Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B

DECISÃO DO CONSELHO

de 28 de Maio de 2009

que publica, na forma consolidada, o texto da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR), feita em 14 de Novembro de 1975, com as alterações que lhe foram introduzidas desde essa data

(2009/477/CE)

(JO L 165 de 26.6.2009, p. 1)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►M1	Alteração à Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efectuado ao abrigo de Cadernetas TIR (Convenção TIR) de 14 de Novembro de 1975 ([1])	L 125	1	21.5.2010
►M2	Alteração à Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR, 1975 ([1]))	L 66	1	6.3.2012
►M3	Alteração à Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR, 1975 ([1]))	L 244	1	8.9.2012
►M4	Alteração à Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR, 1975 ([1]))	L 245	3	14.9.2013
►M5	Alteração à Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR, 1975)	L 346	1	2.12.2014
►M6	Alteração à Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR, 1975)	L 321	31	29.11.2016

([1]) Versão consolidada publicada na Decisão 2009/477/CE do Conselho (JO L 165 de 26.6.2009, p. 1).

▼B

DECISÃO DO CONSELHO

de 28 de Maio de 2009

que publica, na forma consolidada, o texto da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR), feita em 14 de Novembro de 1975, com as alterações que lhe foram introduzidas desde essa data

(2009/477/CE)

Artigo 1.º

O texto da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR) de 14 de Novembro de 1975, com as alterações que lhe foram introduzidas desde essa data até ao final de 2008 é publicado na forma consolidada para fins de informação em anexo à presente decisão.

As alterações futuras à Convenção são publicadas pela Comissão no Jornal Oficial da Uniçao Europeia com a indicação da data da sua entrada em vigor.

Artigo 2.º

A presente decisão produz efeitos a partir da data da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia.

▼B

ANEXO

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

NOTA: Apenas o texto da Convenção TIR e os Anexos, depositados junto do Secretário-Geral das Nações Unidas na sua qualidade de depositário da Convenção TIR e seus anexos, fazem fé. A presente publicação destina-se apenas a informação.

AS PARTES CONTRATANTES,

DESEJANDO facilitar os transportes internacionais de mercadorias por veículos rodoviários,

CONSIDERANDO que o melhoramento das condições dos transportes constitui um dos factores essenciais para o desenvolvimento da cooperação entre si,

DECLARANDO que se pronunciam a favor da simplificação e da harmonização das formalidades administrativas no sector dos transportes internacionais, em particular nas fronteiras,

ACORDARAM no que se segue:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

a) Definições

Artigo 1.º

Para os fins da presente Convenção entende-se por:

a) «Transporte TIR» o transporte de mercadorias de uma estância aduaneira de partida para uma estância aduaneira de destino ao abrigo do regime, designado por regime TIR, estabelecido pela presente Convenção;

b) «Operação TIR», a parte de um transporte TIR que se efectua numa Parte Contratante de uma estância de partida ou de entrada (de passagem) para uma estância de destino ou de saída (de passagem);

c) «Início de uma operação TIR», a apresentação, para efeitos de controlo, do veículo rodoviário, do conjunto de veículos ou do contentor à estância de partida ou de entrada (de passagem) juntamente com a carga e a caderneta TIR respectivas e a aceitação pela estância aduaneira da caderneta TIR;

d) «Fim de uma operação TIR», a apresentação, para efeitos de controlo, do veículo rodoviário, do conjunto de veículos ou do contentor à estância de destino ou de saída (de passagem) juntamente com a carga e a caderneta TIR respectivas;

e) «Apuramento de uma operação TIR», a certificação pelas autoridades aduaneiras de que uma operação TIR terminou dentro das regras numa Parte Contratante. A certificação é estabelecida pelas autoridades aduaneiras com base numa comparação entre os dados ou informações disponíveis da estância aduaneira de destino ou de saída (de passagem) e os da estância aduaneira de partida ou de entrada (de passagem);

f) «Direitos e imposições de importação ou de exportação», os direitos aduaneiros e todos os outros direitos, imposições, taxas e impostos diversos cobrados na importação ou na exportação ou em conexão com a importação ou a exportação de mercadorias, à excepção das taxas e dos encargos cujo montante se limite ao custo aproximado dos serviços prestados;

▼B

g) «Veículo rodoviário», não somente um veículo rodoviário a motor, mas também qualquer reboque ou semi-reboque concebidos para a ele serem atrelados;

h) «Conjunto de veículos», os veículos atrelados que participam na circulação rodoviária como uma unidade;

j) «Contentor», um equipamento de transporte (quadro, cisterna amovível ou outra estrutura análoga):

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

ii) Que tenha um carácter permanente, sendo, por esse motivo, suficientemente resistente para poder ser usado repetidas vezes;

iii) Especialmente concebido para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou vários meios de transporte, sem carregamentos intermédios;

iv) Construído de modo a ser manejado com facilidade, particularmente quando do seu transbordo de um meio de transporte para outro;

v) Concebido de forma a poder ser facilmente enchido e esvaziado e

vi) Com um volume interior de um metro cúbico ou superior.

