Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►B

DECIZIA CONSILIULUI

din 28 mai 2009

de publicare în formă consolidată a textului Convenției vamale privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR) din 14 noiembrie 1975 de la Geneva, astfel cum a fost modificată după această dată

(2009/477/CE)

(JO L 165, 26.6.2009, p. 1)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Amendament la Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR) din 14 noiembrie 1975 ([1])	L 125	1	21.5.2010
►M2	Amendament la Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR [Convenția TIR, 1975 ([1])]	L 66	1	6.3.2012
►M3	Amendament la Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR [Convenția TIR, 1975 ([1])]	L 244	1	8.9.2012
►M4	Amendament la Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR [Convenția TIR, 1975 ([1])]	L 245	3	14.9.2013
►M5	Amendament la Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR, 1975)	L 346	1	2.12.2014
►M6	Amendament la Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR, 1975)	L 321	31	29.11.2016

([1]) Versiune consolidată publicată în Decizia 2009/477/CE a Consiliului (JO L 165, 26.6.2009, p. 1).

▼B

DECIZIA CONSILIULUI

din 28 mai 2009

de publicare în formă consolidată a textului Convenției vamale privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR) din 14 noiembrie 1975 de la Geneva, astfel cum a fost modificată după această dată

(2009/477/CE)

Articolul 1

Textul Convenției vamale privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR) din 14 noiembrie 1975, astfel cum a fost modificată după această dată și până la sfârșitul anului 2008, se publică în formă consolidată spre informare în anexa la prezenta decizie.

Modificările ulterioare ale convenției se publică de către Comisie în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*cu precizarea datei intrării în vigoare a acestora.

Articolul 2

Prezenta decizie produce efecte de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

▼B

ANEXĂ

CONVENȚIA PRIVIND TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL AL MĂRFURILOR SUB ACOPERIREA CARNETELOR TIR (CONVENȚIA TIR, 1975)

Notă: Numai textul convenției și anexelor la aceasta depus pe lângă Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite, în calitatea acestuia de depozitar al Convenției TIR, constituie versiuni autentice ale Convenției TIR și ale anexelor la aceasta. Prezenta publicare se face doar spre informare.

PĂRȚILE CONTRACTANTE,

ÎN DORINȚA de a facilita transporturile internaționale de mărfuri cu vehicule rutiere,

CONSIDERÂND că îmbunătățirea condițiilor de transport constituie un factor esențial pentru dezvoltarea cooperării dintre ele,

DECLARÂNDU-SE în favoarea simplificării și armonizării formalităților administrative din domeniul transporturilor internaționale, în special la frontiere,

CONVIN după cum urmează:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

a) Definiții

Articolul 1

În sensul prezentei convenții:

a) prin „transport TIR” se înțelege transportul mărfurilor de la un birou vamal de plecare la un birou vamal de destinație, sub regimul denumit regim TIR și stabilit prin prezenta convenție;

b) prin „operațiune TIR” se înțelege partea unui transport TIR efectuată pe teritoriul unei părți contractante de la un birou vamal de plecare sau de intrare (de trecere) la un birou vamal de destinație sau de ieșire (de trecere);

c) prin „începutul unei operațiuni TIR” se înțelege că vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul au fost prezentate în vederea controlului la biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere) împreună cu încărcătura și carnetul TIR aferente și, de asemenea, carnetul TIR a fost acceptat de biroul vamal;

d) prin „încheierea unei operațiuni TIR” se înțelege că vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul au fost prezentate în vederea controlului la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) împreună cu încărcătura și carnetul TIR aferente;

e) prin „descărcarea unei operațiuni TIR” se înțelege certificarea de către autoritățile vamale că operațiunea TIR a fost încheiată în mod corect pe teritoriul unei părți contractante. Aceasta se stabilește de către autoritățile vamale pe baza comparării datelor sau informațiilor disponibile la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) cu cele disponibile la biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere);

f) prin „drepturi și taxe de import sau de export” se înțeleg drepturile vamale și toate celelalte drepturi, taxe, redevențe și impozite diverse care sunt percepute la import sau la export sau cu ocazia importului sau exportului de mărfuri, cu excepția redevențelor și impozitelor al căror nivel este limitat la costul aproximativ al serviciilor prestate;

▼B

g) prin „vehicul rutier” se înțelege nu numai orice vehicul rutier cu motor, ci și orice remorcă sau semiremorcă concepută pentru a fi atașată acestuia;

h) prin „ansamblu de vehicule” se înțeleg vehicule rutiere cuplate care participă la circulația rutieră ca o singură unitate;

j) prin „container” se înțelege un mijloc de transport (cadru, cisternă amovibilă sau alt mijloc analog):

i) constituind un compartiment, în întregime sau parțial închis, destinat să conțină mărfuri;

ii) având un caracter permanent și fiind astfel suficient de rezistent pentru a permite folosirea sa repetată;

iii) special conceput pentru a facilita transportul mărfurilor, fără descărcare și reîncărcare, prin unul sau mai multe moduri de transport;

iv) conceput astfel încât să fie ușor de manipulat, îndeosebi în timpul transbordării sale dintr-un mijloc de transport în altul;

v) conceput astfel încât să fie ușor de încărcat și de descărcat; și

vi) cu un volum interior de cel puțin un metru cub.

„Caroseriile amovibile” sunt asimilate containerelor;

k) prin „birou vamal de plecare” se înțelege orice birou vamal al unei părți contractante, unde începe transportul TIR al unei încărcături sau al unei părți din aceasta;

l) prin „birou vamal de destinație” se înțelege orice birou vamal al unei părți contractante unde se termină transportul TIR al unei încărcături sau al unei părți din aceasta;

m) prin „birou vamal de trecere” se înțelege orice birou vamal al unei părți contractante prin care un vehicul rutier, un ansamblu de vehicule sau un container intră sau iese din această parte contractantă în cursul unui transport TIR;

n) prin „persoană” se înțelege atât persoană fizică, cât și persoană juridică;

o) prin „titular” al unui carnet TIR se înțelege persoana căreia i s-a emis un carnet TIR în conformitate cu prevederile corespunzătoare ale convenției și în numele căreia s-a întocmit o declarație vamală sub forma unui carnet TIR indicându-se intenția de a plasa mărfurile sub regim TIR la biroul vamal de plecare. Titularul este responsabil pentru prezentarea vehiculului rutier, a ansamblului de vehicule sau a containerului, împreună cu încărcătura și carnetul TIR aferente, la biroul vamal de plecare, la biroul vamal de trecere și la biroul vamal de destinație, cu respectarea corespunzătoare a celorlalte prevederi relevante ale convenției;

p) prin „mărfuri grele sau voluminoase” se înțeleg orice obiecte grele sau voluminoase care, din cauza greutății, a dimensiunilor sau naturii lor, nu sunt transportate, în general, nici într-un vehicul rutier închis, nici într-un container închis;

q) prin „asociație garantă” se înțelege o asociație ►M3 autorizată ◄ de autoritățile vamale ale unei părți contractante ►M3 să garanteze ◄ pentru persoanele care utilizează regimul TIR;

▼M3

r) prin „organizație internațională” se înțelege o organizație autorizată de Comitetul de gestionare să își asume responsabilitatea organizării și funcționării eficace a unui sistem internațional de garanții.

▼B

b) Domeniul de aplicare

Articolul 2

Prezenta convenție privește transportul mărfurilor efectuat fără descărcare și reîncărcare, peste una sau mai multe frontiere, între un birou vamal de plecare al unei părți contractante și un birou vamal de destinație al altei părți contractante sau al aceleiași, în vehicule rutiere, ansambluri de vehicule sau în containere, cu condiția ca o parte din traseu între începutul transportului TIR și terminarea lui să fie rutier.

▼B

Articolul 3

În scopul aplicării prevederilor prezentei convenții:

a) transporturile trebuie efectuate:

i) cu vehicule rutiere, ansambluri de vehicule sau containere agreate în prealabil în condițiile prevăzute la capitolul III litera (a), sau

ii) cu alte vehicule rutiere, alte ansambluri de vehicule sau alte containere, în condițiile prevăzute la capitolul III litera ©, sau

iii) cu vehicule rutiere sau vehicule speciale, cum ar fi autobuze, autocare, măturătoare, betoniere etc. exportate și așadar considerate, deci, Ca fiind mărfuri care se deplasează prin mijloace proprii de la un birou vamal de plecare la un birou vamal de destinație în condițiile prevăzute la capitolul III litera ©. În cazul în care aceste vehicule transportă alte mărfuri, condițiile prevăzute la punctele (i) sau (ii) anterioare se aplică în mod corespunzător;

b) operațiunile de transport trebuie garantate de asociații agreate în conformitate cu prevederile articolului 6 și trebuie efectuate sub acoperirea unui carnet TIR, conform modelului din anexa 1 la prezenta convenție.

c) Principii

Articolul 4

Mărfurile transportate sub regim TIR nu vor fi supuse la plata sau la consemnarea drepturilor și taxelor de import sau de export la birourile vamale de trecere.

Articolul 5

(1) Mărfurile transportate sub regim TIR în vehicule rutiere, ansambluri de vehicule sau containere sigilate, nu vor fi, de regulă, supuse controlului vamal la birourile de trecere.

(2) Cu toate acestea, în vederea evitării abuzurilor, autoritățile vamale pot proceda, în mod excepțional și, în special, în cazul unor suspiciuni, la controlul mărfurilor la aceste birouri.

CAPITOLUL II

ELIBERAREA CARNETELOR TIR

RESPONSABILITATEA ASOCIAȚIILOR GARANTE

Articolul 6

(1) Atâta timp cât sunt îndeplinite condițiile minimale prevăzute în anexa 9 partea I, fiecare parte contractantă poate autoriza asociații să elibereze carnete TIR, fie direct fie prin intermediul unor asociații corespondente, care să se constituie ca asociații garante. Autorizația se revocă în cazul în care condițiile și cerințele minimale din anexa 9 partea I nu mai sunt îndeplinite.

(2) O asociație nu va fi agreată în nicio țară decât în cazul în care garanția acesteia se extinde și asupra obligațiilor la care se expune în țara respectivă cu ocazia efectuării de operațiuni sub acoperirea carnetelor TIR eliberate de către asociațiile străine afiliate la aceeași organizație internațională la care este ea însăși afiliată.

▼M4

(2 bis) O organizație internațională este autorizată de către Comitetul de gestiune să își asume responsabilitatea organizării și funcționării eficace a unui sistem internațional de garanții. Autorizația este acordată atât timp cât organizația îndeplinește condițiile și cerințele stabilite în anexa 9 partea III. Comitetul de gestiune poate revoca autorizația în situația în care aceste condiții și cerințe nu mai sunt îndeplinite.

▼B

(3) O asociație eliberează carnete TIR numai acelor persoane al căror acces la regimul TIR nu a fost refuzat de către autoritățile competente ale părților contractante pe al căror teritoriu respectiva persoană este rezidentă sau stabilită.

(4) Autorizarea accesului la regimul TIR se acordă numai persoanelor care îndeplinesc condițiile și cerințele minimale prevăzute în anexa 9 partea II la prezenta convenție. Sub rezerva dispozițiilor articolului 38, autorizarea se revocă în cazul în care îndeplinirea acestor criterii nu mai este asigurată.

(5) Autorizarea accesului la regimul TIR se acordă în conformitate cu procedura stabilită în anexa 9 partea II la prezenta convenție.

Articolul 7

Formularele de carnete TIR expediate asociațiilor garante de către asociațiile corespondente din străinătate sau de către organizațiile internaționale sunt admise cu scutire de drepturi și taxe de import și de export și nu sunt supuse la nicio interdicție sau restricție de import sau de export.

Articolul 8

▼M3

(1) Asociația garantă se angajează să achite taxele de import sau de export exigibile până la concurența valorii maxime a garanției, majorate, dacă este cazul, cu dobânzile de întârziere, care trebuie să fie achitate potrivit legilor și reglementărilor vamale ale părții contractante în care se constată o abatere legată de o operațiune TIR care atrage după sine o reclamație împotriva asociației garante. Asociația garantă este obligată, împreună și solidar cu persoanele care datorează sumele sus-menționate, la plata acestor sume.

▼B

(2) În cazurile în care legile și reglementările administrative ale unei părți contractante nu prevăd plata drepturilor și taxelor de import sau de export în cazul menționat anterior la alineatul (1), asociația garantă se angajează să plătească, în aceleași condiții, o sumă egală cu cuantumul drepturilor și taxelor de import sau de export majorate, după caz, cu orice dobânzile de întârziere.

(3) Fiecare parte contractantă determină cuantumul maxim, pe fiecare carnet TIR, al sumelor care pot fi pretinse asociației garante, în conformitate cu dispozițiile de la alineatele (1) și (2) de mai sus.

(4) Asociația garantă devine răspunzătoare față de autoritățile țara în care este situat biroul vamal de plecare din momentul în care carnetul TIR a fost luat în evidență de biroul vamal. În țările următoare, traversate în cursul unei operațiuni de transport de mărfuri sub regimul TIR, această responsabilitate începe atunci când mărfurile intră în aceste țări sau, în cazul suspendării transportului TIR, în conformitate cu prevederile articolului 26 alineatele (1) și (2), din momentul în care carnetul TIR este luat în evidență de biroul vamal la care transportul TIR este reluat.

(5) Responsabilitatea asociației garante acoperă nu numai mărfurile enumerate pe carnetul TIR, ci și orice mărfuri care, deși nu sunt enumerate pe acest carnet, s-ar găsi în partea sigilată a vehiculului rutier sau în containerul sigilat. Responsabilitatea nu se extinde la nicio altă marfă.

▼B

(6) În scopul stabilirii drepturilor și taxelor menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, datele relative la mărfurile înscrise pe carnetul TIR sunt considerate valabile, până la proba contrarie.

▼M3

_____

▼B

Articolul 9

(1) Asociația garantă stabilește perioada de valabilitate a carnetului TIR specificând o ultimă zi de valabilitate, după care carnetul nu mai poate fi prezentat la biroul vamal de plecare pentru luarea în evidență.

(2) Carnetul rămâne valabil până la terminarea operațiunii TIR la biroul vamal de destinație, cu condiția ca el să fi fost luat în evidență la biroul vamal de plecare în ultima zi de valabilitate sau înaintea datei respective, așa cum se prevede la alineatul (1) din prezentul articol.

Articolul 10

(1) Descărcarea unei operațiuni TIR trebuie efectuată fără întârziere.

(2) În cazul în care autoritățile vamale ale unei ►M3 părți contractante ◄ au descărcat o operațiune TIR, acestea nu mai pot solicita asociației garante plata sumelor menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2), cu excepția cazului în care certificatul de încheiere a operațiunii TIR a fost obținut în mod abuziv sau fraudulos sau dacă încheierea operațiunii nu a avut loc.

Articolul 11

▼M3

(1) În cazul în care o operațiune TIR nu a fost descărcată, autoritățile competente:

(a) notifică titularul carnetului TIR la adresa indicată în carnetul TIR cu privire la nedescărcarea operațiunii;

(b) notifică asociația garantă cu privire la nedescărcarea operațiunii.

Autoritățile competente notifică asociația garantă într-un termen maxim de un an de la data acceptării carnetului TIR de către acestea sau în termen de doi ani în cazul în care certificatul de încheiere a operațiunii TIR a fost falsificat sau a fost obținut în mod abuziv sau fraudulos.

(2) Atunci când sumele menționate în articolul 8 alineatele (1) și (2) devin exigibile, autoritățile competente solicită plata, în măsura în care acest lucru este posibil, de la persoana sau persoanele care datorează aceste sume, înainte de a introduce o cerere de despăgubire pe lângă asociația garantă.

(3) Cererea de plată a sumelor menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2) este adresată asociației garante cel mai devreme la trei luni de la data la care asociația a fost informată că operațiunea TIR nu a fost descărcată sau că certificatul de încheiere a operațiunii TIR a fost falsificat sau obținut în mod abuziv sau fraudulos, dar cel târziu în termen de doi ani de la data respectivă. Totuși, în cazurile operațiunilor TIR care, în termenul de doi ani indicat anterior, fac obiectul unor proceduri administrative sau judiciare legate de obligația de plată a persoanei sau persoanelor menționate la prezentul articol alineatul (2), cererea de plată se adresează în termen de un an de la data la care hotărârea autorităților competente sau hotărârea judecătorească a devenit executorie.

▼M3

(4) Asociația garantă plătește sumele pretinse în termen de trei luni de la data la care i-a fost adresată cererea de plată.

(5) Asociația garantă obține rambursarea sumelor plătite dacă, în termen de doi ani de la data cererii de plată, s-a făcut dovada pentru autoritățile competente că nu s-a comis nicio abatere în legătură cu operațiunea TIR în cauză. Termenul-limită de doi ani se poate extinde în conformitate cu legislația națională.

▼B

CAPITOLUL III

TRANSPORTUL MĂRFURILOR SUB ACOPERIREA CARNETULUI TIR

a) Agrearea vehiculelor și containerelor

Articolul 12

Pentru a se încadra în dispozițiile secțiunilor (a) și (b) din prezentul capitol, fiecare vehicul rutier trebuie să respecte, din punct de vedere al construcției și al echipamentului său, condițiile definite în anexa 2 la prezenta convenție și trebuie să fi fost agreat în conformitate cu procedura prevăzută în anexa 3 la prezenta convenție. Certificatul de agreare trebuie să fie conform modelului din anexa 4.

Articolul 13

(1) Pentru a se încadra în dispozițiile secțiunilor (a) și (b) din prezentul capitol, containerele trebuie să fie construite în conformitate cu condițiile definite în anexa 7 partea I și trebuie să fi fost agreate în conformitate cu procedura prevăzută în partea II din aceeași anexă.

(2) Containerele agreate pentru transportul de mărfuri cu sigiliu vamal, în aplicarea Convenției vamale privind containerele din 1956, a acordurilor decurgând din această convenție și încheiate sub auspiciile Organizației Națiunilor Unite, a Convenției vamale privind containerele din 1972 sau a oricăror alte instrumente internaționale care o pot înlocui sau modifica pe aceasta din urmă, se consideră ca fiind conrespunzătoare dispozițiilor alineatului 1 de mai sus și trebuie să fie acceptate pentru transportul sub regim TIR, fără o nouă agreare.

Articolul 14

(1) Fiecare parte contractantă își rezervă dreptul de a refuza recunoașterea valabilității agreării vehiculelor rutiere sau a containerelor care nu îndeplinesc condițiile prevăzute anterior la articolele 12 și 13. Cu toate acestea, părțile contractante evită întârzierea transportului, în cazul în care defectele constatate sunt de importanță minoră și nu creează © risc de fraudă.

(2) Înainte de a fi reutilizat pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal, orice vehicul rutier sau container, care nu mai corespunde condițiilor care au justificat agrearea sa, trebuie să fie repus în starea inițială sau să facă obiectul unei noi agreări.

▼B

b) Procedura de transport sub acoperire unui carnet TIR

Articolul 15

(1) Nu se solicită © document vamal special pentru importul temporar al vehiculului rutier, al ansamblului de vehicule sau al containerului care transportă mărfuri sub regimul TIR. Niu se solicită nicio garanție pentru vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau container.

(2) Dispozițiile alineatului (1) al prezentului articol nu împiedică o parte contractantă să solicite îndeplinirea, la biroul vamal de destinație, a formalităților prevăzute de reglementările naționale, pentru a se garanta faptul că, odată încheiată operațiunea TIR, vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul vor fi reexportate.

Articolul 16

Atunci când un transport TIR este efectuată de un vehicul rutier sau de un ansamblu de vehicule, se fixează în fața și în spatele vehiculului rutier sau a ansamblului de vehicule câte o placă dreptunghiulară purtând inscripția „TIR” și având caracteristicile menționate în anexa 5. Aceste plăci sunt dispuse astfel încât să fie foarte vizibile. Aceste plăci sunt detașabile sau sunt fixate ori concepute astfel încât să poată fi inversate, acoperite, pliate sau să indice în oricare alt mod că nu se efectuează un transport TIR.

Articolul 17

(1) Se întocmește un singur carnet TIR pentru fiecare vehicul rutier sau container. Se poate, cu toate acestea un singur carnet TIR pentru un ansamblu de vehicule sau pentru mai multe containere încărcate pe un singur vehicul rutier sau pe un ansamblu de vehicule. În acest caz, manifestul mărfurilor din carnet TIR trebuie să enumere separat conținutul fiecărui vehicul făcând parte din ansamblul de vehicule sau al fiecărui container.

(2) Carnetul TIR este valabil pentru o singură călătorie. Acesta conține cel puțin numărul de volete detașabile care sunt necesare pentru transportul TIR în cauză.

Articolul 18

Un transport TIR poate comporta mai multe birouri vamale de plecare și de destinație, dar numărul total al birourilor vamale de plecare și de destinație nu va fi mai mare de patru. Carnetul TIR poate fi prezentat la birourile vamale de destinație numai dacă toate birourile vamale de plecare au luat în evidență carnetul TIR.

Articolul 19

Mărfurile și vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul sunt prezentate împreună cu carnetul TIR la biroul vamal de plecare. Autoritățile vamale din țara de plecare trebuie să ia măsurile necesare pentru a se asigura de exactitatea manifestului mărfurilor și pentru aplicarea sigiliilor vamale sau pentru controlul sigiliilor vamale aplicate sub responsabilitatea acestor autorități vamale de către persoane autorizate.

Articolul 20

Pentru parcursul pe teritoriul țării lor, autoritățile vamale pot fixa o limită de timp și pot cere ca vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul să urmeze un traseu determinat.

▼B

Articolul 21

La fiecare birou vamal de trecere, ca și la birourile vamale de destinație, vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul sunt prezentate autorităților vamale în scop de control, împreună cu încărcătura și cu carnetul TIR aferente.

Articolul 22

(1) De regulă, și cu excepția cazului în care ele procedează la controlul mărfurilor în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), autoritățile vamale ale birourior vamale de trecere ale fiecărei părți contractante acceptă sigiliile vamale ale celorlalte părți contractante, cu condiția ca aceste sigilii să fie intacte. Cu toate acestea, în cazul în care necesitățile controlului impun acest lucru, autoritățile vamale menționate își pot adăuga propriile sigilii.

(2) Sigiliile vamale astfel acceptate de o parte contractantă beneficiază pe teritoriul acelei părți contractante de aceeași protecție legală ca și sigiliile naționale.

Articolul 23

Autoritățile vamale:

— nu vor cere ca vehiculele rutiere, ansamblurile de vehicule sau containerele să fie escortate pe cheltuiala transportatorilor pe teritoriul țării respective,

— nu vor solicita controlul în cursul transportului în cazul vehiculelor rutiere, ansamblurilor de vehicule sau containerelor și încărcăturilor lor decât în cazuri excepționale.

Articolul 24

În cazul în care, în timpul transportului sau la un birou vamal de trecere, autoritățile vamale procedează la controlul încărcăturii unui vehicul rutier, a unui ansamblu de vehicule sau a unui container, acestea fac mențiune pe voletele carnetului TIR utilizat în țara lor, pe cotoarele corespunzătoare și pe voletele care rămân în carnetul TIR, despre noile sigilii aplicate, ca și despre natura controlului efectuat.

Articolul 25

În cazul în care, în timpul transportului, sigiliile vamale sunt rupte în alte cazuri decât în cele descrise la articolele 24 și 35 sau în cazul în care mărfurile au pierit sau au suferit stricăciuni fără ca un astfel de sigiliu să fie rupt, se aplică procedura prevăzută în anexa I la prezenta convenție pentru utilizarea carnetului TIR, fără a prejudicia aplicarea eventuală a dispozițiilor din legislația națională și se întocmește procesul-verbal de constatare cuprins în carnetul TIR.

Articolul 26

(1) Atunci când transportul efectuat sub acoperirea carnetului TIR traversează teritoriul unui stat care nu este parte contractantă la prezenta convenție, transportul TIR se suspendă pe durata acelei părți din traseu. În acest caz, autoritățile vamale ale părții contractante al cărei teritoriu este traversat în continuare acceptă carnetul TIR pentru reluarea transportului TIR, cu condiția ca sigiliile vamale și/sau mărcile de identificare să fi rămas intacte. În cazul în care sigiliile vamale nu au rămas intacte, autoritățile vamale pot accepta carnetul TIR pentru reluarea transportului TIR conform prevederilor articolului 25.

▼B

(2) Se procedează la fel și pentru acea parte a traseului pe parcursul căreia carnetul TIR nu este utilizat de titularul carnetului pe teritoriul unei părți contractante, datorită existenței unei proceduri mai simple de tranzit vamal sau atunci când utilizarea regimului de tranzit nu este necesară.

(3) În aceste cazuri, birourile vamale unde transportul TIR este suspendat sau reluat sunt considerate birouri vamale de trecere la ieșire și, respectiv, la intrare.

Articolul 27

Sub rezerva dispozițiilor prezentei convenții și în special a articolului 18, un alt birou vamal de destinație poate fi substituit birou vamal de destinație inițial desemnat.

Articolul 28

(1) Încheierea unei operațiuni TIR se certifică de către autoritățile vamale fără întârziere. Încheierea unei operațiuni TIR poate fi certificată cu sau fără rezerve: atunci când încheierea este certificată cu rezerve, acestea trebuie să se bazeze pe elemente legate de operațiunea TIR în sine. Aceste fapte trebuie notate clar în carnetul TIR.

(2) În cazul în care mărfurile sunt plasate sub un alt regim vamal sau sub un alt sistem de control vamal, toate neregularitățile ce pot fi constatate sub acel regim vamal sau sistem de control vamal nu trebuie să fie atribuite titularului carnetului TIR sau oricărei alte persoane care acționează în numele său.

c) Dispoziții relative la transportul mărfurilor grele sau voluminoase

Articolul 29

(1) Dispozițiile prezentei secțiuni nu se aplică decât transporturilor de mărfuri grele sau voluminoase, definite la articolul 1 litera (p) din prezenta convenție.

(2) Atunci când dispozițiile prezentei secțiuni sunt aplicabile, transportul mărfurilor grele sau voluminoase poate, după cum decid autoritățile biroului vamal de plecare, să se efectueze cu ajutorul unor vehicule sau containere nesigilate.

(3) Dispozițiile prezentei secțiuni nu se aplică decât dacă, după părerea autorităților biroului vamal de plecare, este posibil să se identifice fără dificultate mărfurile grele sau voluminoase, în baza descrierii făcute, precum și, dacă este cazul, accesoriile transportate în același timp, sau dacă acestor mărfuri li se pot aplica sigilii vamale și/sau mărci de identificare de natură să împiedice orice substituire sau sustragere fără să rămână urme vizibile.

Articolul 30

Toate dispozițiile prezentei convenții de la care nu există derogări prin dispozițiile speciale ale prezentei secțiuni sunt aplicabile la transportul mărfurilor grele sau voluminoase sub acoperirea unii carnet TIR.

Articolul 31

Responsabilitatea asociației garante acoperă nu numai mărfurile enumerate pe carnetul TIR dar și mărfurile care, deși nu sunt enumerate în acest carnet, se află pe platforma de încărcare sau printre mărfurile enumerate pe carnetul TIR.

▼B

Articolul 32

Carnetul TIR utilizat poartă pe coperta sa și pe toate voletele indicația „mărfuri grele sau voluminoase”, scrisă cu litere groase, în engleză sau în franceză.

Articolul 33

Autoritățile biroului vamal de plecare pot cere ca la carnetul TIR să fie anexate specificația coletelor, fotografii, schițe etc. care se vădesc necesare pentru identificarea mărfurilor transportate. În acest caz, autoritățile vamale vizează aceste documente, un exemplar al documentelor menționate se atașează pe verso la coperta carnetului TIR, iar pe toate manifestele carnetului se va face mențiune despre aceste documente.

Articolul 34

Autoritățile biroului vamal de trecere ale fiecărei părți contractante acceptă sigiliile vamale și/sau mărcile de identificare aplicate de autoritățile competente ale celorlalte părți contractante. Ele pot totuși aplica alte sigilii și/sau mărci de identificare și menționează pe voletele carnetului TIR folosit în țara lor, pe cotoarele corespunzătoare și pe voletele rămase în carnetul TIR, informațiile cu privire la noile sigilii și/sau mărci de identificare aplicate.

Articolul 35

Dacă pe traseu sau la un birou vamal de trecere, autoritățile vamale, procedând la controlul lîncărcăturii, sunt obligate să rupă sigiliile și/sau să îndepărteze mărcile de identificare, ele trebuie să menționeze pe voletele carnetului TIR utilizate în țara lor, pe cotoarele corespunzătoare și pe voletele rămase în carnetul TIR, noile sigilii și/sau semne de identificare aplicate.

CAPITOLUL IV

ABATERI

Articolul 36

Orice abatere de la dispozițiile prezentei convenții îl expune pe contravenient, în țara în care abatere a fost comisă, sancțiunilor prevăzute de legislația acestei țări.

Articolul 37

Atunci când nu este posibil să se determine teritoriul pe care o abatere a fost comisă, ea este considerată ca fiind comisă pe teritoriul părții contractante unde a fost constatată.

Articolul 38

(1) Fiecare parte contractantă are dreptul de a exclude, temporar sau cu titlu definitiv, de la beneficiul prezentei convenții, orice persoană vinovată de abateri grave de la legile sau reglementările vamale aplicabile transporturilor internaționale de mărfuri.

(2) Această excludere se notifică în termen de o săptămână autorităților competente ale părții contractante pe al cărei teritoriu persoana în cauză este stabilită sau domiciliată, precum și asociației sau asociațiilor garante ale țării ori teritoriului vamal unde abaterea a fost comisaă și Comitetului executiv TIR.

▼B

Articolul 39

Atunci când operațiunile TIR sunt recunoscute ca fiind efectuate potrivit prevederilor convenției:

(1) Părțile contractante nu vor releva diferențele minore privind respectarea termenelor sau a traseelor indicate.

(2) De asemenea, nepotrivirile dintre indicațiile de pe manifestul mărfurilor din carnetele TIR și conținutul vehiculului rutier, al unui ansamblu de vehicule sau al unui container nu vor fi considerate abateri în sarcina titularului carnetului TIR, în sensul prezentei convenții, atunci când se dovedește autorităților competente că respectivele nepotriviri nu se datorează erorilor comise în cunoștință de cauză sau din neglijență în momentul încărcării sau expedierii mărfurilor sau în momentul întocmirii manifestului menționat.

Articolul 40

Administrațiile vamale ale țărilor de plecare și de destinație nu vor reține în sarcina titularului carnetului TIR nepotrivirile care sunt, eventual, constatate în aceste țări, atunci când aceste nepotriviri privesc regimurile vamale care au precedat sau care au urmat unui transport TIR și în care titularul carnetului TIR nu a fost implicat.

Articolul 41

Atunci când s-a dovedit autorităților vamale că mărfurile înscrise în manifestul unui carnet TIR au pierit sau au fost iremediabil pierdute prin accident sau forță majoră sau că o parte din ele lipsește din cauza naturii mărfurilor, se acordă dispensă de la plata drepturilor și taxelor vamale exigibile.

Articolul 42

La cererea motivată a unei părți contractante, autoritățile competente ale părților contractante implicate într-un transport TIR furnizează acelei părți contractante toate informațiile disponibile care ar fi necesare pentru aplicarea dispozițiilor articolelor 39, 40 și 41 de mai sus.

Articolul 42 bis

Autoritățile competente, în strânsă cooperare cu asociațiile garante, vor lua toate măsurile necesare pentru a asigura utilizarea corectă a carnetelor TIR. În acest scop ele vor lua măsuri de control adecvate, naționale si internaționale. Măsurile naționale de control luate în acest context de către autoritățile competente se comunică imediat Comitetului executiv TIR, care examinează conformitatea acestora cu prevederile convenției. Măsurile internaționale de control se adoptă de către Comitetul de gestiune.

Articolul 42 ter

Autoritățile competente ale părților contractante furnizează, pe cât posibil, asociațiilor autorizate informațiile de care acestea au nevoie pentru a se achita de angajamentele lor în conformitate cu articolul 1 litera (f) punctul (iii) din anexa 9 partea 1.

Anexa 10 stabilește informațiile care se furnizează în cazuri particulare.

▼B

CAPITOLUL V

NOTE EXPLICATIVE

Articolul 43

Notele explicative cuprinse în anexele 6 și 7 (partea III) interpretează anumite dispoziții ale prezentei convenții și ale anexelor la aceasta. De asemenea, notele explicative descriu anumite practici recomandate.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII DIVERSE

Articolul 44

Fiecare parte contractantă acordă facilități asociațiilor garante interesate în ceea ce privește:

a) transferul de valută necesar achitării sumelor cerute de autoritățile părților contractante în baza dispozițiilor articolului 8 din prezenta convenție; și

b) transferul de valută necesar plății formularelor de carnet TIR trimise asociațiilor garante de asociațiile străine corespondente sau de organizațiile internaționale.

Articolul 45

Fiecare parte contractantă publică lista birourilor vamale de plecare, de trecere si de destinație pe care le-a desemnat pentru realizarea operațiunilor TIR. Părțile contractante ale căror teritorii sunt limitrofe se consultă pentru desemnarea de comun acord a birourilor de frontieră corespondente și a orelor de lucru ale acestora.

Articolul 46

(1) Pentru operațiunile vamale menționate in prezenta convenție, activitatea personalului vamal nu dă loc plății unor redevențe, excepție făcând cazurile în care activitatea se desfășoară in afara zilelor, orelor și locurilor normal prevăzute pentru astfel de operațiuni.

(2) Ori de câte ori este posibil, părțile contractante facilitează la birourile vamale operațiunile vamale privind mărfurile perisabile.

Articolul 47

(1) Dispozițiile prezentei convenții nu împiedică aplicarea restricțiilor si controalelor derivând din reglementările naționale și bazate pe considerente de moralitate publică, securitate publică, igienă sau sănătate publică sau pe considerente de ordin veterinar sau fitopatologic și nici perceperea sumelor exigibile conform acestor reglementări.

(2) Dispozițiile prezentei convenții nu împiedică aplicarea altor dispoziții naționale sau internaționale care reglementează transporturile.

▼B

Articolul 48

Nicio dispoziție din prezenta convenție nu exclude dreptul părților contractante care formează o uniune vamală sau economică de a adopta reguli speciale privind operațiunile de transport care încep sau încetează pe teritoriile lor sau tranzitul prin aceste teritorii, în măsura în care aceste reguli nu reduc facilitățile prevăzute prin prezenta convenție.

Articolul 49

Prezenta convenție nu împiedică aplicarea unor facilități mai mari pe care părțile contractante le acordă sau ar dori să le acorde, fie prin dispoziții unilaterale, fie în virtutea unor acorduri bilaterale sau multilaterale, cu condiția ca facilitățile astfel acordate să nu împiedice aplicarea dispozițiilor prezentei convenții și, in special, funcționarea operațiunilor TIR.

Articolul 50

Părțile contractante își comunică reciproc, la cerere, informațiile necesare pentru aplicarea dispozițiilor prezentei convenții, în special cele privind agrearea vehiculelor rutiere sau containerelor, ca și cele privind caracteristicile tehnice ale construcției lor.

Articolul 51

Anexele la prezenta convenție fac parte integrantă din convenție.

CAPITOLUL VII

CLAUZE FINALE

Articolul 52

Semnare, ratificare, acceptare, aprobare și aderare

(1) Toate statele membre ale Organizației Națiunilor Unite sau membre ale uneia dintre instituțiile sale specializate sau ale Agenției Internaționale pentru Energia Atomică sau părțile la Statutul Curții Internaționale de Justiție și orice alt stat invitat de Adunarea Generala a Organizației Națiunilor Unite pot deveni părți contractante la prezenta convenție:

a) prin semnarea ei, fără rezerve legate de ratificare, acceptare sau adoptare;

b) prin depunerea unui instrument de ratificare, acceptare sau aprobare, după ce a fost semnat, sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării; sau

c) prin depunerea unui instrument de aderare.

(2) Prezenta convenție va fi deschisă spre semnare, de la 1 ianuarie 1976 până la 1 decembrie 1976 inclusiv, la Oficiul Națiunilor Unite de la Geneva, statelor menționate la alineatul al prezentului articol. După această dată ea va fi deschisă acestor state pentru aderare.

(3) Uniunile vamale sau economice pot, de asemenea, conform dispozițiilor de la alineatele 1 și 2 ale prezentului articol, să devină părți contractante la prezenta convenție, în același moment cu toate statele care le compun sau în orice moment după ce toate statele care le compun au devenit părți contractante la prezenta convenție. Totuși, aceste uniuni nu vor avea drept de vot.

▼B

(4) Instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare se depun la secretarul general ale Organizației Națiunilor Unite.

Articolul 53

Intrarea în vigoare

(1) Prezenta convenție va intra în vigoare la șase luni după data la care cinci dintre statele menționate la articolul 52 alineatul 1 o vor semna fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării ori vor depune instrumentele lor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare.

(2) După ce cinci dintre statele menționate la articolul 52 alineatul 1 semnează fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării sau depun instrumentele lor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, prezenta convenție intră in vigoare, pentru toate noile părți contractante, la șase luni de la data depunerii instrumentelor lor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare.

(3) Orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare depus după intrarea în vigoare a unui amendament la prezenta convenție va fi considerat ca aplicându-se textului modificat al prezentei convenții.

(4) Orice instrument de această natură depus după acceptarea unui amendament, dar înaintea intrării sale în vigoare, va fi considerat ca aplicându-se textului modificat al prezentei convenții la data intrării în vigoare a amendamentului.

Articolul 54

Denunțare

(1) Orice parte contractantă poate denunța prezenta convenție prin notificare adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite.

(2) Denunțarea va produce efecte la cincisprezece luni după data la care secretarul general va primi notificarea privind denunțarea.

(3) Valabilitatea carnetelor TIR, luate in evidență de către biroul vamal al țării de plecare înaintea datei la care denunțarea produce efecte, nu va fi afectată de această denunțare, iar garanția asociațiilor garante va rămâne efectivă conform condițiilor din prezenta convenție.

Articolul 55

Încetare

În cazul în care, după intrarea în vigoare a prezentei convenții, numărul statelor care sunt părți contractante va fi inferior celui de cinci pe orice perioadă de douăsprezece luni consecutive, prezenta convenție încetează să-și producă efectele la sfârșitul perioadei de douăsprezece luni.

Articolul 56

Abrogarea Convenției TIR (1959)

(1) La intrarea sa in vigoare, prezenta convenție va abroga și înlocui, în relațiile dintre părțile la prezenta convenție, Convenția TIR din 1959.

(2) Certificatele de agreare eliberate pentru vehiculele rutiere și containere, conform condițiilor convenției TIR din anul 1959, se acceptă în limita termenului lor de valabilitate sau sub rezerva reînnoirii la transportul de mărfuri sub sigiliu vamal de către părțile contractante ale prezentei convenții, cu condiția ca aceste vehicule și containere să îndeplinească în continuare condițiile conform cărora au fost agreate inițial.

▼B

Articolul 57

Soluționarea litigiilor

(1) Orice litigiu dintre două sau mai multe părți contractante privind interpretarea sau aplicarea prezentei convenții se soluționează, pe cât posibil, prin negociere între părțile în cauză sau prin alte mijloace de soluționare.

(2) Orice litigiu dintre două sau mai multe părți contractante privind interpretarea sau aplicarea prezentei convenții, care nu poate fi soluționat in modul arătat la alineatul 1 al prezentului articol, este supus, la cererea uneia dintre părți, unui tribunal arbitral compus astfel: fiecare parte la litigiu numește un arbitru, iar cei doi arbitri desemnați desemnează un al treilea arbitru, care va fi președinte. În cazul în care, timp de trei luni după ce a primit o cerere, una din părți nu a desemnat arbitrul sau dacă arbitrii nu au putut alege un președinte, oricare dintre părți poate cere secretarului general al Organizației Națiunilor Unite să procedeze la numirea arbitrului sau a președintelui tribunalului arbitral.

(3) Decizia tribunalului arbitral constituit conform dispozițiilor de la alineatul (2) este obligatorie pentru părțile în litigiu.

(4) Tribunalul arbitral își stabilește regulamentul de procedură.

(5) Deciziile tribunalului arbitral sunt adoptate cu majoritatea voturilor membrilor săi.

(6) Orice controversă care ar putea să apară între părțile la litigiu cu privire la interpretarea si executarea sentinței arbitrale poate fi adusă de către una dintre părți în fața tribunalului arbitral care a dat sentința, pentru a fi judecată de acesta.

