executivo TIR;

(l) gerenciar o sistema de controle das Cadernetas TIR, previsto no Anexo 10 da Convenção, juntamente com as associações garantidoras nacionais afiliadas à organização internacional e com as autoridades aduaneiras, e informar as Partes Contratantes e os órgãos competentes da Convenção sobre problemas encontrados no sistema;

(m) fornecer aos órgãos competentes da Convenção TIR estatísticas e dados sobre a performance das Partes Contratantes com relação ao sistema de controle previsto no Anexo 10;

(n) celebrar, não menos que dois meses antes da data provisória de entrada em vigor ou de renovação da autorização concedida em conformidade com o Artigo 6.2 bis da Convenção, um acordo escrito com o secretariado da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa, mandatado pelo, e agindo em nome do, Comitê Administrativo, que deverá incluir a aceitação pela organização internacional das funções estabelecidas neste parágrafo;

(o) manter registros e contas separados contendo informações e documentação que dizem respeito à organização e ao funcionamento de um sistema internacional de garantia e à impressão e à distribuição de Cadernetas TIR;

(p) oferecer sua cooperação total e oportuna, incluindo, mas não limitada a, permitir o acesso aos registros e contas mencionados acima aos serviços competentes das Nações Unidas ou a qualquer outra entidade competente devidamente autorizada e, em todos os momentos, facilitar que realizem auditorias e fiscalizações adicionais em nome das Partes Contratantes, de acordo com o Anexo 8, Artigo 1º bis, parágrafos 5º e 6º;

(q) contratar um auditor externo independente para realizar auditorias anuais dos registros e das contas mencionados no subparágrafo (o). A auditoria externa deverá ser realizada em conformidade com as Normas Internacionais de Auditoria Financeira (ISA) e deverá resultar em um relatório de auditoria anual e em uma carta administrativa que serão apresentados ao Comitê Administrativo.

3. Quando a organização internacional for informada por uma associação garantidora de um pedido de pagamento, deverá, dentro do período de três (3) meses, informar a associação garantidora de sua posição a respeito da reclamação.

4. Todas as informações obtidas direta ou indiretamente pela organização internacional nos termos da Convenção que sejam por natureza confidenciais ou que sejam fornecidas de forma confidencial deverão ser cobertas pela obrigação de sigilo profissional e não deverão ser utilizadas ou processadas para qualquer objetivo comercial nem para qualquer outro fim que não aquele para o qual tenham sido fornecidas e, tampouco, divulgadas a terceiros sem a permissão expressa da pessoa ou da autoridade que as forneceu. Tais informações poderão, contudo, ser divulgadas sem permissão às autoridades competentes das Partes Contratantes desta Convenção quando houver autorização ou obrigação para tanto, em conformidade com as disposições do direito nacional ou internacional ou virtude de uma ação judicial. A divulgação ou comunicação de informações deverá ocorrer em observância integral das disposições de proteção de dados em vigor.

5. O Comitê Administrativo terá o direito de revogar a autorização concedida em conformidade com o Artigo 6.2 bis em caso de não cumprimento das condições e dos requisitos acima. Caso o Comitê Administrativo decida revogar a autorização, a decisão entrará em vigor no mínimo 6 (seis) meses após a data da revogação.

6. A autorização para uma organização internacional nos termos acima estabelecidos deverá ser efetivada sem prejuízo das responsabilidades e obrigações dessa organização nos termos da Convenção.

ANEXO 10

INFORMAÇÕES A SEREM FORNECIDAS PELAS PARTES CONTRATANTES ÀS ASSOCIAÇÕES AUTORIZADAS (NOS TERMOS DO ARTIGO 42TER) E A UMA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL (NOS TERMOS DO ARTIGO 6.2BIS)

Por força do Artigo 6º, parágrafo 1º, e do Anexo 9, Parte I, parágrafo 1º (f) (iii), da presente Convenção, as associações habilitadas deverão assumir o compromisso de que verificarão continuamente que as pessoas autorizadas a terem acesso ao procedimento TIR respeitam as condições e requisitos mínimos estabelecidos no Anexo 9, Parte II, da Convenção.