As «carroçarias amovíveis» são assimiladas aos contentores.

k) «Estância aduaneira de partida», qualquer estância aduaneira de uma Parte Contratante onde começa, para a totalidade ou parte da carga, o transporte TIR;

l) «Estância aduaneira de destino», qualquer estância aduaneira de uma Parte Contratante onde termina, para a totalidade ou parte da carga, o transporte TIR;

m) «Estância aduaneira de passagem», qualquer estância aduaneira de uma Parte Contratante pela qual o veículo rodoviário, um conjunto de veículos ou um contentor entram ou saem dessa Parte Contratante no decurso de um transporte TIR;

n) «Pessoas», tanto as pessoas singulares como as pessoas colectivas;

o) «Titular» de uma caderneta TIR a pessoa a quem é emitida uma caderneta TIR, em conformidade com as disposições pertinentes da Convenção, e em nome da qual foi efectuada uma declaração aduaneira sob a forma de uma caderneta TIR indicando a vontade de sujeitar as mercadorias ao regime TIR na estância aduaneira de partida. O titular é responsável pela apresentação do veículo rodoviário, do conjunto de veículos ou do contentor, com a carga e a caderneta TIR respectivas, à estância de aduaneira de partida, à estância aduaneira de passagem e à estância aduaneira de destino, encontrando-se as disposições pertinentes da Convenção devidamente respeitadas;

p) «Mercadorias pesadas ou volumosas» qualquer produto pesado ou volumoso que, em virtude do seu peso, das suas dimensões ou da sua natureza, não é geralmente transportado num veículo rodoviário ou num contentor, fechados;

q) «Associação garante», uma associação ►**M3** autorizada ◄ pelas autoridades aduaneiras de uma Parte Contratante para servir de ►**M3** garante ◄ das pessoas que utilizam o regime TIR;

▼**M3**

r) «Organização internacional», uma organização autorizada pelo Comité de Gestão a assumir a responsabilidade da organização e do funcionamento eficazes de um sistema de garantia internacional.

▼B

b) Âmbito de aplicação

Artigo 2.º

A presente Convenção aplica-se aos transportes de mercadorias efectuados sem carregamentos intermédios, através de uma ou de várias fronteiras, de uma estância aduaneira de partida de uma Parte Contratante para uma estância aduaneira de destino de outra Parte Contratante, ou da mesma Parte Contratante, em veículos rodoviários, em conjuntos de veículos ou em contentores, sob reserva de que uma parte do trajecto entre o início e o termo do transporte TIR se faça por estrada.

▼B

Artigo 3.º

Para beneficiarem das disposições da presente Convenção:

a) Os transportes devem ser efectuados

   i) Por veículos rodoviários, conjuntos de veículos ou contentores, previamente aprovados nas condições indicadas no Capítulo III, a); ou

   ii) Por outros veículos rodoviários, outros conjuntos de veículos ou outros contentores, em conformidade com as condições enunciadas no Capítulo III, c); ou

   iii) Por veículos rodoviários ou veículos especiais, como autocarros, gruas, vassouras mecânicas, betoneiras, etc., exportados e, por conseguinte, equiparados a mercadorias que se deslocam pelos seus próprios meios de uma estância aduaneira de partida para uma estância aduaneira de destino nas condições enunciadas no Capítulo III, c). Quando esses veículos transportam outras mercadorias, aplicam-se as condições referidas nas alíneas i) ou ii) acima referidas;

b) Os transportes devem realizar-se sob a garantia de associações aprovadas de acordo com o disposto no artigo 6.º e efectuar-se ao abrigo de uma caderneta TIR que deve obedecer ao modelo reproduzido no Anexo 1 da presente Convenção.

c) Princípios

Artigo 4.º

As mercadorias transportadas ao abrigo do regime TIR não serão sujeitas ao pagamento ou ao depósito dos direitos e imposições de importação ou de exportação nas estâncias aduaneiras de passagem.

Artigo 5.º

1. As mercadorias transportadas ao abrigo do regime TIR em veículos rodoviários, em conjuntos de veículos ou em contentores, selados, não serão, regra geral, sujeitas a inspecção aduaneira nas estâncias aduaneiras de passagem.

2. No entanto, a fim de evitar abusos, as autoridades aduaneiras poderão, a título excepcional e designadamente quando houver suspeitas de irregularidades, proceder nessas estâncias ao exame das mercadorias.

CAPÍTULO II

EMISSÃO DAS CADERNETAS TIR

RESPONSABILIDADE DAS ASSOCIAÇÕES GARANTES

Artigo 6.º

1. Enquanto as condições e requisitos mínimos estipulados na 1.ª Parte do Anexo 9 forem respeitados, cada Parte Contratante pode habilitar associações a emitir cadernetas TIR quer directamente, quer por intermédio de associações correspondentes, e a servirem de fiadores. A habilitação é revogada se as condições e requisitos mínimos contidos na 1.ª Parte do Anexo 9 deixarem de ser respeitados.

2. Uma associação só poderá ser aprovada num país se a sua garantia se estender também às responsabilidades em que incorra nesse país por ocasião de operações efectuadas ao abrigo de cadernetas TIR emitidas por associações estrangeiras filiadas na organização internacional em que ela própria está filiada.

▼M4

2-A. Uma organização internacional deve ser autorizada pelo Comité de Gestão a assumir a responsabilidade pela organização e pelo funcionamento eficazes de um sistema de garantia internacional. A autorização deve ser concedida se a organização preencher os requisitos e as condições previstos no anexo 9, 3.ª Parte. O Comité de Gestão pode revogar a autorização se esses requisitos e condições deixarem de ser respeitados.

▼B

3. Uma associação só emitirá cadernetas TIR a pessoas a quem não tenha sido recusado o acesso ao regime TIR pelas autoridades competentes das Partes Contratantes em cujo território essas pessoas estão estabelecidas ou domiciliadas.

4. Só podem ser habilitadas para ter acesso ao regime TIR as pessoas que satisfazem as condições e requisitos mínimos estipulados na 2.ª Parte do Anexo 9 da presente Convenção. Sem prejuízo do disposto no artigo 38.º, a habilitação será revogada quando deixar de estar assegurado o respeito desses critérios.

5. O acesso ao regime TIR será concedido de acordo com o procedimento indicado na 2.ª Parte do Anexo 9 da presente Convenção.