Articolul 58

Rezerve

(1) Orice stat poate, la momentul semnării sau ratificării sau aderării la prezenta convenție, să declare că nu se consideră obligat de articolul 57 alineatele (2)-(6) din prezenta convenție. Celelalte părți contractante nu sunt obligate prin aceste dispoziții față de partea contractantă care a formulat respectiva rezervă.

(2) Orice parte contractantă care formulează o rezervă conform alineatului (1) al prezentului articol va putea, în orice moment, să ridice această rezervă printr-o notificare adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite.

(3) Cu excepția rezervelor prevăzute la alineatul (1) al prezentului articol, nicio rezervă nu se admite la prezenta convenție.

Articolul 58 bis

Comitetul de gestiune

Se instituie un Comitet de gestiune format din toate părțile contractante. Componența, funcțiile și regulamentul de procedură ale Comitetului de gestiune sunt prevăzute în anexa 8.

Articolul 58 ter

Comitetul executiv TIR

Comitetul administrativ constituie un Comitet executiv TIR ca organ subsidiar care, în numele Comitetului de gestiune, îndeplinește sarcinile încredințate de convenție și de Comitetul de gestiune. Componența, funcțiile și regulamentul de procedură ale Comitetului executiv TIR sunt stabilite în anexa 8.

▼B

Articolul 59

Procedura de modificare a prezentei convenții

(1) Prezenta convenție, inclusiv anexele sale, pot fi modificate la propunerea unei părți contractante, urmând procedura prevăzută în prezentul articol.

(2) Orice amendament propus la prezenta convenție va fi examinat de Comitetul de gestiune compus din toate părțile contractante, conform regulamentului de procedură stabilit în anexa 8. Orice modificare de această natură examinată sau elaborată în cursul reuniunii Comitetului de gestiune și adoptată de acesta cu majoritate de două treimi a membrilor prezenți și votanți se comunică de către secretarul general al Organizației Națiunilor Unite părților contractante, pentru acceptare.

(3) Sub rezerva dispozițiilor articolului 60, orice modificare propusă, comunicată în conformitate cu dispozițiile alineatului precedent, intră in vigoare pentru toate părțile contractante la trei luni după expirarea unei perioade de douăsprezece luni de la comunicarea modificării propuse, dacă în această perioadă nicio obiecție la modificarea propusă nu a fost notificată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite de un stat care este parte contractantă.

(4) În cazul în care o obiecție la modificarea propusă a fost notificată conform prevederilor alineatului (3) al prezentului articol, modificarea se consideră neacceptată și nu produce efecte.

Articolul 60

Procedura specială de modificare a anexelor 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 și 10

(1) Orice modificare propusă la anexele nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, și 10, analizată în conformitate cu dispozițiile articolului 59 alineatele (1) și (2) intră în vigoare la o dată care va fi fixată de Comitetul de gestiune în momentul adoptării sale, cu condiția ca, la o dată anterioară pe care Comitetul de gestiune o va stabili în același timp cu adoptarea modificării, o cincime din statele care sunt părți contractante sau cinci state care sunt părți contractante, dacă această cifră este inferioară, să nu fi notificat secretarului general al Organizației Națiunilor Unite obiecții la modificarea respectivă. Datele menționate la prezentul alineat se stabilesc de către Comitetul de gestiune cu o majoritate de două treimi din membrii prezenți si votanți.

(2) La intrarea în vigoare a unei modificări adoptate conform procedurii prevăzute la alineatul (1) de mai sus, aceasta va înlocui, pentru toate părțile contractante, orice dispoziție precedentă la care se referă.

Articolul 61

Cereri, comunicări și obiecții

Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite informează toate părțile contractante și toate statele menționate la articolul 52 alineatul (1) din prezenta convenție cu privire la orice cerere, comunicare sau obiecție făcută în baza articolelor 59 și 60 de mai sus și a datei intrării în vigoare a oricărei modificări.

Articolul 62

Conferința de revizuire

(1) Un stat care este parte contractantă poate să ceară, prin notificare adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite, convocarea unei conferințe pentru revizuirea prezentei convenții.

▼B

(2) O conferință de revizuire, la care vor fi invitate toate părțile contractante și toate statele menționate la articolul 52 alineatul (1), se convoacă de către secretarul general al Organizației Națiunilor Unite dacă, în termen de șase luni de la data la care secretarul general al Organizației Națiunilor Unite a comunicat notificarea, cel puțin un sfert dintre părțile contractante fac cunoscut acordul lor.

(3) O conferință de revizuire, la care vor fi invitate toate părțile contractante și toate statele menționate la articolul 52 alineatul (1), va fi de asemenea convocată de secretarul general al Organizației Națiunilor Unite imediat după notificarea unei cereri în acest scop de către Comitetul de gestiune. Comitetul de administrație face o astfel de cerere cu acordul majorității membrilor săi prezenți și votanți.

(4) Dacă o conferință este convocată, în aplicarea dispozițiilor alineatelor (1) sau (3) din prezentul articol, secretarul general al Organizației Națiunilor Unite înștiințează despre aceasta toate părțile contractante și le invită să supună într-un termen de trei luni propunerile care ar dori să fie examinate de conferință. Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite transmite tuturor părților contractante ordinea de zi provizorie a conferinței și textele propunerilor cu cel puțin trei luni înaintea deschiderii conferinței.

Articolul 63

Notificări

În afara notificărilor și comunicărilor prevăzute la articolele 61 și 62, secretarul general al Organizației Națiunilor Unite notifică tuturor statelor menționate la articolul 52:

a) semnările, ratificările, acceptările, aprobările și aderările în temeiul articolului 52;

b) datele de intrare în vigoare a prezentei convenții conform articolului 53;

c) denunțările în temeiul articolului 54;

d) încetarea prezentei convenții în baza articolului 55;

e) rezervele formulate în temeiul articolului 58.

Articolul 64

Text autentic

După 31 decembrie 1976, originalul prezentei convenții va fi depus la secretarul general al Organizației Națiunilor Unite, care va transmite copii certificate pentru conformitate fiecăreia dintre părțile contractante și fiecăruia dintre statele menționate la articolului 52 alineatul (1) care nu sunt părți contractante.

▼B

ANEXA 1

MODELUL CARNETULUI TIR

Versiunea 1

1. Carnetul TIR se tipărește în limba franceză, cu excepția paginii 1 a copertei, ale cărei elemente sunt tipărite și în limba engleză. „Regulile privind folosirea carnetului TIR” tipărite în limba franceză pe pagina 2 a copertei se tipăresc, de asemenea, și în limba engleză pe pagina 3 a copertei. De asemenea, pe verso, poate apărea „Raportul certificat” tipărit într-o altă limbă decât franceza, după caz.

2. Carnetele folosite pentru operațiuni TIR în cadrul unui lanț regional de garanție pot fi tipărite în oricare altă limbă oficială a Organizației Națiunilor Unite, cu excepția paginii 1 a copertei, ale cărei elemente sunt tipărite în limbile engleză sau franceză. „Regulile privind folosirea carnetului TIR” se tipăresc pe pagina 2 a copertei în limba oficială a Organizației Națiunilor Unite folosită și, de asemenea, în engleză sau franceză, pe pagina 3 a copertei.

Versiunea 2

3. Pentru transportul de tutun și alcool pentru care se poate solicita o garanție mărită asociației garante, în conformitate cu nota explicativă 0.8.3 din anexa 6, autoritățile vamale vor cere ca pe carnetele TIR să se specifice în mod clar mențiunea „TOBACCO/ALCOHOL” și „TABAC/ALCOOL” pe copertă și pe toate voletele. De asemenea, aceste carnete trebuie să ofere detalii, cel puțin în limbile engleză și franceză, cu privire la categoriile de tutun și alcool garantate, pe o foaie separată care se introduce în carnet după pagina 2 a copertei acestuia.

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 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 depart _____
Country/Countries of departure (1)

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

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicules(s) routiers(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

* 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.*

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 1

Page 2 of cover

[Annex 1 page 4]

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 quatre. 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 biffant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.

9. **Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du 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 empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.

    b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou 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 exigeront que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. 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. 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 scellements douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.

15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.

16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.

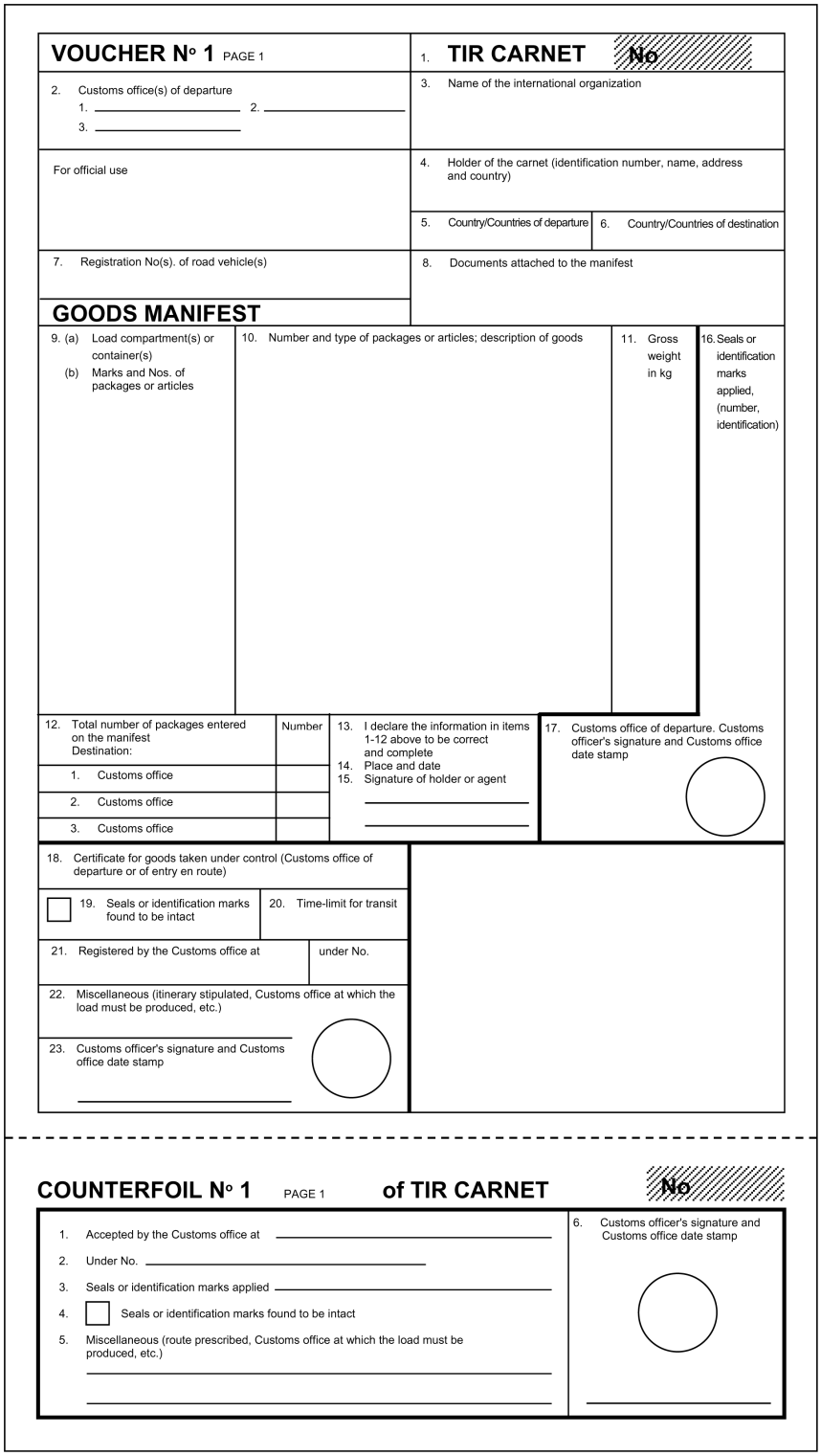
17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 1

[Annex 1 page 5 **(white)**]



VOUCHER Nº 1 PAGE 1

1. **TIR CARNET** No

2. Customs office(s) of departure
1. _____ 2. _____
3. _____

3. Name of the international organization

For official use

4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country)

5. Country/Countries of departure

6. Country/Countries of destination

7. Registration No(s). of road vehicle(s)

8. Documents attached to the manifest

GOODS 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 Destination:	Number
1. Customs office	
2. Customs office	
3. Customs office	

13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete
14. Place and date
15. Signature of holder or agent
_____
_____

17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp

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
_____

COUNTERFOIL Nº 1 PAGE 1 **of TIR CARNET** No

1. Accepted by the Customs office at _____
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.)
_____
_____

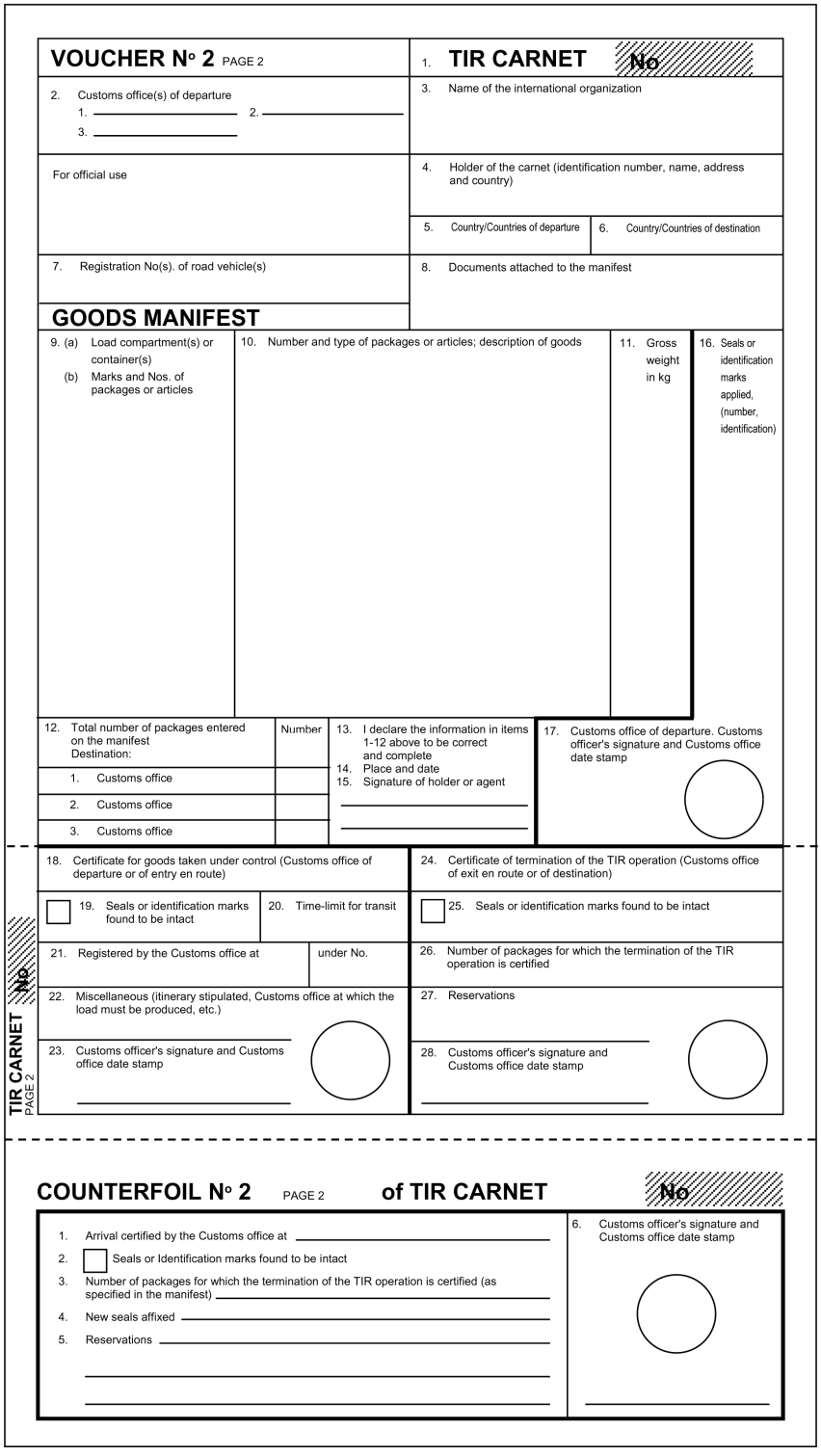
6. Customs officer's signature and Customs office date stamp
_____

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 1

[Annex 1 page 6 **(green)**]



▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 1

[Annex 1
page 7
(yellow)]

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**
	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 ☐ not intact ☐	8. Remarks
7. The load compartment(s) or container(s) is/are intact ☐ not intact ☐	

9. ☐ No goods appeared to be missing ☐ 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
☐ affixing of new seals: number _____ description _____
☐ transfer of load (see item 16 below)
☐ other

16. If the goods have been transferred: description of road vehicle(s)/container(s) substituted

	Registration No. / Identification No.	Approved Yes	Approved No	No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed
(a) vehicle	_____ / _____	☐ / ☐	☐ / ☐	_____ / _____	____ / _____ / ____ / _____
(b) container	_____ / _____	☐ / ☐	☐ / ☐		____ / _____ / ____ / _____

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

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 1

Page 3 of cover

[Annex 1 page 8]

RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET

A. General

1. **Issue:** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.

2. **Language:** The TIR carnet is printed in French, except for page 1 of the cover where the items are also printed in English; this page is a translation of the « Rules regarding the use of the TIR carnet » given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted.
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.

3. **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).

4. **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).

5. **Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination:** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination but the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed four. 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).

6. **Number of forms:** Where there is only one Customs office of departure and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 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.

7. **Presentation at Customs offices:** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office *en route* and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 17 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet

8. **Erasures, over-writing:** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any correction shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initialled by the person making it and endorsed by the Customs authorities.

9. **Information concerning registration:** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.

10. **The manifest:**

    (a) The manifest 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.

    (b) 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.

    (c) 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:
    (i) the number of sheets attached (box 8);
    (ii) 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).

    (d) When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 9 of the manifest).

    (e) Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.

11. **Packing lists, photographs, plans, etc:** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 8 of all vouchers.

12. **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

13. In the event of Customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident *en route* the carrier shall immediately contact the Customs authorities, if there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall draw up with the minimum delay the certified report which is contained in the TIR carnet.

14. In the event of an accident necessitating transfer of the load to another vehicle or another container, this transfer may be carried out only in the presence of one of the authorities mentioned in rule 13 above. The said authority shall draw up the certified report. Unless the carnet carries the words « Heavy or bulky goods », the vehicle or container substituted must be one approved for the transport of goods under Customs seals. Furthermore, it shall be sealed and details of the seal affixed shall be indicated in the certified report. However, if no approved vehicle or container is available, the goods may be transferred to an unapproved vehicle or container, provided it affords adequate safeguards. In the latter event, the Customs authorities of succeeding countries shall judge whether they, too, can allow the transport under cover of the TIR carnet to continue in that vehicle or container.

15. In the event of imminent danger necessitating immediate unloading of the whole or of part of the load, the carrier may take action on his own initiative, without requesting or waiting for action by the authorities mentioned in rule 13 above. It shall then be for him to furnish proof that he was compelled to take such action in the interests of the vehicle or container or of the load and, as soon as he has taken such preventive measures as the emergency may require, he shall notify one of the authorities mentioned in rule 13 above in order that the facts may be verified, the load checked, the vehicle or container sealed and the certified report drawn up.

16. The certified report shall remain attached to the TIR carnet until the Customs office of destination is reached.

17. In addition to the model form inserted in the TIR carnet itself, associations are recommended to furnish carriers with a supply of certified report forms in the language or languages of the countries of transit.

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 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
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 depart
Country/Countries of departure (1)

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

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicules(s) routiers(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

TABAC ALCOOL TOBACCO ALCOHOL

* 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.*

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 2

Page 2 of cover

[Annex 1 page 10]

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 quatre. 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 biffant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.

9. **Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du 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 empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.

    b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou 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 exigeront que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. 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. 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 scellements douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.

15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.

16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.

17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre 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.

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 2

[Annex 1 page 11]

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

1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)

2) 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)

3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)

4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)

5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (►(1) 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

(1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)

(2) 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)

(3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)

(4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)

(5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (►(2) HS code: 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"

1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)

2) 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)

3) Сигары, манильские сигары и сигары типа "сигарильо'', содержащие табак (код СС: 24.02.10)

4) Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)

5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (►(3) код СС: 24.03.11 и 24.03.19 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, пар. 35) ◄)

▶(1) (2) (3) M5

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 2

[Annex 1 page 12 **(white)**]

VOUCHER Nº 1 PAGE 1

1. **TIR CARNET** No

2. Customs office(s) of departure
1. _____ 2. _____
3. _____

3. Name of the international organization

For official use

4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country)

5. Country/Countries of departure

6. Country/Countries of destination

7. Registration No(s). of road vehicle(s)

8. Documents attached to the manifest

GOODS 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 Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office			
2. Customs office			
3. Customs office			

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

---

COUNTERFOIL Nº 1 PAGE 1 **of TIR CARNET** No

1. Accepted by the Customs office at _____
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.)

6. Customs officer's signature and Customs office date stamp

TABAC ALCOOL TOBACCO ALCOHOL

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 2

[Annex 1 page 13 **(green)**]

VOUCHER No 2 PAGE 2

1. **TIR CARNET** No

2. Customs office(s) of departure
1. _____ 2. _____
3. _____

3. Name of the international organization

For official use

4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country)

5. Country/Countries of departure

6. Country/Countries of destination

7. Registration No(s). of road vehicle(s)

8. Documents attached to the manifest

GOODS 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 Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent	17. Customs office at departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office			
2. Customs office			
3. Customs office			

TIR CARNET No PAGE 2

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

24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination)

☐ 25. Seals or identification marks found to be intact

26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified

27. Reservations

28. Customs officer's signature and Customs office date stamp

COUNTERFOIL No 2 PAGE 2 **of TIR CARNET** No

1. Arrival certified by the Customs office at _____
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 _____

6. Customs officer's signature and Customs office date stamp

TABAC ALCOOL TOBACCO ALCOHOL

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 2

[Annex 1
page 14
(yellow)]

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**
	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 ☐ not intact ☐	8. Remarks
7. The load compartment(s) or container(s) is/are — intact ☐ not intact ☐	

9. ☐ No goods appeared to be missing ☐ 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
☐ affixing of new seals: number _____ description _____
☐ transfer of load (see item 16 below)
☐ other

16. If the goods have been transferred: description of road vehicle(s)/container(s) substituted

	Registration No. / Identification No.	Approved Yes	Approved No	No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed
(a) vehicle		☐	☐		/
		☐	☐		/
(b) container		☐	☐		/
		☐	☐		/

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

TABAC
ALCOOL
TOBACCO
ALCOHOL

▼B

Modelul carnetului TIR:

VERSIUNEA 2

Page 3 of cover

[Annex 1 page 15]

RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET

A. General

1. **Issue:** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.

2. **Language:** The TIR carnet is printed in French, except for page 1 of the cover where the items are also printed in English; this page is a translation of the « Rules regarding the use of the TIR carnet » given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted.
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.

3. **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).

4. **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).

5. **Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination:** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination but the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed four. 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).

6. **Number of forms:** Where there is only one Customs office of departure and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 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.

7. **Presentation at Customs offices:** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office *en route* and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 17 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet

8. **Erasures, over-writing:** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any correction shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initialled by the person making it and endorsed by the Customs authorities.

9. **Information concerning registration:** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.

10. **The manifest:**

    (a) The manifest 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.

    (b) 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.

    (c) 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:
    (i) the number of sheets attached (box 8);
    (ii) 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).

    (d) When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 9 of the manifest).

    (e) Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.

11. **Packing lists, photographs, plans, etc:** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 8 of all vouchers.

12. **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

13. In the event of Customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident *en route* the carrier shall immediately contact the Customs authorities, if there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall draw up with the minimum delay the certified report which is contained in the TIR carnet.

14. In the event of an accident necessitating transfer of the load to another vehicle or another container, this transfer may be carried out only in the presence of one of the authorities mentioned in rule 13 above. The said authority shall draw up the certified report. Unless the carnet carries the words « Heavy or bulky goods », the vehicle or container substituted must be one approved for the transport of goods under Customs seals. Furthermore, it shall be sealed and details of the seal affixed shall be indicated in the certified report. However, if no approved vehicle or container is available, the goods may be transferred to an unapproved vehicle or container, provided it affords adequate safeguards. In the latter event, the Customs authorities of succeeding countries shall judge whether they, too, can allow the transport under cover of the TIR carnet to continue in that vehicle or container.

15. In the event of imminent danger necessitating immediate unloading of the whole or of part of the load, the carrier may take action on his own initiative, without requesting or waiting for action by the authorities mentioned in rule 13 above. It shall then be for him to furnish proof that he was compelled to take such action in the interests of the vehicle or container or of the load and, as soon as he has taken such preventive measures as the emergency may require, he shall notify one of the authorities mentioned in rule 13 above in order that the facts may be verified, the load checked, the vehicle or container sealed and the certified report drawn up.

16. The certified report shall remain attached to the TIR carnet until the Customs office of destination is reached.

17. In addition to the model form inserted in the TIR carnet itself, associations are recommended to furnish carriers with a supply of certified report forms in the language or languages of the countries of transit.

▼B

ANEXA 2

REGULAMENT PRIVIND CONDIȚIILE TEHNICE APLICABILE VEHICULELOR RUTIERE CARE POT FI ADMISE LA TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL SUB SIGILIU VAMAL

Articolul 1

Principii fundamentale

Pot fi agreate pentru transportul internațional de mărfuri sub sigiliu vamal numai vehiculele ale căror compartimente rezervate încărcăturii sunt construite și echipate astfel încât:

a) nicio marfă să nu poată fi scoasă din sau introdusă în partea sigilată a vehiculului fără a lăsa urme vizibile de efracție sau fără a rupe sigiliul vamal;

b) sigiliule vamal să poată fi aplicat pe respectivele vehicule în mod simplu și efiace;

c) să nu conțină spații escamotate în care să poată fi ascunse mărfuri;

d) toate spațiile susceptibile de a conține mărfuri să fie ușor accesibile pentru controlul vamal.

Articolul 2

Structura compartimentului rezervat încărcăturii

(1) Pentru a corespunde cerințelor articolului 1 al prezentelor norme:

a) elementele componente ale compartimentului rezervat încărcăturii (pereți, podele, uși, acoperiș, cadre verticale, cadre, traverse, etc.) se asamblează fie cu ajutorul unor dispozitive care nu pot fi scoase și repuse din exterior fără a lăsa urme vizibile, fie prin metode care produc o structură care să nu poată fi modificată fără a lăsa urme vizibile. Atunci când pereții, podeaua, ușile și acoperișul sunt constituite din elemente diverse, acestea trebuie să îndeplinească aceleași cerințe și să fie suficient de rezistente;

b) ușile și orice alte sisteme de închidere (inclusiv robinetele, chepengurile, flanșele, etc.) trebuie prevăzute cu un dispozitiv care să permită aplicarea sigiliului vamal. Acest dispozitiv trebuie să fie de așa natură încât să nu poată fi scos și repus la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile și nici ușa sau sistemul de închidere să nu poată fi deschise fără a rupe sigiliile vamale. Sigiliile vamale trebuie protejate în mod corespunzător. Sunt admise acoperișurile care se pot deschide.

c) deschizăturile de ventilație și de scurgere trebuie prevăzute cu un dispozitiv care să împiedice accesul în interiorul compartimentului rezervat încărcăturii. Acest dispozitiv trebuie să fie de așa natură încât să nu poată fi scos și repus la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile.

(2) Indiferent de dispoziții de la articolul 1 litera © din prezentul regulament, se admit elementele constitutive ale compartimentului rezervat încărcăturii care, din considerente practice, trebuie să includă spații libere (de exemplu, între plăcile unui perete dublu). Pentru ca astfel de spații să nu poată fi folosite pentru ascunderea de mărfuri:

i) în cazul în care îmbrăcămintea interioară a compartimentului acoperă peretele pe toată înălțimea de la podea până la acoperiș sau, în alte cazuri, atunci când spațiul existent între această îmbrăcăminte și peretele exterior este în întregime închis, îmbrăcămintea trebuie să fie astfel fixată încât să nu poată fi demontată ori repusă la loc fără a lăsa urme vizibile; și

▼B

ii) atunci când îmbrăcămintea interioară a compartimentului nu acoperă peretele pe toată înălțimea compartimentului rezervat încărcăturii și dacă spațiile dintre îmbrăcăminte și peretele exterior nu sunt în întregime închise, precum și în toate cazurile în care apar spații în construcția unui compartiment rezervat încărcăturii, numărul spațiilor trebuie redus la minim și aceste spații trebuie să fie ușor accesibile pentru controlul vamal.

(3) Lucarnele sunt permise, cu condiția să fie fabricate din materiale suficient de rezistente și să nu poată fi scoase sau repuse la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile. Totuși, sticla este permisă dar, în cazul în care se folosește altfel de sticlă decât sticlă securizată, ferestrele trebuie să fie prevăzute cu un grilaj metalic fix care să nu poată fi îndepărtat din exterior; dimensiunea ochiurilor grilajului nu trebuie să depășească 10 mm.

(4) Deschizăturile amenajate în podea în scopuri tehnice, ca și cele de ungere, întreținere și reumplere a lăzii cu nisip, sunt permise numai cu condiția să fie prevăzute cu un capac care poate fi fixat astfel încât accesul din exterior la compartimentul rezervat încărcăturii să nu fie posibil.

Articolul 3

Vehiculele cu prelată

(1) Vehiculele cu prelată trebuie să satisfacă condițiile de la articolele (1) și (2) ale prezentelor reglementări. În plus, aceste vehicule trebuie să se conformeze condițiilor prezentului articol.

(2) Prelata trebuie să fie confecționată fie dintr-o țesătură rezistentă, fie dintr-o țesătură acoperită cu material plastic sau cauciucat, neextensibil și suficient de rezistent. Prelata trebuie să fie în stare bună și confecționată astfel încât, odată ce dispozitivul de închidere a fost fixat, să nu permită accesul la compartimentul rezervat încărcăturii fără a lăsa urme vizibile.

(3) În cazul în care prelata este alcătuită din mai multe bucăți, marginile acestora trebuie îndoite una într-alta și asamblate cu ajutorul a două cusături la o distanță de cel puțin 15 mm. Aceste cusături se execută conform schiței nr. 1 anexată la prezentele reglementări. Totuși, când pentru anumite părți ale prelatei (cum ar fi partea rabatabilă din spate și colțurile întărite) nu este posibil să se asambleze părțile în acest mod, va fi suficient să se plieze capătul părții superioare și să se facă cusăturile conform schițelor nr. 2 sau nr. 2(a), anexate la prezentele reglementări. Una dintre cusături nu va fi vizibilă decât din interior, iar culoarea firului utilizat pentru această cusătură trebuie să difere net de culoarea prelatei, ca și de culoarea firului utilizat pentru cealaltă cusătură. Toate cusăturile vor fi trase la mașină.

(4) În cazul în care prelata este dintr-o țesătură acoperită cu material plastic și este confecționată din mai multe fâșii, acestea pot fi, de asemenea, lipite împreună conform schiței nr. 3 anexată la prezentele reglementări. Marginea unei fâșii acoperă marginea celeilalte fâșii pe o lățime de cel puțin 15 mm. Unirea fâșiilor va fi asigurată pe toată această lățime. Marginea exterioară de asamblat trebuie să fie acoperită de o panglică din material plastic cu o lățime de cel puțin 7 mm, care se fixează prin același proces de lipire. Se imprimă pe această bandă de plastic, ca și pe o lățime de cel puțin 3 mm de fiecare parte a acesteia, un relief uniform și vizibil. Asamblarea se efectuează astfel încât fâșiile să nu poată fi separate și apoi reasamblate fără a lăsa urme vizibile.

▼B

(5) Reparațiile se efectuează conform metodei ilustrate în schița nr. 4, anexată la prezentele reglementări. Marginile se pliază una într-alta și se asamblează prin două cusături vizibile și distanțate cu cel puțin 15 mm; culoarea firului vizibil din interior trebuie va fi diferită de cea a firului vizibil din exterior și de cea a prelatei; toate cusăturile vor fi trase la mașină. Atunci când trebuie efectuate reparațiile la o prelată deteriorată aproape de margini, înlocuindu-se fâșia deteriorată cu altă fâșie, cusătura va fo trasă conform dispozițiilor de la alineatul (3) al prezentului articol și conform schiței nr. 1 anexată la prezentele reglementări. Reparațiile prelatelor din țesătură acoperită cu material plastic se pot efectua, de asemenea, conform metodei descrise în prezentul articol la alineatul 4, dar în acest caz sudura va trebui efectuată pe ambele fețe ale prelatei, fâșia fiind pusă pe fața interioară.

(6) Prelata se fixează pe vehicul astfel încât să răspundă strict condițiilor prevăzute la articolul 1 literele (a) și (b) din prezentele reglementări. Se pot folosi următoarele sisteme:

a) Prelata se poate fixa cu ajutorul:

   i) belciuge metalice aplicate vehiculului;

   ii) ochiuri practicate în marginea prelatei; și

   iii) o legătură de închidere care să treacă prin belciuge pe deasupra prelatei și să rămână vizibil la exterior pe toată lungimea sa.

   Prelata va acoperi elementele solide ale vehiculului pe o distanță de cel puțin 250 mm măsurată începând din centrul belciugelor de fixare, exceptând cazurile în care sistemul de construcție a vehiculului ar împiedice el însuși orice acces la compartimentul rezervat încărcăturii.

b) Atunci când fiecare margine a prelatei trebuie fixată definitiv la vehicul, cele asamblarea va fi continuă și realizată cu ajutorul unor dispozitive solide.

c) Atunci când se folosește un sistem de închidere a prelatei, acesta trebuie să unească strâns fâșiile prelatei în poziția închis la exteriorul compartimentului rezervat încărcăturii (a se vedea, de exemplu, schița nr. 6).

(7) Prelata va fi susținută de o suprastructură adecvată (pereți, cercuri, șipci etc.).

(8) Intervalul dintre belciuge dintre ochiuri nu va depăși 200 mm. Chiar dacă intervalul este mai mare, nu trebuie să depășească 300 mm între belciuge și ochiuri pe oricare latură a peretelui atunci când construcția vehiculului și prelata sunt de natură să împiedice orice acces la compartimentul rezervat încărcăturii. Ochiurile vor fi întărite.

(9) Vor fi utilizate ca mijloace de închidere::

a) cabluri de oțel cu un diametru de cel puțin 3 mm; sau

b) cordoane din cânepă sau din sisal cu un diametru de cel puțin 8 mm, îmbrăcat într-un înveliș din material plastic transparent neextensibil; sau

c) cabluri formate dintr-un anumit număr de fibre optice încorporate într-un înveliș din oțel torsadat, el însuși îmbrăcat într-un înveliș din material plastic transparent neextensibil; sau

d) cabluri formate dintr-un mijloc din material textil înconjurat de cel puțin patru toroane formate numai din fire de oțel și acoperind în întregime mijlocul, cu condiția ca diametrul acestor cabluri să fie de cel puțin 3 mm (fără a se ține seama de învelișul transparent, dacă acesta există).

Cablurile conforme cu dispozițiile prezentului articol alineatele 9 (a) sau (d) al vor putea fi îmbrăcate într-un înveliș din material plastic transparent neextensibil.

▼B

În cazurile în care prelata trebuie fixată pe caroserie pe un sistem de construcție care respectă în rest dispozițiile de la alineatul 6 (a) al prezentului articol, se poate folosi ca modalitate de fixare o chingă (schița nr. 7 din prezenta anexă prezintă un exemplu al unui astfel de sistem de construcție). Chinga trebuie să respecte cerințele de la alineatul (11) (a) (iii) în ceea ce privește materialul, dimensiunile și forma.

(10) Fiecare tip de cablu sau cordon va trebui să fie dintr-o singură bucată și prevăzut cu un cap metalic dur la fiecare extremitate. Fiecare cap metalic trebuie să permită trecerea legăturii sigiliului vamal. Dispozitivul de fixare al fiecărui cap metalic al cablului conform cu dispozițiile prezentului articol alineatele 9(a), (b) și (d) trebuie să comporte un nit gol traversând cablul sau cordonul și permițând trecerea legăturii sigiliului vamal. Cablul sau cordonul va trebui să rămână vizibil de o parte și de alta a nitului gol, astfel încât să fie posibil să se constate că acest cablu sau cordon este într-adevăr dintr-o singură bucată (a se vedea schița nr. 5 anexată la prezentele reglementări).

(11) La deschizăturile practicate în prelată folosite la încărcare sau descărcare, cele două margini ale prelatei trebuie unite. Se pot folosi următoarele sisteme:

a) Cele două margini ale prelatei trebuie să se suprapună în mod corespunzător. De asemenea, ele se pot închide prin:

   i) o parte rabatabilă, cusută sau sudată, așa cum se prevede la alineatele (3) și (4) din prezentul articol,

   ii) inele și ochiuri care îndeplinesc condițiile de la alineatul (8) al prezentului articol, inelele fiind fabricate din metal, și

   iii) o chingă dintr-o singură bucată fabricată dintr-un material corespunzător, neextensibil, cu lățimea de cel puțin 20 mm și grosimea de cel puțin 3 mm, trecută prin inele, care să unească cele două margini ale prelatei și partea rabatabilă; chinga se fixează pe interiorul prelatei și se prevede fie cu:

      — un ochi care să preia frânghia, așa cum se menționează la alineatul (9) din prezentul articol, fie cu

      — un ochi care poate fi prinsă de un inel metalic, așa cum se menționează la alineatul (6) din prezentul articol și legată cu frânghia, așa cum se menționează la alineatul (9) din prezentul articol.

   Partea rabatabilă nu este necesară în cazul în care se prevede un dispozitiv special, cum ar fi o șicană care să împiedice accesul fără a se lăsa urme vizibile la compartimentul rezervat încărcăturii. Nu se va solicita aplicarea părții rabatabile pentru vehicule cu prelate culisante.

b) Un sistem special de închidere care să unească strâns marginile prelatelor, atunci când compartimentul rezervat încărcăturii este închis și sigilat. Sistemul se prevede cu o deschizătură prin care să poată trece un inel metalic, așa cum se menționează la alineatul (6) din prezentul articol, și să fie asigurat cu frânghia, așa cum se menționează la alineatul (9) din prezentul articol. Un astfel de sistem este descris în schița nr. 8 la prezenta anexă.

Articolul 4

Vehicule cu prelate culisante

(1) Acolo unde este cazul, se aplică prevederile articolelor 1, 2 și 3 ale prezentului regulament vehiculelor cu prelate culisante. În plus, aceste vehicule trebuie să se conformeze prevederilor prezentului articol.

▼B

(2) Prelatele culisante, podeaua, ușile și celelalte părți constitutive ale compartimentului rezervat încărcăturii se vor conforma fie cerințelor articolului 3 alineatele 6, 8, 9 și 11 din prezentele reglementări, fie celor stipulate la alineatele de la (i) la (vi) de mai jos.

▼M6

i) Prelatele culisante, podeaua, ușile și toate celelalte părți constitutive ale compartimentului de marfă trebuie asamblate fie cu ajutorul unor dispozitive care nu pot fi îndepărtate și repoziționate din exterior fără a se lăsa urme vizibile, fie prin metode ce produc o structură care să nu poată fi modificată fără a se lăsa urme vizibile.

▼B

ii) Prelata va acoperi elementele solide din partea de sus a vehiculului cu cel puțin 1/4 din distanța efectivă dintre chingile de întindere. Prelata va acoperi elementele solide din partea de jos a vehiculului cu cel puțin 50 mm. Deschiderea orizontală dintre prelată și părțile solide ale compartimentului rezervat încărcăturii nu poate depăși 10 mm măsurat perpendicular pe axa longitudinală a vehiculului, după închiderea și sigilarea pentru vamă a compartimentului rezervat încărcăturii.

▼M6

iii) Sistemul de ghidare a prelatei culisante, dispozitivele de întindere a prelatei culisante și alte părți mobile trebuie asamblate în așa fel încât, atunci când sunt închise și sigilate de vamă, ușile și alte părți mobile să nu poată fi deschise sau închise din exterior fără a se lăsa urme vizibile. Sistemul de ghidare a prelatei culisante, dispozitivele de întindere a prelatei culisante și alte părți mobile trebuie asamblate în așa fel încât, odată ce dispozitivele de închidere au fost securizate, să fie imposibil accesul la compartimentul de marfă fără a se lăsa urme vizibile. Un exemplu de astfel de sistem este prezentat în schița nr. 9 atașată la prezentele reglementări.