Em nome de suas associações membro e no cumprimento das suas responsabilidades como organização internacional habilitada nos termos do Artigo 6º, parágrafo 2bis, uma organização internacional deverá estabelecer um sistema de controle para que as Cadernetas TIR conttenham informações, transmitidas por autoridades aduaneiras e acessíveis pelas associações e administrações aduaneiras, sobre a terminação das operações TIR nas unidades aduaneiras de destino. A fim de permitir que as associações cumpram efetivamente com seu compromisso, as Partes Contratantes deverão fornecer informações ao sistema de controle em conformidade com o seguinte procedimento:

(1) As autoridades aduaneiras deverão transmitir a uma organização internacional ou às associações nacionais garantidoras, se possível por meio de unidades centrais ou regionais, pelo meio de comunicação mais rápido disponível (fax, correio eletrônico etc.) e, se possível, diariamente, ao menos as seguintes informações, em formato padronizado, com relação a todas as Cadernetas TIR apresentadas nas unidades aduaneiras de destino, conforme definido no Artigo 1º (1) da Convenção:

(a) Número de referência da Caderneta TIR;

(b) Data e número de registro no registro da Alfândega;

(c) Nome ou número da unidade aduaneira de destino;

(d) Data e número de referência indicados no certificado de finalização da operação TIR (campos 24-28 do voucher nº 2) na unidade aduaneira de destino (caso distinta de (b));

(e) Finalização parcial ou definitiva;

(f) Finalização da operação TIR certificada com ou sem reservas na unidade aduaneira de destino, sem prejuízo dos Artigos 8º e 11 da Convenção;

(g) Outras informações ou documentos (facultativo);

(h) Número da página.

(2) O Modelo do Formulário de Reconciliação (MFR) contido no Apêndice poderá ser endereçado às autoridades aduaneiras por associações nacionais ou por uma organização internacional:

(a) em caso de discrepâncias entre os dados transmitidos e os que constem nas folhas da Caderneta TIR utilizada; ou

(b) caso nenhum dado tenha sido transmitido embora a Caderneta TIR utilizada tenha sido devolvida à associação nacional.

As autoridades aduaneiras deverão responder aos pedidos de reconciliação, se possível, por meio da devolução do MFR devidamente preenchido o mais rápido possível.

(3) As autoridades aduaneiras e as associações garantidoras nacionais deverão concluir um acordo, em conformidade com a lei nacional, que regerá o intercâmbio de dados acima referido.

(4) Uma organização internacional deverá dar acesso às autoridades aduaneiras à base de dados das Cadernetas TIR finalizadas e à base de dados das Cadernetas TIR invalidadas.

Apêndice

Modelo do Formulário de Reconciliação (MFR)							
A ser preenchido pelo requerente do pedido de reconciliação							
Destino:							
Unidade aduaneira regional (opcional):				Unidade aduaneira de destino:			
Nome:				Nome:			
Recebido em:				Recebido em:			
Data:				Data:			
Carimbo				Carimbo			
Dados a confirmar							
Origem dos dados:		Caderneta TIR			Dados do sistema de controle		
Número de referência da Caderneta TIR	Nome ou número da unidade aduaneira de destino*	Número de referência no certificado de finalização da operação TIR (campos 24-28 do voucher nº 2) na Alfândega de destino*	Data indicada no certificado de finalização da operação TIR na unidade aduaneira de destino*	Número da página	Finalização parcial / definitiva	Fim da operação TIR certificada com ou sem reservas na unidade aduaneira de destino	Número de pacotes (facultativo)
Documentos Anexados:		Cópia das folhas da Caderneta TIR			Outros:		
Resposta da Unidade aduaneira de destino							
Confirmação		Correção (inserir correções abaixo)		Não há referência no fim da operação TIR			
Número de referência	Nome ou número da unidade	Número de referência indicado	Data indicada no	Número da página	Finalização parcial / definitiva	Fim da operação TIR	Número de pacotes (facultativo)