Artigo 7.º

Os exemplares da caderneta TIR enviados às associações garantes pelas associações estrangeiras correspondentes ou por organizações internacionais serão isentos de direitos e imposições de importação ou de exportação e não serão sujeitos a nenhuma proibição ou restrição de importação ou de exportação.

Artigo 8.º

▼M3

1. A associação garante comprometer-se-á a pagar os direitos e imposições de importação ou de exportação devidos, até ao máximo do montante garantido, acrescidos, se for caso disso, dos juros de mora que deveriam ter sido pagos por força das leis e dos regulamentos aduaneiros da Parte Contratante em que tiver sido constatada uma irregularidade que dê azo a uma reclamação à associação garante relativamente a uma operação TIR. A referida associação será responsabilizada, conjunta e solidariamente, com os devedores das quantias acima mencionadas, pelo pagamento dessas quantias.

▼B

2. Quando as leis e regulamentos de uma Parte Contratante não prevejam o pagamento dos direitos e imposições de importação ou de exportação nos casos referidos no n.º 1, a associação garante comprometer-se-á a pagar, nas mesmas condições, uma soma igual ao montante dos direitos e imposições de importação ou de exportação, acrescidos, se for disso, de juros de mora.

3. Cada Parte Contratante determinará a quantia máxima, por caderneta TIR, que poderá ser exigida à associação garante nos termos das disposições dos n.ºs 1 e 2.

4. A responsabilidade da associação garante perante as autoridades do país onde está situada a estância aduaneira de partida começará a partir do momento em que a caderneta TIR for aceite pela estância aduaneira. Nos países seguintes, atravessados no decorrer de uma operação de transporte de mercadorias ao abrigo do regime TIR, essa responsabilidade começará quando as mercadorias forem importadas ou, no caso de suspensão do transporte TIR em conformidade com o disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 26.º, quando a caderneta TIR for aceite pela estância aduaneira onde o transporte TIR recomeçar.

5. A responsabilidade da associação garante estender-se-á não só às mercadorias enumeradas na caderneta TIR, mas também às mercadorias que, muito embora não estando mencionadas na caderneta, se encontrem na parte selada do veículo rodoviário ou no contentor selado. A responsabilidade não se estenderá a nenhuma outra mercadoria.

▼B

6. A fim de determinar os direitos e imposições referidos nos n.os 1 e 2 do presente artigo, as indicações relativas às mercadorias que figuram na caderneta TIR serão válidas até prova em contrário.

▼M3

_____

▼B

Artigo 9.º

1. A associação garante fixa o prazo de validade da caderneta TIR, especificando o último dia para além do qual a caderneta não pode ser apresentada na estância aduaneira de partida para aceitação.

2. Se tiver sido aceite na estância aduaneira de partida no último dia do prazo de validade ou antes dessa data, como previsto no n.º 1, a caderneta continuará a ser válida até à conclusão da operação TIR na estância aduaneira de destino.

Artigo 10.º

1. O apuramento de uma operação TIR deve realizar-se sem demora.

2. Quando as autoridades aduaneiras de ►M3 uma Parte Contratante ◄ tiverem apurado uma operação TIR, deixam de poder reclamar à associação garante o pagamento das quantias referidas nos n.os 1 e 2 do artigo 8.º, salvo se o certificado de apuramento tiver sido obtido abusiva ou fraudulentamente ou não se tenha posto fim à operação.

Artigo 11.º

▼M3

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

a) Enviam uma notificação ao titular da caderneta TIR, para o endereço constante da mesma, dando a conhecer o não apuramento da operação;

b) Notificam a associação garante do não apuramento.

As autoridades competentes notificam igualmente a associação garante no prazo máximo de um ano a contar da data da aceitação, por essas autoridades, da caderneta TIR, ou no prazo de dois anos, em caso de falsificação ou obtenção abusiva ou fraudulenta do certificado de fim da operação TIR.

2. Quando as quantias referidas no artigo 8.º, n.os 1 e 2, se tornarem exigíveis, as autoridades competentes devem, tanto quanto possível, exigir à pessoa ou às pessoas devedoras o pagamento dessas quantias antes de apresentarem a reclamação à associação garante.

3. O pedido de pagamento das quantias referidas no artigo 8.º, n.os 1 e 2, será dirigido à associação garante nunca antes de três meses, contados a partir da data em que essa associação tiver sido notificada do não-apuramento da operação TIR ou da falsificação ou obtenção abusiva ou fraudulenta do certificado de fim da operação TIR, e nunca depois de dois anos a contar da mesma data. Todavia, relativamente aos casos de operações TIR que, no prazo de dois anos atrás indicado, forem objeto de procedimentos administrativos ou judiciais relativos à obrigação de pagamento da pessoa ou das pessoas referidas no n.º 2 do presente artigo, o pedido de pagamento será feito no prazo de um ano, a contar da data em que a decisão das autoridades competentes ou a decisão judiciária se tornou executória.

▼M3

4. A associação garante pagará as importâncias exigidas no prazo de três meses a contar da data em que lhe foi apresentado o pedido de pagamento.

5. A associação garante obterá o reembolso das quantias pagas se, no prazo de dois anos a contar da data do pedido de pagamento, se provar, a contento das autoridades competentes, que não foi cometida nenhuma irregularidade relativamente à operação TIR em causa. O prazo de dois anos pode ser prorrogado em conformidade com a legislação nacional.

▼B

CAPÍTULO III

TRANSPORTE DE MERCADORIAS EFECTUADO AO ABRIGO DA CADERNETA TIR

a) Aprovação de veículos e de contentores

Artigo 12.º

Para beneficiar das disposições das secções a) e b) do presente capítulo, cada veículo rodoviário deve obedecer, quanto à sua construção e equipamento, às condições fixadas no Anexo 2 da presente Convenção e deve ter sido aprovado de acordo com as disposições do Anexo 3 da presente Convenção. O certificado de aprovação deve obedecer ao modelo reproduzido no Anexo 4.