▼B

iv) Distanța orizontală dintre belciuge, folosite în scopuri vamale, pe părțile solide ale vehiculului, nu trebuie să fie mai mare de 200 mm. Cu toate acestea, spațiul poate fi mai mare, dar fără a depăși 300 mm între belciugele pe ambele părți verticale, în cazul în care construcția vehiculului și prelatele sunt de natură să împiedice orice acces la compartimentul rezervat încărcăturii. În orice caz, trebuie respectate condițiile prevăzute la punctul (ii) de mai sus.

v) Distanța dintre chingile de întindere nu va fi depăși 600 mm.

vi) Legăturile folosite pentru fixarea prelatelor de părțile fixe ale vehiculului se vor conforma cerințelor de la articolului 3 alineatul (9) din prezentele reglementări.

▼M6

Articolul 5

Vehicule cu plafon culisant cu prelată

(1) Acolo unde este cazul, vehiculelor cu plafon culisant cu prelată li se aplică prevederile articolelor 1, 2, 3 și 4 din prezentele reglementări. În plus, aceste vehicule trebuie să se conformeze prevederilor prezentului articol.

▼**M6**

(2) Plafonul culisant cu prelată trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la punctele (i)-(iii) de mai jos.

(i) Plafonul culisant cu prelată trebuie asamblat fie cu ajutorul unor dispozitive care nu pot fi îndepărtate și repoziționate din exterior fără a se lăsa urme vizibile, fie prin metode ce produc o structură care să nu poată fi modificată fără a se lăsa urme vizibile.

(ii) Prelata-plafon culisantă trebuie să se suprapună peste partea solidă a plafonului din partea din față a compartimentului de marfă, astfel încât prelata să nu poate fi trasă peste marginea de sus a întăriturii de plafon superioare. Pe lungimea compartimentului de marfă, de ambele părți, în bordura prelatei trebuie introdus un cablu de oțel pretensionat, în așa fel încât să nu poată fi scos și reintrodus fără a se lăsa urme vizibile. Prelata-plafon trebuie fixată de glisieră în așa fel încât să nu poată fi desprinsă și refixată fără a se lăsa urme vizibile.

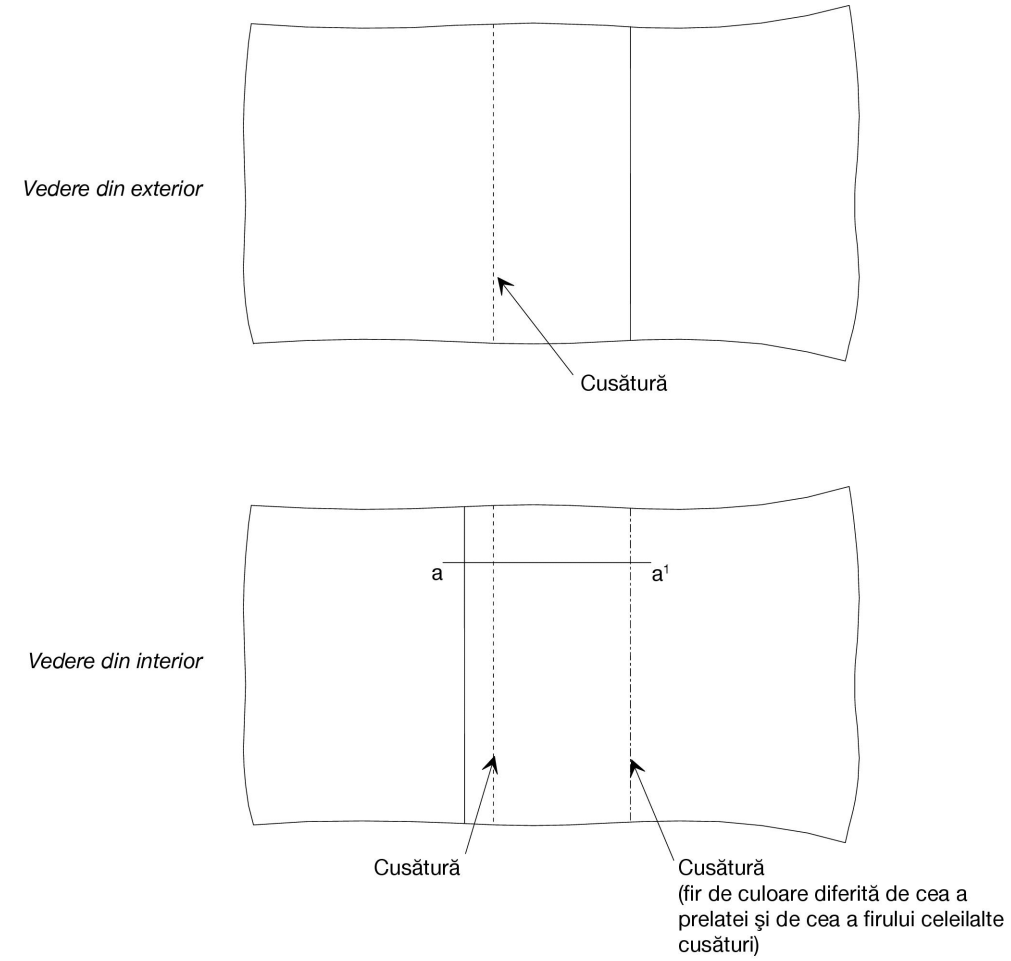
(iii) Sistemul de ghidare a plafonului culisant, dispozitivele de întindere a plafonului culisant și alte părți mobile trebuie asamblate în așa fel încât, atunci când sunt închise și sigilate de vamă, ușile, plafonul și alte părți mobile să nu poată fi deschise sau închise din exterior fără a se lăsa urme vizibile. Sistemul de ghidare a plafonului culisant, dispozitivele de întindere a plafonului culisant și alte părți mobile trebuie asamblate în așa fel încât, odată ce dispozitivele de închidere au fost securizate, să fie imposibil accesul la compartimentul de marfă fără a se lăsa urme vizibile.

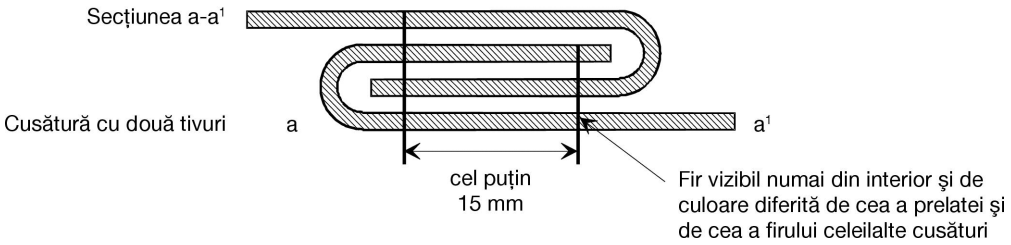
Un exemplu de posibil sistem de construcție este prezentat în schița nr. 10 atașată la prezentele reglementări.

▼B

Schița nr. 1

PRELATĂ CONFECȚIONATĂ DIN MAI MULTE BUCĂȚI ASAMBLATE PRIN CUSĂTURĂ

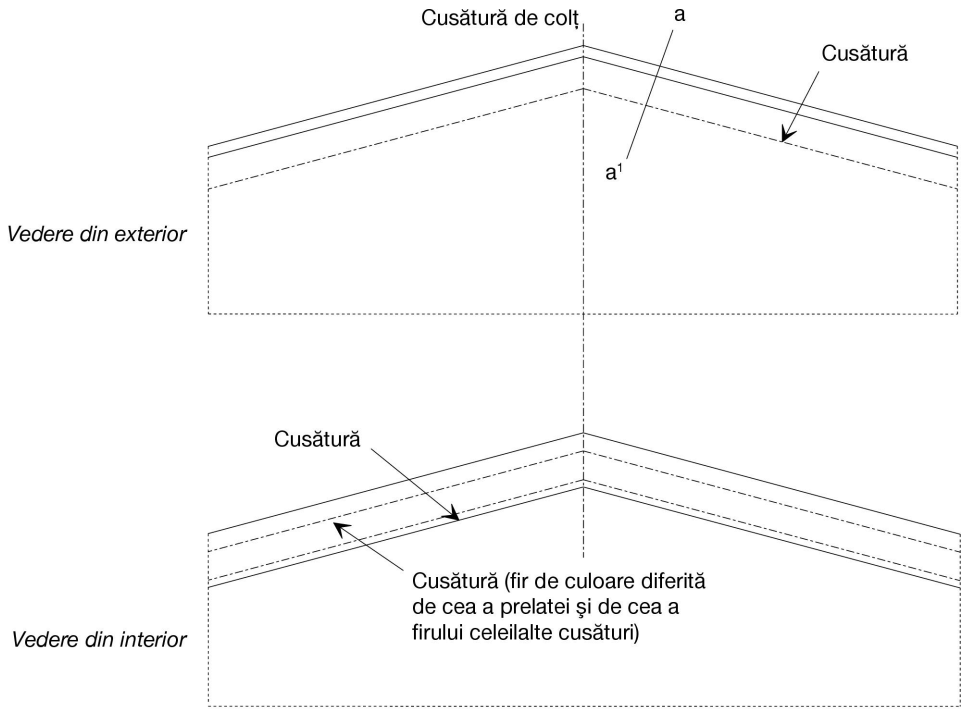


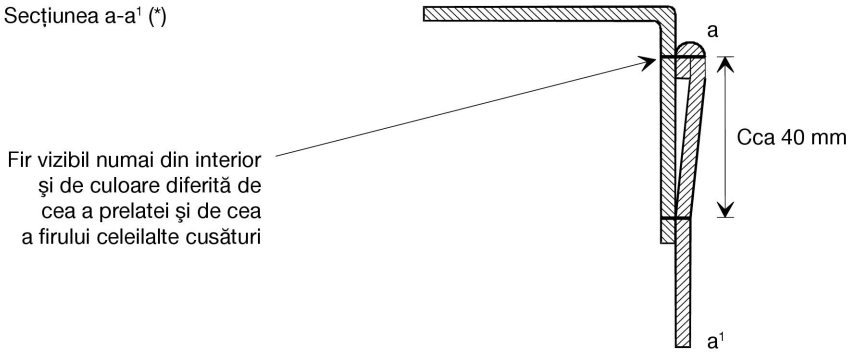


▼B

Schița nr. 2

PRELATĂ CONFECȚIONATĂ DIN MAI MULTE BUCĂȚI ASAMBLATE PRIN CUSĂTURĂ



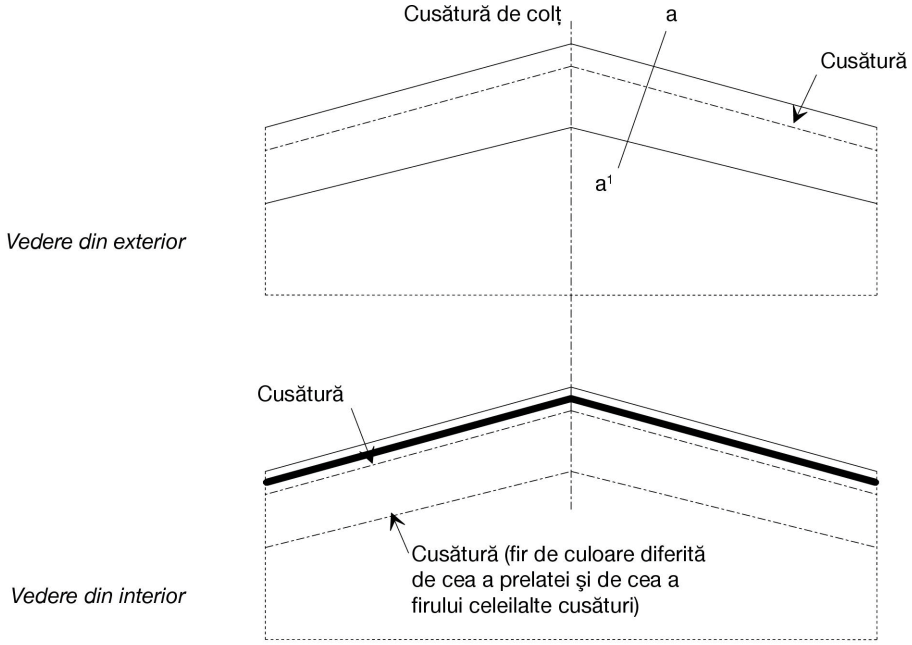


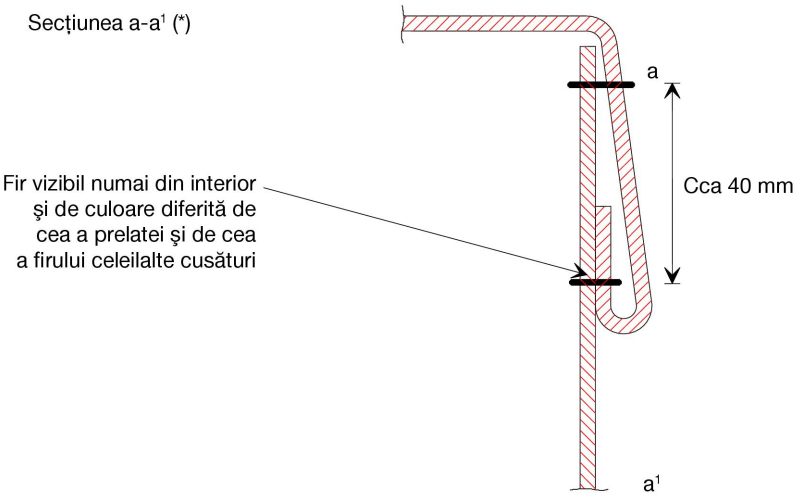
(*) Această schiță descrie secțiunea superioară pliată a prelatei, aşa cum se prevede la articolul 3 alineatul (3) din anexa 2.

▼B

Schița nr. 2(a)

PRELATĂ CONFECȚIONATĂ DIN MAI MULTE BUCĂȚI ASAMBLATE PRIN CUSĂTURĂ



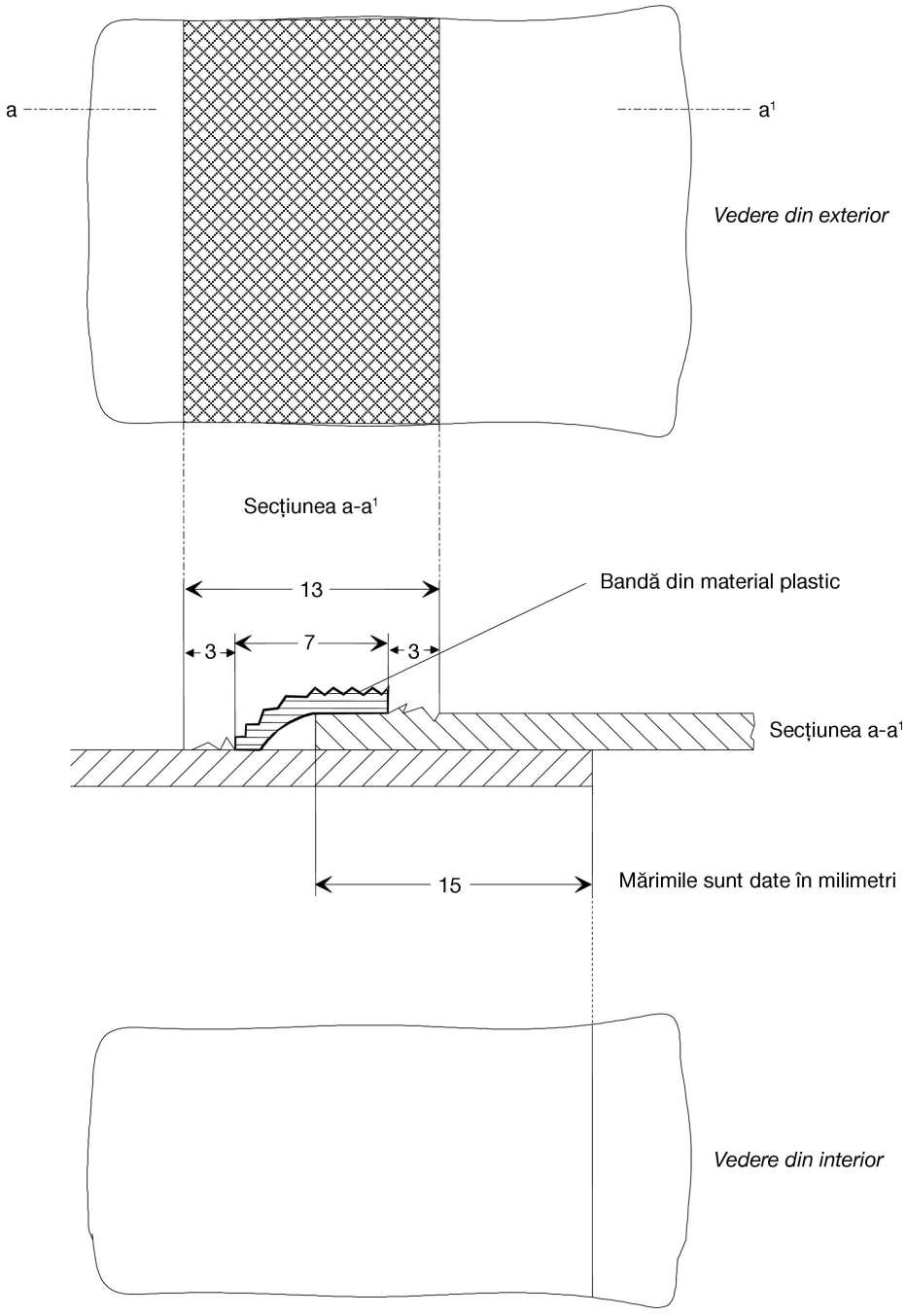


(*) Această schiță descrie secțiunea superioară pliată, așa cum se prevede la articolul 3 alineatul (3) din anexa 2.

▼B

Schița nr. 3

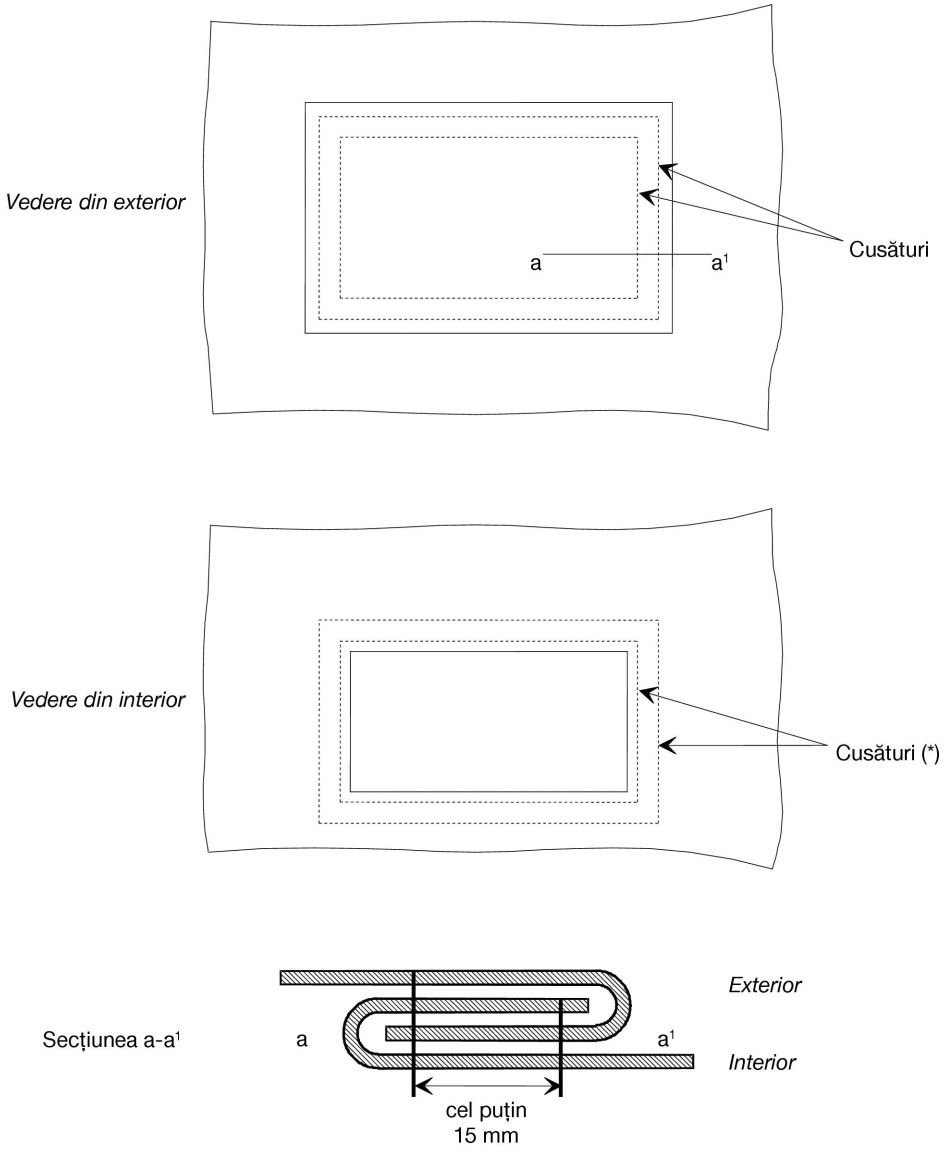
PRELATA CONFECȚIONATĂ DIN MAI MULTE BUCĂȚI ASAMBLATE PRIN SUDURĂ



▼B

Schița nr. 4

REPARAREA PRELATEI



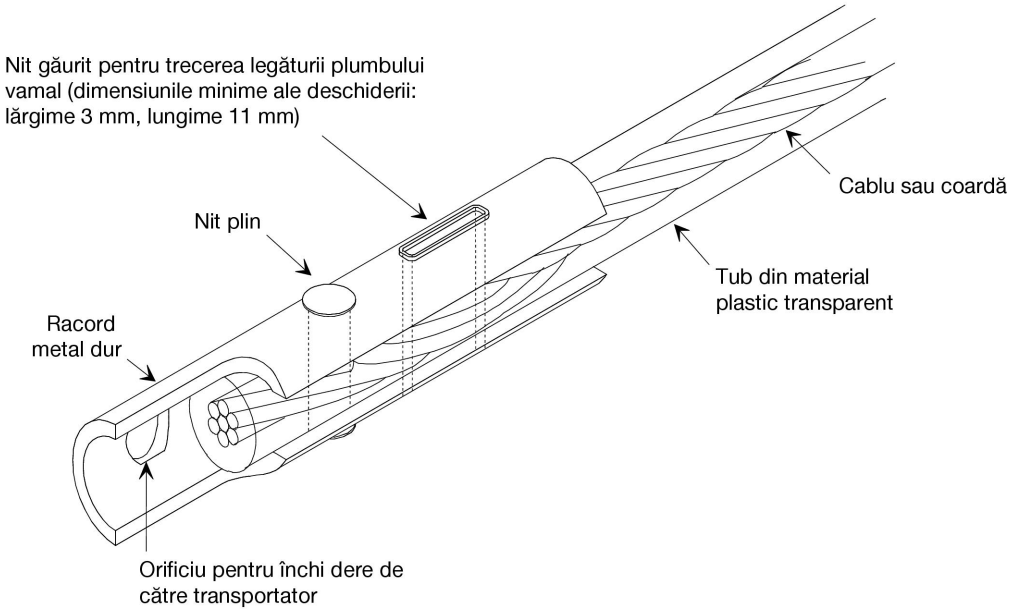
(*) Firele vizibile din interior au culoare diferită de cea a firelor vizibile din exterior şi de culoarea prelatei.

▼B

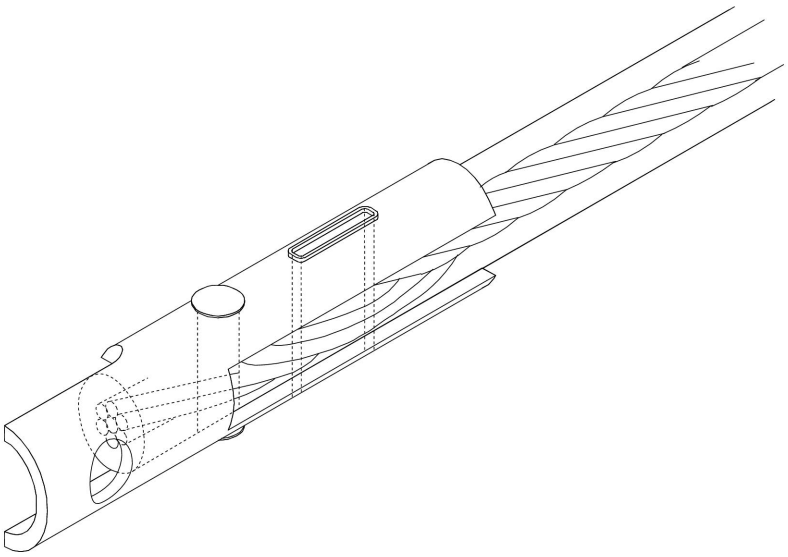
Schița nr. 5

SPECIMEN DE RACORD

1. Vedere laterală : față



2. Vedere laterală : spate

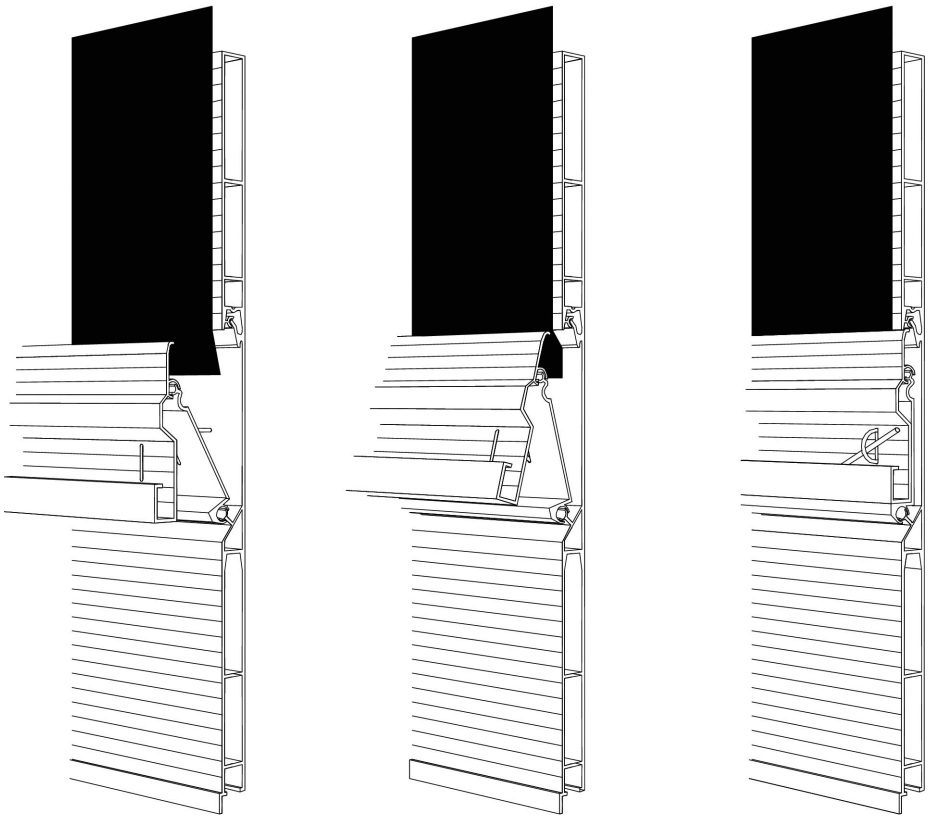


▼B

Schița nr. 6

MODEL DE SISTEM DE ÎNCHIDERE A PRELATEI

(1) (2) (3)



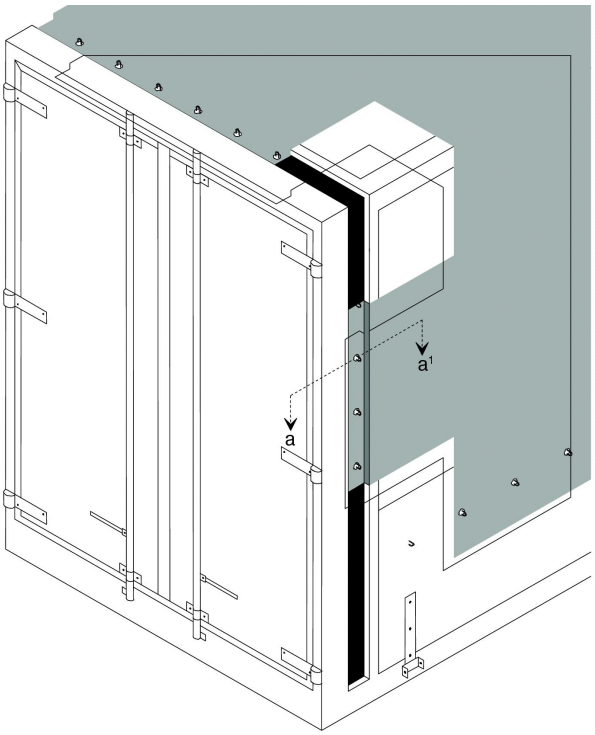
Descriere

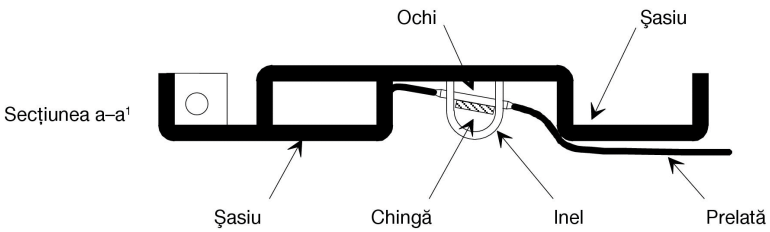
Sistemul de închidere a prelatei este acceptabil, cu condiția a de a se fixa cu cel puțin un inel metalic la fiecare extremitate a uşii. Deschiderile prin care trece inelul respectiv sunt ovale şi au strict mărimea necesară pentru trecerea inelului. Partea vizibilă a inelului metalic care depăşeşte grosimea cablului de închidere nu este mai mare decât de două ori grosimea respectivă atunci când sistemul este închis.

▼B

Schița nr. 7

EXEMPLE DE PRELATE FIXATE PE CAROSERIE CU FORMĂ SPECIALĂ





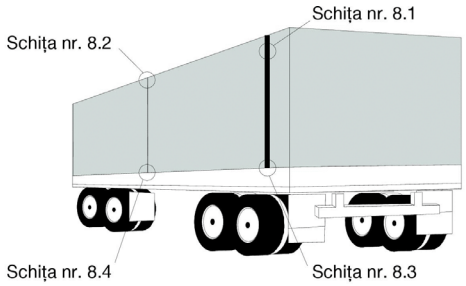
Descriere

Sistemul de închidere a prelatei este acceptabil, cu condiția ca inelele să fie îngropate în profil şi să nu iasă în afară mai mult decât adâncimea maximă a profilului. Lărgimea profilului trebuie să fie cât mai redusă posibil.

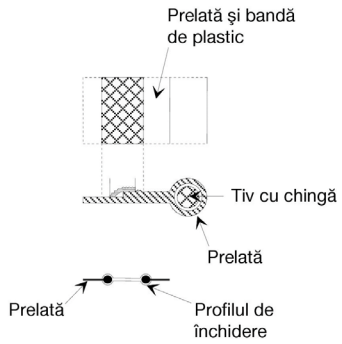
▼B

Schița nr. 8

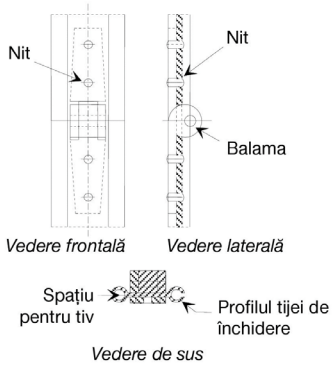
SISTEM DE ÎNCHIDERE A PRELATEI LA DESCHIZĂTURILE PENTRU ÎNCĂRCARE ŞI DESCĂRCARE



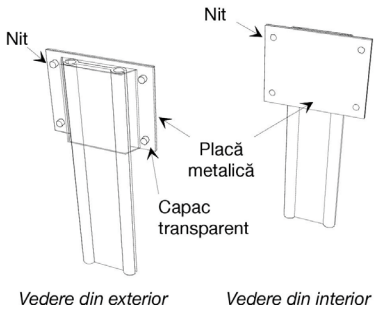
Schița nr. 8.1



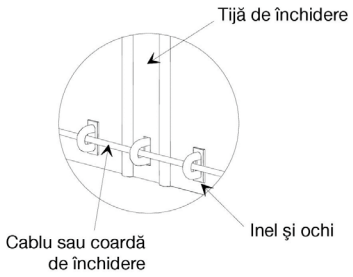
Schița nr. 8.3



Schița nr. 8.2



Schița nr. 8.4



Descriere

În acest sistem de închidere, cele două margini ale deschizăturii prelatei folosite pentru încărcare şi descărcare sunt unite cu ajutorul unei tije de închidere din aluminiu. Deschizăturile prelatei sunt prevăzute cu o bordură pe întreaga lor lungime, care include frânghia (a se vedea schița nr. 8.1). Astfel este imposibilă scoaterea prelatei în afara profilului tijei. Bordura se va afla la exterior şi se sudează, aşa cum se descrie la articolul 3 alineatul (4) din anexa 2 la convenție.

Marginile trec în profilurile deschise ale tijei de aluminiu şi culisează pe două canale paralele longitudinale, care trebuie să fie închise la capătul inferior. Atunci când tija de închidere se află în poziția superioară, marginile prelatei sunt unite.

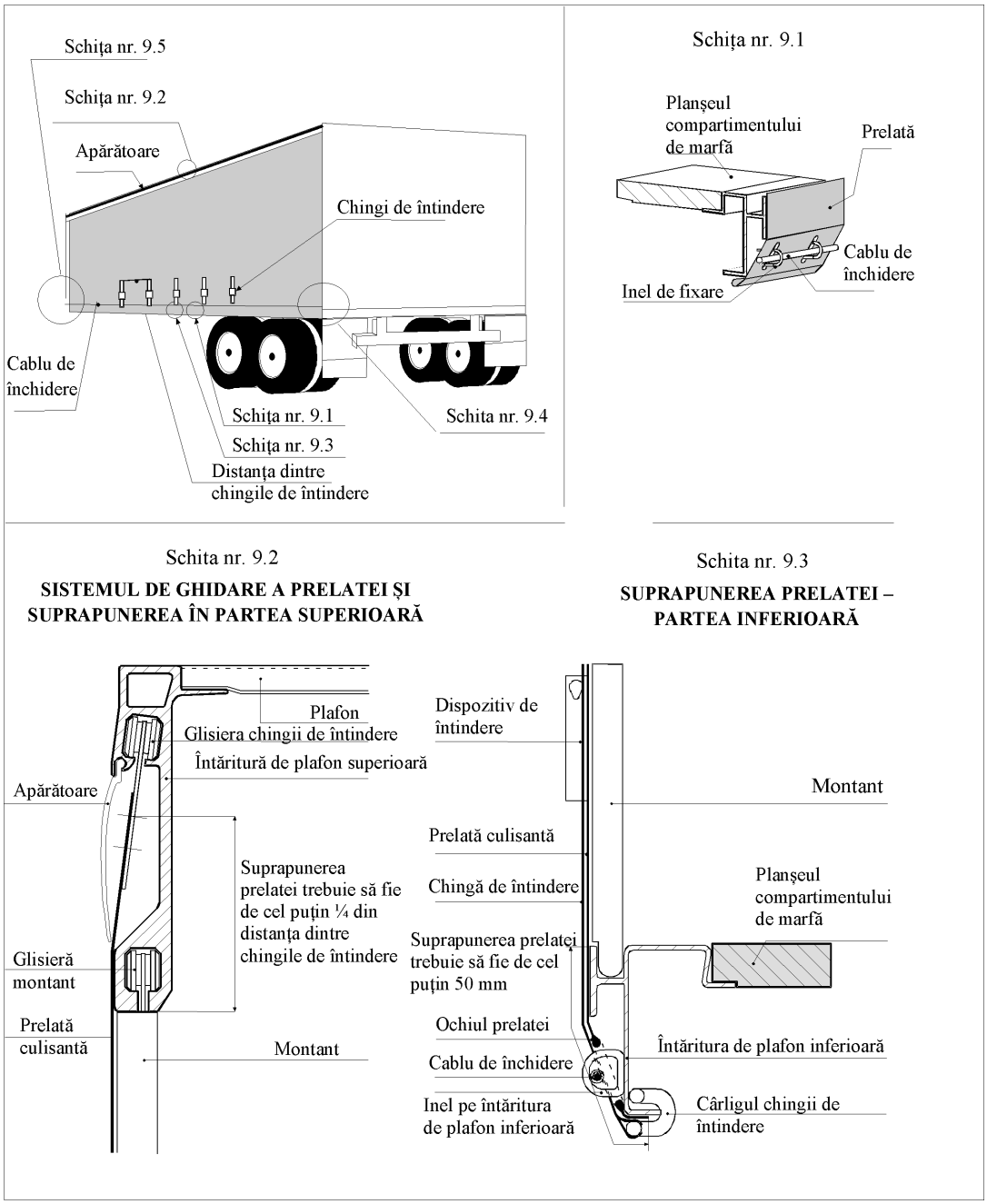
La capătul superior al deschizăturii, tija de închidere este oprită de un capac din plastic transparent fixat prin nituire pe prelată (a se vedea schița nr. 8.2). Tija de închidere constă în două secțiuni unite printr-o balama nituită, care permite plierea pentru o uşoară montare şi demontare. Această balama trebuie concepută în aşa fel încât să nu permită scoaterea pivotului de articulație odată ce sistemul este închis (a se vedea schița nr. 8.3).

La partea inferioară a tijei de închidere se află o deschizătură prin care trece inelul. Deschizătura este ovală şi de mărime suficientă pentru a permite trecerea inelului prin ea (a se vedea schița nr. 8.4). Frânghia de strângere TIR se trage prin acest inel pentru a fixa tija de închidere.