da Caderneta TIR	aduaneira de destino*	no certificado de finalização da operação TIR (campos 24-28 do voucher nº 2) na Unidade aduaneira de destino*	certificado de finalização da operação TIR na Unidade aduaneira de destino*			certificada com ou sem reservas na Unidade aduaneira de destino	
Comentários:							
Data:	Carimbo e assinatura da Unidade aduaneira de destino:						
Unidade aduaneira Central (opcional)							
Comentários:							
Data:	Carimbo e/ou assinatura						

* Observe que esses dados se referem à Unidade aduaneira de Destino em que a operação TIR foi concluída."

ANEXO 11

O PROCEDIMENTO eTIR

Parte I

Artigo 1º

Escopo de aplicação

1. As disposições do presente Anexo regem a implementação do procedimento eTIR conforme definido no Artigo 1, parágrafo (s), da Convenção e deverão ser utilizadas nas relações entre as Partes Contratantes vinculadas por este Anexo, conforme previsto no Artigo 60 bis, parágrafo 1.

2. O procedimento eTIR não poderá ser utilizado para transportes parcialmente efetuados no território de uma Parte Contratante que não esteja vinculada pelo Anexo 11 e que seja um Estado-Membro de uma união aduaneira ou econômica com um único território aduaneiro.

Artigo 2º

Definições

Para os propósitos do presente Anexo:

(a) “Sistema internacional eTIR” significará o sistema de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) concebido para permitir o intercâmbio de informação eletrônica entre os atores envolvidos no procedimento eTIR.

(b) “Especificações eTIR” significará as especificações conceituais, funcionais e técnicas do procedimento eTIR adotado e emendado de acordo com as disposições do Artigo 5 do presente Anexo.

(c) “Dados TIR antecipados” significará os dados submetidos às autoridades competentes do país de partida, em conformidade com as especificações eTIR, sobre a intenção do titular de sujeitar as mercadorias ao procedimento eTIR.

(d) “Dados de retificação antecipados” significará os dados submetidos às autoridades competentes do país em que é solicitada uma retificação dos dados da declaração, em conformidade com as especificações eTIR, referentes à intenção do titular de retificar os dados declarados.

(e) “Dados declarados” significará os dados TIR antecipados e os dados de retificação antecipados que foram aceitos pelas autoridades competentes.

(f) “Declaração” significará o ato pelo qual o titular, ou seu representante, indica, em conformidade com as especificações eTIR, a intenção de sujeitar mercadorias ao procedimento eTIR. A partir do momento da aceitação da declaração pelas autoridades competentes, com base nos dados TIR antecipados ou nos dados de retificação antecipada, e da transferência dos dados da declaração para o sistema internacional eTIR, ela constituirá o equivalente legal de uma caderneta TIR aceita.

(g) “Documento de acompanhamento” significará o documento impresso gerado eletronicamente pelo sistema aduaneiro, após a aceitação da declaração, em conformidade com as orientações contidas nas especificações técnicas eTIR. O documento de acompanhamento poderá ser utilizado para registrar incidentes durante o trajeto e substituirá o relatório certificado previsto no Artigo 25 da presente Convenção e para o procedimento de contigência.

(h) “Autenticação” significará o processo eletrônico que permite a identificação eletrônica de uma pessoa física ou jurídica, ou a confirmação da origem e da integridade dos dados em formato eletrônico.

Artigo 3º

Implementação do procedimento eTIR

1. As Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 deverão conectar seus sistemas aduaneiros ao sistema internacional eTIR em conformidade com as especificações eTIR.