Artigo 13.º

1. Para beneficiarem das disposições das secções a) e b) do presente capítulo, os contentores devem ser construídos segundo as condições definidas na 1.ª Parte do Anexo 7 e ter sido aprovados de acordo com o disposto na 2.ª Parte desse Anexo.

2. Os contentores aprovados para o transporte de mercadorias sob o regime de selagem aduaneira em aplicação da Convenção Aduaneira relativa aos Contentores de 1956, dos acordos dela derivados concluídos sob a égide das Nações Unidas, da Convenção Aduaneira relativa aos Contentores de 1972 ou de quaisquer instrumentos internacionais que possam substituir ou alterar esta última Convenção, são considerados em conformidade com as disposições do n.º 1 e devem ser aceites para o transporte efectuado ao abrigo do regime TIR sem nova aprovação.

Artigo 14.º

1. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de não reconhecer a validade da aprovação dos veículos rodoviários ou dos contentores que não obedeçam às condições previstas nos artigos 12.º e 13.º. No entanto, as Partes Contratantes evitarão retardar o transporte quando as deficiências constatadas forem de pequena importância e não envolverem nenhum risco de fraude.

2. Antes de ser novamente utilizado no transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira, o veículo rodoviário ou o contentor que deixar de satisfazer as condições que determinaram a sua aprovação deve voltar a apresentar-se no seu estado original ou ser submetido a uma nova aprovação.

▼B

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

Artigo 15.º

1. Não será exigido nenhum documento aduaneiro especial para a importação temporária do veículo rodoviário, do conjunto de veículos ou do contentor utilizados no transporte de mercadorias ao abrigo de regime TIR. Não será exigida nenhuma garantia para o veículo rodoviário, o conjunto de veículos ou o contentor.

2. O disposto no n.º 1 do presente artigo não impede uma Parte Contratante de exigir o cumprimento, na estância aduaneira de destino, das formalidades estabelecidas na respectiva regulamentação nacional, a fim de garantir, uma vez terminada a operação TIR, que o veículo rodoviário, o conjunto de veículos ou o contentor sejam reexportados.

Artigo 16.º

Quando um transporte TIR for efectuado por um veículo rodoviário ou por um conjunto de veículos, será afixada à frente uma placa rectangular com a inscrição «TIR» e com as características referidas no Anexo 5 da presente Convenção, e uma outra idêntica será afixada atrás do veículo rodoviário ou do conjunto de veículos. Essas placas serão colocadas de modo a que fiquem bem visíveis. Serão amovíveis, fixas ou concebidas de modo que possam ser voltadas do avesso, cobertas ou dobradas ou que possam indicar de qualquer outro modo que não está em curso uma operação de transporte TIR.

Artigo 17.º

1. Para cada veículo rodoviário ou para cada contentor será emitida uma única caderneta TIR. Todavia, poderá ser emitida uma única caderneta TIR para um conjunto de veículos ou para vários contentores carregados num único veículo rodoviário ou num conjunto de veículos. Neste caso, o manifesto das mercadorias da caderneta TIR deve mencionar separadamente o conteúdo de cada veículo que faça parte do conjunto de veículos ou de cada contentor.

2. A caderneta TIR será válida para uma só viagem. Deverá conter pelo menos o número de folhas destacáveis necessárias para o transporte em causa.

Artigo 18.º

Um transporte TIR poderá compreender várias estâncias aduaneiras de partida e de destino, mas o número total das estâncias aduaneiras de partida e de destino não poderá ser superior a quatro. A caderneta TIR não poderá ser apresentada nas estâncias aduaneiras de destino sem que tenha sido aceite por todas as estâncias aduaneiras de partida.

Artigo 19.º

As mercadorias e o veículo rodoviário, o conjunto de veículos ou o contentor serão apresentados juntamente com a caderneta TIR na estância aduaneira de partida. As autoridades aduaneiras do país de partida tomarão as medidas necessárias para se assegurarem da exactidão do manifesto das mercadorias e para a aposição dos selos aduaneiros ou para o controlo dos selos aduaneiros apostos sob a responsabilidade dessas autoridades por pessoas devidamente autorizadas.

Artigo 20.º

Para o percurso no território do seu país, as autoridades aduaneiras poderão fixar um prazo e exigir que o veículo rodoviário, o conjunto de veículos ou o contentor sigam um itinerário determinado.

▼B

Artigo 21.º

Em cada estância aduaneira de passagem, bem como nas estâncias aduaneiras de destino, o veículo rodoviário, o conjunto de veículos ou o contentor serão apresentados para controlo às autoridades aduaneiras com a carga e a respectiva caderneta TIR.

Artigo 22.º

1. Regra geral, e salvo no caso em que, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 5.º, procedam à inspecção das mercadorias, as autoridades das estâncias aduaneiras de passagem de cada uma das Partes Contratantes aceitarão os selos aduaneiros das outras Partes Contratantes sob reserva de que se apresentem intactos. No entanto, as referidas autoridades aduaneiras poderão, se as necessidades do controlo o exigirem, juntar os seus próprios selos.

2. Os selos aduaneiros assim aceites por uma Parte Contratante beneficiarão no seu território da mesma protecção jurídica que os selos nacionais.

Artigo 23.º

As autoridades aduaneiras não devem:

— Mandar escoltar no território do seu país, a expensas dos transportadores, os veículos rodoviários, os conjuntos de veículos ou os contentores,

— Proceder, durante o percurso, ao controlo dos veículos rodoviários, dos conjuntos de veículos ou dos contentores e à inspecção da sua carga,

salvo em casos excepcionais.