▼**M6**

Schița nr. 9

EXEMPLU DE CONSTRUCȚIE A UNUI VEHICUL CU PRELATE CULISANTE



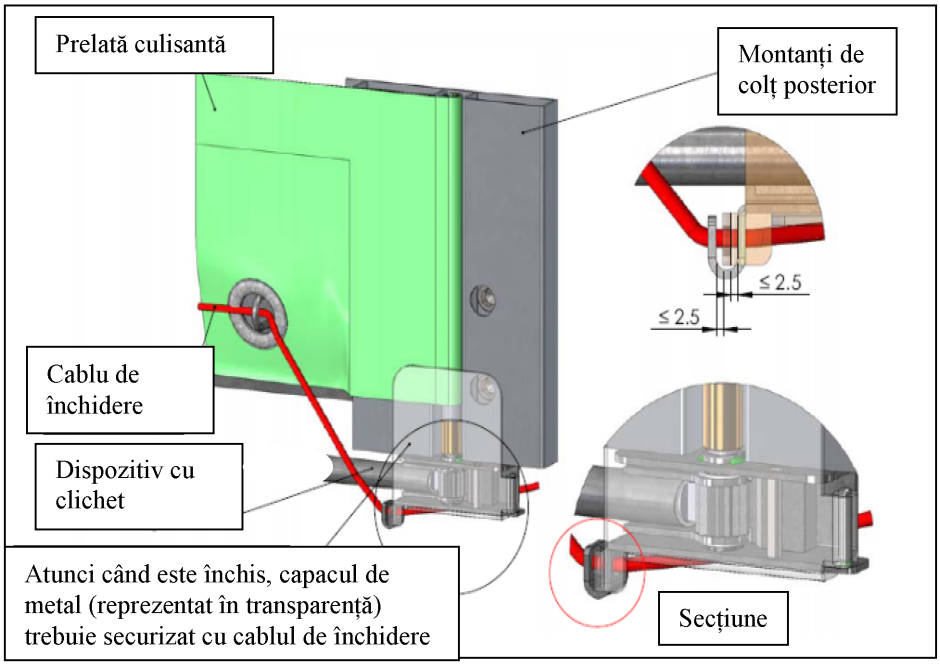
▼M6

Schița nr. 9 (continuare)

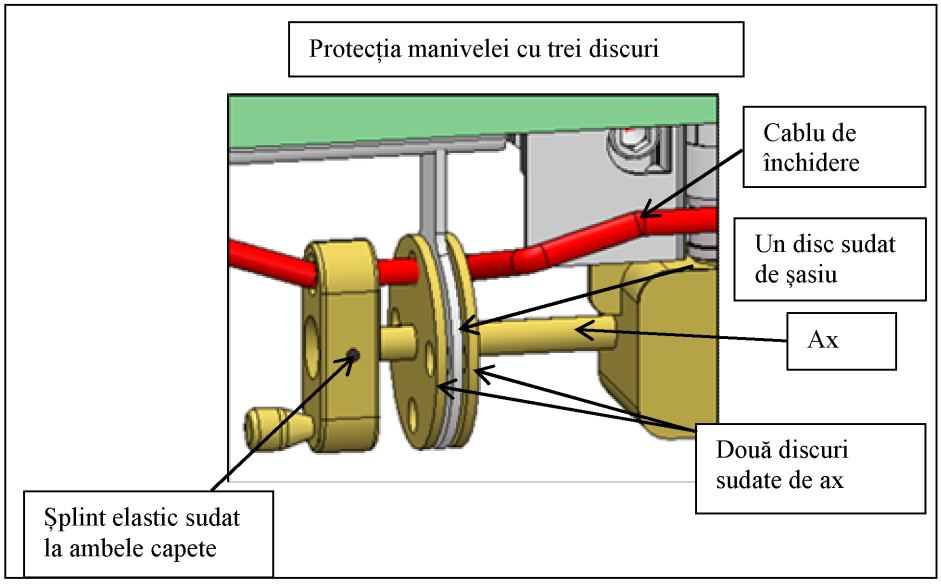
Schița nr. 9,4

Pentru a tensiona prelatele culisante pe orizontală, se folosește un mecanism cu clichet (în mod normal în partea din spate a vehiculului). Această schiță prezintă două exemple, (a) și (b), ale modului în care poate fi securizat clichetul sau dispozitivul de întindere cu reductor.

(a) Securizarea clichetului



(b) Securizarea dispozitivului de întindere cu reductor



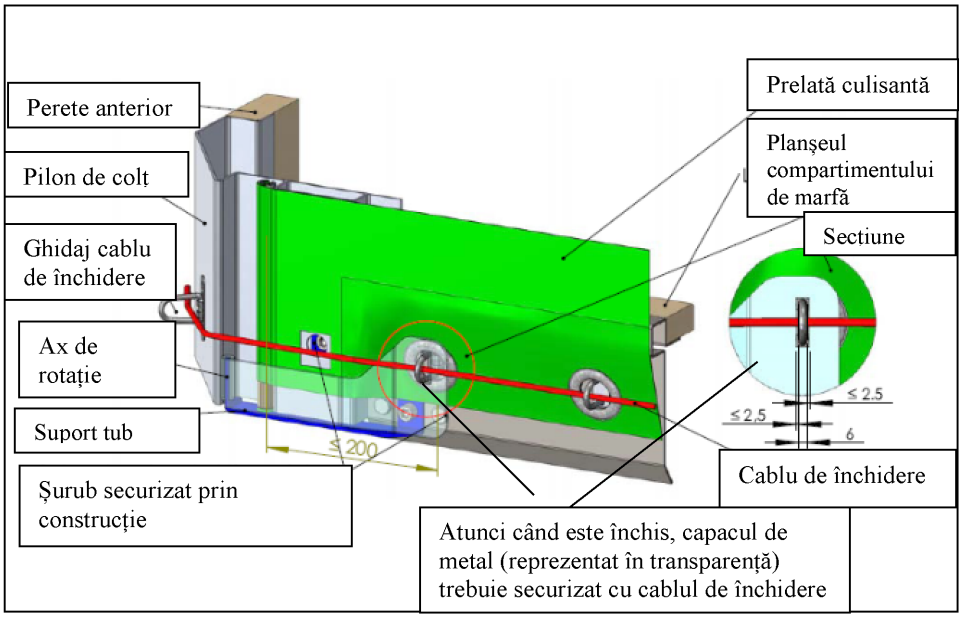
▼**M6**

Schița nr. 9 (continuare)

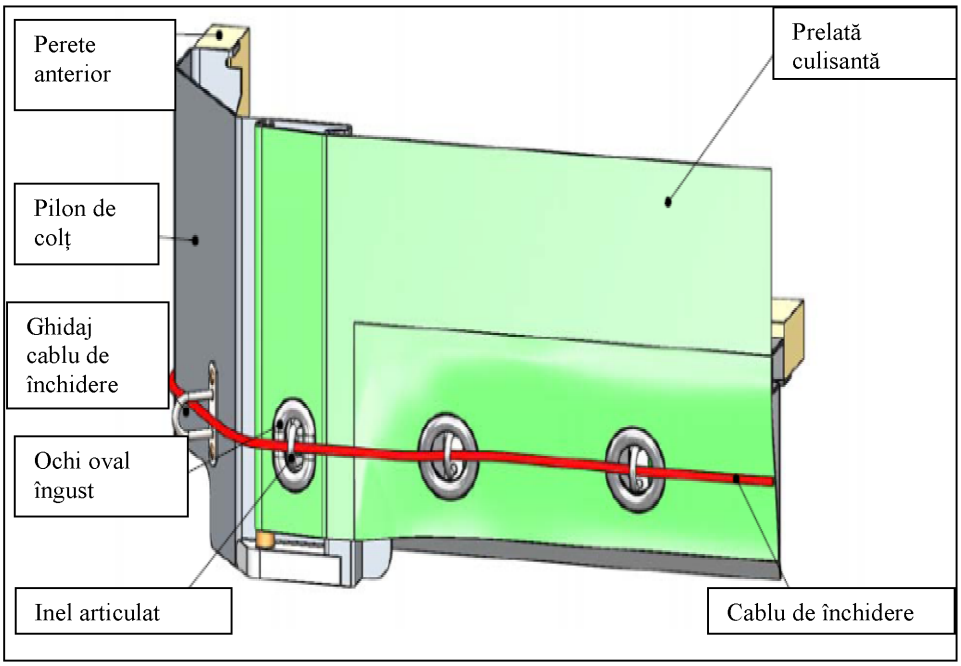
Schița nr. 9,5

Pentru a fixa prelata culisantă în partea cealaltă (în mod normal în partea din față a vehiculului) se pot folosi următoarele sisteme, (a) sau (b).

(a) Capac de metal



(b) Ochi oval îngust, sistem anti-ridicare pentru tubul de întindere

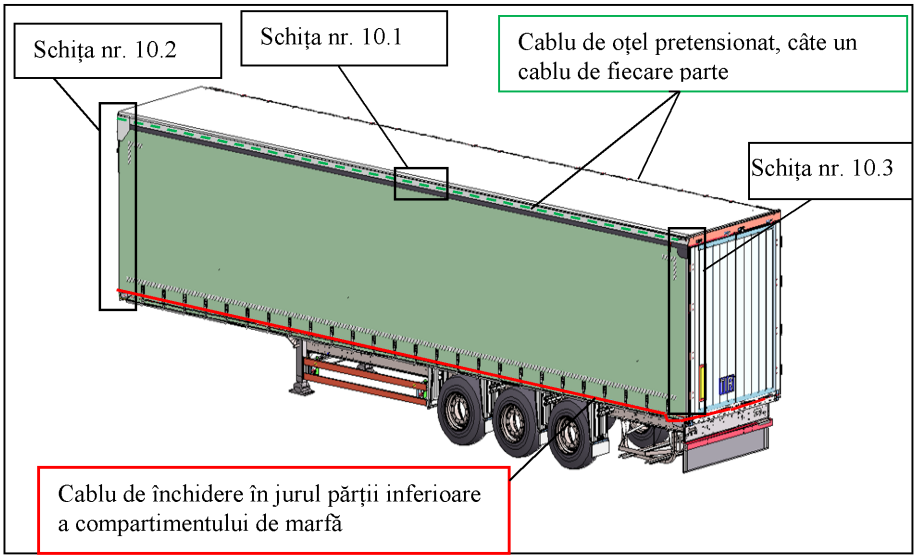


▼M6

Schița nr. 10

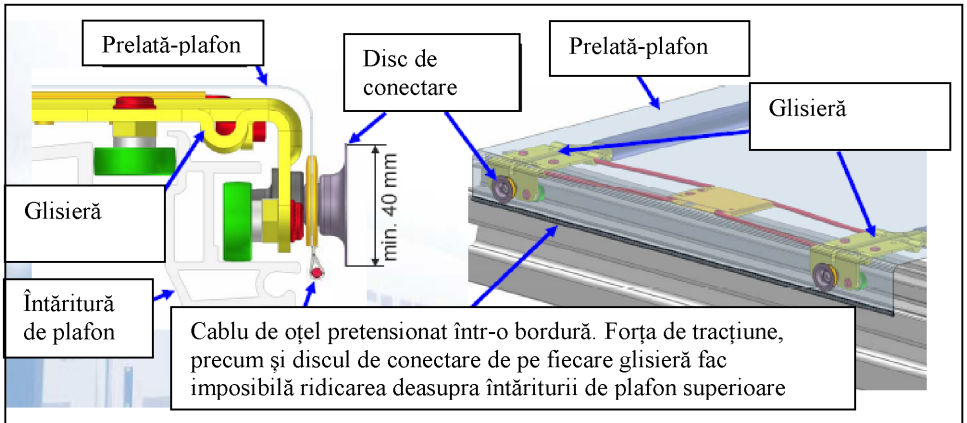
EXEMPLU DE CONSTRUCȚIE A UNUI VEHICUL CU PLAFON CULISANT CU PRELATĂ

Această schiță prezintă un exemplu de vehicul și cerințele importante descrise la articolul 5 din prezentele reglementări.



Schița nr. 10.1

Două cabluri de oțel pretensionate, încorporate într-o bordură, sunt fixate pe fiecare parte a compartimentului de marfă. Acest cablu de oțel pretensionat este fixat în partea anterioară (a se vedea schița 10.2) și posterioară a caroseriei (a se vedea schița 10.3). Forța de tracțiune, precum și discul de conectare de pe fiecare glisieră fac imposibilă ridicarea bordurii cu cablu de oțel pretensionat deasupra întăriturii de plafon superioare.

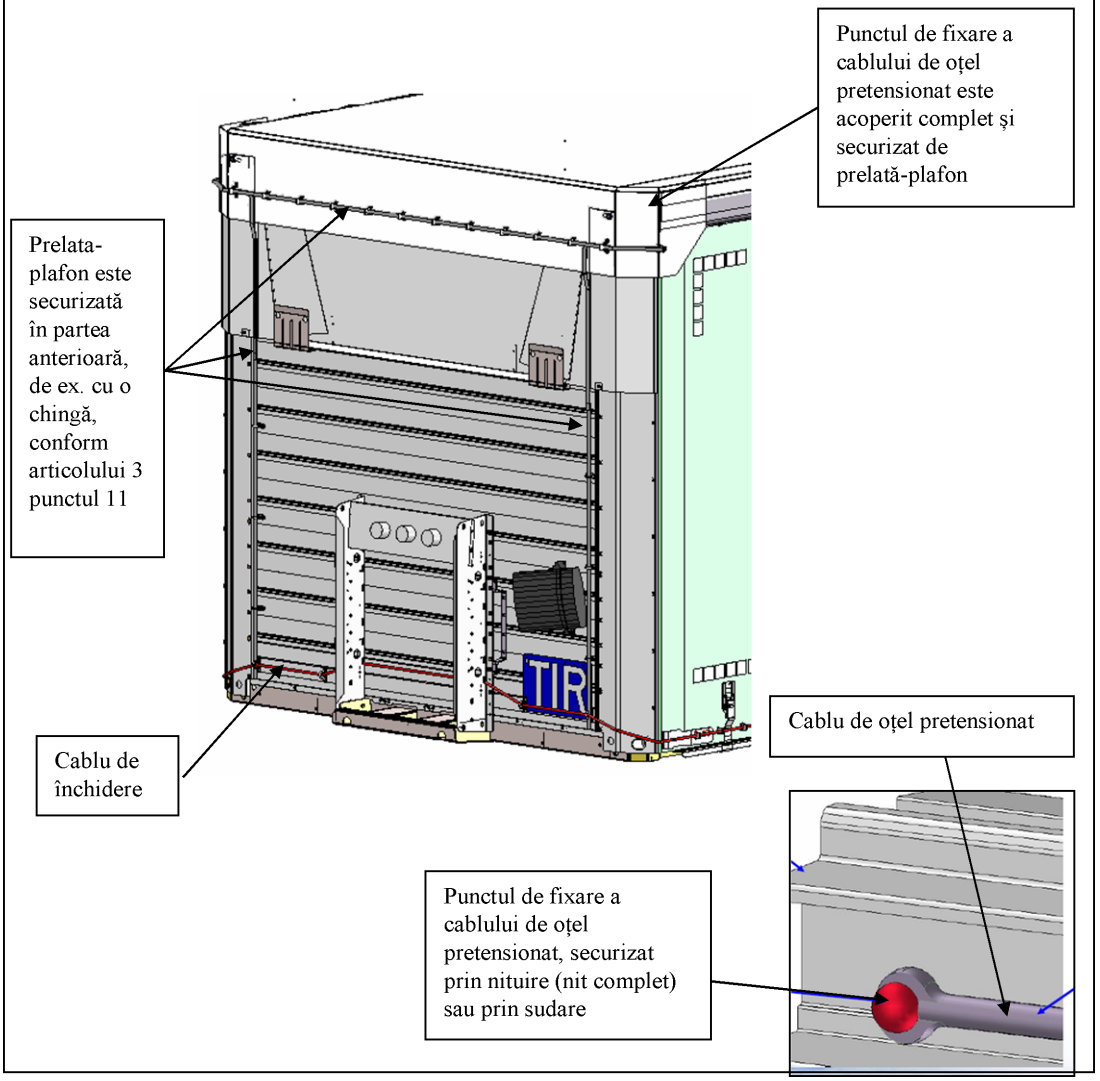


▼**M6**

Schița nr. 10 (continuare)

Schița nr. 10.2

Prelata-plafon culisantă trebuie să se suprapună peste partea solidă a plafonului în partea anterioară a compartimentului de marfă, astfel încât prelata-plafon să nu poată fi trasă peste marginea de sus a întăriturii de plafon superioare.

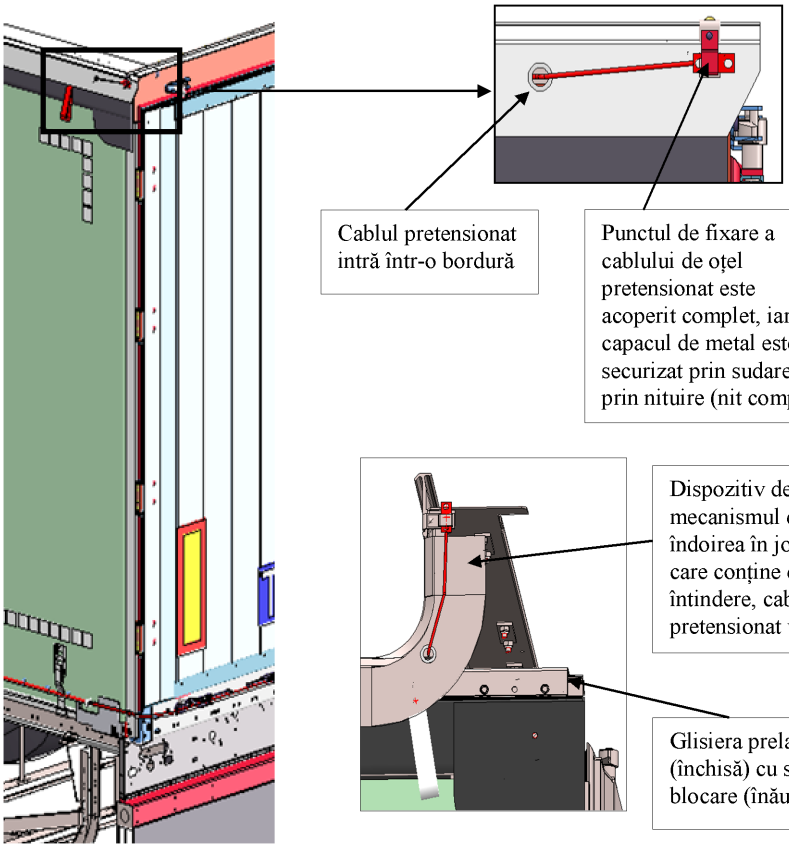


▼**M6**

Schița nr. 10 (continuare)

Schița nr. 10.3

În partea posterioară, de plafon este fixat un dispozitiv special, cum ar fi o șicană, care împiedică accesul la compartimentul de marfă, fără a se lăsa urme vizibile atunci când ușile sunt închise și sigilate.



▼B

ANEXA 3

PROCEDURA DE AGREARE A VEHICULELOR RUTIERE CARE CORESPUND CONDIȚIILOR TEHNICE PREVĂZUTE DE REGLEMENTĂRILE DIN ANEXA 2

GENERALITĂȚI

1. Vehiculele rutiere pot fi agreate prin una dintre următoarele proceduri:

   a) fie individual; sau

   b) fie pe tip de construcție (o serie de vehicule rutiere).

2. Pentru vehiculele agreate se emite un certificat de agreare conform modelului din anexa 4. Acest certificat va fi imprimat în limba țării unde a fost eliberat și în limba frnceză sau engleză. El va fi însoțit, atunci când autoritatea care a eliberat certificatul de agreare va considera util, de fotografii sau desene autentificate de autoritatea respectivă. Numărul acestor documente va fi, în acest caz, trecut de această autoritate în rubrica nr. 6 a certificatului.

3. Certificatul de agreare se păstrează la bordul vehiculului rutier.

4. Vehiculele rutiere trebuie prezentate din doi în doi ani în scopul verificării și eventualei prelungiri a agreării, autoritățile competente din țara în care vehiculul este înmatriculat sau, în cazul vehiculelor neînmatriculate, autoritățile competente din țara în care domiciliază proprietarul sau utilizatorul.

5. În cazul în care un vehicul rutier nu mai este conform cu condițiile tehnice prevăzute pentru agrearea sa, înainte de a putea fi utilizat din nou pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR, el va trebui repus în starea în care a obținut agrearea, astfel încât să satisfacă din nou aceste condiții tehnice.

6. În cazul în care caracteristicile esențiale ale unui vehicul rutier se modifică, vehiculul nu va mai fi considerat ca agreat și va trebui să primească un nou certificat de agreare de la autoritatea competentă, înainte de a fi utilizat pentru transportul de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR.

7. Autoritățile competente ale țării în care este înmatriculat vehiculul sau, în cazul vehiculelor care nu necesită înmatricularea, autoritățile competente din țara în care este stabilit proprietarul sau utilizatorul pot, după caz, retrage sau reînnoi certificatul de agreare sau pot emite un nou certificate de agreare, în împrejurările prevăzute la articolul 14 din prezenta convenție și la alineatele (4), (5) și (6) din prezenta anexă.

PROCEDURA PENTRU AGREAREA INDIVIDUALĂ

8. Proprietarul, operatorul sau reprezentantul unuia dintre aceștia trebuie să solicite autorității competente agrearea individuală a vehiculului. Autoritatea competentă inspectează vehiculul rutier prezentat în conformitate cu regulile generale enunțate la alineatele (1)-(7) de mai sus și se asigură că vehiculul rutier respectă condițiile tehnice indicate în anexa 2 și, după agreare, emite un certificat conform cu modelul din anexa 4.

PROCEDURA PENTRU AGREARE DUPĂ MODELUL TIP (SERIILE VEHICULELOR RUTIERE)

9. În cazul în care vehiculele rutiere sunt fabricate în serie după același tip de construcție, constructorul poate solicita autorității competente din țara de fabricație agrearea modelului tip.

10. Constructorul trebuie să indice în cerere numerele sau literele de identificare pe care le atribuie tipului de vehicul rutier la care se referă cererea de agreare.

11. Cererea trebuie să fie însoțită de desene și de specificații detaliate ale modelului tip de vehiculul rutier care urmează să fie agreat.

▼B

12. Constructorul trebuie să se angajeze în scris:

a) să prezinte autorității competente vehiculele din tipul în cauză, după cum autoritatea respectivă va dori să verifice;

b) să permită autorității competente să verifice și alte exemplare în orice moment pe durata producției de tip respective;

c) să informeze autoritatea competentă cu privire la orice modificare, indiferent de importanță, de proiect sau de specificații, înainte de a proceda la modificarea respectivă;

d) să aplice pe vehiculele rutiere, într-un loc vizibil, numerele sau literele de identificare ale modelului de construcție, precum și numărul de serie al vehiculului (numărul de fabricație);

e) să țină evidențs vehiculelor fabricate conform tipului agreat.

13. Autoritatea competentă trebuie să indice ce modificări, dacă este cazul, trebuie aduse modelului tip propus pentru a putea acorda agrearea.

14. Nicio agreare pe tip de construcție nu va fi acordată fără ca autoritatea competentă să fi constatat, prin verificarea unuia sau mai multor autovehicule fabricate conform respectivului tip de construcție, că vehiculele de acest tip satisfac condițiile tehnice prevăzute în anexa 2.

15. Autoritatea competentă notifică în scris constructorului decizia sa de agreare pe tip. Această decizie se datează și se numerotează. Autoritatea care a luat decizia trebuie să fie clar indicată.

16. Autoritatea competentă ia măsurile necesare pentru a elibera. pentru fiecare vehicul construit în conformitate cu tipul de construcție agreat, un certificat de agreare, îngrijindu-se de vizarea corespunzătoare a acestuia.

17. Titularul certificatului de agreare trebuie, înainte de a utiliza vehiculul pentru transportul de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR, să completeze în certificatul de agreare, după caz:

— numărul de înmatriculare acordat vehiculului (rubrica 1); sau

— în cazul unui vehicul care nu se înmatriculează, informații privind numele titularului și sediul acestuia (punctul nr. 8).

18. În cazul în care un vehicul care a fost agreat pe tip de construcție este exportat într-o altă țară parte contractantă la prezenta convenție, nu mai este necesară o altă procedură de agreare în țara respectivă din motive de import.

PROCEDURA DE ADNOTARE A CERTIFICATULUI DE AGREARE

19. În cazul în care se constată că un vehicul agreat, care transportă mărfuri sub acoperirea carnetului TIR, prezintă defecte majore, autoritățile competente ale părților contractante pot fie să refuze autorizarea vehiculului de a-și continua drumul sub acoperirea carnetului TIR, fie să permită vehiculului să își continue drumul sub acoperirea carnetului TIR pe teritoriul său, luând măsurile de securitate necesare. Vehiculul agreat trebuie repus în stare satisfăcătoare în timpul cel mai scurt și, în orice caz, înainte de a fi utilizat din nou pentru transport sub acoperirea carnetului TIR.

20. În fiecare dintre aceste cazuri autoritățile vamale trec avizul corespunzător la rubrica 10 din certificatul de agreare al vehiculului. Vehiculul repus în starea care să justifice agrearea va fi prezentat autorităților competente ale unei părți contractante, care vor valida din nou certificatul, adăugând în rubrica 11 o mențiune care anulează adnotările precedente. © vehicul al cărui certificat poartă o mențiune la rubrica 10, în temeiul dispozițiilor susmenționate, nu poate fi utilizat din nou pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR până când nu va fi repus într-o stare satisfăcătoare și până când adnotările de la rubrica 10 nu vor fi anulate, conform celor de mai sus.

▼B

21. Orice mențiune înscrisă pe certificat va fi datată și autentificată de autoritățile competente.

22. Atunci când un vehicul prezintă defecte pe care autoritățile vamale le consideră de importanță minoră și nu creează nici un risc de fraudă, se poate autoriza continuarea utilizării vehiculului pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnet TIR. Titularul certificatului de agreare va fi avizat cu privire la această defecțiune și trebuie să repună vehiculul într-o stare corespunzătoare într-un termen rezonabil.

▼B

ANEXA 4

MODELUL CERTIFICATULUI DE AGREARE A UNUI VEHICUL RUTIER

Modelul certificatului de agreare a unui vehicul rutier

CERTIFICAT DE AGREARE

A unui vehicul rutier pentru transportul mărfurilor
sub sigiliu vamal

Certificat nr. .....

Convenția TIR din 14 noiembrie 1975

Eliberat de : .....
(Autoritatea competentă)

[pagina 1]

▼B

Certificat nr.

IDENTIFICARE

1. Număr de înmatriculare .....
2. Tipul vehiculului .....
3. Numărul șasiului .....
4. Marca (sau numele constructorului) .....
5. Alte caracteristici .....
6. Numărul de anexe .....

7. **AGREARE**

Valabil până la

☐ agreare individuală (*)

☐ agreare prin tipul de construcție (*)

Stampilă

Autorizație nr. (dacă este cazul) .....

Loc .....

Dată .....

Semnătură .....

8. **TITULAR (constructor, proprietar sau utilizator)** (numai pentru vehiculele neînmatriculate)

Nume și adresă .....

.....

9. **REÎNNOIRE**

Valabil până la		
Loc		
Dată		
Semnătură		
Ștampilă		

(*) a se marca cu ,,X'' căsuța corespunzătoare.

A se vedea ,,Avizul Important'' de la pagina 4.

▼B

Modelul certificatului de agreare al unui vehicul rutier (continuare)

OBSERVAȚII (rezervat autorităților vamale)		Certificat nr.	
10. Defecte constatate		11. Remedieri	
Autoritate	Ștampilă	Autoritate	Ștampilă
Semnătură		Semnătură	
10. Defecte constatate		11. Remedieri	
Autoritate	Ștampilă	Autoritate	Ștampilă
Semnătură		Semnătură	
10. Defecte constatate		11. Remedieri	
Autoritate	Ștampilă	Autoritate	Ștampilă
Semnătură		Semnătură	
12. Alte mențiuni			

A se vedea ,,Avizul Important'' de la pagina 4.

▼B

Modelul certificatului de agreare al unui vehicul rutier (*continuare*)

AVIZ IMPORTANT

1. Certificatul de agreare va fi însoțit, dacă autoritatea care l-a eliberat consideră necesar, de fotografii sau desene autentificate de această autoritate. Numărul acestor documente va fi în acest caz înscris de această autoritate în rubrica nr. 6 a certificatului.

2. Certificatul va trebui să se găsească la bordul vehiculului rutier. Acesta trebuie să fie originalul certificatului și nu o fotocopie.

3. Vehiculele rutiere vor fi prezentate la fiecare 2 ani, în scopul verificării și reînnoirii eventuale a agreării, autorităților competente ale țării unde vehiculul este înmatriculat sau, în cazul vehiculelor neînmatriculate, autorităților țării în care este domicilliat proprietarul sau utilizatorul.

4. Dacă un vehicul rutier nu mai satisface conditiile tehnice prescrise pentru agrearea sa, va trebui, înainte de a putea fi utilizat din nou pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR, să fie repus în starea în care a obținut agrearea, astfel încît să corespundă din nou condițiilor tehnice.

5. Atunci cînd caracteristicile esentiale ale unui vehicul rutier sunt modificate, acest vehicul nu va mai fi considerat agreat și va trebui să obtină o nouă agreare din partea autorității competente înainte de a putea fi utilizat pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR.

[pagina 4]

▼B

ANEXA 5

PLĂCILE TIR

1. Plăcile vor avea dimensiunile: 250/400 mm.

2. Literele TIR, scrise cu caractere latine majuscule, vor avea înălțimea de 200 mm și o grosime de cel puțin 20 mm. Literele vor fi de culoare albă pe un fond albastru.

▼B

ANEXA 6

NOTE EXPLICATIVE

Introducere la notele explicative

i) În conformitate cu dispozițiile de la articolul 43 din prezenta convenție, notele explicative interpretează anumite dispoziții ale prezentei convenții și din anexele la aceasta. De asemenea, notele explicative descriu anumite practici recomandate.

ii) Notele explicative nu modifică dispozițiile prezentei convenții sau din anexele la aceasta, ele precizează numai conținutul, înțelesul și aria de cuprindere a acestora.

iii) În mod deosebit, ținând seama de dispozițiile de la articolul 12 și din anexa 2 din prezenta convenție privind condițiile tehnice de agreare a vehiculelor rutiere pentru transportul sub sigiliu vamal, notele explicative precizează, unde este cazul, tehnicile de construcție care trebuie acceptate de părțile contractante ca fiind corespunzătoare acestor dispoziții. De asemenea, notele explicative specifică, unde este cazul, ce tehnici de construcție nu corespund acestor dispoziții.

iv) Notele explicative constituie un instrument de aplicare a dispozițiilor prezentei convenții și din anexele la aceasta astfel încât să se țină seama de dezvoltarea tehnologică și de cerințele de ordin economic.

0. TEXTUL PRINCIPAL AL CONVENȚIEI

0.1. Articolul 1

0.1. b) Articolul 1 litera (b) are sensul că, atunci când mai multe birouri vamale de plecare sau de destinație sunt situate în una sau mai multe țări, se poate derula mai mult de o singură operațiune TIR într-o parte contractantă. În aceste condiții, porțiunea națională a unui transport TIR parcursă între două birouri vamale succesive, indiferent dacă sunt birouri de plecare, de destinație sau de trecere, se poate considera operațiune TIR.

0.1. f) Excepțiile privind redevențele și impozitele prevăzute la articolul 1 litera (f) înseamnă toate sumele, altele decât drepturile și taxele percepute la import sau la export, impuse de părțile contractante cu ocazia importului sau exportului. Nivelurile acestor sume se limitează la costului aproximativ al serviciilor prestate și nu reprezintă o protecție indirectă a produselor naționale sau o taxă cu caracter fiscal pe importuri sau exporturi. Aceste redevenjțe și impozite cuprind, printre altele, plăți referitoare la:

— certificatele de origine, dacă acestea sunt necesare pentru tranzit;

— analize efectuate de laboratoarele vamale în scop de control;

— inspecții vamale și orice alte operațiuni de vămuire efectuate în afara programului normal de lucru sau în afara localurilor oficiale ale birourilor vamale;

— inspecții din considerente sanitare, veterinare sau fitopatologice.

▼B

0.1. j) Termenul „caroserie amovibilă” înseamnă un compartiment de încărcare care nu este dotat cu nici un mijloc de locomoție și care este conceput special pentru a fi transportat pe un vehicul rutier, șasiul și cadrul inferior al caroseriei fiind special adaptate în acest scop. Se referă, de asemenea, și la un container, care este un compartiment de încărcare conceput special pentru transportul combinat rutier și feroviar.

0.1. j) i) Termenul „parțial închis”, care se aplică echipamentului menționat la articolul 1 literele (j) (i), se înțelege ca referindu-se la o construcție în general constituită dintr-un planșeu și o suprastructură delimitând un spațiu de încărcare echivalent cu acela al unui container închis. Suprastructură este constituită în general din elemente metalice care constituie carcasa unui container. Containerele de acest tip pot cuprinde, de asemenea, unul sau mai mulți pereți laterali sau frontali. În unele cazuri există doar un acoperiș prins de podea cu ajutorul unor cadre verticale. Acest tip de container se folosește în special pentru transportul mărfurilor voluminoase (de exemplu autoturisme).

0.2. Articolul 2

0.2-1. Articolul 2 prevede că o operațiune de transport sub acoperirea carnetului TIR poate să înceapă și să se termine în aceeași țară, cu condiția ca o parte a deplasării să se efectueze pe un teritoriu străin. Nimic nu împiedică, în acest caz, autoritățile vamale ale țării de plecare să ceară, în afară de carnetul TIR, un document național destinat să asigure re-importul scutit de taxe al mărfurilor. Este recomandat, totuși, ca autoritățile vamale să nu insiste pe folosirea unui astfel de document, ci să accepte să îl înlocuiască printr-o adnotare specială pe carnetul TIR.

0.2-2. Dispozițiile acestui articol permit transportul de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR atunci când numai o parte din parcurs se efectuează pe cale rutieră. Dispozițiile nu specifică ce parte din traseu trebuie să fie efectuată pe cale rutieră, fiind suficient ca această parte să se situeze între începutul și sfârșitul transportului TIR. Cu toate acestea, se poate întâmpla ca, din motive neprevăzute de natură comercială sau accidentală, să nu se parcurgă nicio porțiune din traseu pe cale rutieră, în pofida intențiilor expeditorului la începutul deplasării. În aceste cazuri excepționale, părțile contractante acceptă totuși carnetul TIR și răspunderea asociațiilor garante va fi angajată.

▼M1

0.3. Articolul 3

0.3 (a) (iii) Dispozițiile articolului 3 litera (a) punctul (iii) nu vizează autoturismele (cod SA – 8703) care se deplasează prin mijloace proprii. Cu toate acestea, autoturismele pot fi transportate în regim de TIR dacă sunt transportate prin intermediul altor autovehicule, conform dispozițiilor articolului 3 litera (a) punctele (i) și (ii).

▼B

0.5. Articolul 5

Acest articol nu exclude dreptul de a efectua controlul mărfurilor prin sondaj, dar subliniază faptul că aceste controale trebuie să fie în număr foarte limitat. De fapt, procedura internațională a carnetului TIR oferă o protecție mai mare decât cea asigurată prin procedurile naționale. În primul rând, datele din carnetul TIR referitoare la mărfuri trebuie să fie în concordanță cu datele din documentele

▼B

vamale care pot fi cerute în țara de plecare. În afară de aceasta, țările de tranzit și de destinație beneficiază de protecție prin controalele care se efectuează la plecare și care sunt certificate de către autoritățile vamale de la biroul de plecare (a se vedea nota explicativă la articolul 19).

0.6. Articolul 6

0.6.2. Alineatul (2)

Conform dispozițiilor de la acest alineat, autoritățile vamale ale unei țări pot agrea mai multe asociații și fiecare asociație poate să își asume responsabilitatea decurgând din operațiunile efectuate sub acoperirea carnetelor pe care le-a emis sau care au fost emise de asociațiile a căror corespondentă este.

0.6.2 bis-1. Relația dintre o organizație internațională și asociațiile sale membre se definește prin acorduri scrise privind funcționarea sistemului internațional de garanții.

0.6.2 bis-2. Autorizarea acordată în conformitate cu articolul 6.2 bis trebuie să se reflecte într-un acord scris încheiat între CEE-ONU și organizația internațională. Acordul trebuie să stipuleze faptul că organizația internațională îndeplinește dispozițiile corespunzătoare ale convenției, respectă competențele părților contractante ale convenției și se conformează deciziilor Comitetului de gestiune și cererilor Comitetului executiv TIR. Prin semnarea acordului, organizația internațională confirmă faptul că acceptă responsabilitățile care îi sunt impuse de autorizație. De asemenea, acordul se aplică și la responsabilitățile organizației internaționale prevăzute în anexa 8 articolul 10 litera (b), în cazul în care tipărirea centralizată și distribuirea carnetelor TIR se efectuează de către organizația internațională susmențională. Acordul se adoptă de către Comitetul de gestiune.

0.8. Articolul 8

0.8.2. Alineatul (2)

Dispozițiile acestui alineat sunt aplicabile atunci când, în caz de nereguli de tipul celor prevăzute la articolul 8 alineatul (1), legislația și reglementările unei părți contractante prevăd plata altor sume decât drepturile și taxele de import sau de export, cum ar fi amenzi administrative sau alte sancțiuni pecuniare. Cu toate acestea, suma care se plătește nu trebuie să fie mai mare decât valoarea drepturilor și taxelor de import sau de export care ar fi fost datorate dacă mărfurile ar fi fost importate sau exportate în conformitate cu dispozițiile vamale aplicabile, la această sumă adăugându-se eventuale dobânzi pentru întârziere.

0.8.3. Alineatul (3)

Se recomandă ►**M3** părților contractante ◄ să limiteze la o sumă egală cu 50 000 USD per carnet TIR valoarea maximă care poate fi pretinsă unei asociații garante. În cazul transportului de alcool și tutun, pentru care se furnizează detalii în continuare, dacă se depășesc pragurile prevăzute mai jos, se recomandă ►**M3** părților contractante ◄ să ridice nivelul maxim al sumei care poate fi pretinsă asociațiilor garante la 200 000 USD:

1) Alcool etilic nedenaturat cu tărie alcoolică în volume de cel puțin 80 % (cod SA: 22.07.10)

▼B

2) Alcool etilic nedenaturat cu tărie alcoolică în volume sub 80 %; spirtoase, lichioruri și alte băuturi spirtoase; preparate alcoolice compuse de tipul celor folosite pentru fabricarea băuturilor (cod SA: 22.08)

3) Țigări, țigări de foi și cigarillos care conțin tutun (cod SA: 24.02.10)

4) Țigarete care conțin tutun (cod SA: 24.02.20)

5) Tutun de fumat, cu conținut sau nu de înlocuitori de tutun în orice proporție (►M5 cod SA: 24.03.11 și 24.03.19 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, para. 35) ◄).

Se recomandă ca suma maximă care poate fi pretinsă asociațiilor garante să se limiteze la o sumă egală cu 50 000 USD, în cazul în care nu se depășesc următoarele cantități pentru categoriile de tutun și alcool susmenționate:

1) 300 litri

2) 500 litri

3) 40 000 bucăți

4) 70 000 bucăți

5) 100 kilograme.

Cantitățile exacte (litri, bucăți, kilograme) din categoriile susmenționate de tutun și alcool trebuie trecute în manifestul mărfurilor de pe carnetul TIR.

0.8.5. Alineatul (5)

În cazul în care ►M3 se adresează o cerere de plată asociației garante ◄ pentru mărfuri care nu sunt enumerate în carnetul TIR, administrația în cauză trebuie să indice faptele pe care își fundamentează opinia potrivit căreia mărfurile se aflau în secțiunea sigilată a vehiculului rutier sau în containerul sigilat.

0.8.6. Alineatul (6)

1. Atunci când în carnetul TIR nu există indicații suficient de precise care să permită taxarea mărfurilor, părțile în cauză pot prezenta dovezi ale naturii exacte a acestora.

2. În cazul în care nu se prezintă dovezi, se impun drepturi și taxe, nu la o taxă forfetară fără legătură cu natura mărfurilor, ci la taxa cea mai ridicată aplicabilă tipului de mărfuri acoperite de mențiunile cuprinse în carnetul TIR.

▼M3

_____

▼B

►M3 0.10-1. ◄ Articolul 10

Certificatul de descărcare a operațiunii TIR este considerat a fi fost obținută în mod incorect sau fraudulos atunci când operațiunea TIR a fost efectuată folosindu-se compartimente de încărcare modificate fraudulos sau containerelor adaptate în scopuri frauduloase sau când se constată practici incorecte, cum ar fi uzul de documente false sau inexacte, înlocuirea mărfurilor, manipularea frauduloasă a sigiliilor vamale, etc., sau când certificatul a fost obținut prin alte mijloace ilicite.

▼M3

0.10-2. Expresia „sau dacă încheierea operațiunii nu a avut loc” cuprinde situațiile în care certificatul de încheiere a operațiunii a fost falsificat.

▼B

0.11. Articolul 11

▼M3

0.11-1. Metoda de notificare în scris se stabilește prin legislația națională.

0.11-2. Eforturile care trebuie întreprinse de autoritățile competente pentru a pretinde plata de la persoana sau persoanele responsabile de plata sumelor datorate includ cel puțin trimiterea cererii de plată titularului carnetului TIR la adresa indicată în carnetul TIR sau persoanei ori persoanelor responsabile, dacă sunt diferite, stabilite în conformitate cu legislația națională. Cererea de plată adresată titularului carnetului TIR poate fi combinată cu notificarea menționată la prezentul articol alineatul (1) litera (a).

0.11-3-1. Atunci când trebuie să decidă dacă acordă sau nu liber de vamă pentru mărfuri sau vehicule, autoritățile competente nu trebuie să se lase influențate, în cazul în care dispun de alte mijloace legale de protecție a intereselor pentru care sunt responsabile, de faptul că asociația garantă răspunde de plata taxelor și dobânzilor de întârziere datorate de titularul carnetului TIR.

0.11-3-2. Autoritățile competente pot informa asociația garantă în legătură cu inițierea procedurilor administrative sau judiciare referitoare la obligația de plată. În orice caz, autoritățile competente informează asociația garantă în legătură cu procedurile care se pot încheia după termenul-limită de doi ani, înainte de expirarea respectivului termen.