2. Cada Parte Contratante é livre para estabelecer até qual data deverá conectar seus sistemas aduaneiros ao sistema internacional eTIR. A data de conexão deverá ser comunicada a todas as outras Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 ao menos seis meses antes da data efetiva de conexão.

Artigo 4º

Composição, funções e regras de procedimento do Órgão de Implementação Técnica

1. As Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 deverão ser membros do Órgão de Implementação Técnica. Suas reuniões deverão ser convocadas em intervalos regulares ou a pedido do Comitê Administrativo, conforme necessário para a manutenção das especificações eTIR. O Comitê Administrativo deverá ser regularmente informado sobre as atividades e os pareceres do Órgão de Implementação Técnica.

2. As Partes Contratantes que não tenham aceito o Anexo 11, conforme previsto no Artigo 60 bis, parágrafo 1, e os representantes de organizações internacionais poderão assistir às sessões do Órgão de Implementação Técnica como observadores.

3. O Órgão de Implementação Técnica deverá monitorar os aspectos técnicos e funcionais da implementação do procedimento eTIR, bem como coordenar e promover o intercâmbio de informação sobre questões de sua competência.

4. O Órgão de Implementação Técnica deverá, em sua primeira reunião, aprovar suas regras de procedimento e submetê-las ao Comitê Administrativo para aprovação pelas Partes Contratantes vinculadas pelo anexo 11.

Artigo 5º

Procedimentos de adoção e emendas às especificações eTIR

O Órgão de Implementação Técnica deverá:

(a) adotar as especificações técnicas do procedimento eTIR, e suas respectivas emendas, para assegurar seu alinhamento com as especificações funcionais do procedimento eTIR. No momento da adoção, deverá decidir sobre o período de transição adequado para a sua implementação.

(b) preparar as especificações funcionais do procedimento eTIR, e respectivas emendas, para garantir seu alinhamento com as especificações conceituais do procedimento eTIR. Deverão ser transmitidas ao Comitê Administrativo para adoção pela maioria das Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 presentes e votantes, bem como implementadas e, quando necessário, deverão ser desenvolvidas especificações técnicas em data a ser determinada no momento da adoção.

(c) considerar emendas às especificações conceituais do procedimento eTIR, caso solicitado pelo Comitê Administrativo. As especificações conceituais do procedimento eTIR, e suas respectivas emendas, deverão ser adotadas por uma maioria das Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 presentes e votantes, bem como implementadas e, quando necessário, deverão ser desenvolvidas especificações técnicas em data a ser determinada no momento da adoção.

Artigo 6º

Envio de dados TIR antecipados e de dados de retificação antecipados

1. Os dados TIR antecipados e os dados de retificação antecipados deverão ser apresentados pelo titular, ou seu representante, às autoridades competentes do país de partida e do país onde é solicitada a retificação dos dados da declaração. Uma vez que a declaração, ou a emenda, tenha

sido aceita em conformidade com a legislação nacional, as autoridades competentes deverão encaminhar os dados da declaração, ou a respectiva retificação, ao sistema internacional eTIR.

2. Os dados TIR antecipados e os dados de retificação antecipados mencionados no parágrafo 1 poderão ser apresentados diretamente às autoridades competentes ou por meio do sistema internacional eTIR.

3. As Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 deverão aceitar a apresentação de dados TIR antecipados e de dados de retificação antecipados por meio do sistema internacional eTIR.

4. As autoridades competentes deverão publicar a lista de todos os meios eletrônicos por meio dos quais poderão ser apresentados dados TIR antecipados e dados de retificação antecipados.

Artigo 7º

Autenticação do titular

1. Ao aceitar a declaração no país de partida ou uma retificação dos dados da declaração em qualquer país ao longo do itinerário, as autoridades competentes deverão autenticar os dados TIR antecipados, ou os dados de retificação antecipados, e o titular, em conformidade com a legislação nacional.

2. As Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 deverão aceitar a autenticação do titular realizada por meio do sistema internacional eTIR.