Artigo 24.º

Se, durante o percurso ou numa estância aduaneira de passagem, as autoridades aduaneiras procederem à inspecção da carga de um veículo rodoviário, de um conjunto de veículos ou de um contentor, farão referência aos novos selos apostos, bem como à natureza dos controlos efectuados, nas folhas da caderneta TIR utilizadas no seu país, nos talões correspondentes e nas restantes folhas da caderneta TIR.

Artigo 25.º

Se, durante o percurso, os selos aduaneiros se quebrarem em circunstâncias diversas das previstas nos artigos 24.º e 35.º, ou se as mercadorias tiverem perecido ou sido danificadas sem que os selos tenham sido quebrados, proceder-se-á de acordo com as regras formuladas no Anexo 1 da presente Convenção relativas à utilização da caderneta TIR, sem prejuízo da aplicação eventual das disposições das legislações nacionais, e será preenchido o relatório de incidente que se encontra inserido na caderneta TIR.

Artigo 26.º

1. Quando o transporte efectuado ao abrigo da caderneta TIR atravessar, durante uma parte do trajecto, o território de um Estado que não é Parte Contratante na presente Convenção, o transporte TIR será suspenso durante essa travessia. Nesse caso, as autoridades aduaneiras da Parte Contratante cujo território é em seguida atravessado aceitarão a caderneta TIR para o prosseguimento do transporte TIR sob reserva de que os selos aduaneiros e/ou as marcas de identificação se apresentem intactos. Quando os selos aduaneiros não permaneceram intactos, as autoridades aduaneiras podem aceitar a caderneta TIR para recomeço do transporte TIR nos termos do artigo 25.º.

▼B

2. O mesmo procedimento será adoptado para a parte do percurso no território de uma Parte Contratante em que a caderneta TIR não tenha sido utilizada pelo respectivo titular por virtude da existência de formalidades mais simples de trânsito aduaneiro ou sempre que a utilização de um regime de trânsito aduaneiro não seja necessária.

3. Nestes casos, as estâncias aduaneiras onde o transporte TIR tiver sido interrompido ou retomado serão consideradas estâncias aduaneiras de passagem à saída ou à entrada, respectivamente.

Artigo 27.º

Sob reserva das disposições da presente Convenção, designadamente do artigo 18º, a estância aduaneira de destino inicialmente designada pode ser substituída por uma outra.

Artigo 28.º

1. O fim de uma operação TIR deve ser certificada sem demora pelas autoridades aduaneiras. Podem fazê-lo com ou sem reservas; quando forem emitidas reservas, devem ser fundadas em factos relacionados com a própria operação TIR. Esses factos devem ser claramente anotados na caderneta TIR.

2. Nos casos em que as mercadorias estejam sujeitas a um outro regime aduaneiro ou a um outro sistema de fiscalização aduaneira, todas as irregularidades que possam ter sido estabelecidas ao abrigo desse outro regime aduaneiro ou desse outro sistema de fiscalização aduaneira não devem ser atribuídas ao titular da caderneta TIR, na sua qualidade de titular, ou a qualquer outra pessoa que aja em seu nome.

c) Disposições relativas ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas

Artigo 29.º

1. As disposições da presente secção aplicam-se apenas aos transportes de mercadorias pesadas ou volumosas, definidas na alínea p) do artigo 1.º da presente Convenção.

2. Sempre que as disposições da presente secção se apliquem, o transporte de mercadorias pesadas ou volumosas pode, de acordo com a decisão das autoridades da estância aduaneira de partida, efectuar-se em veículos ou contentores não selados.

3. As disposições da presente secção aplicam-se apenas se, no entender das autoridades da estância aduaneira de partida, for possível identificar sem dificuldade, pela sua descrição, as mercadorias pesadas ou volumosas a transportar, bem como, se for caso disso, os respectivos acessórios transportados simultaneamente, ou munir tais mercadorias e acessórios de selos aduaneiros e/ou marcas de identificação, de molde a impedir que possam ser substituídos ou subtraídos sem que tal seja evidente.

Artigo 30.º

Todas as disposições da presente Convenção não derrogadas por disposições particulares da presente secção aplicam-se ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas efectuadas ao abrigo do regime TIR.

Artigo 31.º

A responsabilidade da associação garante estender-se-á não só às mercadorias enumeradas na caderneta TIR, mas também às mercadorias que, embora não enumeradas na caderneta, se encontrem na plataforma de carregamento ou entre as mercadorias enumeradas na caderneta TIR.

▼B

Artigo 32.º

A caderneta TIR utilizada deve apresentar na capa e em todas as folhas a indicação «mercadorias pesadas ou volumosas» em caracteres grossos, em inglês ou em francês.

Artigo 33.º

As autoridades da estância aduaneira de partida poderão exigir que sejam juntas à caderneta TIR listas de volumes, fotografias, planos, etc., considerados necessários para a identificação das mercadorias transportadas. Neste caso, visarão cada um destes documentos, um exemplar dos quais será apenso ao verso da capa da caderneta TIR e todos os manifestos da caderneta mencionarão os referidos documentos.

Artigo 34.º

As autoridades das estâncias aduaneiras de passagem de cada uma das Partes Contratantes aceitarão os selos aduaneiros e/ou as marcas de identificação apostos pelas autoridades competentes das outras Partes Contratantes. Podem, contudo, apor selos complementares e/ou marcas de identificação; fazendo referência nas folhas da caderneta TIR utilizadas no seu país, nos talões correspondentes e nas restantes folhas da caderneta TIR, aos novos selos e/ou marcas de identificação apostos.