0.11-4. În cazul în care se solicită unei asociații garante, în conformitate cu procedura prevăzută la prezentul articol, să plătească sumele menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2) și aceasta nu se conformează cererii în termenul de trei luni prevăzut de convenție, autoritățile competente se pot prevala de reglementările naționale pentru a solicita plata sumelor în cauză, deoarece este vorba de nerespectarea unui contract de garanție încheiat de asociația garantă în temeiul legislației naționale. Termenul-limită se aplică și în cazul în care asociația garantă, la primirea cererii, consultă organizația internațională menționată la articolul 6 alineatul (2) în legătură cu poziția sa referitoare la cerere.

▼B

0.15. Articolul 15

Scutirea de documente vamale pentru import temporar poate crea unele dificultăți în cazul vehiculelor nesupuse înmatriculării, cum ar fi, de exemplu, în anumite țări, remorcile sau semi-remorcile. În acest caz, pot fi respectate dispozițiile articolului 15, oferind în același timp o siguranță suficientă pentru autoritățile vamale prin menționarea, pe voletele nr. 1 și nr. 2 din carnetul TIR utilizate în țările respective și pe cotoarele corespunzătoare, a caracteristicilor (mărci și numere) acestor vehicule.

▼B

0.17. Articolul 17

0.17-1. Alineatul (1)

Dispoziția referitoare la faptul că manifestul mărfurilor acoperite de carnetul TIR indică separat conținutul fiecărui vehicul sau ansamblu de vehicule sau al fiecărui container are doar scopul de a simplifica inspecția vamală a conținutului fiecărui vehicul sau container. Prin urmare, această dispoziție nu trebuie interpretată în mod atât de rigid încât fiecare diferență dintre conținutul real al vehiculului sau containerului și conținutul vehiculului sau containerului indicat în lista de mărfuri să fie considerată încălcare a dispozițiilor prezentei convenții.

Atunci când transportatorul poate convinge în mod satisfăcător autoritățile respective că, în ciuda unei astfel de diferențe, toate mărfurile indicate în manifest sunt în concordanță cu totalul de mărfuri încărcate în ansamblul de vehicule sau în toate containerele acoperite de carnetul TIR, în mod normal nu se consideră încălcare a reglementărilor vamale.

0.17-2. Alineatul (2)

În cazul transporturilor aferente schimbărilor de domiciliu, se poate aplica procedura prevăzută la alineatul (10) litera © din Regulile privind folosirea carnetului TIR iar enumerarea obiectelor transportate se va limita în mod rezonabil.

0.18. Articolul 18

0.18-1. Pentru derularea fără probleme a procedurii TIR, este esențial ca autoritățile vamale să refuze să numească un birou vamal de ieșire drept birou vamal de destinație pentru o operațiune de transport care se continuă într-o țară învecinată, atunci când acea țară este tot parte contractantă la prezenta convenție, cu excepția cazului în care există circumstanțe speciale care justifică cererea.

0.18-2. 1. Mărfurile trebuie încărcate în așa fel încât lotul de mărfuri care trebuie descărcat la primul loc de descărcare să poată fi scos din vehicul sau din container fără a fi necesar să se descarce următorul lot sau următoarele loturi de mărfuri destinate a fi descărcate în alte locuri de descărcare.

2. În cazul în care o operațiune de transport implică descărcarea la mai multe birouri, este necesar ca, odată ce descărcarea parțială a avut loc, să se consemneze aceasta în coloana 12 pe toate manifestele rămase la carnetul TIR și să se facă, totodată, mențiunea pe restul voletelor și pe cotoarele corespunzătoare că s-au aplicat noi sigilii.

0.19. Articolul 19

Obligația, pentru biroul vamal de plecare, de a asigura cu privire la exactitatea manifestului mărfurilor implică necesitatea de a verifica cel puțin faptul că mențiunile din manifestul mărfurilor corespund celor din documentele de export și din cele de transport sau din alte documente comerciale privind mărfurile; astfel, dacă este necesar, biroul vamal de plecare poate examina mărfurile. De asemenea, înainte de aplicarea sigiliilor, biroul vamal de plecare, trebuie să

▼B

verifice starea vehiculului rutier sau containerului și, în cazul vehiculelor sau containerelor cu prelată, starea prelatei sau legăturilor de închidere a prelatei, deoarece aceste accesorii nu sunt incluse în certificatul de agreare.

0.20. Articolul 20

Atunci când stabilesc termenele pentru transportul de mărfuri pe teritoriul național, autoritățile vamale trebuie să țină seama, printre altele, și de toate reglementările speciale aplicabile transportatorilor, în special reglementările privind orele de lucru și perioadele de repaus obligatorii pentru șoferii de vehicule rutiere. Se recomandă ca aceste autorități să își exercite dreptul de a indica itinerariul numai atunci când consideră că este absolut necesar.

0.21. Articolul 21

0.21-1. Dispozițiile acestui articol nu limitează cu nimic competența autorităților vamale de a verifica și de a controla toate părțile unui vehicul, altele decât compartimentele de încărcare sigilate.

0.21-2. Biroul vamal de intrare poate retrimite transportatorul înapoi la oficiul vamal de ieșire din țara învecinată, în cazul în care constată că acel birou vamal nu a dat liberul de vamă sau că liberul de vamă nu a fost dat în mod corespunzător. În astfel de cazuri biroul vamal de intrare inserează în carnetul TIR o notă adresată biroului vamal de ieșire corespondent.

0.21-3. Atunci când, pe parcursul inspecției, autoritățile vamale prelevează mostre de marfă, acele autorități trebuie să efectueze o înregistrare completă a datelor mostrelor prelevate, pe manifestul mărfurilor din carnetul TIR.

►M3 0.28-1. ◄ Articolul 28

Utilizarea carnetului TIR trebuie limitată la funcția care i-a fost destinată, respectiv, să se aplice la operațiunea de tranzit. Carnetul TIR nu trebuie utilizat, de exemplu, la acoperirea staționării la destinație a mărfurilor sub control vamal.

▼M3

0.28-2. Acest articol prevede că terminarea unei operațiuni TIR are loc sub rezerva plasării mărfurilor sub un alt regim vamal sau sub un alt sistem de control vamal. Aici intră vămuirea mărfurilor pentru consum intern (fie total, fie supus anumitor condiții), transferul peste graniță într-o țară terță (export) sau într-o zonă liberă, sau stocarea mărfurilor într-un loc agreat de autoritățile vamale în așteptarea declarării unui alt regim.

▼B

0.29. Articolul 29

Pentru vehiculele rutiere sau containerele care transportă mărfuri grele sau voluminoase nu este necesar un certificat de agreare. Cu toate acestea, biroul vamal de plecare are responsabilitatea de a se asigura că sunt respectate celelalte condiții prevăzute în prezentul articol pentru acest tip de operațiune de transport. Birourile vamale ale celorlalte părți contractante trebuie să accepte decizia biroului vamal de plecare, cu excepția cazului în care aceasta, în opinia lor, se află în contradicție evidentă cu dispozițiile articolului 29.

▼M5

	0.38.	Articolul 38
	0.38-2.	Alineatul 2
		Cerința legală de a notifica Comitetul executiv TIR cu privire la excluderea temporară sau definitivă a unei persoane de la beneficiul convenției este considerată îndeplinită prin utilizarea corespunzătoare a aplicațiilor electronice dezvoltate în acest scop de secretariatul TIR, sub supravegherea Comitetului executiv TIR. (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/115, para. 43).

▼B

	0.39.	Articolul 39
		Expresia „greşeli comise prin neglijenţă” se interpretează ca acţiuni care, deşi nu sunt comise deliberat şi în deplină cunoştinţă de cauză, se datorează omisiunii de a întrepriunde măsurile rezonabile şi necesare pentru a asigura exactitatea informaţiilor într-un caz anume.

▼M6

	0.42 bis.	Articolul 42 bis
		Termenul „imediat” de la articolul 42 bis este înţeles ca însemnând că măsurile naţionale care ar putea afecta aplicarea Convenţiei TIR şi/sau funcţionarea sistemului TIR trebuie să fie comunicate în scris către Comitetul executiv TIR (TIRExB) cât mai curând posibil şi, dacă se poate, înainte de intrarea lor în vigoare, pentru ca TIRExB să îşi poată îndeplini cu eficienţă funcţiile de supraveghere şi responsabilitatea de a examina măsurile pentru a stabili conformitatea acestora cu Convenţia TIR, conform articolului 42 bis şi termenilor de referinţă stabiliţi în anexa 8 la Convenţia TIR.

▼B

	0.45.	Articolul 45
		Se recomandă părţilor contractante să pună la dispoziţie un număr cât mai mare de birouri vamale, atât în interiorul ţării, cât şi la frontiere, pentru rezolvarea operaţiunilor TIR.
	1.	ANEXA 1
	1.10. c)	Reguli privind utilizarea carnetului TIR
		Listele de încărcare anexate manifestului mărfurilor
		Punctul 10 litera (c) din Regulile privind utilizarea carnetului TIR permite folosirea unor liste de încărcare ca anexă la carnetul TIR, chiar dacă există de fapt spaţiu suficient în manifestul mărfurilor pentru a menţiona toate mărfurile transportate. Acest lucru este permis totuşi numai dacă listele de încărcare conţin toate indicaţiile cerute de manifestul mărfurilor în mod lizibil şi recognoscibil şi dacă sunt respectate toate celelalte dispoziţii de la punctul 10 litera (c).

▼B

2. ANEXA 2

2.2. Articolul 2

2.2.1. a) Alineatul (1) litera (a) – Asamblarea elementelor constitutive

a) Atunci când se folosesc dispozitive de asamblare (nituri, bolțuri, șuruburi și piulițe, etc..), un număr suficient din aceste dispozitive se plasează din exterior, traversează elementele asamblate, pătrund în interior și apoi se fixează strâns (de exemplu prin nituire, sudare, înșurubare, cu bucșe sau bolțuri și prin gâtuire sau sudare pe șurub). Cu toate acestea, se pot introduce și nituri convenționale (adică nituri a căror amplasare necesită manevrarea de ambele părți ale elementelor asamblate) din interior;

Indiferent de cele de mai sus, podelele compartimentelor de încărcare pot fi securizate cu ajutorul unor șuruburi autofiletante, nituri autopenetrante sau nituri introduse cu ajutorul unei încărcături explozibile sau pinioane introduse pneumatic, aplicate din interior și care străpung în unghi drept podeaua și traversele metalice inferioare, cu condiția ca, în afara șuruburilor autofiletante, unele dintre extremități să fie pierdute în partea exterioară a traversei sau sudate pe ea.

b) Autoritatea competentă stabilește numărul și natura dispozitivelor de asamblare care trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (a) din prezenta notă; asigurându-se că nu este posibil ca elementele constitutive astfel asamblate să fie deplasate și înlocuite fără a lăsa urme vizibile. Alegerea și amplasarea altor dispozitive de asamblare nu sunt supuse niciunei restricții;

c) Dispozitivele de asamblare care pot fi scoase și înlocuite prin acționare pe o singură parte fără a lăsa urme vizibile, adică fără a necesita manevrarea din ambele părți a elementelor de asamblare, nu sunt admise, în sensul literei (a) din prezenta notă. Exemple de astfel de dispozitive sunt niturile cu expansiune, niturile oarbe și altele similare;

d) Metodele de asamblare descrise mai sus se aplică vehiculelor speciale, de exemplu vehiculelor izoterme, vehiculelor frigorifice și vehiculelor-cisternă, în măsura în care nu sunt incompatibile cu prescripțiile tehnice pe care aceste vehicule trebuie să le satisfacă pentru utilizarea lor. Atunci când, din considerente tehnice, nu este posibilă fizarea elementelor în modul descris la litera (a) din prezenta notă, elementele constitutive pot fi asamblate cu ajutorul dispozitivelor menționate la litera (c) din prezenta notă, cu condiția ca dispozitivul utilizat pe fața inferioară a peretelui să nu fie accesibil din exterior.

▼B

2.2.1. b) Alineatul (1) litera (b) – Uși și alte sisteme de închidere

a) Dispozitivul care permite aplicarea sigiliului vamal trebuie:

i) să fie fixat prin sudură sau cu ajutorul a cel puțin două dispozitive de asamblare conform literei (a) din nota explicativă 2.2.1 (a); sau

ii) să fie astfel conceput încât, atunci când compartimentul rezervat încărcăturii se închide și se sigilează, dispozitivul să nu poată fi înlăturat fără a lăsa urme vizibile;

De asemenea, acesta trebuie:

iii) să fie prevăzut cu găuri cu diametrul de cel puțin 11 mm sau fante cu lungimea de cel puțin 11 mm și lățimea de cel puțin 3 mm, și

iv) să facă posibilă aceeași securizare, indiferent de tipul de sigiliu folosit;

b) Balamalele simple, balamalele cu chingi, pivoturile articulate și alte dispozitive de prindere a ușilor și altele similare trebuie fixate în conformitate cu cerințele de la punctele (i) și (ii) de la litera (a) din prezenta notă. În plus, diferitele părți constitutive ale dispozitivelor de prindere (de exemplu, plăcuțele balamalelor, pinioanele sau axele), cu condiția să fie necesare pentru a garanta securitatea vamală a compartimentului de încărcare, trebuie montate astfel încât să nu poată fi îndepărtate sau dezasamblate fără a lăsa urme vizibile atunci când compartimentul de încărcare este închis și sigilat ([1]);

Totuși, când un astfel de dispozitiv nu este accesibil din exterior, este suficient dacă, atunci când ușa sau un element similar se închide și se sigilează, acesta nu poate fi desfăcut din balama sau din dispozitivul similar fără a lăsa urme vizibile. Atunci când o ușă sau un dispozitiv de închidere comportă mai mult de două balamale, numai cele două balamale cele mai apropiate de extremitățile ușii trebuie fixate în conformitate cu cerințele de la litera (a) punctele (i) și (ii) de mai sus.

c) În mod excepțional, în cazul vehiculelor care au compartimente de încărcare cu izolație, dispozitivul pentru sigilarea vamală, balamalele și celelalte piese a căror înlăturare ar permite accesul în interiorul compartimentului rezervat încărcăturii sau în spațiile în care ar putea fi ascunse mărfuri, pot fi fixate pe ușile compartimentelor rezervate încărcăturii în următoarele moduri:

i) Buloane sau șuruburi opritoare care se introduc din exterior, dar care în rest nu sunt conform cerințelor de la nota explicativă 2.2.1 (a) litera (a) de mai sus, cu condiția ca:

— vârfurile buloanelor sau șuruburilor să fie ancorate într-o placă de înfiletare sau într-un dispozitiv similar montat în spatele panoului sau panourilor exterioare ale structurii ușii; și

([1]) A se vedea schița nr. 1a la prezenta anexă.

▼B

— capetele unui număr corespunzător din aceste buloane sau șuruburi să fie sudate de dispozitivul de sigilare vamală, de balamale etc. astfel încât aceste buloane sau șuruburi să fie complet deformate; și

— buloanele sau șuruburile să nu poată fi scoase fără a lăsa semne vizibile de manipulare frauduloasă ([1]);

ii) Un dispozitiv de închidere introdus din interiorul construcției ușii izolate, cu condiția ca:

— pivotul de strângere și manșonul de fixare ale dispozitivului să fie montate cu ajutorul unor mijloace pneumatice sau hidraulice în spatele unei plăcuțe sau dispozitiv similar prevăzut între stratul exterior al structurii ușii și izolație; și

— capul pivotului de strângere să nu fie accesibil din interiorul compartimentului rezervat încărcăturii; și

— un număr suficient de manșoane de fixare și de pivoturi de strângere se sudează împreună, iar dispozitivele nu pot fi îndepărtate fără a lăsa urme vizibile de manipulare frauduloasă ([2]).

Termenul „compartiment rezervat încărcăturii izolat” include compartimentele frigorifice și izoterme rezervate încărcăturii.

d) Vehiculele care conțin în număr mare elemente de închidere cum ar fi vane, robinete, chepenguri, flanșe și altele similare trebuie amenajate astfel încât să se reducă la minimum numărul de sigilii vamale. În acest scop trebuie interconectate elemente de închidere învecinate printr-un dispozitiv comun care să necesite un singur sigiliu vamal sau trebuie prevăzute cu un capac care să corespundă aceluiași scop;

e) Vehiculele cu acoperișuri care se pot deschide trebuie construite astfel încât să permită sigilarea cu ajutorul unui număr minim de sigilii vamale.

f) În cazurile în care este necesar un număr mare de sigilii pentru sigilarea vamală sigură, numărul acestor sigilii trebuie indicat în certificatul de agreare la rubrica 5 (anexa 4 la Convenția TIR, 1975). Se va atașa o schiță la certificatul de agreare trebuie anexată care să indice amplasarea exactă a sigiliilor vamale.

2.2.1. c) Alineatul 1 c)-1 Deschideri pentru ventilație

a) Dimensiunile lor maxime nu trebuie, în principiu, să depășească 400 mm.

b) Deschiderile care permit accesul direct la compartimentul rezervat încărcăturii trebuie astupate

(i) ajutorul unor țesături metalice sau apărători metalice perforate (dimensiunea maximă a găurilor: 3 mm în ambele cazuri) și trebuie protejate de un grilaj metalic sudat (dimensiunea maximă a ochiurilor: 10 mm); sau

([1]) A se vedea schița nr. 1 la prezenta anexă
([2]) A se vedea schița nr. 5 la prezenta anexă

▼B

(ii) cu ajutorul unei singure apărători metalice perforate suficient de rezistentă (dimensiunea maximă a ochiurilor: 3 mm; grosimea apărătorii: cel puțin 1 mm).

c) Deschiderile care nu permit accesul direct la compartimentul rezervat încărcăturii (de exemplu, prin sisteme cu șicane) trebuie prevăzute cu aceleași dispozitive menționate la litera (b), însă în acest caz dimensiunile găurilor pot fi de 10 mm (pentru țesăturile metalice sau apărătoarele metalice) și 20 mm (pentru plasa metalică).

d) Atunci deschiderile sunt practicate în prelate, trebuie cerute în special dispozitivele prevăzute la litera (b) din prezenta notă. Cu toate acestea, vor fi permise sistemele de astupare constituite din apărători metalice perforate dispuse la exterior și dintr-o țesătură metalică sau de alt tip dispusă la interior.

e) Pot fi permise dispozitive nemetalice identice, cu condiția ca dimensiunile ochiurilor să fie adecvate și materialul folosit să fie suficient de rezistent pentru a nu permite lărgirea substanțială a găurilor sau a ochiurilor fără deteriorări vizibile. De asemenea, trebuie să fie imposibil de înlocuit dispozitivul de ventilație acționând dintr-o singură parte a prelatei.

f) Deschiderea de ventilație poate fi prevăzută cu un dispozitiv de protecție. Acesta se prinde pe prelată astfel încât să permită inspecția vamală a deschiderii. Acest dispozitiv protector se fixează pe prelată la o distanță de cel puțin 5 cm de apărătoarea deschiderii de ventilație.

2.2.1. c)-2 Deschideri de scurgere

a) Dimensiunea lor maximă nu trebuie să depășească, în principiu, 35 mm;

b) Deschiderile care permit accesul direct la compartimentul rezervat încărcăturii trebuie prevăzute cu dispozitivele descrise la litera (b) din nota explicativă 2.2.1 (c)-1 pentru deschiderile de ventilație;

c) Atunci când deschiderile de scurgere nu permit accesul direct la compartimentul rezervat încărcăturii, nu se prevăd dispozitivele menționate la litera (b) din prezenta notă, cu condiția ca deschiderile să fie prevăzute cu un sistem de șicane corespunzător, ușor accesibil din interiorul compartimentului rezervat încărcăturii.

2.2.3. Alineatul 3 – Sticla securizată

Sticla securizată este considerată a fi aceea care nu prezintă riscul de a fi distrusă ca rezultat al oricărui factor produs în mod obișnuit în condiții normale de utilizare a vehiculului. Sticla trebuie să poarte un însemn care să o caracterizeze drept sticlă securizată.

2.3. Articolul 3

2.3.3. Alineatul 3 – Prelatele formate din mai multe fâșii

a) Diferitele fâșii ale aceleiași prelate pot fi din diferite materiale, corespunzând dispozițiilor din anexa 2 articolul 3 alineatul (2);

▼B

b) Orice dispunere a fâșiilor de prelată care garantează în mod adecvat securitatea acesteia vor fi permise pentru confecționarea prelatei, cu condiția ca asamblarea să fie realizată conform prescripțiilor din anexa 2 articolul 3.

2.3.6. a) Alineatul 6 a)

2.3.6. a)-1 Vehicule cu inele culisante

Inelele de fixare din metal care culisează pe barele metalice fixate la vehicule sunt acceptate în sensul prezentului paragraf ([1]), cu condiția ca:

a) barele să fie fixate pe vehicul la intervale de maxim 60 cm și astfel încât să nu poată fi scoase și înlocuite fără a lăsa urme vizibile;

b) inelele să fie confecționate cu o dublă buclă sau prevăzute cu o bară centrală și fabricate dintr-o singură bucată, fără sudură; și

c) prelata să fie fixată pe vehicul astfel încât să corespundă condițiilor enunțate în anexa 2 articolul 1 litera (a) din prezenta convenție.

2.3.6. a)-2 Vehiculele cu inele cu turnicheți

În sensul prezentului alineat ([2]) sunt acceptate inelele metalice oscilante care se rotesc într-o consolă metalică prinsă pe vehicul, cu condiția ca:

a) fiecare consolă să fie aplicată pe vehicul astfel încât să nu poată fi desprinsă și înlocuită fără a lăsa urme vizibile; și

b) arcul de sub fiecare consolă să fie complet închis cu un capac metalic în formă de clopot.

2.3.6. b) Alineatul 6 (b) Prelatele atașate permanent

Atunci când una sau mai multe margini ale prelatei sunt fixate permanent pe caroseria vehiculului, prelata se menține cu ajutorul uneia sau mai multor benzi de metal sau alt material adecvat, ancorate de caroseria vehiculului prin dispozitive de asamblare conforme cu cerințele de la litera (a) din nota explicativă 2.2.1(a) din anexa 6.

2.3.8. Alineatul 8 – Intervalele dintre inele și ochiuri

Intervalele mai mari de 200 mm, dar nu mai mari de 300 mm, sunt acceptate pe pereți, în cazul în care inelele sunt îngropate în panourile laterale și ochiurile sunt ovale și suficient de mici pentru a putea trece doar peste inele.

2.3.11. a) Alineatul 11(a)

2.3.11. a)-1 Întăritura de margine a prelatelor

La numeroase vehicule, prelata este prevăzută la exterior cu o întăritură orizontală, străpunsă de ochiuri de-a lungul peretelui lateral al vehiculului. Aceste întărituri, numite întărituri de margine, sunt menite să permită întinderea prelatei cu ajutorul corzilor sau al unor dispozitive asemănătoare. Aceste întărituri au fost folosite pentru ascunderea tăieturilor

([1]) A se vedea schița nr. 2 la prezenta anexă
([2]) A se vedea schița nr. 2a la prezenta anexă.

▼B

orizontale practicate în prelată, care permiteau accesul ilicit la mărfurile transportate în vehicul. Din această cauză se recomandă a nu se autoriza utilizarea acestui tip de întărituri. În locul acestora se pot folosi următoarele dispozitive:

a) întărituri de margine de un tip asemănător, fixate la interiorul prelatei; sau

b) mici întărituri individuale străunse fiecare de câte un ochi, fixate de suprafața exterioară a prelatei și răspândite la intervale care să permită o întindere corespunzătoare a prelatei.

O altă soluție, posibilă în anumite cazuri, constă în evitarea utilizării întăriturilor de margine la prelate.

2.3.11. a)-2 Cureaua prelatelor

Pentru confecționarea curelelor sunt considerate potrivite următoarele materiale:

a) piele;

b) materialele neextensibile, inclusiv țesătura plastifiată sau cauciucată, cu condiția ca aceste materiale să nu poată fi sudate sau reconstituite, odată ce au fost rupte, fără a lăsa urme vizibile. În special, materialul plastic care acoperă cureaua trebuie să fie transparent și cu suprafață netedă.

2.3.11. a)-3 Dispozitivul ilustrat în *schița nr. 3* ([1]) îndeplinește cerințele din ultima parte a anexei 2 articolul 3 alineatul 11 litera (a). De asemenea, respectă și cerințele din anexa 2 articolul 3 alineatul 6 litera (a) și 6 litera (b).

3. ANEXA 3

3.0.17. Alineatul 17 – Procedura de agreare

1. Anexa 3 prevede că autoritățile competente ale unei părți contractante pot emite certificatul de agreare pentru un vehicul fabricat pe teritoriul acesteia, iar acest vehicul nu este supus niciunei proceduri de agreare suplimentare în țara unde este înmatriculat sau, după caz, unde este domiciliat proprietarul vehiculului.

2. Aceste dispoziții nu au în vedere limitarea dreptului autorităților competente ale părții contractante unde este înmatriculat vehiculul sau unde este domiciliat proprietarul vehiculului de a pretinde prezentarea unui certificate de agreare, fie la import, fie ulterior, cu ocazia înmatriculării sau controlului vehiculului sau a altor formalități similare.

3.0.20. Alineatul 20 – Procedura adnotării unui certificat de agreare

Pentru anularea unei adnotări referitoare la o defecțiune, atunci când vehiculul a fost repus într-o stare satisfăcătoare, este suficient să se facă mențiunea la rubrica nr. 11 prevăzută în acest scop, „Defecțiuni remediate” urmată de numele, semnătura și ștampila autorității competente în cauză.

([1]) A se vedea schița nr. 3 la prezenta anexă

▼B

8. ANEXA 8

▼M5

8.9. Articolul 9

8.9.1. Alineatul 1

Membrii Comitetului executiv TIR trebuie să aibă competențe și experiență în aplicarea procedurilor vamale, în special în ceea ce privește regimul de tranzit TIR, atât la nivel național, cât și la nivel internațional. Membrii acestui comitet sunt desemnați de către guvernele sau organizațiile lor care sunt părți contractante la convenție. Ei trebuie să reprezinte interesele părților contractante la convenție, și nu interesele individuale ale vreunui guvern sau organizații. (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, para. 29).

8.9.2. Alineatul 2

În cazul în care un membru al Comitetului executiv TIR demisionează înainte de încheierea mandatului său, Comitetul de gestionare poate alege un membru supleant. În acest caz, membrul ales primește mandat numai pe perioada rămasă din mandatul predecesorului său. În cazul în care un membru al Comitetului executiv TIR nu poate, din alte motive decât demisia, să își încheie mandatul, această informație trebuie transmisă în scris Comitetului executiv TIR și secretariatului TIR de către administrația națională a membrului în cauză. În acest caz, Comitetul de gestionare poate alege un membru supleant pe perioada rămasă din mandatul respectiv. (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, para. 29).

▼B

8.10. Articolul 10

8.10. (b) Acordul menționat în nota explicativă la articolul 6.2bis se aplică și în ceea ce privește responsabilitățile organizației internaționale prevăzute la litera (b) a acestui articol, în cazul în care tipărirea centralizată și distribuirea carnetelor TIR este efectuată de organizația internațională susmenționată.

8.13. Articolul 13

8.13.1-1. Alineatul 1 – Aranjamente financiare

După scurgerea unei perioade inițiale de doi ani, părțile contractante la convenție au în vedere funcționarea unui Comitet executiv TIR și a secretariatului TIR care vor fi finanțate prin intermediul bugetului obișnuit al Organizației Națiunilor Unite. Această intenție nu împiedică prelungirea aranjamentului financiar inițial, în cazul în care finanțarea din partea Organizației Națiunilor Unite sau din surse alternative nu este disponibilă.

8.13.1-2. Alineatul 1 – Funcționarea Comitetului executiv TIR

Activitatea membrilor Comitetului executiv TIR va fi finanțată de guvernele statelor respective.

8.13.1-3. Alineatul 1 – Suma

Suma menționată la alineatul 1 are la bază (a) bugetul și planul de cheltuieli al comitetului executiv TIR și secretariatului TIR, astfel cum au fost aprobate de Comitetul de gestiune, și (b) anticiparea numărului de carnete TIR care vor trebui distribuite, după cum stabilește organizația internațională.

▼B

8.13.2.	Alineatul 2
	În urma consultării cu organizația internațională menționată la articolul 6, procedura prevăzută la alineatul 2 se va reflecta în acordul dintre CEE-ONU, astfel cum a fost mandatată de către și în numele părților contractante, și organizația internațională, așa cum se prevede la articolul 6. Acordul trebuie aprobat de către Comitetul de gestiune.
9.	ANEXA 9
9.I.	Partea I

▼M2

_____

▼B

9.II.	Partea II
9.II.3.	Alineatul 3 – Comitetul de autorizare
	Se recomandă înființarea unor comitete de autorizare naționale, din care să facă parte reprezentanți ai autorităților competente, ai asociațiilor naționale și altor organizații interesate.

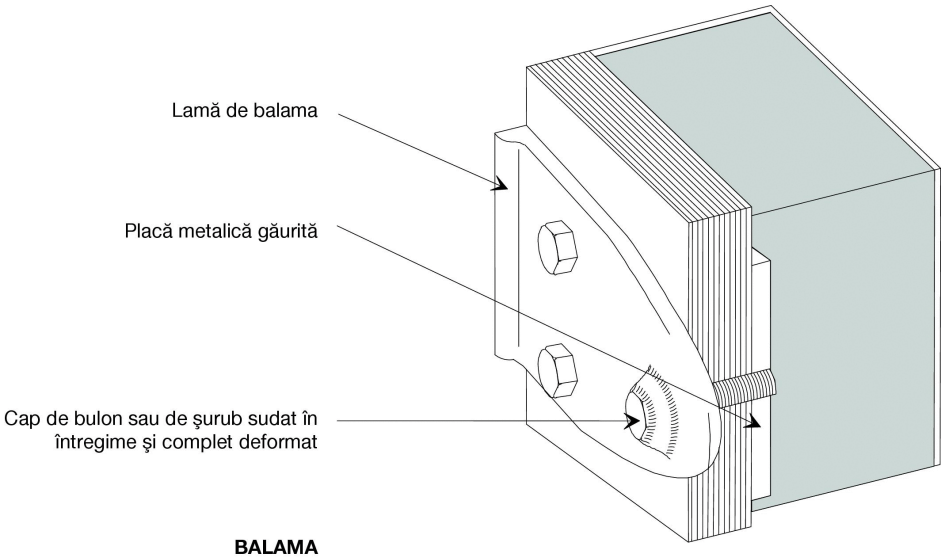
▼M5

9.II.4.	Alineatul 4
	Cerințele legale referitoare la transmiterea datelor, stabilite la alineatul (4), sunt considerate îndeplinite prin utilizarea corespunzătoare a aplicațiilor electronice dezvoltate în acest scop de secretariatul TIR, sub supravegherea Comitetului executiv TIR. (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, para. 30).
9.II.5.	Alineatul 5
	Nota explicativă 9.II.4 se aplică *mutatis mutandis* alineatului (5). ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, para. 30).

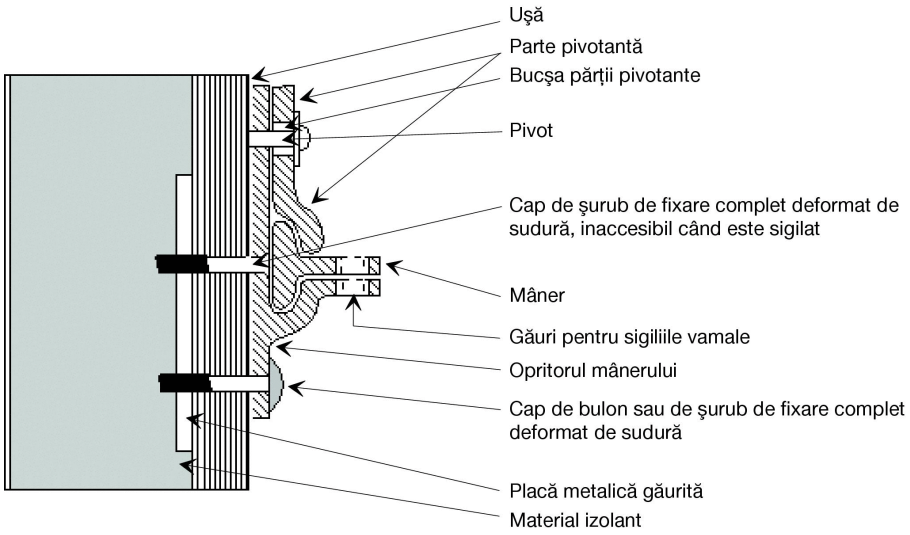
▼B

Schița nr. 1

EXEMPLU DE BALAMA ȘI DISPOZITIV DE SIGILIU VAMAL PENTRU UȘILE VEHICULELOR PREVĂZUTE CU COMPARTIMENTE DE ÎNCĂRCARE CALORIFUGE



BALAMA



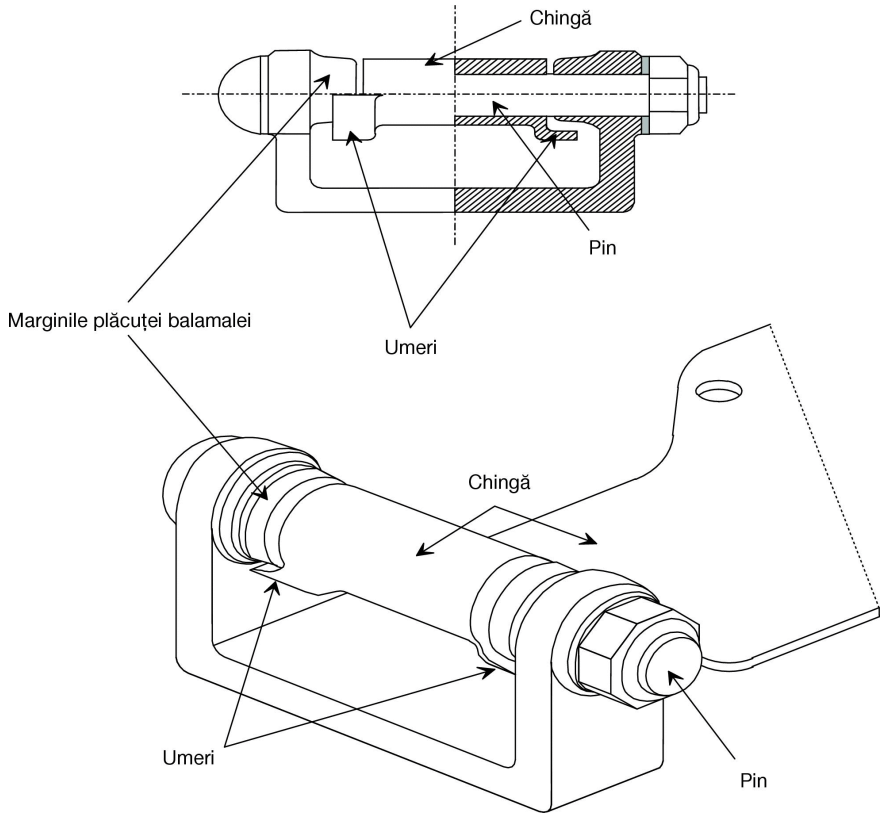
DISPOZITIV DE SIGILARE VAMALĂ

▼B

Schița nr. 1a

EXEMPLU DE BALAMA CARE NU NECESITĂ PROTECȚIE SPECIALĂ PENTRU PIVOTUL BALAMALEI

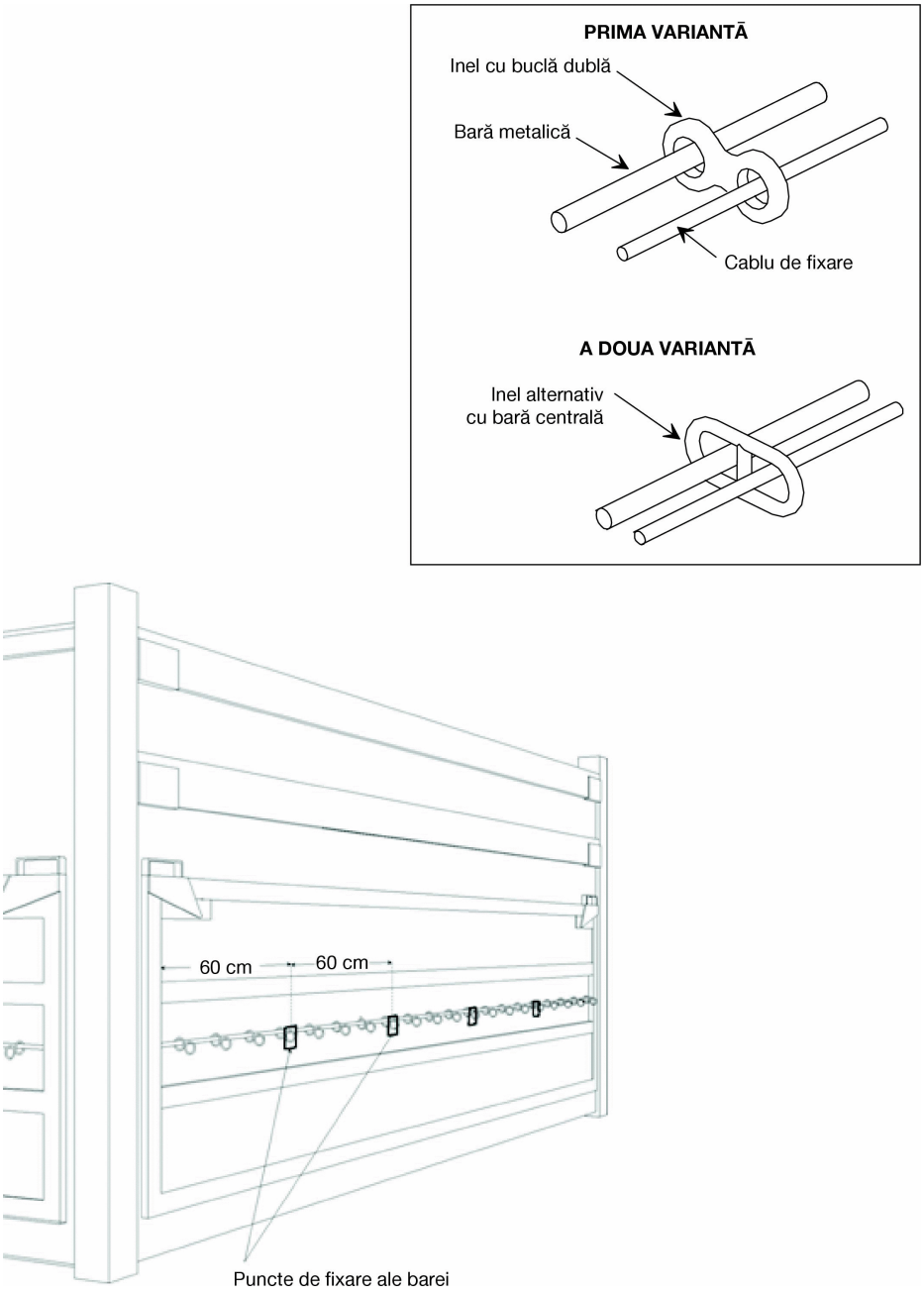
Balamaua din schița de mai jos respectă cerințele din nota explicativă 2.2.1(b), litera (b) teza a doua. Modelul curelei și plăcuța balamalei fac inutil orice dispozitiv de protecție pentru pivot, deoarece eclisele curelei trec dincolo de marginile plăcuței balamalei. Aceste eclise împiedică așadar deschiderea ușii sigilate de vamă pe partea cu balamaua fără a lăsa urme vizibile, chiar dacă se îndepărtează pivotul lipsit de protecție.