3. As autoridades competentes deverão publicar uma lista dos mecanismos de autenticação distintos daqueles especificados no parágrafo 2 do presente artigo que poderão ser utilizados para a autenticação.

4. As Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 deverão aceitar como equivalentes legais a uma caderneta TIR aceita os dados da declaração recebidos das autoridades competentes do país de partida e do país em que uma ratificação dos dados da declaração é solicitada por meio do sistema internacional eTIR.

Artigo 8º

Reconhecimento mútuo da autenticação do titular

A autenticação do titular efetuada pelas autoridades competentes das Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 que aceitem a declaração, ou as alterações aos dados da declaração, deverá ser reconhecida pelas autoridades competentes de todas as Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 subsequentes durante o transporte TIR.

Artigo 9º

Requisitos adicionais de dados

1. Além dos dados previstos nas especificações funcionais e técnicas, as autoridades competentes poderão solicitar dados adicionais conforme disposto na legislação nacional.

2. As autoridades competentes deverão, na medida do possível, limitar os requisitos de dados àqueles contidos nas especificações funcionais e técnicas e deverão esforçar-se para facilitar a apresentação de dados adicionais de forma a não impedir a realização dos transportes TIR efetuados em conformidade com o presente Anexo.

Artigo 10

Procedimento de contigência

1. Caso o procedimento eTIR não possa ser iniciado por motivos técnicos na unidade aduaneira de partida, o titular da caderneta TIR poderá retornar ao procedimento TIR.

2. Caso o procedimento eTIR tenha sido iniciado, porém sua continuação seja impedida por razões técnicas, as autoridades competentes deverão aceitar o documento de acompanhamento e processá-lo de acordo com o procedimento descrito nas especificações eTIR, sujeito à disponibilidade de informações adicionais de sistemas eletrônicos alternativos conforme descrito nas especificações funcionais e técnicas.

3. As autoridades competentes das Partes Contratantes têm também o direito de solicitar às associações garantidoras nacionais que confirmem a validade da garantia, que um transporte TIR está sendo efetuado ao abrigo do procedimento eTIR e que forneçam outras informações relevantes para o transporte TIR.

4. O procedimento descrito no parágrafo 3 deverá ser estabelecido no acordo entre as autoridades competentes e a associação garantidora nacional, conforme estipulado no Anexo 9, parte I, parágrafo 1º, (d).

Artigo 11

Hospedagem do sistema internacional eTIR

1. O sistema internacional eTIR será hospedado e administrado sob os auspícios da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE).

2. A UNECE deverá assistir os países a conectar seus sistemas aduaneiros ao sistema internacional eTIR, inclusive por meio de testes de conformidade para assegurar seu funcionamento adequado antes da conexão operacional.

3. Serão colocados à disposição da UNECE os recursos necessários para o cumprimento das obrigações previstas nos parágrafos 1 e 2 do presente artigo. A menos que o sistema internacional eTIR seja financiado com recursos do orçamento normal das Nações Unidas, os recursos necessários estarão sujeitos às regras e regulamentos financeiros para fundos e projetos extra-orçamentários das Nações Unidas. O mecanismo de financiamento para a operação do sistema internacional eTIR na UNECE deverá ser decidido e aprovado pelo Comitê Administrativo.

Artigo 12

Administração do sistema internacional eTIR

1. A UNECE deverá tomar as providências adequadas para o armazenamento e arquivo dos dados no sistema internacional eTIR por um período mínimo de 10 anos.

2. Todos os dados armazenados no sistema internacional eTIR poderão ser utilizados pela UNECE em nome dos órgãos competentes da presente Convenção para fins de extração de estatísticas agregadas.