Artigo 35.º

Se, durante o percurso ou numa estância aduaneira de passagem, as autoridades aduaneiras que procederem à inspecção da carga forem forçadas a quebrar os selos e/ou a retirar as marcas de identificação, farão referência nas folhas da caderneta TIR utilizadas no seu país, nos talões correspondentes e nas restantes folhas da caderneta TIR, aos novos selos e/ou marcas de identificação apostos.

CAPÍTULO IV

IRREGULARIDADES

Artigo 36.º

Qualquer infracção às disposições da presente Convenção tornará o infractor passível, no país onde a mesma for cometida, das sanções previstas na legislação desse país.

Artigo 37.º

Quando não for possível determinar o território onde a irregularidade foi cometida, considerar-se-á ter sido cometida no território da Parte Contratante onde foi constatada.

Artigo 38.º

1. Cada Parte Contratante terá o direito de excluir do benefício das disposições da presente Convenção, a título temporário ou definitivo, qualquer pessoa culpada de infracção grave às leis ou regulamentos aduaneiros aplicáveis aos transportes internacionais de mercadorias.

2. Esta exclusão será notificada no prazo de uma semana às autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território a pessoa em causa estiver estabelecida ou domiciliada, à associação (às associações) do país ou do território aduaneiro onde a infracção tiver sido cometida e à Comissão de controlo TIR.

▼B

Artigo 39.º

Quando, caso contrário, as operações TIR forem consideradas regulares:

1. As Partes Contratantes não relevarão pequenas diferenças relativas à execução de obrigações em matéria de prazo ou de itinerário.

2. Do mesmo modo, as divergências entre as indicações que figuram no manifesto de mercadorias da caderneta TIR e o conteúdo do veículo rodoviário, de um conjunto de veículos ou do contentor não serão consideradas como infracções a atribuir ao titular da caderneta TIR, nos termos da presente Convenção, quando for apresentada prova suficiente às autoridades competentes de que essas divergências não são devidas a erros cometidos com conhecimento de causa ou por negligência aquando do carregamento ou da expedição das mercadorias ou por ocasião da elaboração do referido manifesto.

Artigo 40.º

As administrações aduaneiras dos países de partida e de destino não responsabilizarão o titular da caderneta TIR pelas divergências eventualmente constatadas nesses países, quando as mesmas digam respeito, respectivamente, aos regimes aduaneiros anteriores ou posteriores ao transporte TIR e em relação aos quais o titular da referida caderneta não tenha tido intervenção.

Artigo 41.º

Quando for apresentada prova suficiente às autoridades aduaneiras de que as mercadorias referidas no manifesto de uma caderneta TIR pereceram ou ficaram irremediavelmente perdidas devido a um acidente ou por motivo de força maior, ou se apresentam em quantidades inferiores às declaradas por virtude da sua natureza, será concedida a dispensa do pagamento dos direitos e imposições normalmente exigíveis.

Artigo 42.º

Mediante pedido fundamentado de uma Parte Contratante, as autoridades competentes das Partes Contratantes interessadas num transporte TIR aceitarão comunicar-lhe todas as informações de que disponham, necessárias para a aplicação dos artigos 39.º, 40.º e 41.º acima.

Artigo 42.º-A

Em estreita colaboração com as associações, as autoridades competentes tomarão todas as medidas necessárias, a fim de assegurar uma utilização correcta das cadernetas TIR. Para o efeito, podem tomar as medidas de controlo nacionais e internacionais adequadas. As medidas de controlo nacionais tomadas neste contexto pelas autoridades competentes serão imediatamente comunicadas à Comissão de controlo TIR que verificará a sua conformidade com as disposições da Convenção. As medidas de controlo internacionais serão aprovadas pelo Comité de Gestão.

Artigo 42.º-B

As autoridades competentes das Partes Contratantes comunicam, se for caso disso, às associações habilitadas as informações por elas requeridas tendo em vista o cumprimento do compromisso assumido em conformidade com a subalínea (iii) da alínea f) do ponto 1 da 1.ª Parte do Anexo 9.

As informações a comunicar em casos específicos são precisadas no Anexo 10.

▼B

CAPÍTULO V

NOTAS EXPLICATIVAS

Artigo 43.º

As notas explicativas que figuram nos Anexos 6.º e 7.º (3.ª Parte) dão a interpretação de certas disposições da presente Convenção e dos seus Anexos. Descrevem também certas práticas recomendadas.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Artigo 44.º

Cada Parte Contratante concederá facilidades às associações garantes interessadas relativamente a:

a) Transferência das divisas necessárias para pagamento das importâncias exigidas pelas autoridades das Partes Contratantes em virtude das disposições do artigo 8.º da presente Convenção; e

b) Transferência das divisas necessárias para pagamento dos exemplares da caderneta TIR enviados às associações garantes por associações estrangeiras correspondentes ou por organizações internacionais.

Artigo 45.º

Cada Parte Contratante publicará a lista das estâncias aduaneiras de partida, de passagem e de destino que designar para a realização das operações TIR. As Partes Contratantes cujos territórios sejam limítrofes consultar-se-ão para designar de comum acordo as estâncias aduaneiras da fronteira correspondentes e o horário de funcionamento das mesmas.

Artigo 46.º

1. Não será devida retribuição pela intervenção do pessoal das alfândegas nas operações aduaneiras mencionadas na presente Convenção, salvo nos casos em que essa intervenção tenha lugar fora dos dias, horas e locais normalmente previstos para as referidas operações.

2. Sempre que possível, as Partes Contratantes facilitarão nas estâncias aduaneiras a realização de operações relativas a mercadorias perecíveis.