▼B

Schița nr. 2

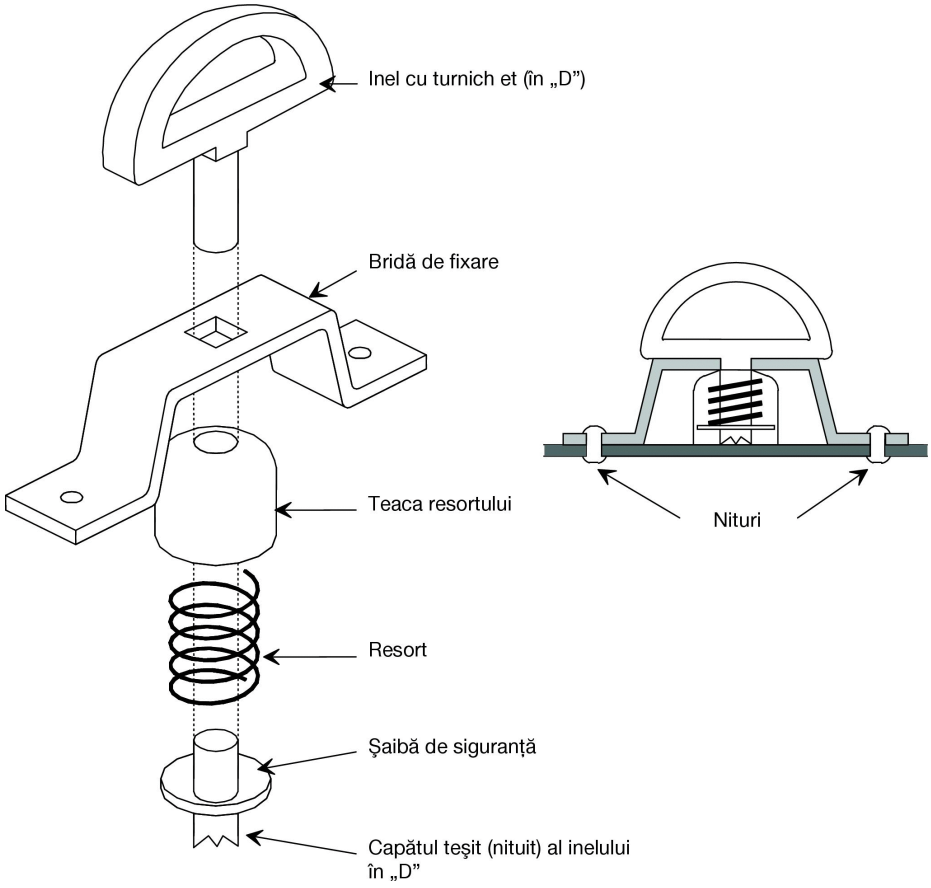
VEHICUL CU PRELATĂ ȘI INELE CULISANTE



▼B

Schiţa nr. 2a

EXEMPLU DE INEL CU TURNICHET (INEL ÎN „D”)

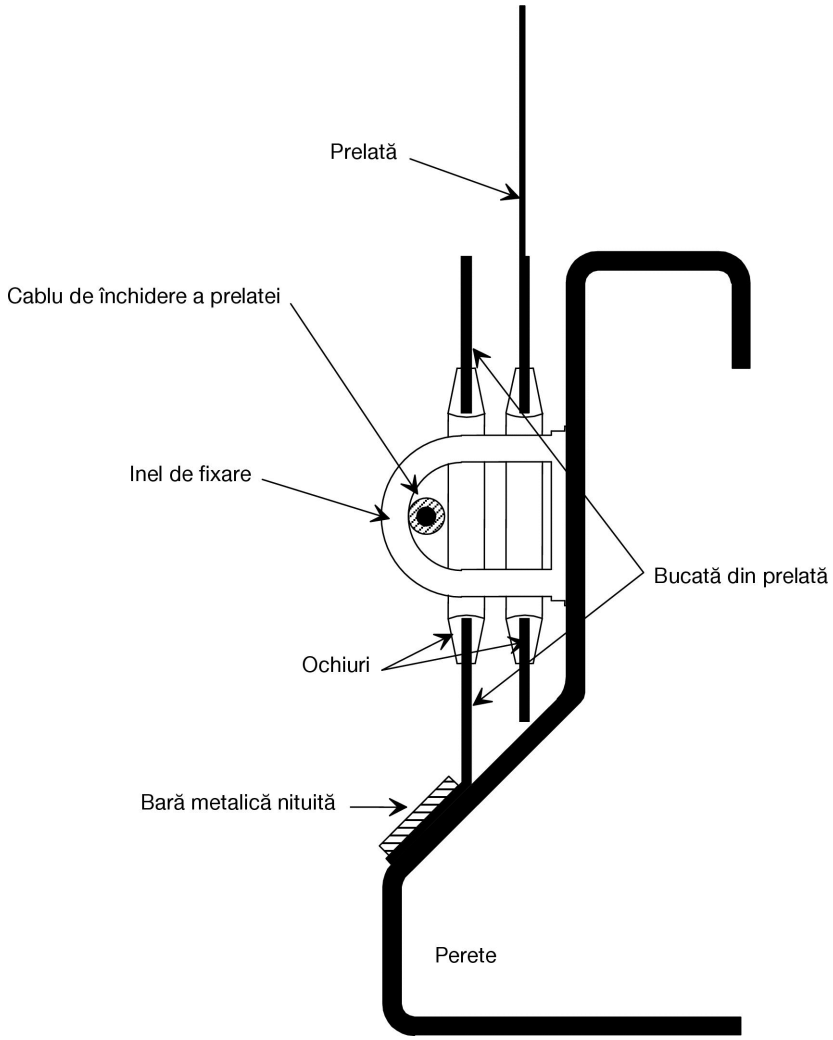


▼B

Schița nr. 3

EXEMPLU DE DISPOZITIV DE ÎNCHIDERE A PRELATELOR

Dispozitivul ilustrat mai jos respectă cerințele prevăzute în ultima parte a alineatului 11 litera (a) din anexa 2 articolul 3. De asemenea, acesta respectă și cerințele din anexa 2 articolul 3 litera (a) și 6 litera (b).

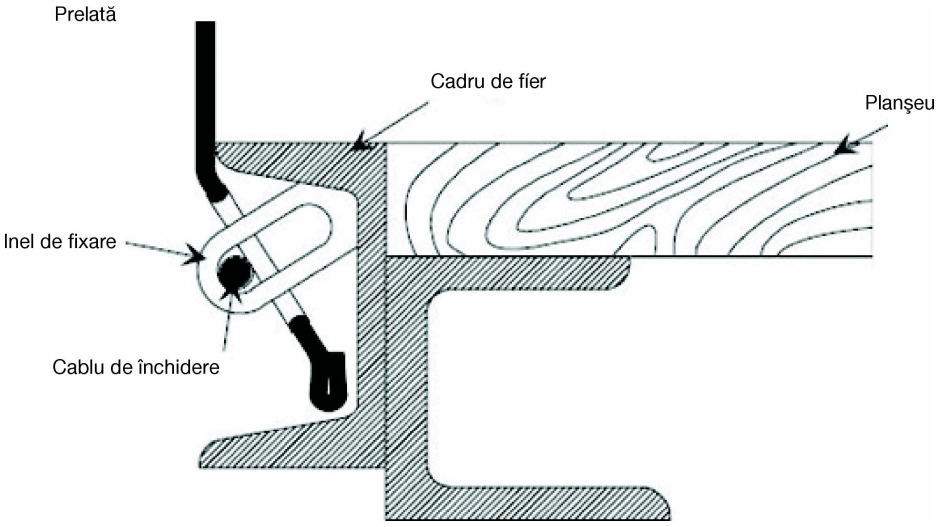


▼B

Schița nr. 4

DISPOZITIV DE ÎNCHIDERE A PRELATELOR

Dispozitivul ilustrat mai jos îndeplinește cerințele de la articolul 3 alineatele 6(a) și 6(b) din anexa 2.

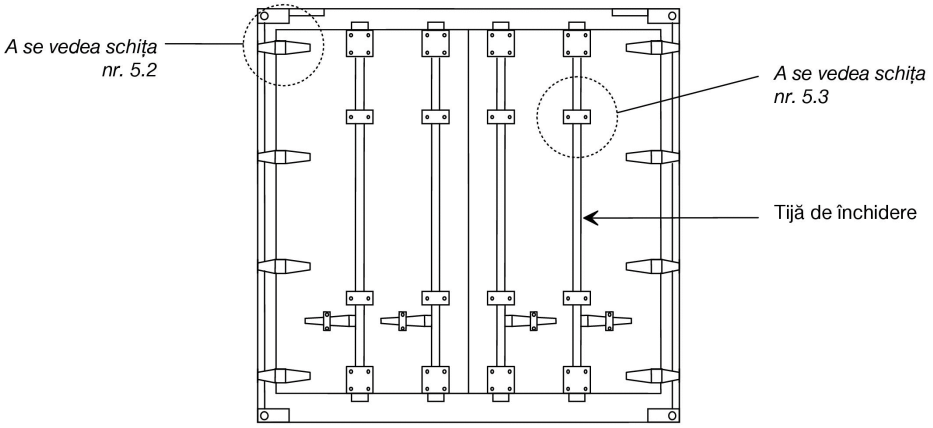


▼B

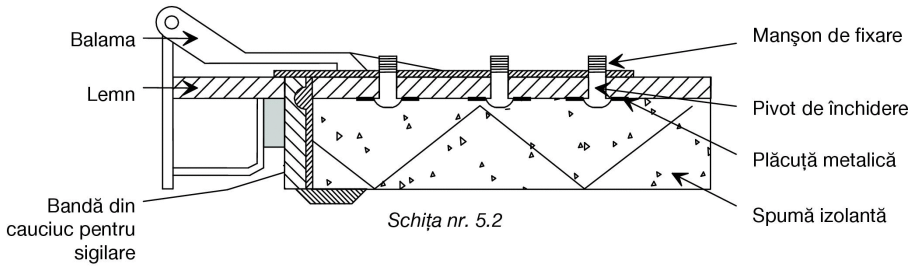
Schița nr. 5

EXEMPLU DE DISPOZITIV DE ÎNCHIDERE INTRODUS DIN INTERIORUL CONSTRUCȚIEI CU UȘĂ IZOLATĂ

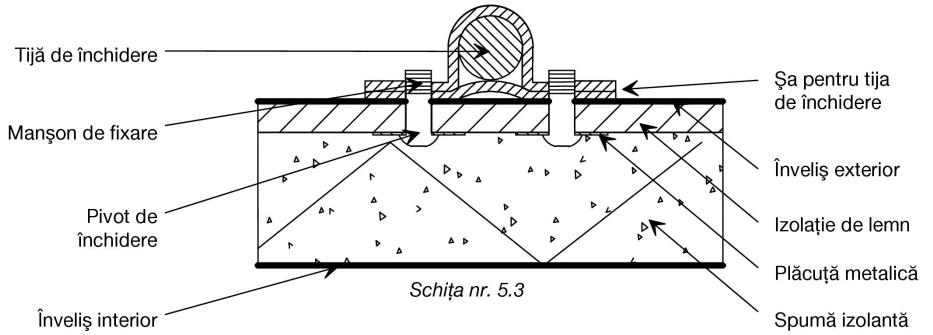
Vedere dinspre uşă



Schița nr. 5.1



Schița nr. 5.2



Schița nr. 5.3

▼B

ANEXA 7

PRIVIND AGREAREA CONTAINERELOR

PARTEA I

REGLEMENTĂRI PRIVIND CONDIȚIILE TEHNICE APLICABILE CONTAINERELOR CARE POT FI ADMISE PENTRU TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL SUB SIGILIU VAMAL

Articolul 1

Principii de bază

Pot fi agreate pentru transportul internațional al mărfurilor sub sigiliu vamal numai containerele construite și echipate astfel încât:

a) mărfurile să nu poată fi scoase sau introduse în partea sigilată a containerului fără a se lăsa urme vizibile de manipulare frauduloasă sau fără ruperea sigiliului vamal;

b) sigiliile vamale să poată fi aplicate într-un mod simplu și eficace;

c) să nu conțină spații escamotate în care pot fi ascunse mărfuri;

d) toate spațiile care pot să conțină mărfuri să fie ușor accesibile controlului vamal.

Articolul 2

Structura containerelor

(1) Pentru a respecta cerințele de la articolul 1 din prezentele reglementări:

a) elementele constitutive ale containerului (pereți, podea, uși, acoperiș, suporți, cadre, elemente transversale etc.) se asamblează fie prin intermediul unor dispozitive care nu pot fi demontate și repuse la loc din exterior fără a se lăsa urme vizibile, fie prin metode care să asigure o structură care să nu poată fi modificată fără a se lăsa urme vizibile. Atunci când pereții, podeaua, ușile și acoperișul se constituie din diferite elemente, aceste elemente trebuie să corepundă aceloraşi cerințe și să fie suficient de rezistente;

b) ușile și toate celelalte sisteme de închidere (inclusiv robinetele de închidere, capacele gurilor de vizitare, flanșele etc.) trebuie prevăzute cu un dispozitiv pe care să poată fi aplicate sigiliile vamale. Acest dispozitiv trebuie să nu poată fi desprins și înlocuit din exteriorul containerului fără a se lăsa urme vizibile, iar ușa sau încuietorile să nu poată fi deschise fără a rupe sigiliile vamale. Sigiliile vamale trebuie protejate în mod adecvat. Sunt permise acoperișurile care se deschid;

c) deschiderile pentru ventilație și scurgere sunt prevăzute cu un dispozitiv care să împiedice accesul în interiorul containerului. Acest dispozitiv nu trebuie să poată fi desprins și înlocuit din exteriorul containerului fără a se lăsa urme vizibile.

(2) Prin derogare de la dispozițiile articolului 1 litera © din prezentele reglementări, părțile constitutive ale containerului care, din considerente practice, trebuie să includă spații libere (de exemplu, între elementele de separare ale unui perete dublu). Pentru ca astfel de spații să nu poată fi folosite pentru ascunderea de mărfuri:

i) în cazul în care acoperă întreaga înălțime de la podea la acoperiș sau, în alte cazuri, atunci când spațiul dintre un astfel de element și peretele exterior este complet închis, căptușeala interioară a containerului trebuie să fie astfel aplicată încât să nu poată fi scoasă ori înlocuită fără a se lăsa urme vizibile; și

▼B

ii) atunci când căptușeala este mai scurtă decât înălțimea completă a containerului și spațiile dintre căptușeală și peretele exterior nu sunt complet închise și în toate cazurile în care apar spații în construcția unui container, numărul acestor spații trebuie redus la minimum și spațiile respective trebuie să fie ușor accesibile controlului vamal.

(3) Lucarnele sunt permise în toate elementele demontabile, astfel cum sunt definite în anexa 6, nota explicativă 0.1 (j) la convenție, cu condiția să fie fabricate din materiale suficient de rezistente și să nu poată fi îndepărtate sau înlocuite din exterior fără a lăsa urme vizibile. Cu toate acestea, sticla este permisă dar, în cazul în care se folosește altfel de sticlă decât sticlă securizată, ferestrele trebuie să fie prevăzute cu un grilaj metalic fix care să nu poată fi îndepărtat din exterior; iar ochiurile grilajului nu trebuie să fie mai mari de 10 mm. Lucarnele nu sunt permise la containere, astfel cum sunt definite la articolul 1 litera (j) din convenție, decât la corpurile amovibile, astfel cum sunt definite în anexa 6, nota explicativă 0.1 (j) la convenție.

Articolul 3

Containere pliabile sau demontabile

Containerele pliabile sau demontabile se supun dispozițiilor de la articolele 1 și 2 din prezentele reglementări; în plus, ele trebuie prevăzute cu un sistem blocare a diverselor părți după montarea containerului. Acest sistem de blocare trebuie să permită aplicarea sigiliului vamal, în cazul în care, după montarea containerului, se află la exteriorul acestuia.

Articolul 4

Containerele cu prelată

(1) Dispozițiile articolelor 1, 2 și 3 din prezentele reglementări se aplică containerelor cu prelată, după caz. Totodată, aceste containere trebuie să fie conforme cu dispozițiile prezentului articol.

(2) Prelata trebuie să fie dintr-o pânză tare sau din pânză plastifiată sau cauciucată, suficient de rezistentă și neextensibilă. Prelata trebuie să fie în stare bună și confecționată astfel încât, odată ce dispozitivul de închidere a fost fixat, să facă imposibil accesul la încărcătură fără a se lăsa urme vizibile.

(3) În cazul în care prelata este alcătuită din mai multe bucăți, marginile acestora trebuie să se plieze una într-alta și să fie cusute cu două tighele la o distanță de cel puțin 15 mm între ele. Aceste cusături se fac conform schiței nr. 1 anexată la prezentele reglementări; cu toate acestea, în cazul în care în anumite părți ale prelatei (cum ar fi clapele din spate și colțurile întărite) nu este posibilă asamblarea bucăților în acest mod, va fi suficient să se plieze marginea părții superioare și să se coasă așa cum se indică în schița nr. 2 anexată la prezentele reglementări. Una dintre cusături trebuie să fie vizibilă numai din interior și culoarea firului folosit pentru acea cusătură trebuie să difere net de culoarea prelatei propriu-zise și de culoarea firului folosit pentru cealaltă cusătură. Toate cusăturile vor fi trase la mașină.

(4) În cazul în care prelata este din pânză plastificată și este confecționată din mai multe bucăți, bucățile pot fi, de asemenea, sudate, așa cum se indică în schița nr. 3 anexată la prezentele reglementări. Marginile bucăților de prelată trebuie să se suprapună pe o lățime de cel puțin 15 mm. Bucățile de prelată se îmbină pe întreaga lățime a porțiunii suprapuse. Marginea exterioară a prelatei trebuie să fie acoperită cu o bandă de material plastic lată de cel puțin 7 mm și aplicată prin același sistemde sudură. Pe banda din plastic, precum și pe o lărgime de cel puțin 3 mm de o parte și de alta a prelatei, se va imprima un relief uniform și bine marcat. Bucățile de prelată se sudează astfel încât să nu poată fi desfăcute și puse la loc fără a se lăsa urme vizibile.

▼B

(5) Reparațiile se execută în conformitate cu metoda descrisă în schița nr. 4 anexată la prezentele reglementări; marginile se pliază una într-alta și se cos împreună cu două tighele vizibile, aflate la o distanță de cel puțin 15 mm între ele; culoarea firului vizibil din interior trebuie să fie diferită de culoarea firului vizibil din exterior și de cea a prelatei propriu-zise; toate cusăturile se fac la mașina de cusut. Atunci când o prelată care a fost deteriorată aproape de margini este reparată, înlocuindu-se partea deteriorată cu o bucată, cusătura se poate face, de asemenea, cu respectarea dispozițiilor de la alineatul 3 al prezentului articol și ale schiței nr. 1 anexate la prezentele reglementări. Prelatele din pânză plastifiată pot fi reparate și după metoda descrisă la alineatul 4 al prezentului articol, dar în acest caz banda de plastic trebuie aplicată pe ambele laturi ale prelatei, iar peticul se prinde pe partea interioară a acesteia.

(6) Prelata se fixează pe container cu respectarea strictă a condițiilor prevăzute la articolul 1 literele (a) și (b) din prezentele reglementări. Se pot folosi următoarele sisteme de fixare:

a) Prelata se poate fixa cu ajutorul:

   i) inelelor metalice montate pe container,

   ii) ochiurilor prevăzute pe marginile prelatei; și

   iii) unei legături de închidere trecând prin inele de deasupra prelatei, vizibilă din exterior pe toată lungimea sa.

   Prelata va acoperi elementele solide ale containerului cu cel puțin 250 mm măsurând din centrul inelelor de fixare, cu excepția cazului în care însăși construcția containerului împiedică accesul la mărfuri.

b) Atunci când o margine a prelatei trebuie fixată permanent la container, cele două suprafețe trebuie unite fără întreruperi și fixate cu ajutorul unor dispozitive solide.

c) Atunci când se folosește un sistem de închidere a prelatei, în poziția închis acesta trebuie să unească strâns bucățile prelatei spre exteriorul containerului (a se vedea drept exemplu schița nr. 6 anexată la prezentele reglementări).

(7) Prelata trebuie susținută de o suprastructură adecvată (suporți, pereți laterali, punți, planșete, etc.).

(8) Intervalele dintre inele și dintre ochiuri nu trebuie să depășească de 200 mm. Intervalele pot fi, dar nu trebuie să depășească 300 mm între inele și ochiuri pe oricare latură a suportului, atunci când construcția containerului și prelata sunt de natură să împiedice orice acces fel de acces la container. Ochiurile trebuie să fie întărite.

(9) Se folosesc următoarele legături de închidere:

a) cabluri de oțel cu diametrul de cel puțin 3 mm; sau

b) cordoane de cânepă sau de sisal cu diametrul de cel puțin 8 mm, acoperite cu un înveliș transparent neextensibil din material plastic; sau

c) cabluri formate din mănunchiuri de fibre optice închise într-o cămașă metalică spiralată, protejate de o teacă neextensibilă din material plastic transparent; sau

d) frânghii confecționate dintr-un cordon textil înconjurat de cel puțin patru toroane formate exclusiv din sârmă de oțel acoperind complet miezul, cu condiția ca frânghiile (fără a lua în calcul teaca transparentă, dacă există) să nu aibă diametrul mai mic de 3 mm.

▼B

Frânghiile descrise la alineatul 9 literele (a) sau (d) din prezentul articol pot prezenta o teacă neextensibilă din material plastic transparent.

În cazurile în care prelata trebuie fixată la caroserie în cazul unui sistem de construcție care respectă în rest dispozițiile de la alineatul 6 litera (a) al prezentului articol, se poate folosi ca sistem de fixare o chingă (schița nr. 7 la prezenta anexă prezintă un exemplu al unui astfel de sistem de construcție). Chinga trebuie să respecte cerințele de la alineatul 11 litera (a) punctul (iii) în ceea ce privește materialul, dimensiunile și forma.

(10) Fiecare tip de cablu sau cordon trebuie să fie dintr-o singură bucată și la fiecare capăt trebuie să aibă o piesă terminală din metal dur. Fiecare piesă metalică terminală trebuie să permită introducerea firului sau benzii sigiliului vamal. Dispozitivul de fixare al fiecărei piese metalice terminale, așa cum se prevede la alineatul 9 literele (a), (b) și (d) din prezentul articol, trebuie să cuprindă un nit gol (sistem capsă) care care să treacă prin cablu sau cordon în așa fel încât să permită introducerea firului sau benzii sigiliului vamal. Cablul sau cordonul trebuie să rămână vizibil prin ambele părți ale nitului gol, în așa fel încât să se poată verifica dacă acesta este dintr-o singură bucată (a se vedea schița nr. 5 anexată la prezentele reglementări.

(11) La deschiderile din prelată folosite pentru încărcare și descărcare, cele două margini ale prelatei trebuie unite. Acest lucru se poate realiza în următoarele moduri:

a) Cele două margini ale prelatei se suprapun suficient. De asemenea, ele se pot închide prin:

   i) o clapă cusută sau sudată, așa cum se prevede la alineatele 3 și 4 din prezentul articol,

   ii) inele și ochiuri care să respecte condițiile de la alineatul 8 al prezentului articol, inelele fiind confecționate din metal, și

   iii) o chingă dintr-o singură bucată confecționată dintr-un material adecvat, neextensibil, cu lățimea de cel puțin 20 mm și groasă de cel puțin 3 mm, trecută prin inele, care să unească cele două margini ale prelatei și clapei; chinga se fixează în interiorul prelatei și este prevăzută fie cu:

      — un ochi prin care să treacă cablul sau cordonul, așa cum se menționează la alineatul 9 din prezentul articol, fie

      — un ochi care poate fi fixat la un inel metalic, așa cum se menționează la alineatul 6 din prezentul articol și fixat cu cablul sau cordonul respectiv, așa cum se menționează la alineatul 9 din prezentul articol.

   Clapa nu este necesară în cazul în care se prevede un dispozitiv special, cum ar fi o șicană, care împiedică accesul la container fără a se lăsa urme vizibile. Clapa nu este necesară nici în cazul containerelor cu prelate culisante.

b) Un sistem special de închidere care să unească strâns marginile prelatelor, atunci când containerul este închis și sigilat. Sistemul se prevede cu o deschidere prin care să poată trece un inel metalic, conform alineatului 6 din prezentul articol, și să fie fixat cu ajutorul cablului, așa cum se menționează la alineatul 9 din prezentul articol. Un astfel de sistem este descris în schița nr. 8 la prezenta anexă.

(12) Mărcile de identificare, care trebuie să apară în mod obligatoriu pe container și pe placa de agreare menționată în partea II a prezentei anexe nu trebuie acoperite în nici un caz de prelată.

▼B

Articolul 5

Containere cu prelate culisante

(1) Dispozițiile de la articolele 1, 2, 3 și 4 din prezentele reglementări se aplică, după caz, containerelor cu prelate culisante. În plus, aceste containere trebuie să fie conforme cu dispozițiile prezentului articol.

(2) Prelatele culisante, podeaua, ușile și toate celelalte părți constitutive ale containerului trebuie să fie conforme fie cu prevederile articolului 4 alineatele 6, 8, 9 și 11 din prezentele reglementări, fie cu prevederile de la punctele de la (i) la (vi) de mai jos.

▼M6

i) Prelatele culisante, podeaua, ușile și toate celelalte părți constitutive ale containerului trebuie asamblate fie cu ajutorul unor dispozitive care nu pot fi îndepărtate și repoziționate din exterior fără a se lăsa urme vizibile, fie prin metode ce produc o structură care să nu poată fi modificată fără a se lăsa urme vizibile.

▼B

ii) Prelata va acoperi elementele solide din partea de sus a containerului cu cel puțin 1/4 din distanța efectivă dintre chingile de întindere. Prelata trebuie să acopere părțile solide inferioare ale containerului cu cel puțin 50 mm. Deschiderea orizontală dintre prelată și părțile solide ale containerului nu poate depăși 10 mm măsurat perpendicular pe axa longitudinală a containerului, în orice loc în care containerul este securizat și sigilat în scopuri vamale.

▼M6

iii) Sistemul de ghidare a prelatei culisante, dispozitivele de întindere a prelatei culisante și alte părți mobile trebuie asamblate în așa fel încât, atunci când sunt închise și sigilate de vamă, ușile și alte părți mobile să nu poată fi deschise sau închise din exterior fără a se lăsa urme vizibile. Sistemul de ghidare a prelatei culisante, dispozitivele de întindere a prelatei culisante și alte părți mobile trebuie asamblate în așa fel încât, odată ce dispozitivele de închidere au fost securizate, să fie imposibil accesul la container fără a se lăsa urme vizibile. Un exemplu de astfel de sistem de construcție este prezentat în schița nr. 9 atașată la prezentele reglementări.

▼B

iv) Distanța orizontală dintre inelele folosite în scopuri vamale pe părțile solide ale containerului nu trebuie să fie mai mare de 200 mm. Cu toate acestea, spațiul poate fi mai mare, dar fără a depăși 300 mm între inele pe ambele părți verticale, în cazul în care construcția containerului și prelatele sunt de natură să împiedice orice acces la container. În orice caz, trebuie respectate condițiile prevăzute la punctul (ii) de mai sus.

v) Distanța dintre chingile de întindere nu trebuie să fie mai mare de 600 mm.

vi) Legăturile de închidere folosite pentru fixarea prelatelor pe părțile fixe ale containerului trebuie să îndeplinească cerințele de la articolul 4 alineatul 9 din prezentele reglementări.

▼M6

Articolul 6

Containere cu plafon culisant cu prelată

(1) Acolo unde este cazul, containerelor cu plafon culisant cu prelată li se aplică prevederile articolelor 1, 2, 3, 4 și 5 din prezentele reglementări. În plus, aceste containere trebuie să fie conforme cu dispozițiile prezentului articol.

(2) Plafonul culisant cu prelată trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la punctele (i)-(iii).

(i) Plafonul culisant cu prelată trebuie asamblat fie cu ajutorul unor dispozitive care nu pot fi îndepărtate și repoziționate din exterior fără a se lăsa urme vizibile, fie prin metode ce produc o structură care să nu poată fi modificată fără a se lăsa urme vizibile.

(ii) Prelata-plafon culisantă trebuie să se suprapună peste partea solidă a plafonului din partea din față a containerului, astfel încât prelata să nu poate fi trasă peste marginea de sus a întăriturii de plafon superioare. Pe lungimea containerului, de ambele părți, în bordura prelatei trebuie introdus un cablu de oțel pretensionat, în așa fel încât să nu poată fi scos și reintrodus fără a se lăsa urme vizibile. Prelata-plafon trebuie fixată de glisieră în așa fel încât să nu poată fi desprinsă și refixată fără a se lăsa urme vizibile.

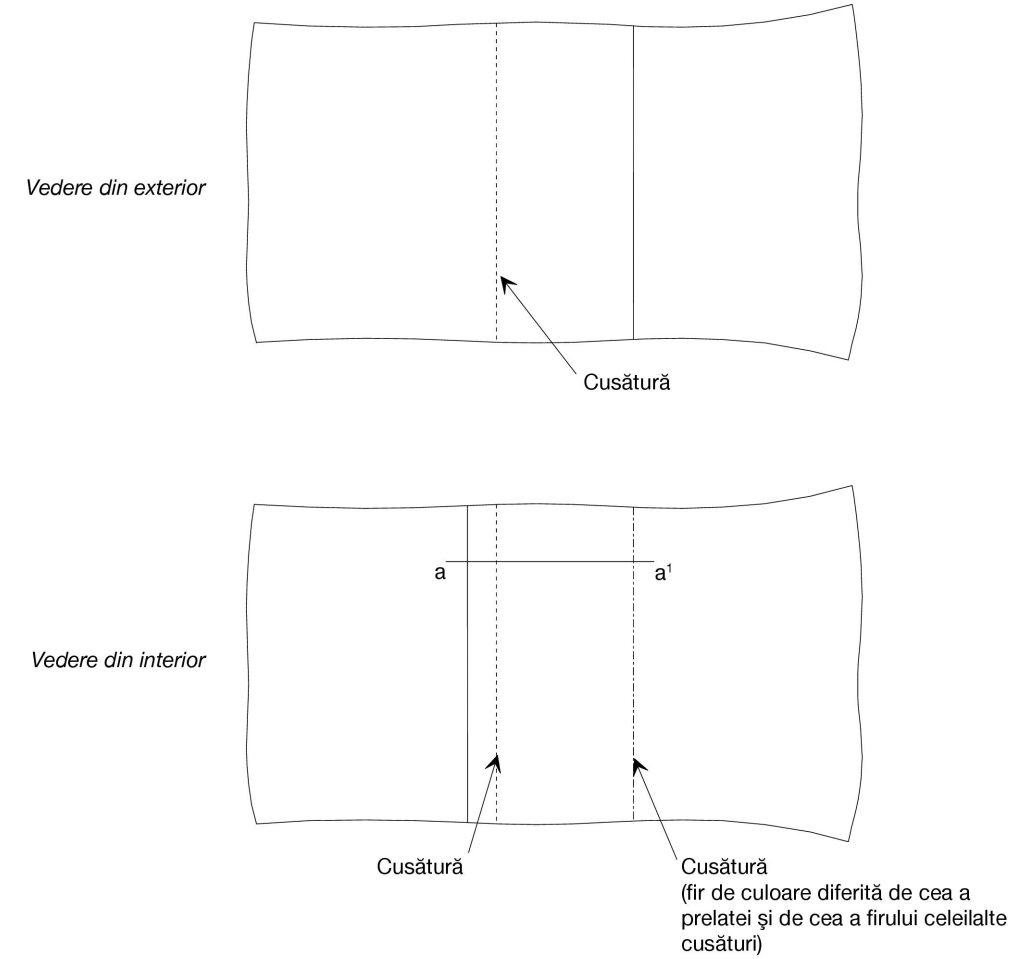
(iii) Sistemul de ghidare a plafonului culisant, dispozitivele de întindere a plafonului culisant și alte părți mobile trebuie asamblate în așa fel încât, atunci când sunt închise și sigilate de vamă, ușile, plafonul și alte părți mobile să nu poată fi deschise sau închise din exterior fără a se lăsa urme vizibile. Sistemul de ghidare a plafonului culisant, dispozitivele de întindere a plafonului culisant și alte părți mobile trebuie asamblate în așa fel încât, odată ce dispozitivele de închidere au fost securizate, să fie imposibil accesul la container fără a se lăsa urme vizibile.

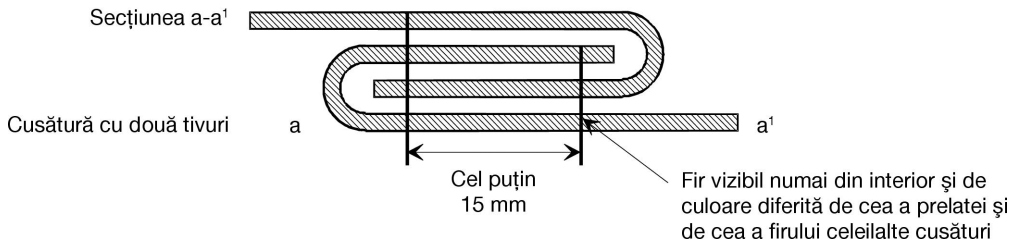
Un exemplu de posibil sistem de construcție este prezentat în schița nr. 10 atașată la prezentele reglementări.

▼B

Schița nr. 1

PRELATA CONFECȚIONATĂ DIN MAI MULTE BUCĂȚI

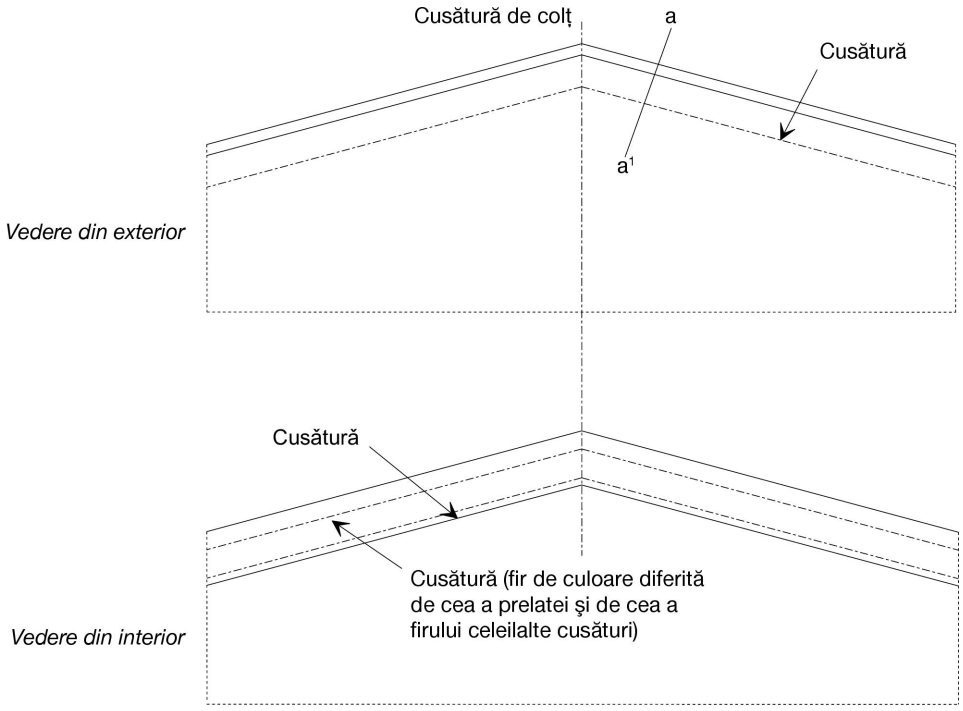


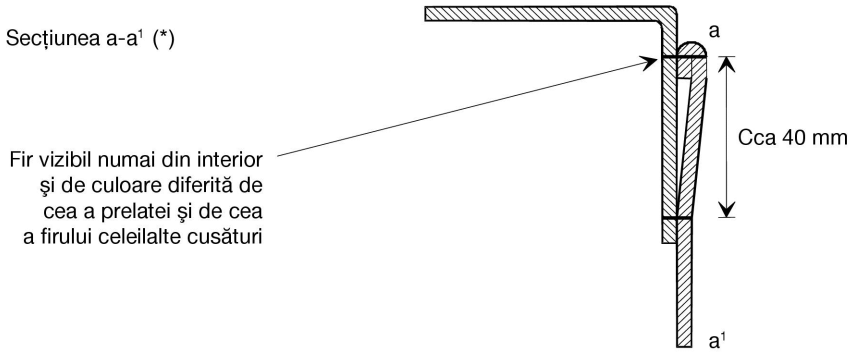


▼B

Schița nr. 2

PRELATA CONFECȚIONATĂ DIN MAI MULTE BUCĂȚI





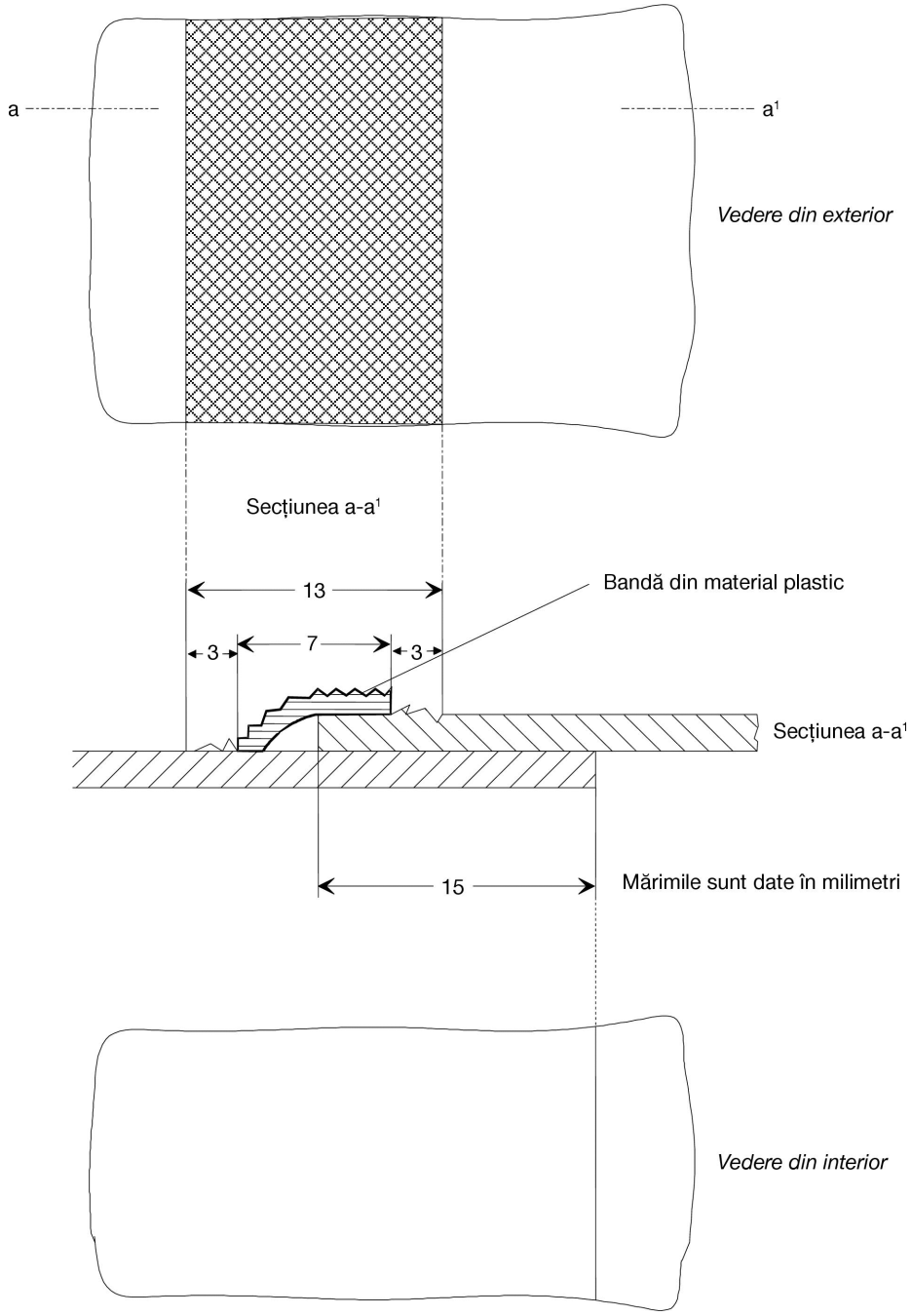
N.B. Cusăturile de colț realizate conform metodei prezentate în schița nr. 2 a din anexa 2 la prezenta convenție sunt, de asemenea, acceptabile.

(*) Această schiță descrie secțiunea superioară pliată a prelatei, așa cum se prevede la asticolul 3 alineatul (3) din anexa 2.