3. As autoridades competentes das Partes Contratantes em cujo território seja efetuado um transporte TIR ao abrigo do procedimento eTIR que se torna objecto de processos administrativos ou judiciais relativos à obrigação de pagamento da pessoa ou das pessoas diretamente responsáveis ou da associação garantidora nacional, poderão apresentar solicitação à UNECE e obter informações armazenadas no sistema internacional eTIR relativas à reclamação em disputa para fins de verificação. Tal informação poderá ser utilizada como prova em processos administrativos ou judiciais nacionais.

4. Em casos distintos dos especificados no presente artigo, é proibida a disseminação ou a divulgação de informações armazenadas no sistema internacional eTIR a pessoas ou entidades não autorizadas.

Artigo 13

Publicação das unidades aduaneiras competentes para utilizar o eTIR

As autoridades competentes deverão assegurar que a lista de unidades aduaneiras de partida, unidades aduaneiras de trânsito e unidades aduaneiras de destino aprovadas para realizar operações TIR ao abrigo do procedimento eTIR esteja sempre precisa e atualizada na base de dados eletrônica para unidades aduaneiras aprovadas, a qual deverá ser desenvolvida e mantida pelo Conselho Executivo TIR.

Artigo 14

Requisitos legais para a apresentação de dados sob o Anexo 10 da Convenção TIR

Os requisitos legais para a apresentação de dados, conforme estabelecido no Anexo 10, parágrafos 1, 3 e 4, da presente Convenção, são considerados cumpridos pela implementação do procedimento eTIR.

Parte II

Notas explicativas para o Anexo 11, Artigo 2 (h)

11.2. (h)-1 Até que uma abordagem harmonizada tenha sido estabelecida e descrita nas especificações eTIR, as Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 poderão autenticar o titular em qualquer processo previsto em sua legislação nacional, incluindo, mas não limitado a, nome de usuário / senha ou assinaturas eletrônicas.

11.2. (h)-2 A integridade dos dados trocados entre o sistema internacional eTIR e as autoridades competentes, bem como a autenticação dos sistemas de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC), serão assegurados por meio de conexões seguras, conforme definido nas especificações técnicas eTIR.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 3, parágrafo 2

11.3.2 Recomenda-se às Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 que atualizem seus sistemas aduaneiros nacionais e assegurem sua conexão com o sistema internacional eTIR tão logo o Anexo 11 entrar em vigor para elas. As uniões aduaneiras ou econômicas poderão decidir adotar uma data posterior, dando-lhes tempo para conectar os sistemas aduaneiros nacionais de todos os seus Estados membros ao sistema internacional eTIR.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 6, parágrafo 3

11.6.3 Recomenda-se às Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 que reconheçam, na medida do possível, a apresentação de dados TIR antecipados e de dados de retificação antecipados pelos métodos indicados nas especificações funcionais e técnicas.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 7, parágrafo 2

11.7.2 O sistema internacional eTIR assegura, pelos meios descritos nas especificações eTIR, a integridade dos dados TIR antecipados, ou dados de retificação antecipados, e que os dados foram enviados pelo titular.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 7, parágrafo 4

11.7.4 O sistema internacional eTIR assegura, pelos meios descritos nas especificações eTIR, a integridade dos dados da declaração e que os dados foram enviados pelas autoridades competentes dos países envolvidos no transporte.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 8

11.8 O sistema internacional eTIR assegura, pelos meios descritos nas especificações eTIR, a integridade dos dados da declaração, incluindo a referência ao titular, autenticada pelas autoridades competentes que aceitam a declaração, recebida de e transmitida às autoridades competentes.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 11, parágrafo 3

11.11.3 Caso necessário, as Partes Contratantes poderão decidir financiar os custos operacionais do sistema internacional eTIR por meio de um valor por transporte TIR. Nesses casos, as Partes Contratantes deverão decidir sobre o momento apropriado para introduzir mecanismos alternativos de financiamento e sobre suas modalidades. O orçamento necessário deverá ser elaborado pela UNECE, revisado pelo Órgão de Implementação Técnica e aprovado pelo Comitê Administrativo.