Artigo 47.º

1. As disposições da presente Convenção não impedem nem a aplicação de restrições e controlos impostos por regulamentos nacionais baseados em considerações de moralidade, segurança, higiene ou saúde públicas, ou em considerações de ordem veterinária ou fitopatológica, nem a cobrança de quantias exigíveis em virtude desses regulamentos.

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

▼B

Artigo 48.º

Nenhuma disposição da presente Convenção exclui o direito das Partes Contratantes que formam uma união aduaneira ou económica de aprovarem regras particulares relativamente a operações de transporte que comecem ou terminem nos seus territórios ou que se efectuem através deles, contanto que essas regras não diminuam as facilidades previstas na presente Convenção.

Artigo 49.º

A presente Convenção não impede a aplicação de facilidades maiores que as Partes Contratantes concedam ou queiram conceder, quer por disposições unilaterais, quer por virtude de acordos bilaterais ou multilaterais, sob reserva de que as facilidades assim concedidas não dificultem a aplicação das disposições da presente Convenção, em particular o funcionamento das operações TIR.

Artigo 50.º

As Partes Contratantes comunicarão entre si, mediante pedido, as informações necessárias à aplicação das disposições da presente Convenção, designadamente as relativas à aprovação dos veículos rodoviários ou dos contentores, bem como às características técnicas da sua construção.

Artigo 51.º

Os anexos da presente Convenção fazem dela parte integrante.

CAPÍTULO VII

CLÁUSULAS FINAIS

Artigo 52.º

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1. Todos os Estados Membros da Organização das Nações Unidas ou membros de uma das suas instituições especializadas ou da Agência Internacional de Energia Atómica, Partes do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, e qualquer outro Estado convidado pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas, podem tornar-se Partes Contratantes na presente Convenção:

a) Assinando-a, sem reserva de ratificação, de aceitação ou de aprovação;

b) Depositando um instrumento de ratificação, de aceitação ou de aprovação depois de ter assinado sob reserva de ratificação, de aceitação ou de aprovação; ou

c) Depositando um instrumento de adesão.

2. A presente Convenção estará aberta desde 1 de Janeiro de 1976 até 1 de Dezembro de 1976 inclusive, no Departamento das Nações Unidas em Genebra, à assinatura dos Estados referidos no n.º 1 do presente artigo. Após essa data estará aberta à sua adesão.

3. As uniões aduaneiras ou económicas podem igualmente, de acordo com o disposto nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, tornar-se Partes Contratantes da presente Convenção ao mesmo tempo que todos os seus Estados Membros ou em qualquer outro momento depois de todos os seus Estados Membros se terem tornado Partes Contratantes na referida Convenção. Estas uniões não terão, no entanto, o direito de voto.

▼B

4. Os instrumentos de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão serão depositados junto do Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

Artigo 53.º

Entrada em vigor

1. A presente Convenção entrará em vigor seis meses após a data em que cinco dos Estados mencionados no n.º 1 do artigo 52.º a tenham assinado sem reserva de ratificação, de aceitação ou de aprovação, ou tenham depositado o seu instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão.

2. Depois de cinco dos Estados mencionados no n.º 1 do artigo 52.º a terem assinado sem reserva de ratificação, de aceitação ou de aprovação ou terem depositado o seu instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, a presente Convenção entrará em vigor, para todas as novas Partes Contratantes, seis meses após a data do depósito do seu instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão.

3. Qualquer instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão depositado após a entrada em vigor de uma emenda à presente Convenção será considerado aplicável ao texto modificado da presente Convenção.

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

Artigo 54.º

Denúncia

1. Qualquer Parte Contratante poderá denunciar a presente convenção mediante notificação dirigida ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

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

3. A validade das cadernetas TIR aceites pela estância aduaneira de partida antes da data em que a denúncia produzirá efeitos não será por esta afectada e a garantia das associações garantes continuará a ser válida segundo as condições da presente Convenção.

Artigo 55.º

Extinção

Se, após a entrada em vigor da presente Convenção, o número de Estados que são Partes Contratantes ficar reduzido a menos de cinco durante um período qualquer de doze meses consecutivos, a presente Convenção deixará de produzir efeitos a partir do fim do referido período de doze meses.

Artigo 56.º

Revogação da Convenção TIR de 1959

1. A presente Convenção, logo que entre em vigor, revogará e substituirá, nas relações entre as Partes Contratantes da presente Convenção, a Convenção TIR de 1959.

2. Os certificados de aprovação emitidos para os veículos rodoviários e os contentores em conformidade com as disposições da Convenção TIR de 1959 serão aceites, dentro do limite do seu prazo de validade, ou sob reserva de renovação, para o transporte de mercadorias efectuado sob regime de selagem aduaneira pelas Partes Contratantes na presente Convenção, desde que esses veículos e contentores continuem a obedecer às condições segundo as quais foram inicialmente aprovados.

▼B

Artigo 57.º

Resolução de litígios

1. Qualquer diferendo entre duas ou mais Partes Contratantes relativo à interpretação ou à aplicação da presente Convenção será, na medida do possível, resolvido por negociação entre as Partes em litígio ou por uma outra forma.

2. Qualquer diferendo entre duas ou mais Partes Contratantes relativo à interpretação ou à aplicação da presente Convenção que não possa ser resolvido pela forma prevista no n.º 1 do presente artigo será, a pedido de uma dessas Partes, submetido a um tribunal arbitral constituído do seguinte modo: cada uma das Partes em litígio nomeará um árbitro e esses árbitros designarão um outro árbitro que será o presidente. Se, três meses após a recepção de um pedido, uma das Partes não tiver designado o árbitro, ou seu os árbitros não tiverem escolhido o presidente, qualquer das Partes poderá pedir ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas para proceder à nomeação do árbitro ou do presidente do tribunal arbitral.