▼B

Schița nr. 3

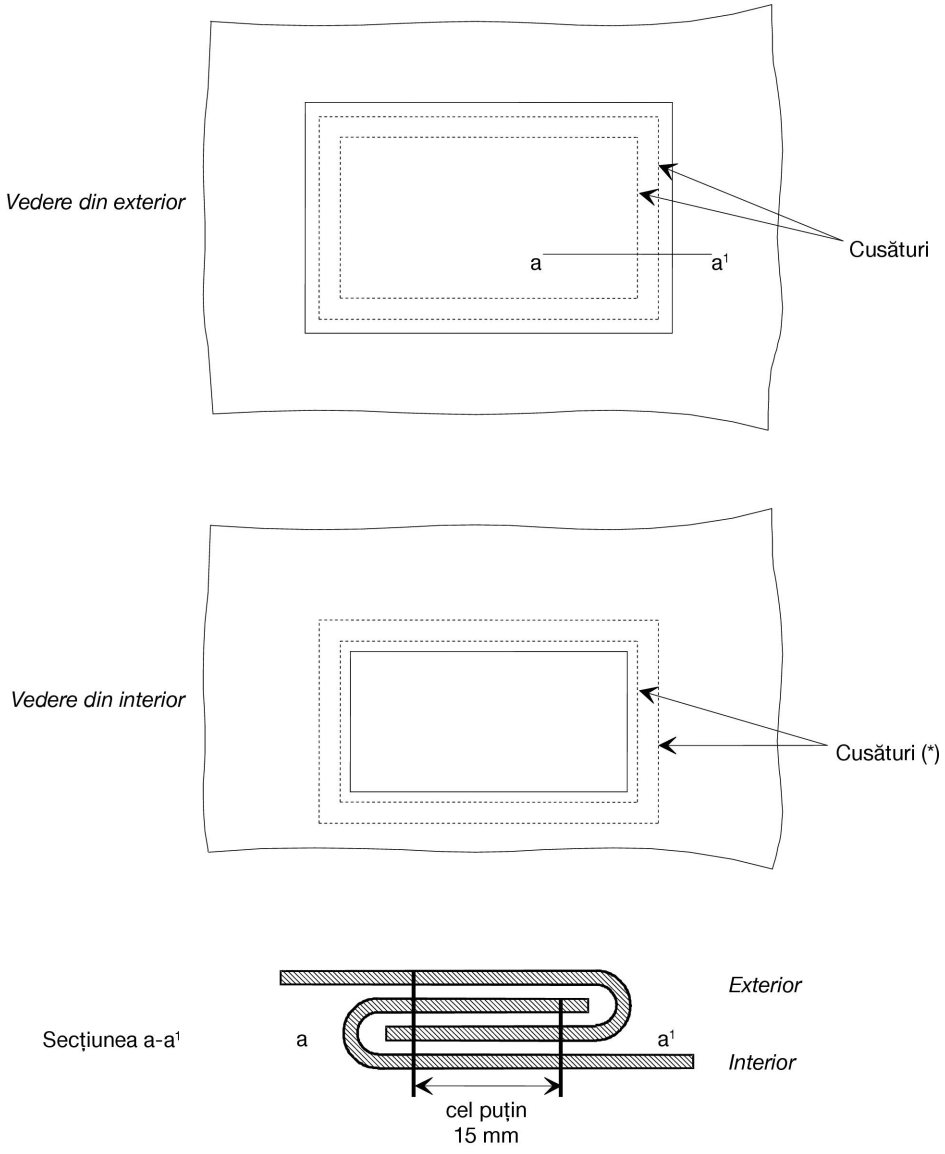
PRELATA CONFECȚIONATĂ DIN MAI MULTE BUCĂȚI



▼B

Schița nr. 4

REPARAREA PRELATEI



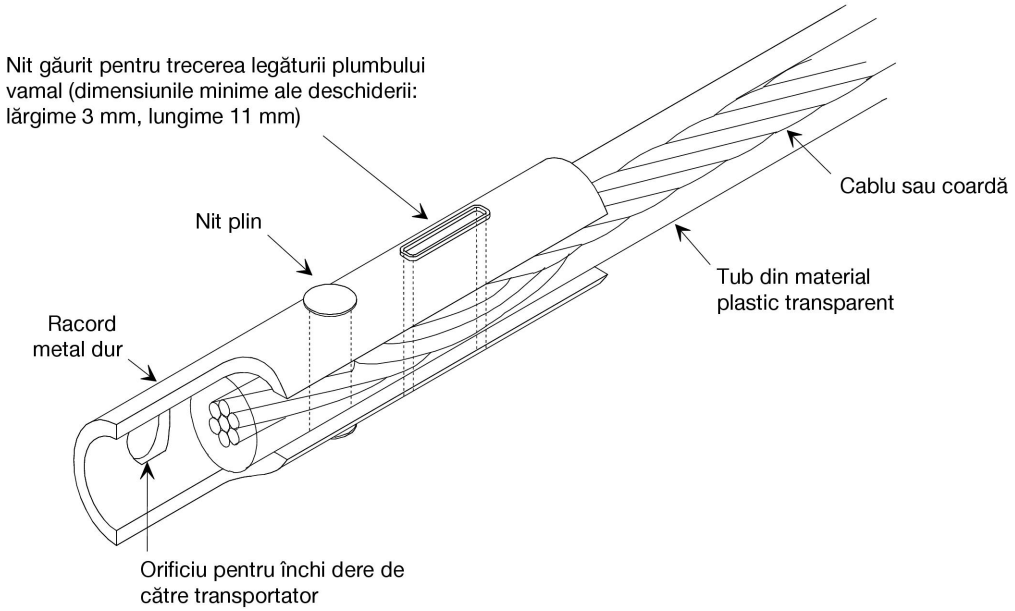
(*) Firele vizibile din interior au culoare diferită de cea a firelor vizibile din exterior şi de culoarea prelatei.

▼B

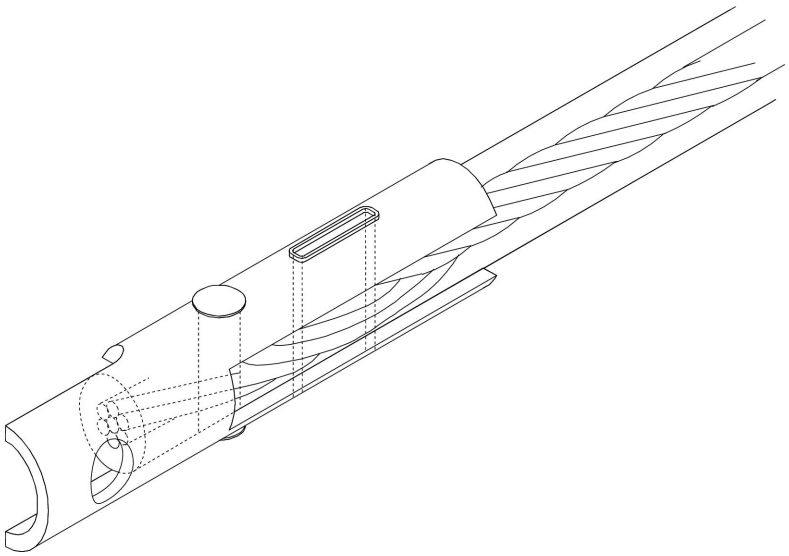
Schița nr. 5

SPECIMEN DE RACORD

1. Vedere laterală : față



2. Vedere laterală : spate

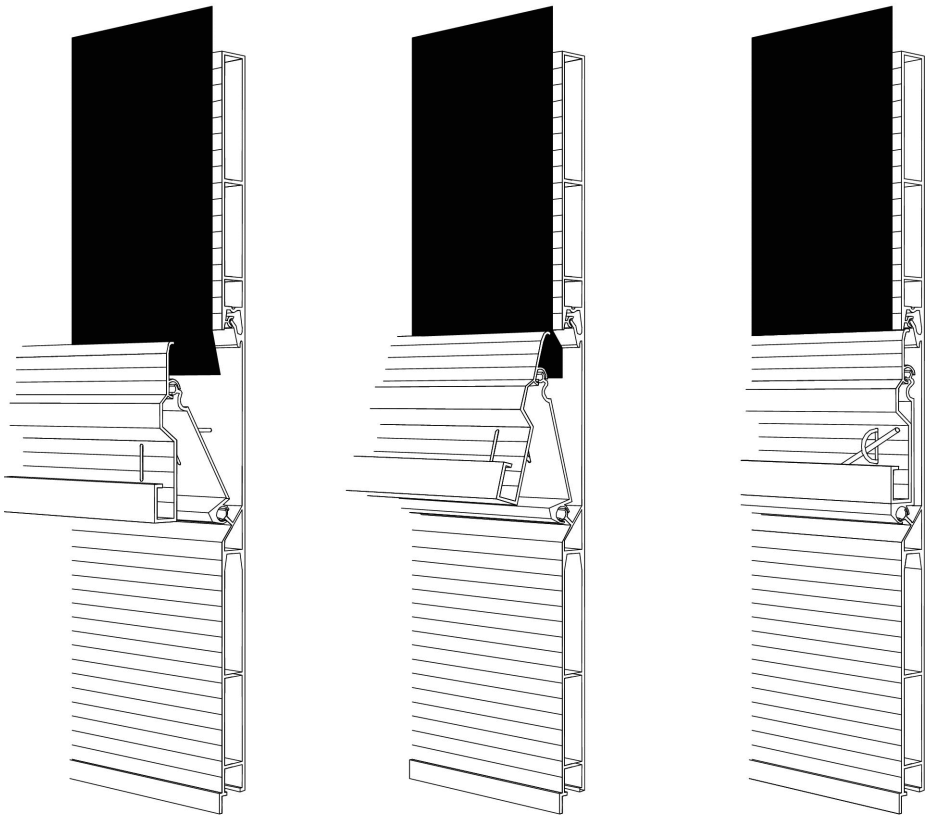


▼B

Schița nr. 6

MODEL DE SISTEM DE ÎNCHIDERE A PRELATEI

(1) (2) (3)



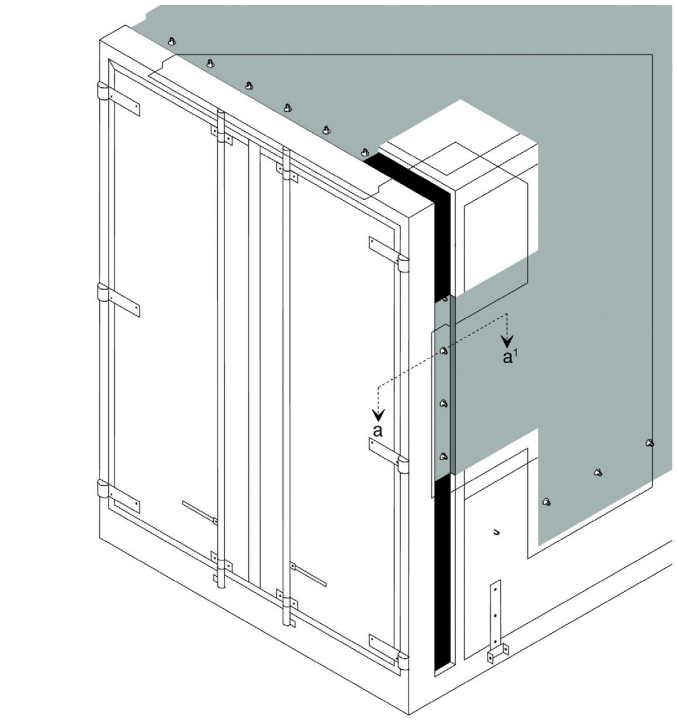
Descriere

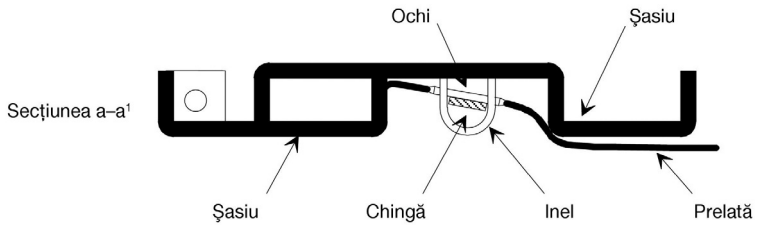
Sistemul de închidere a prelatei este acceptabil, cu condiția a de a se fixa cu cel puțin un inel metalic la fiecare extremitate a uşii. Deschiderile prin care trece inelul respectiv sunt ovale şi au strict mărimea necesară pentru trecerea inelului. Partea vizibilă a inelului metalic care depăşeşte grosimea cablului de închidere nu este mai mare decât de două ori grosimea respectivă atunci când sistemul este închis.

▼B

Schița nr. 7

EXEMPLE DE PRELATE FIXATE PE CAROSERII CU FORMĂ SPECIALĂ





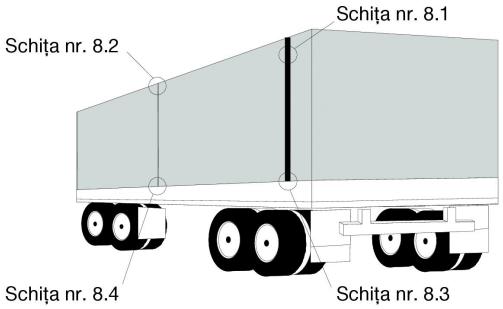
Descriere

Sistemul de închidere a prelatei este acceptabil, cu condiția ca inelele să fie îngropate în profil și să nu iasă în afară mai mult decât adâncimea maximă a profilului. Lărgimea profilului trebuie să fie cât mai redusă posibil.

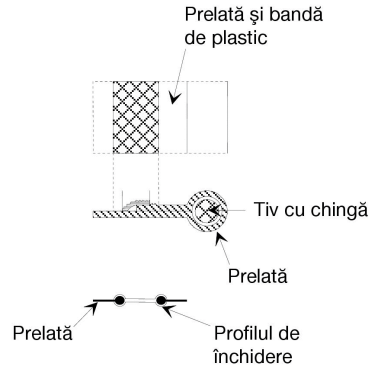
▼B

Schița nr. 8

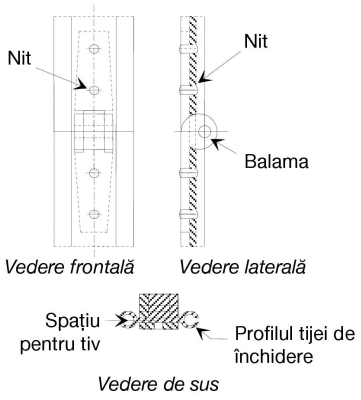
SISTEMUL DE ÎNCHIDERE A PRELATEI LA DESCHIDERILE PREVĂZUTE PENTRU ÎNCĂRCARE ŞI DESCĂRCARE



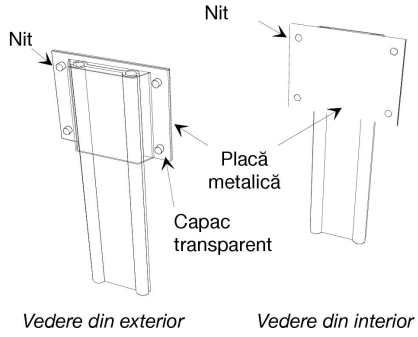
Schița nr. 8.1



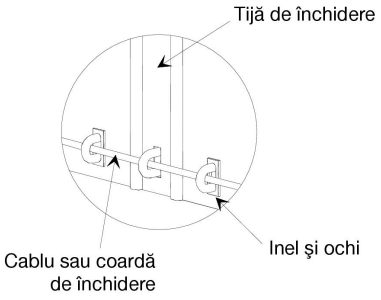
Schița nr. 8.3



Schița nr. 8.2



Schița nr. 8.4



Descriere

În acest sistem de închidere, cele două margini ale deschiderii prelatei practicate pentru încărcare şi descărcare sunt unite cu ajutorul unei tije de închidere din aluminiu. Deschiderile prelatei sunt prevăzute cu o bordură pe întreaga lor lungime, care închide frânghia (a se vedea schița nr. 8.1). Astfel este imposibilă scoaterea prelatei în afara profilului tijei. Bordura se va afla la exterior şi se sudează, aşa cum se descrie la anexa 2 la convenție, articolul 3 alineatul 4.

Marginile se trec prin profilurile deschise ale tijei de aluminiu şi culisează pe două canale paralele longitudinale, care trebuie să fie închise la capătul inferior. Atunci când tija de închidere se află în poziția superioară, marginile prelatei sunt unite.

La capătul superior al deschiderii, tija de închidere este oprită de un capac din plastic transparent fixat prin nituire pe prelată (a se vedea schița nr. 8.2). Tija de închidere constă în două secțiuni unite printr-o balama nituită, care permite plierea pentru a permite uşor montarea şi demontarea. Această balama trebuie concepută în aşa fel încât să nu permită scoaterea pivotului de articulație după închiderea sistemului (a se vedea schița nr. 8.3).

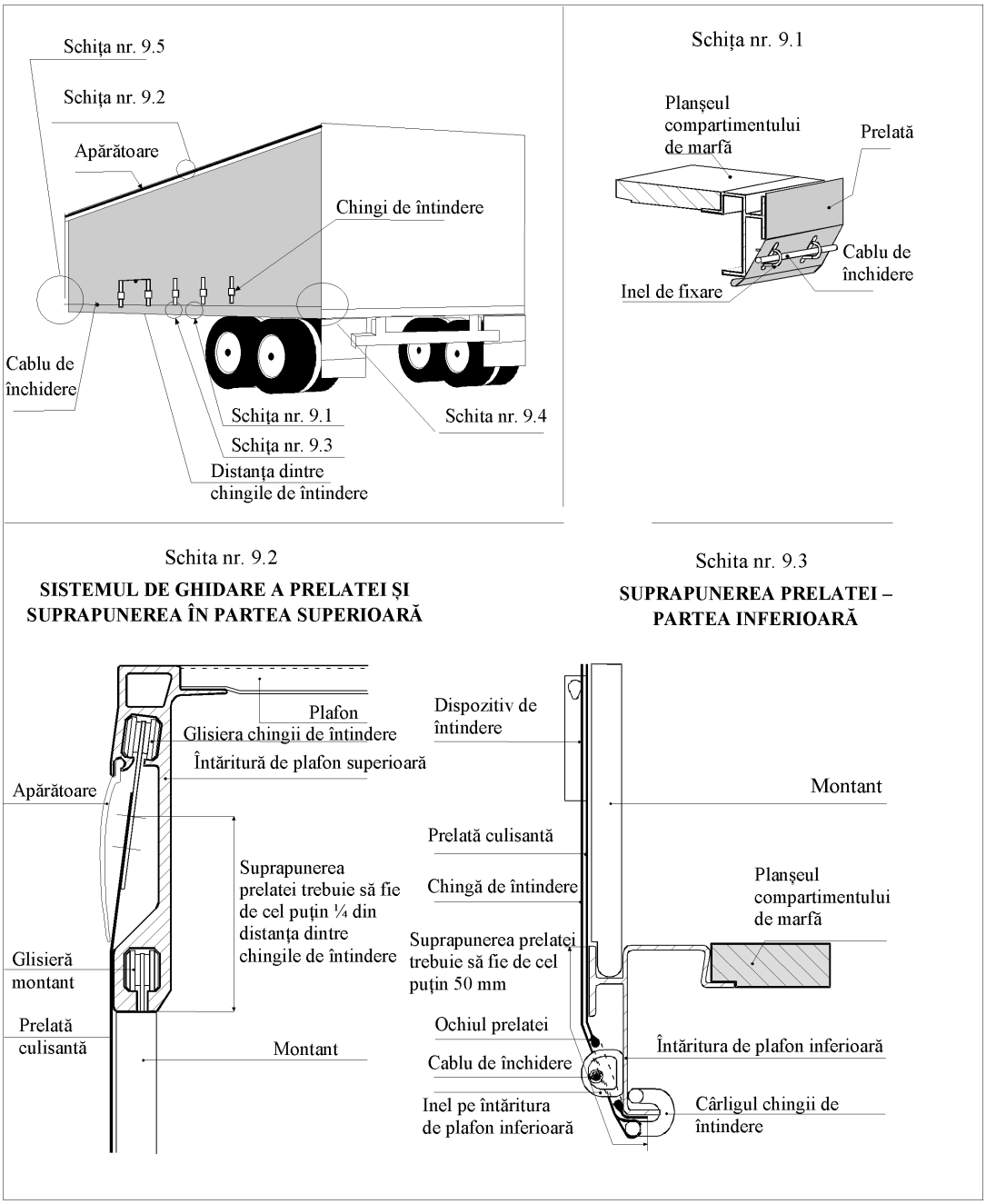
La partea inferioară a tijei de închidere se află o deschizătură prin care trece inelul.

Deschizătura este ovală şi are exact mărimea necesară pentru a permite trecerea inelului prin ea (a se vedea schița nr. 8.4). Chinga de întindere TIR se trage prin acest inel pentru a fixa tija de închidere.

▼**M6**

Schița nr. 9

EXEMPLU DE CONSTRUCȚIE A UNUI CONTAINER CU PRELATE CULISANTE



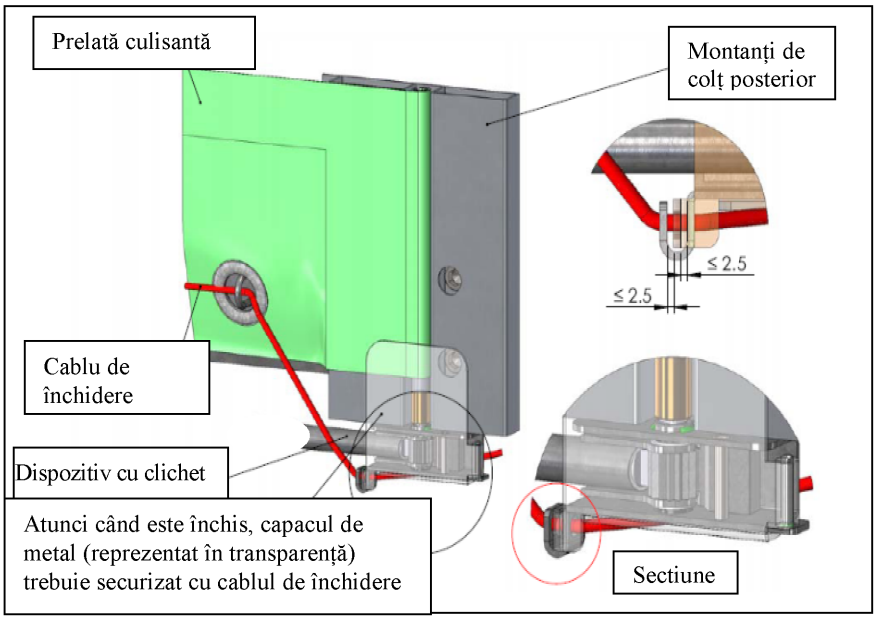
▼M6

Schița nr. 9 (continuare)

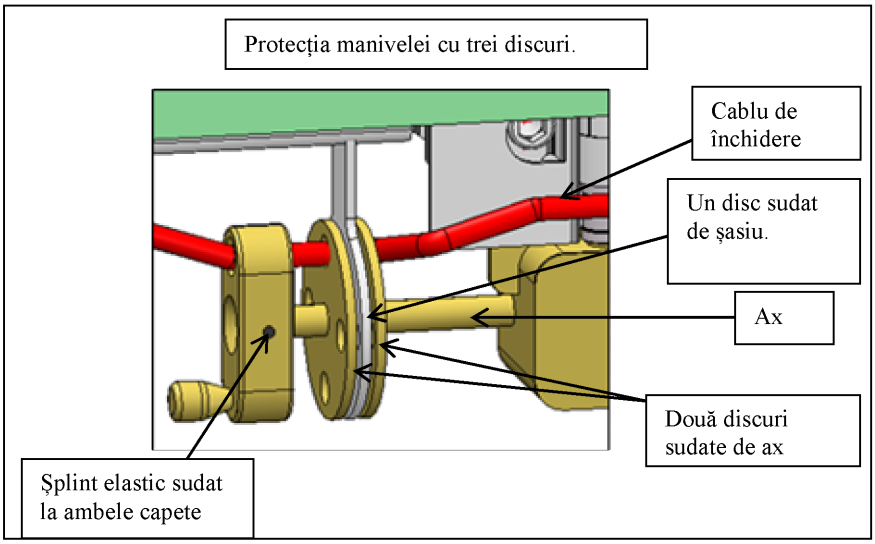
Schița nr. 9,4

Pentru a tensiona prelatele culisante pe orizontală, se folosește un mecanism cu clichet (în mod normal în partea din spate a containerului). Această schiță prezintă două exemple, (a) și (b), ale modului în care poate fi securizat clichetul sau dispozitivul de întindere cu reductor.

(a) Securizarea clichetului



(b) Securizarea dispozitivului de întindere cu reductor



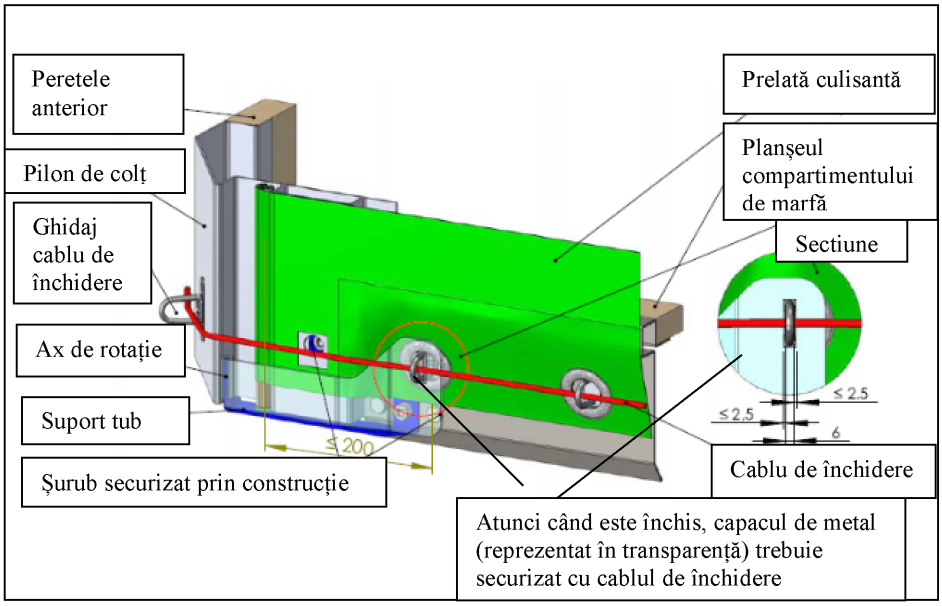
▼M6

Schița nr. 9 (continuare)

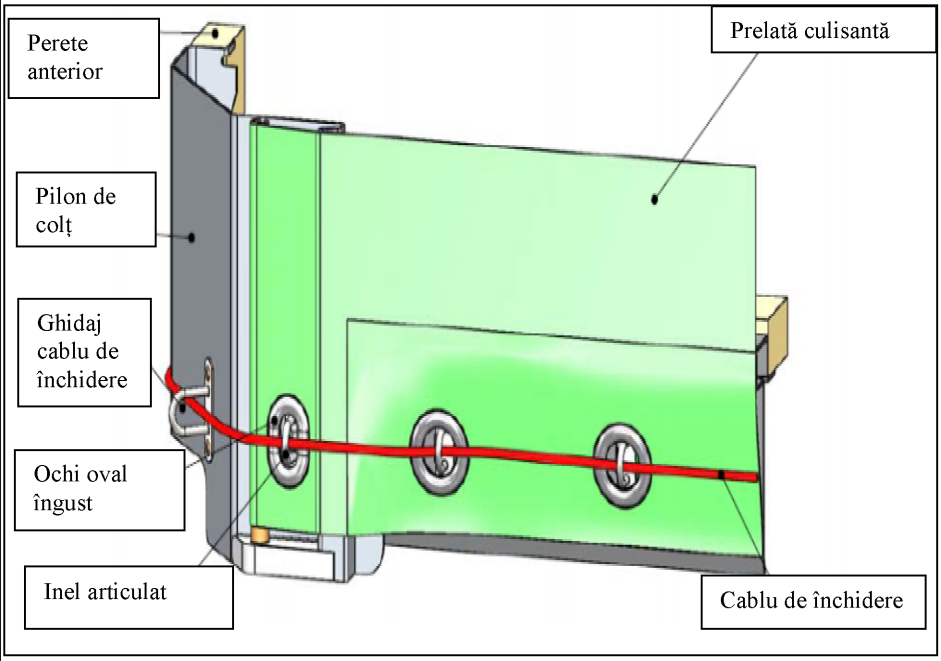
Schița nr. 9,5

Pentru a fixa prelata culisantă în partea cealaltă (în mod normal în partea din față a containerului) se pot folosi următoarele sisteme, (a) sau (b).

(a) Capac de metal



(b) Ochi oval îngust, sistem anti-ridicare pentru tubul de întindere

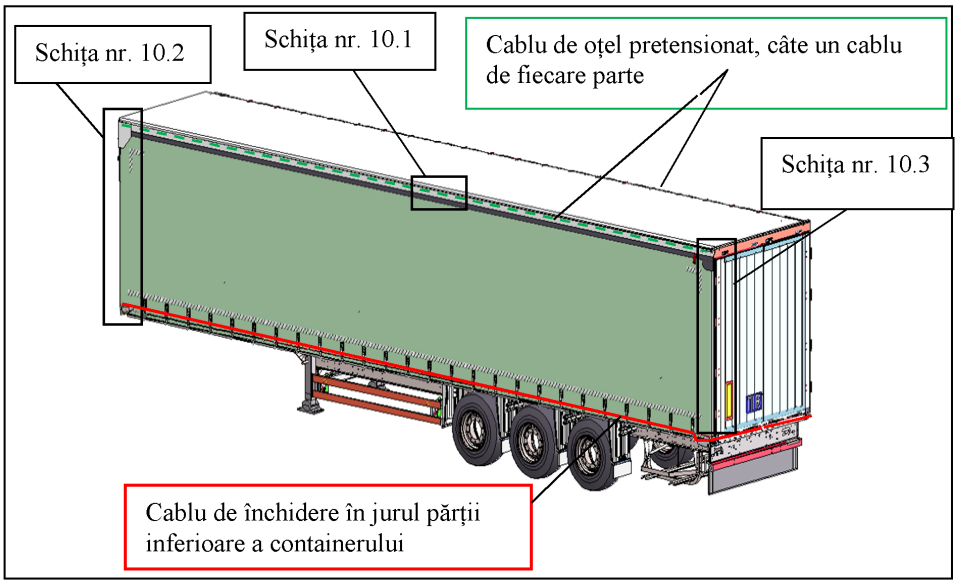


▼M6

Schița nr. 10

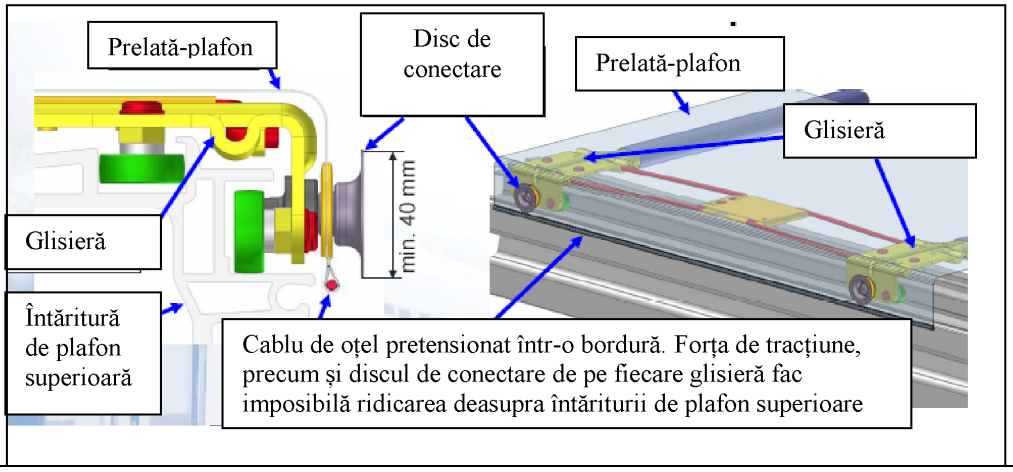
EXEMPLU DE CONSTRUCȚIE A UNUI CONTAINER CU PLAFON CULISANT CU PRELATĂ

Această schiță prezintă un exemplu de container și cerințele importante descrise la articolul 6 din prezentele reglementări.



Schița nr. 10.1

Două cabluri de oțel pretensionate, încorporate într-o bordură, sunt fixate pe fiecare parte a containerului. Acest cablu de oțel pretensionat este fixat în partea anterioară (a se vedea schița 10.2) și posterioară a caroseriei (a se vedea schița 10.3). Forța de tracțiune, precum și discul de conectare de pe fiecare glisieră fac imposibilă ridicarea bordurii cu cablu de oțel pretensionat deasupra întăriturii de plafon superioare.

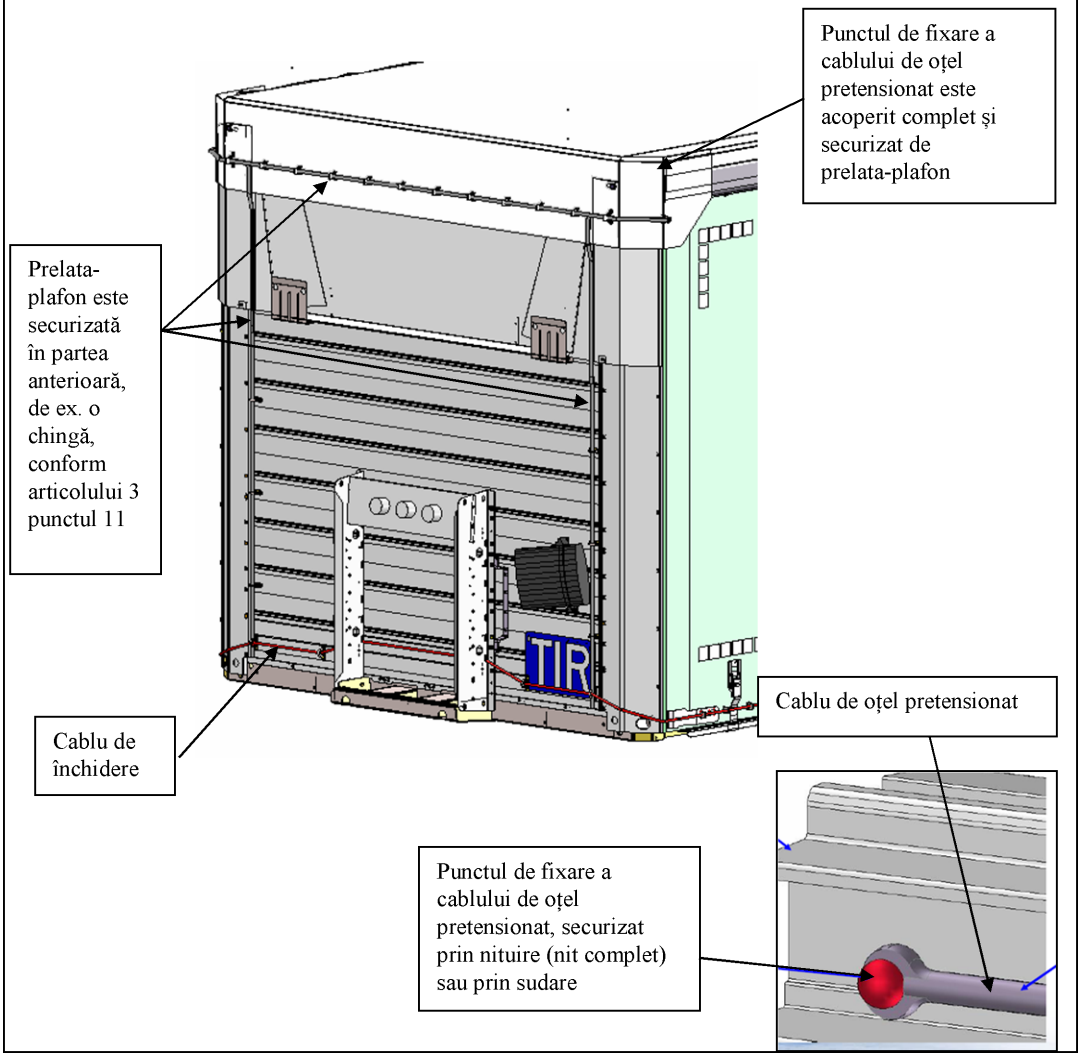


▼**M6**

Schița nr. 10 (continuare):

Schița nr. 10.2

Prelata-plafon culisantă trebuie să se suprapună peste partea solidă a plafonului în partea anterioară a containerului, astfel încât prelata-plafon să nu poată fi trasă peste marginea de sus a întăriturii de plafon superioare

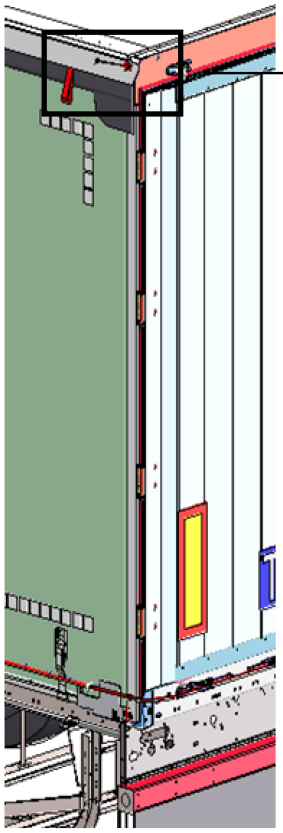


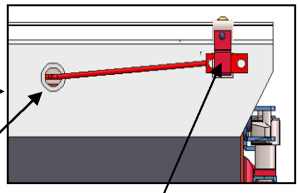
▼**M6**

Schița nr. 10 (continuare):

Schița nr. 10.3

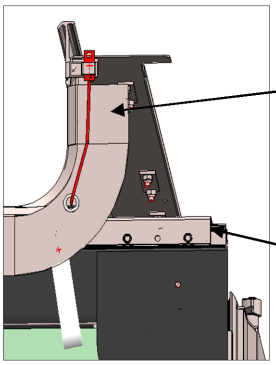
În partea posterioară, de plafon este fixat un dispozitiv special, cum ar fi o șicană, care împiedică accesul la container, fără a se lăsa urme vizibile atunci când ușile sunt închise și sigilate.





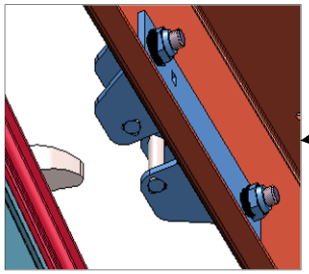
Cablul pretensionat intră într-o bordură

Punctul de fixare a cablului de oțel pretensionat este acoperit complet, iar capacul de metal este securizat prin sudare sau prin nituire (nit complet)



Dispozitiv de întindere pe mecanismul de pârghie. Prin îndoirea în jos a părții de plafon care conține dispozitivul de întindere, cablul de oțel pretensionat va fi întins

Glisiera prelatei-plafon (închisă) cu sistem de blocare (înăuntru)



Prin închiderea și sigilarea ușilor, sistemele sunt securizate din punct de vedere vamal.

▼B

PARTEA II

PROCEDURI DE AGREARE A CONTAINERELOR CARE ÎNDEPLINESC CONDIȚIILE TEHNICE PREVĂZUTE ÎN PARTEA I

Generalități

1. Containerele pot fi agreate pentru transportul de mărfuri SUB sigiliu vamal, fie:

   a) în stadiul de fabricație, pe tip de construcție (procedura de agreare în stadiul de fabricație); sau

   b) într-o etapă ulterioară fabricației, individual sau pentru un număr de containere de același tip (procedură de agreare într-un stadiu ulterior fabricației).

Dispoziții comune ambelor proceduri de agreare

2. Autoritatea competentă responsabilă cu acordarea agreării eliberează solicitantului, după agreare, un certificate de agreare valabil, după caz, fie pentru o serie nelimitată de containere din tipul agreat, fie pentru un număr determinat de containere.

3. Beneficiarul agreării va fixa o placă de agreare pe containerul sau containerele agreate înainte de fi date în folosință pentru transportul mărfurilor sub sigiliu vamal.

4. Placa de agreare se aplică permanent și într-un loc foarte vizibil, alături de orice altă placă de agreare eliberată în scopuri oficiale.

5. Placa de agreare, conform modelului nr. I reprodus în apendicele 1 la prezenta parte, se prezintă sub forma unei plăci metalice cu dimensiuni de cel puțin 20 cm pe 10 cm. Următoarele informații se gravează sau se imprimă în relief pe placă sau se indică pe suprafața ei în altă modalitate permanentă și lizibilă, cel puțin în limba engleză sau în limba franceză:

   a) cuvintele „Agreat pentru transportul sub sigiliu vamal” (*Approved for transport under Customs seal*);

   b) indicarea țării în care s-a acordat agrearea, fie prin menționarea numelui, fie cu ajutorul semnelor distinctive folosite pentru a indica țara de înmatriculare a autovehiculelor în traficul rutier internațional și numărul (cifre, litere, etc.) certificatului de agreare și anul agreării (de exemplu „NL/26/73” înseamnă „Țările de Jos, certificat de agreare nr. 26, eliberat în 1973”);

   c) numărul de serie atribuit containerului de către fabricant (numărul de fabricație);

   d) în cazul în care containerul a fost agreat după tip, numerele sau literele de identificare ale tipului de container.

6. În cazul în care un container nu mai este conform cu condițiile tehnice specificate pentru agreare, înainte de a fi utilizat pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal, acesta trebuie repus în starea care a justificat agrearea sa, astfel încât să fie din nou conform cu respectivele condiții tehnice.

7. În cazul în care caracteristicile esențiale ale unui container sunt modificate, containerul nu mai este acoperit de agreare și trebuie agreat din nou de către autoritatea competentă, înainte de a fi utilizat pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal.

Dispoziții speciale pentru agrearea pe tip de construcție în stadiul de fabricație

8. În cazul în care containerele sunt produse în serie după același tip de construcție, constgructorul va solicita autorității competente din țara de fabricație agrearea pe tip de construcție.

▼B

9. Constructorul trebuie să indice în cerere numerele sau literele de identificare pe care le atribuie tipului de container la care se referă cererea de agreare.

10. Cererea trebuie să fie însoțită de planuri și de specificații detaliate privind construcția tipului de container care urmează să fie agreat.

11. Constructorul trebuie să se angajeze în scris:

    a) să prezinte autorității competente containerele din tipul respectiv pe care autoritatea respectivă dorește să le verifice;

    b) să permită autorității competente să verifice și alte containere în orice moment pe durata producției seriei tipului respectiv;

    c) să înștiințeze autoritățile competente cu privire la orice modificare, indiferent de mărimea acesteia, în planuri sau specificații, înainte de a proceda la modificarea respectivă;

    d) să marcheze pe containere la loc vizibil, în afară de marcajele obligatorii pentru placa de agreare, numerele sau literele de identificare ale tipului și seriei containerului și numărul de serie al containerului (numărul de fabricație);

    e) să mențină evidența containerelor fabricate din tipul de construcție agreat.

12. Autoritatea competentă trebuie să indice ce modificări, dacă este cazul, trebuie aduse modelului tip propus pentru a se putea acorda agrearea.

13. Nu se acordă nicio agreare pe tip de construcție până când autoritatea competentă nu se asigură, prin verificarea unuia sau mai multor containere fabricate din tipul respectiv, că acele containere îndeplinesc condițiile tehnice menționate în partea I.

14. Atunci când un container tip este agreat, solicitantului i se eliberează un certificat de agreare conform modelului nr. II reprodus în apendicele 2 din prezenta parte, care este valabil pentru toate containerele fabricate în conformitate cu specificațiile tipului agreat. Acest certificat dă dreptul constructorului să aplice pe fiecare container din seria tipului o placă de agreare după modelul descris la alineatul 5 din prezenta parte.

Dispoziții speciale privind agrearea într-o etapă ulterioară fabricației

15. În cazul în care agrearea nu a fost solicitată în etapa de fabricație, proprietarul, utilizatorul sau reprezentantul oricăruia dintre ei poate să solicite agrearea autorității competente căreia poate să îi prezinte containerul sau containerele pentru care solicită agrearea.

16. În cererea de agreare depusă conform alineatului 15 din prezenta parte trebuie să se indice numărul de serie (numărul de fabricație) atribuit fiecărui container de către constructor.

17. În cazul în care constată că un container sau containerele sunt conforme cu condițiile tehnice prevăzute în partea I, prin verificarea unui număr de containere după cum consideră necesar, autoritatea competentă eliberează un certificat de agreare în conformitate cu modelul nr. III reprodus în apendicele 3 din prezenta parte, care va fi valabil numai pentru numărul de containere agreate. Acest certificat, care va purta numărul sau numerele de serie (de fabricație) atribuite containerului sau containerelor respective, dă dreptul solicitantului să aplice pe fiecare container astfel agreat placa de agreare prevăzută la alineatul 5 din prezenta parte

▼B

Apendicele 1

Modelul nr. I

Placa de agreare

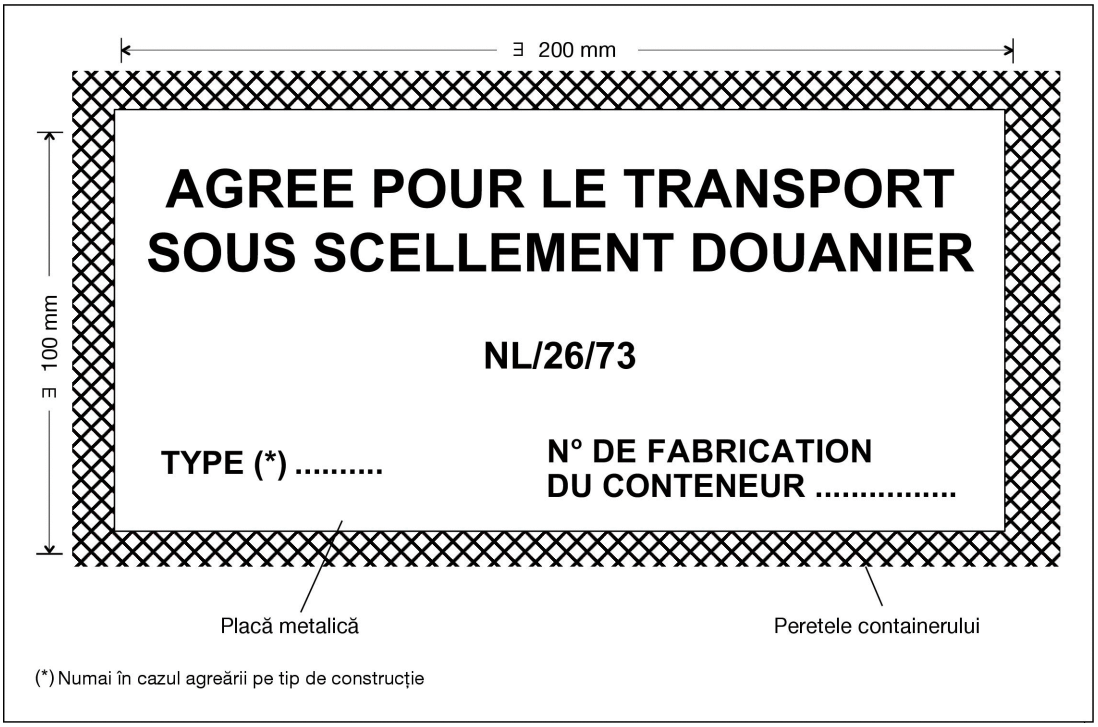
(versiunea în limba engleză)



Modelul nr. I

Placa de agreare

(versiunea în limba franceză)



▼B

Apendicele 2

Modelul nr. II

Customs Convention on the International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets (1975)

Certificate of approval by design type

1. Certificate No (*) .....
2. This is to certify that the container design type described below has been approved and that containers manufactured to this type can be accepted for the transport of goods under Customs seal.
3. Kind of container.....
4. Identification number or letters of the design type .....
5. Identification number of the working drawings .....
6. Identification number of the design specifications .....
7. Tare weight .....
8. External dimensions in cm .....
9. Essential characteristics of structure (nature of material, kind of construction, etc.)

   .....
10. This certificate is valid for all containers manufactured in conformity with the drawings and specifications referred to above.
11. Issued to .....
    (manufacturer's name and address)

    who is authorised to affix an approval plate to each container of the approved design type manufactured by him,

    at..... on ..... 20.....
    (place) (date)

    by.....
    (signature and stamp of issuing service or organisation)

(*) Insert the letters and figures, which are to be marked on the approval plate (see Annex 7, Part II, paragraph 5(b) to the Customs Convention on the International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets, 1975).

▼B

AVIZ IMPORTANT

(anexa 7 partea II alineatele6 și 7 la Convenția vamală privind transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR, 1975)

6. If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.

7. If the essential characteristics of a container are changed the container shall cease to be covered by the approval and shall be re-approved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

▼B

Apendicele 3

Modelul nr. III

Customs Convention on the International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets (1975)

Certificate of Approval granted at a stage subsequent to manufacture

1. Certificate No (*) .....

2. This is to certify that the container (containers) specified below has (have) been approved for the transport of goods under Customs seal.

3. Kind of container(s) .....

4. Serial number(s) assigned to the container(s) by the manufacturer

   .....

5. Tare weight .....

6. External dimensions in cm .....

7. Essential characteristics of structure (nature of material, kind of construction, etc.)

   .....

8. Issued to .....
   (applicant's name and address)

   who is authorised to affix an approval plate to each container of the approved design type manufactured by him,

   at ..... on ..... 20 .....
   (place) (date)

   by.....
   (Signature and stamp of issuing service or organisation)

(*) Insert the letters and figures, which are to be marked on the approval plate (see Annex 7, Part II, paragraph 5(b) to the Customs Convention on the International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets, 1975).

▼B

AVIZ IMPORTANT

(anexa 7 partea II alineatele 6 și 7 la Convenția vamală privind transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR, 1975)

6. If a container no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under Customs seal, be restored to the condition which had justified its approval, so as to comply again with the said technical conditions.

7. If the essential characteristics of a container are changed the container shall cease to be covered by the approval and shall be re-approved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under Customs seal.

▼B

PARTEA III

NOTE EXPLICATIVE

Notele explicative la anexa 2 cuprinse în anexa 6 la prezenta convenție se aplică *mutatis mutandis* la containerele agreate pentru transportul sub sigiliu vamal în conformitate cu prezenta convenție.

7.I.4.6a) Partea I articolul 4 alineatul 6 litera (a)

În schița de la anexa 7, partea III se prezintă un exemplu de sistem de fixare a prelatelor la nivelul colțurilor turnate ale containerelor, care este acceptabil din punct de vedere vamal.

7.II.5d) Partea II – alineatul 5 litera (d)

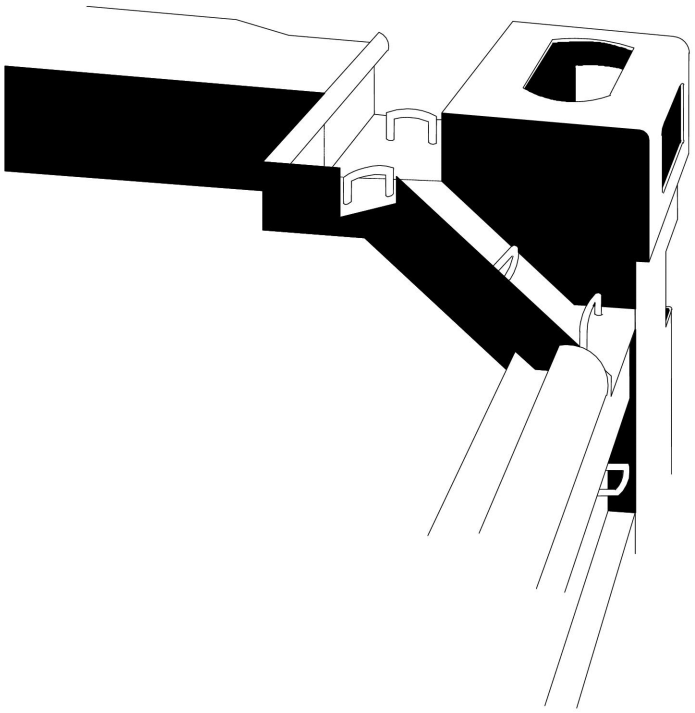
În cazul în care două containere cu prelată agreate pentru transportul sub sigiliu vamal au fost unite astfel încât formează un singur container acoperit de o singură prelată și care îndeplinește condițiile de transport sub sigiliu vamal, nu este necesar un certificat de agreare aparte sau o placă de agreare separată pentru ansamblul format.

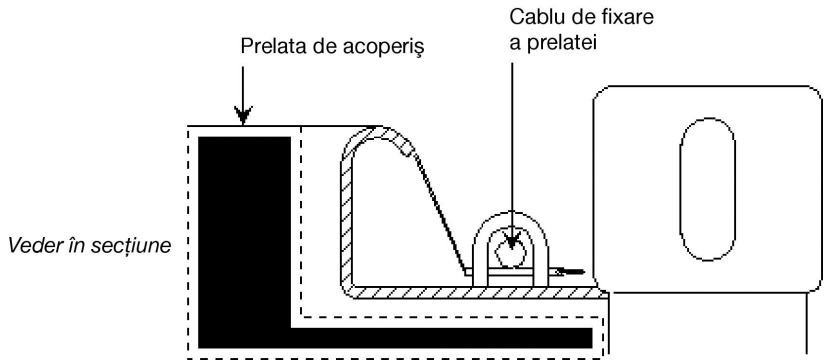
▼**B**

DISPOZITIV DE APLICARE A PRELATELOR LA NIVELUL MONTANȚILOR DE COLȚ

Dispozitivul ilustrat în continuare îndeplinește cerințele articolului 4 alineatul (6) litera (a) din partea I

Fixarea la montanții de colț





▼B

ANEXA 8

COMPONENȚA, FUNCȚIUNILE ȘI REGULAMENTELE DE PROCEDURĂ ALE COMITETULUI DE GESTIUNE ȘI ALE COMITETULUI EXECUTIV TIR

COMPONENȚA, FUNCȚIUNILE ȘI REGULAMENTUL DE PROCEDURĂ AL COMITETULUI DE GESTIUNE

Articolul 1

i) Părțile contractante sunt membre în Comitetulde gestiune.

ii) Comitetul de gestiune poate decide că administrațiile competente ale statelor menționate la articolul 52 alineatul 1 din prezenta convenție, care nu sunt părți contractante sau reprezentanți ai organizațiilor internaționale, pentru chestiunile care sunt de interes pentru acestea, pot lua parte la ședințele comitetului în calitate de observatori.

Articolul 1 bis

(1) Comitetul analizează orice propunere de amendament la convenție, în conformitate cu articolul 59 alineatele 1 și 2.

(2) Comitetul monitorizează implementarea convenției și verifică toate măsurile luate de părțile contractante, de asociațiile și organizațiile internaționale în temeiul convenției și conformitatea acestora cu convenția.

(3) Comitetul, prin intermediul Comitetului executiv TIR, supraveghează și oferă sprijin pentru aplicarea convenției la nivel național și internațional.

Articolul 2

Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite pune la dispoziția Comitetului serviciile de secretariat.

Articolul 3

Comitetul procedează, în prima sa reuniune din fiecare an, la alegerea președintelui și a vicepreședintelui.

Articolul 4

Sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa, secretarul general al Organizației Națiunilor Unite convoacă anual comitetul de gestiune, precum și la cererea administrațiilor competente a cel puțin cinci state care sunt părți contractante.

Articolul 5

Propunerile se supun la vot. Fiecare parte contractantă reprezentată la sesiune are dreptul la un vot. Propunerile care nu se referă la amendamente la prezenta convenție se adoptă de către comitet cu majoritatea voturilor exprimate de membrii votanți prezenți. Amendamentele la prezenta convenție și deciziile menționate la articolele 59 și 60 din prezenta convenție se adoptă cu majoritate de două treimi a voturilor exprimate de membrii votanți prezenți.

▼B

Articolul 6

Pentru luarea deciziilor este necesar votul a cel puțin o treime din numărul statelor care sunt părți contractante.

Articolul 7

Înainte de închiderea sesiunii, Comitetul adoptă raportul.

Articolul 8

În absența unor prevederi relevante în prezenta anexă, se aplică regulamentul de procedură al Comisiei Economice pentru Europa, în cazul în care Comitetul nu decide altfel.

COMPONENȚA, FUNCȚIUNILE ȘI REGULAMENTUL DE PROCEDURĂ AL COMITETULUI EXECUTIV TIR

Articolul 9

(1) Comitetul executiv TIR, înființat de către Comitetul de gestiune în conformitate cu articolul 58 *ter*, este compus din nouă membri, fiecare provenind din părți contractante diferite ale prezentei convenții. Secretarul TIR va lua parte la reuniunile Comitetului executiv.

(2) Membrii Comitetului executiv sunt aleși de către Comitetul de gestiune cu votul majorității membrilor votanți prezenți. Durata mandatului fiecărui membru al Comitetului executiv TIR este de doi ani. Membrii Comitetului executiv TIR pot fi realeși. Mandatul Comitetului executiv TIR se stabilește de către Comitetul de gestiune.

Articolul 10

Comitetul executiv TIR:

a) supervizează aplicarea convenției, inclusiv funcționarea sistemului de garanții, și îndeplinește funcțiile încredințate acestuia de către Comitetul de gestiune;

b) supervizează tipărirea centralizată și distribuirea către asociații a carnetelor TIR, care se poate face de către o organizație internațională agreată, așa cum se menționează la articolul 6;

c) coordonează și încurajează schimbul de informații confidențiale și de alte informații între autoritățile competente ale părților contractante;

d) coordonează și încurajează schimbul de informații între autoritățile competente ale părților contractante, asociații și organizații internaționale;

e) facilitează soluționarea disputelor între părțile contractante, asociații, societăți de asigurări și organizații internaționale, fără a aduce atingere articolului 57 privind soluționarea disputelor;

f) sprijină formarea profesională a personalului autorităților vamale și al altor părți interesate vizate de regimul TIR;

g) menține evidența centralizată în vederea difuzării către părțile contractante a informațiilor care urmează a fi furnizate de către organizațiile internaționale, după cum se menționează la articolul 6, cu privire la toate normele și procedurile prevăzute pentru emiterea carnetelor TIR de către asociații, în măsura în care se referă la condițiile și cerințele minime prevăzute în anexa 9;

h) monitorizează prețul carnetelor TIR.

▼B

Articolul 11

(1) Sesiunea Comitetului executiv TIR se convoacă de către secretarul TIR la cererea Comitetului de gestiune sau a cel puțin trei membri ai Comitetului executiv.

(2) Comitetul executiv depune toate eforturile pentru a lua decizii prin consens. În cazul în care nu se poate ajunge la consens, deciziile se supun la vot și se iau cu majoritatea voturilor membrilor votanți prezenți. În scopul luării deciziilor este necesar un cvorum constând în cinci membri. Secretarul TIR nu are drept de vot.

(3) Comitetul executiv alege un președinte și adoptă oricare reguli de procedură suplimentare.

(4) Comitetul executiv raportează cu privire activitățile sale, inclusiv depunerea situațiilor financiar contabile auditate, Comitetului de gestiune cel puțin o dată pe an sau la cererea Comitetului de gestiune. Comitetul executiv va fi reprezentat în Comitetul de gestiune de președintele său.

(5) Comitetul executiv analizează orice informații și solicitări transmise acestuia de către Comitetul de gestiune, de părțile contractante, de secretarul TIR, de asociațiile naționale și organizațiile internaționale menționate la articolul 6 din convenție. Aceste organizații internaționale au dreptul de a participa la sesiunile Comitetului executiv ca observatori, în cazul în care președintele acestuia nu decide astfel. Dacă este cazul, la sesiunile Comitetului executiv pot participa oricare alte organizații ca observatori, la invitația președintelui.

Articolul 12

Secretarul TIR este membru al secretariatului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite și execută deciziile Comitetului executiv TIR în limitele mandatului Comitetului executiv. Secretarul TIR va fi asistat de un secretariat TIR a cărui dimensiune se stabilește de către Comitetul de gestiune.

Articolul 13

(1) Funcționarea Comitetului executiv TIR și a secretariatului TIR este finanțată, până în momentul când se obțin surse alternative de finanțare, cu ajutorul unei sume distribuite pentru fiecare carnet TIR de către organizația internațională menționată la articolul 6. Această sumă se aprobă de către Comitetul de gestiune.

(2) Procedura de punere în aplicare a finanțării funcționării Comitetului executiv TIR și a secretariatului TIR se aprobă de către Comitetul de gestiune.

▼B

ANEXA 9

ACCESUL LA REGIMUL TIR

PARTEA I

AUTORIZAREA ASOCIAȚIILOR DE A ELIBERA CARNETE TIR ►M2 ȘI DE A SE CONSTITUI GARANTE ◄

Condiții și cerințe ►M2 ———————— ◄

1. Condițiile și cerințele ►M2 ———————— ◄ pe care trebuie să le respecte asociațiile pentru a fi autorizate de părțile contractante să elibereze carnete TIR și să activeze în calitate de garanți în conformitate cu articolul 6 din convenției sunt:

   a) să probeze faptul că, cel puțin în ultimul an a funcționat ca o ►M2 asociație înființată pe teritoriul părții contractante în care a fost emisă autorizația ◄;

   b) să demonstreze că bonitatea financiară și existența mijloacelor logistice ii permit îndeplinirea obligațiilor instituite prin convenție;

▼M2

   _____

▼B

   ►M2 c) ◄ lipsa unor abateri si încălcări grave sau repetate ale legislației vamale ori fiscale;

▼M2

   d) întocmirea în scris a unui acord sau a oricărui alt instrument juridic între asociație și autoritățile competente ale părții contractante pe teritoriul căreia este înființată, inclusiv acceptarea de către asociație a îndatoririlor prevăzute la punctul 3 din prezenta parte.

2. O copie legalizată a acordului scris sau a oricărui alt instrument juridic menționat la punctul 1 litera (d), împreună, dacă este necesar, cu traducerea legalizată în limba engleză, franceză sau rusă, trebuie depusă la Comitetul executiv TIR. Orice modificări efectuate sunt aduse imediat la cunoștința Comitetului executiv TIR.

3. Asociația are următoarele îndatoriri:

   (i) să respecte obligațiile prevăzute la articolul 8 din convenție;

   (ii) să accepte suma minimă pentru fiecare carnet TIR stabilită de partea contractantă și care poate fi cerută asociației, în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din convenție;

   (iii) să verifice în mod continuu, în special înainte de a solicita autorizarea pentru accesul persoanelor la regimul TIR, îndeplinirea condițiilor și cerințelor minime de către persoanele respective, astfel cum se prevede în partea II a prezentei anexe;

   (iv) să furnizeze garanția pentru toate obligațiile asumate în țara în care este stabilită, în legătură cu operațiunile acoperite de carnetele TIR emise de asociație și de asociațiile străine afiliate la aceeași organizație internațională la care este ea însăși afiliată;

▼M2

(v) să își asigure obligațiile în mod satisfăcător pentru autoritățile competente ale părților contractante în care este stabilită, asumate în ceea ce privește o societate de asigurări, un fond al asigurătorilor sau o instituție financiară. Asigurarea contractului (contractelor) de garanție financiară trebuie să acopere totalitatea obligațiilor asociației în legătură cu operațiunile acoperite de carnetele TIR emise de aceasta și de asociațiile străine afiliate la aceeași organizație internațională la care este ea însăși afiliată.

Termenul de notificare a încetării contractului (contractelor) de asigurare sau de garanție financiară nu trebuie să fie mai mic decât termenul de notificare a încetării acordului scris sau a oricărui alt instrument juridic menționat la punctul 1 litera (d). O copie legalizată a contractului (contractelor) de asigurare sau de garanție financiară, precum și a modificărilor ulterioare ale acestora, se depune la Comitetul executiv TIR, inclusiv traducerea legalizată, dacă este cazul, în limba engleză, franceză sau rusă;

▼M5

(vi) să comunice anual Comitetului executiv TIR, până la data de 1 martie, prețul fiecărui tip de carnet TIR eliberat;

▼M2

(vii) să permită autorităților competente să verifice toate evidențele și conturile ținute în legătură cu administrarea regimului TIR;

(viii) să accepte o procedură de soluționare eficientă a dezacordurilor apărute din folosirea incorectă sau frauduloasă a carnetelor TIR, dacă este posibil, fără a apela la instanțele de judecată;

(ix) să se conformeze strict deciziilor luate de autoritățile competente ale părții contractante în care este stabilită cu privire la revocarea sau retragerea autorizației în conformitate cu articolul 6 din convenție și cu partea II din prezenta anexă, sau la excluderea de persoane în conformitate cu articolul 38 din convenție;

(x) să fie de acord să pună în aplicare în mod corect toate deciziile adoptate de către Comitetul de gestiune și de Comitetul executiv TIR, în măsura în care autoritățile competente ale părților contractante în care este constituită asociația le-au acceptat.

4. În cazul în care se solicită unei asociații garante, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 11, să plătească sumele menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2), aceasta, în conformitate cu acordul scris menționat în nota explicativă 0.6.2bis-1 la articolul 6 alineatul (2 bis), informează organizația internațională cu privire la primirea cererii.

5. Partea contractantă în care este stabilită asociația revocă autorizația acesteia de a elibera carnete TIR și de a se constitui garantă în caz de nerespectare a acestor condiții și cerințe. În cazul în care o parte contractantă revocă autorizația, decizia intră în vigoare cel mai devreme în trei (3) luni de la data revocării.

►M2 6. ◄ Autorizarea unei asociații în condițiile prevăzute mai sus nu se face în detrimentul responsabilităților și obligațiilor acelei asociații, prevăzute de convenție.

►M2 7. ◄ Condițiile și cerințele ►M2 ———— ◄ prevăzute mai sus nu aduc atingere altor condiții și cerințe pe care părțile contractante doresc să le prevadă.

▼B

PARTEA II

AUTORIZAREA PERSOANELOR FIZICE ŞI JURIDICE DE A UTILIZA CARNETELE TIR

Condiţii şi cerinţe minimale

1. Condiţiile şi cerinţele minimale pe care trebuie să le respecte persoanele care doresc să acceadă la regimul TIR sunt:

   a) Dovada experienţei sau cel puţin a capacităţii de a participa la transportul internaţional regulat (titular al unei licenţe de desfăşurarea a activităţilor de transport internaţional, etc.)

   b) Situaţie financiară solidă

   c) Dovada cunoştinţelor de aplicare a Convenţiei TIR

   d) LIpsa unor încălcări grave sau repetate ale legislaţiei vamale sau fiscale

   e) O declaraţie scrisă de angajament faţă de asociaţie potrivit căreia persoana respectivă:

      i) va respecta toate formalităţile vamale cerute în baza convenţiei la birourile vamale de plecare, de trecere şi de destinaţie;

      ii) va plăti sumele datorate menţionate la articolul 8 alineatele (1) şi (2) din convenţie, în cazul în care autorităţile competente solicită aceasta, conform articolului 8 alineatul (7) din convenţie;

      iii) în măsura în care legislaţia naţională permite, va permite asociaţiilor să verifice informaţiile cu privire la condiţiile şi cerinţele minimale susmenţionate.

2. Autorităţile competente ale părţilor contractante şi chiar asociaţiile pot introduce noi condiţii şi cerinţe mai restrictive pentru accesul la regimul TIR, în cazul în care autorităţile competente nu decid altfel.

Procedura

3. Părţile contractante decid, în conformitate cu legislaţia naţională, procedurile care trebuie urmate pentru accesul la regimul TIR, pe baza condiţiilor şi cerinţelor minime prevăzute la alineatele (1) şi (2).

4. Autorităţile competente transmit în termen de o săptămână de la data autorizării sau retragerii autorizării de utilizare a carnetelor TIR, datele fiecărei persoane Comitetului executiv TIR, în conformitate cu modelul de autorizare ataşat (MFA).

5. Asociaţia transmite anual, la data de 31 decembrie, o listă actualizată a tuturor persoanele autorizate, dar şi a persoanelor a căror autorizare a fost retrasă. Această listă se transmite în termen de o săptămână de la 31 decembrie autorităţilor competente. Autorităţile competente transmit un exemplar al acesteia Comitetului executiv TIR.

6. Autorizarea accesului la regimul TIR nu constituie în sine dreptul de a obţine carnetele TIR de la asociaţii.

7. Autorizarea unei persoane de a utiliza carnetele TIR în condiţiile şi cerinţele minimale susmenţionate nu se face în detrimentul responsabilităţilor şi obligaţiilor acelei persoane prevăzute de convenţie.

▼B

MODELUL FORMULARULUI DE AUTORIZARE (MFA)

Țara: .....

Denumirea asociației garante: .....

Autoritatea competentă: .....

A se completa de către asociațiile naționale și/sau de către autoritățile competente								
Numărul de identificare	Denumirea persoanei (persoanelor)/întreprinderii)	Adresa societății comerciale	Punct de contact și coordonate (telefon, fax și adresă e-mail)	Număr de înmatriculare (în Registrul comercial. (*)	Retragerea autorizării precedente (**)	Data autorizării/reautorizăriiei (**)	Data retragerii autorizării (**)	Ștampila/ semnătura
…								
…								
…								
(*) dacă este disponibil. (**) dacă este cazul.								

Pentru fiecare persoană pentru care se transmite o cerere de autorizare de către asociația agreată, se furnizează cel puțin următoarele informații autorităților competente:

— Cod individual și cod unic de identificare (ID) atribuit persoanei de către asociația garantă (în cooperare cu organizația internațională la care este afiliată), conform unui format armonizat. Formatul codului ID va fi stabilit de către Comitetul de gestiune.

— Numele (denumirea) și adresa (adresele) persoanei (persoanelor) sau întreprinderii (în cazul unei societăți comerciale, de asemenea numele directorilor responsabili).

— Punct de contact (persoana fizică autorizată să ofere informații privind operațiunea TIR autorităților vamale și asociațiilor) cu coordonatele complete – telefon, fax și adresa de e-mail.

— Număr de înmatriculare în Registrul comercial sau numărul licenței de transport internațional sau alt număr (dacă este disponibil).

— (dacă este cazul) Retragerea autorizării precedente, inclusiv datele, durata și natura retragerii autorizări.

▼M4

PARTEA III

Autorizarea unei organizații internaționale, astfel cum se menționează la articolul 6, de a-și asuma responsabilitatea organizării și funcționării eficace a unui sistem internațional de garanții și de a tipări și distribui carnete TIR

Condiții și cerințe

1. Condițiile și cerințele care trebuie îndeplinite de o organizație internațională pentru a fi autorizată de către Comitetul de gestiune, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2 bis) din Convenție, să își asume responsabilitatea organizării și funcționării eficace a unui sistem internațional de garanții și să tipărească și să distribuie carnete TIR sunt:

   (a) dovada capacității profesionale și a solidității financiare în vederea organizării și funcționării eficace a unui sistem internațional de garanții, precum și dovada capacității logistice pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin în temeiul Convenției, prin transmiterea anuală a situațiilor financiare consolidate care au făcut obiectul unui audit corespunzător efectuat de către auditori independenți recunoscuți la nivel internațional;

▼M4

(b) lipsa unor abateri și încălcări grave sau repetate ale legislației vamale ori fiscale.

2. În temeiul autorizației, organizația internațională:

(a) furnizează părților contractante la Convenția TIR, prin intermediul asociațiilor naționale afiliate la organizația internațională, copii certificate ale contractului de garanție globală, precum și dovada acoperirii garanției;

(b) furnizează organismelor competente ale Convenției TIR informații privind normele și procedurile prevăzute pentru eliberarea carnetelor TIR de către asociațiile naționale;

(c) furnizează anual organismelor competente ale Convenției TIR date privind cererile de despăgubire depuse, pendinte, plătite sau soluționate fără plată;

(d) furnizează organismelor competente ale Convenției TIR informații complete privind funcționarea sistemului TIR, în special, dar fără a se limita la acestea, informații prompte și bine fundamentate referitoare la tendințele privind numărul de operațiuni TIR nefinalizate, cererile de despăgubire depuse, pendinte, plătite sau soluționate fără plată care ar putea da naștere la îngrijorări în ceea ce privește buna funcționare a sistemului TIR sau care ar putea duce la dificultăți în funcționarea continuă a sistemului internațional de garanții;

(e) furnizează organismelor competente ale Convenției TIR date statistice privind numărul de carnete TIR distribuite către fiecare parte contractantă, defalcate pe tipuri;

(f) furnizează Comitetului executiv TIR date privind prețul de distribuție practicat de organizația internațională pentru fiecare tip de carnet TIR;

(g) ia toate măsurile necesare pentru reducerea riscului de falsificare a carnetelor TIR;

(h) aplică măsurile corective adecvate în situațiile în care au fost identificate probleme sau deficiențe ale carnetului TIR și le raportează Comitetului executiv TIR;

(j) participă pe deplin în cazurile în care Comitetul executiv TIR este chemat să faciliteze soluționarea litigiilor;

(k) se asigură că orice problemă care implică activități frauduloase sau alte dificultăți în ceea ce privește aplicarea Convenției TIR este adusă imediat la cunoștința Comitetului executiv TIR;

(l) gestionează sistemul de control al carnetelor TIR, prevăzut în anexa 10 la Convenție, împreună cu asociațiile naționale garante afiliate la organizația internațională și cu autoritățile vamale și informează părțile contractante și organismele competente ale Convenției cu privire la problemele identificate în sistem;

(m) furnizează organismelor competente ale Convenției TIR statistici și date cu privire la performanța părților contractante în ceea ce privește sistemul de control prevăzut în anexa 10;

(n) încheie, cu cel puțin două luni înainte de data provizorie de intrare în vigoare sau de reînnoire a autorizației acordate în conformitate cu articolul 6 alineatul (2 bis) din Convenție, un acord scris cu secretariatul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, mandatată de către Comitetul de gestiune și acționând în numele acestuia, care include acceptarea atribuțiilor sale prevăzute la prezentul alineat.

▼**M4**

3. Atunci când organizația internațională este informată de către o asociație garantă cu privire la o cerere de despăgubire, organizația internațională comunică în termen de trei (3) luni asociației garante poziția sa referitoare la cerere.

4. Toate informațiile obținute, în mod direct sau indirect, de către organizația internațională în temeiul Convenției, care sunt prin natura lor confidențiale sau sunt furnizate cu titlu confidențial, intră sub incidența obligației de păstrare a secretului profesional, nu trebuie utilizate sau prelucrate în scop comercial sau în alte scopuri decât cele pentru care au fost furnizate și nu trebuie comunicate unei terțe părți fără autorizarea explicită a persoanei sau a autorității care le-a furnizat. Totuși, aceste informații pot fi divulgate fără permisiune autorităților competente ale părților contractante la Convenție, în cazul în care există o autorizație sau o obligație în acest sens în temeiul dispozițiilor din legislația națională sau internațională sau în cadrul procedurilor judiciare. Divulgarea sau comunicarea informațiilor se efectuează cu respectarea integrală a dispozițiilor în vigoare privind protecția datelor.

5. Comitetul de gestiune are dreptul de a revoca autorizația acordată în conformitate cu articolul 6 alineatul (2 bis) în caz de nerespectare a condițiilor și cerințelor sus-menționate. În cazul în care Comitetul de gestionare decide să revoce autorizația, decizia intră în vigoare cel mai devreme la șase (6) luni de la data revocării.

6. Autorizarea unei organizații internaționale în condițiile prevăzute mai sus nu aduce atingere responsabilităților și obligațiilor respectivei organizații prevăzute de Convenție.

▼B

ANEXA 10

INFORMAȚII CARE TREBUIE FURNIZATE DE CĂTRE PĂRȚILE CONTRACTANTE ASOCIAȚIILOR AUTORIZATE (ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 43 TER) ȘI UNEI ORGANIZAȚII INTERNAȚIONALE (ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 6.2 BIS)

În temeiul articolului 6 alineatul (1) și anexei 9 partea I alineatul (1) litera (f) punctul (iii) din prezenta convenție, asociațiile autorizate sunt obligate să se angajeze că vor verifica în mod continuu dacă persoanele autorizate pentru accede la regimul TIR îndeplinesc condițiile și cerințele minimale prevăzute în anexa 9 partea II din convenție.

În numele asociațiilor membre și în îndeplinirea responsabilitățile ca organizație internațională autorizată conform articolului 6 alineatul 2 *bis*, o organizație internațională instituie un sistem de control pentru carnetele TIR care să conțină date, transmise de autoritățile vamale și accesibile asociațiilor și administrațiilor vamale, cu privire la încheierea operațiunilor TIR la birourile vamale de destinație. Pentru a permite asociațiilor să își îndeplinească în mod efectiv angajamentul, părțile contractante furnizează informații în sistemul de control, în conformitate cu următoarea procedură:

(1) autoritățile vamale transmit unei organizații internaționale sau asociațiilor naționale garante, dacă este posibil prin intermediul birourilor centrale sau regionale, prin cele mai rapide mijloace de comunicare disponibile (fax, e-mail, etc.), zilnic, dacă este posibil, cel puțin următoarele informații, în format standard, cu privire la toate carnetele TIR prezentate la birourile vamale de destinație, astfel cum sunt definite la articolul 1 alineatul (l) din convenție:

   (a) Numărul de referință al carnetului TIR;

   (b) Data și numărul de înregistrare din Registrul vamal;

   (c) Denumirea sau numărul biroului vamal de destinație;

   (d) Data și numărul de referință indicate în certificatul de încheiere a operațiunii TIR [rubricile24-28 din voletul nr. 2) la biroul vamal de destinație (dacă diferă de cel de la litera (b)];

   (e) Încheiere parțială sau finală;

   (f) Încheierea operațiunii TIR certificată cu sau fără rezerve la biroul vamal de destinație, fără a aduce atingere articolelor 8 și 11 din Convenție;

   (g) Alte informații sau documente (opțional);

   (h) Număr de pagini.

(2) Formularul Modelului de Reconciliere (FMR) cuprins în apendice poate fi adresat autorităților vamale de către asociațiile naționale sau de către o organizație internațională

   (a) în caz de discrepanțe între datele transmise și cele de pe cotoarele din carnetul TIR folosit; sau

   (b) în cazul în care nu s-au transmis date, în vreme ce carnetul TIR folosit a fost returnat la asociația națională;

   Autoritățile vamale trebuie să răspundă la cererile de reconciliere, dacă este posibil, returnând FMR completate corespunzător cât mai curând posibil.

(3) Autoritățile vamale și asociațiile naționale garante încheie un acord în conformitate cu legislația națională, în care să prevadă schimbul de date susmenționate.

(4) O organizație internațională acordă autorităților vamale accesul la baza de date cu carnete TIR anulate și la baza de date cu carnete TIR invalidate.

▼B

Apendice

Formular tip de reconciliere (MRF)

A se completa de către inițiatorul cererii de reconciliere

Destinație:

Biroul vamal regional (opțional):
Denumirea:

Biroul vamal de destinație:
Denumirea:

Primită la:

Primită la:

Data:
Ștampila

Data:
Ștampila

Informații de confirmat

Sursa informațiilor: ☐ Carnet TIR ☐ Informații din sistemul de control

Numărul de referință al carnetului TIR	Denumirea sau numărul biroului vamal de destinație (*)	Numărul de referință indicat în certificatul de descărcare (încheiere) a operațiunii TIR (rubricile 24-28 din voletul nr. 2) la biroul vamal de destinație (*)	Informații indicate în certificatul de descărcare a operațiunii TIR la biroul vamal de destinație (*)	Numărul paginii de volet	Descărcarea parțială / finală	Descărcarea (încheierea) operațiunii TIR certificată cu sau fără rezerve la biroul vamal de destinație	Număr de colete (opțional)

Anexe: ☐ Copia cotorului carnetului TIR Altele: _____

Răspunsul biroului vamal de destinație

☐ Confirmare ☐ Corectare (a se introduce corectura mai jos) ☐ Nicio referință găsită la descărcarea operațiunii TIR

Numărul de referință al carnetului TIR	Denumirea sau numărul biroului vamal de destinație (*)	Numărul de referință indicat în certificatul de descărcare (încheiere) a operațiunii TIR (rubricile 24-28 din voletul nr. 2) la biroul vamal de destinație (*)	Informații indicate în certificatul de descărcare a operațiunii TIR la biroul vamal de destinație (*)	Numărul paginii de volet	Descărcarea parțială / finală	Descărcarea (încheierea) operațiunii TIR certificată cu sau fără rezerve la biroul vamal de destinație	Număr de colete (opțional)

Comentarii:

Data: Ștampila și semnătura biroului vamal de destinație:

Biroul vamal central (opțional)

Comentarii:

Data: Ștampila și/sau semnătura

(*) Vă rugăm să luați notă de faptul că aceste informații se referă la biroul vamal de destinație unde s-a încheiat operațiunea TIR.