3. A decisão do tribunal arbitral, constituído em conformidade com o disposto no n.º 2, será obrigatória para as Partes em litígio.

4. O tribunal arbitral estabelecerá o seu próprio regulamento interno.

5. As decisões do tribunal arbitral serão tomadas por maioria.

6. Qualquer divergência que possa surgir entre as Partes em litígio sobre a interpretação e a execução da sentença arbitral poderá ser submetida por uma das Partes ao tribunal arbitral que proferiu a sentença para ser por ele julgada.

Artigo 58.º

Reservas

1. Qualquer Estado poderá declarar no momento da assinatura, da ratificação ou da adesão à presente Convenção, que não se considera vinculado pelos n.os 2 a 6 do artigo 57º da presente Convenção. As outras Partes Contratantes não ficarão vinculadas a estes números relativamente a qualquer Parte Contratante que tiver formulado uma tal reserva.

2. Qualquer Parte Contratante que tenha formulado uma reserva em conformidade com o n.º 1 do presente artigo poderá em qualquer momento retirar essa reserva através duma notificação dirigida ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

3. Com excepção das reservas previstas no n.º 1 do presente artigo, não serão admitidas reservas à presente Convenção.

Artigo 58.º-A

Comité de gestão

Será criado um Comité de Gestão composto por todas as Partes Contratantes. A sua composição, funções e regulamento interno figuram no Anexo 8.

Artigo 58.º-B

Comissão de controlo TIR

O Comité de gestão criará uma Comissão de controlo TIR na qualidade de órgão subsidiário que, em seu nome, executará as tarefas que lhe são confiadas por força da Convenção e pelo Comité. A sua composição, funções e regulamento interno figuram no Anexo 8.

▼B

Artigo 59.º

Procedimentos relativos à emenda da presente Convenção

1. A presente Convenção, incluindo os seus anexos, poderá ser emendada por proposta de uma Parte Contratante de acordo com as formalidades previstas no presente artigo.

2. Qualquer proposta de emenda à presente Convenção será examinada pelo Comité de Gestão composto por todas as Partes Contratantes, em conformidade com o regulamento interno que se encontra reproduzido no Anexo 8. Qualquer emenda deste tipo examinada ou elaborada durante a reunião do Comité de gestão e adoptada pelo Comité por uma maioria de dois terços dos membros presentes e votantes, será comunicada pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas às Partes contratantes para aceitação.

3. Sob reserva das disposições do artigo 60.º, qualquer proposta de emenda comunicada ao abrigo das disposições do parágrafo anterior entrará em vigor relativamente a todas as Partes contratantes três meses após o termo de um período de doze meses contado a partir da data em que a comunicação tenha sido feita, se durante esse período nenhuma objecção à emenda proposta tiver sido notificada por um Estado Parte contratante ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

4. Se, em conformidade com o n.º 3 do presente artigo, tiver sido notificada uma objecção à emenda proposta, a emenda será considerada como não tendo sido aceite e não produzirá nenhum efeito.

Artigo 60.º

Procedimento especial de alteração dos Anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10.

1. Qualquer proposta de alteração dos anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 examinada em conformidade com os n.ºs 1 e 2 do artigo 59.º entrará em vigor numa data a fixar pelo Comité de Gestão no momento da sua aprovação, a menos que até uma data anterior, fixada pelo Comité de Gestão no mesmo momento, um quinto ou cinco dos Estados que são Partes Contratantes, se esse número for inferior, notificarem o Secretário-Geral das Nações Unidas de que formulam objecções contra a alteração. As datas referidas neste parágrafo serão fixadas pelo Comité de gestão por uma maioria de dois terços dos membros presentes e votantes.

2. A partir da sua entrada em vigor, uma emenda adoptada em conformidade com as disposições previstas no n.º 1 substituirá, para todas as Partes Contratantes, qualquer disposição precedente à qual se refira.

Artigo 61.º

Pedidos, comunicações e objecções

O Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas comunicará a todas as Partes Contratantes e a todos os Estados referidos no n.º 1 do artigo 52.º da presente Convenção, todos os pedidos, comunicações ou objecções feitos nos termos dos artigos 59.º e 60.º, assim como a data de entrada em vigor de uma emenda.

Artigo 62.º

Conferência de revisão

1. Qualquer Estado Parte Contratante poderá, por notificação dirigida ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas, pedir a convocação de uma conferência, a fim de que a presente Convenção seja revista.

▼B

2. Uma conferência de revisão, para a qual serão convidadas todas as Partes Contratantes e todos os Estados referidos no n.º 1 do artigo 52.º, será convocada pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas se, no prazo de seis meses a contar da data em que o Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas proceder à notificação, pelo menos um quarto dos Estados Partes Contratantes acederem ao pedido.

3. Uma conferência de revisão, para a qual serão convidadas todas as Partes Contratantes e todos os Estados referidos no n.º 1 do artigo 52.º, será também convocada pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas após notificação de um pedido do Comité de Gestão. O Comité de Gestão formulará um tal pedido, se a maioria dos membros presentes e votantes assim o decidir.

4. Se, de harmonia com as disposições dos parágrafos 1 ou 3 deste artigo, for convocada uma conferência, o Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas informará desse facto todas as Partes contratantes e convida-las-á a apresentar, num prazo de três meses, as propostas que desejem submeter à apreciação da conferência. O Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas mandará remeter a todas as Partes Contratantes a ordem do dia provisória da conferência, acompanhada dos textos das referidas propostas, pelo menos três meses antes da data de abertura da conferência.

Artigo 63.º

Notificações

Além das notificações e comunicações previstas nos artigos 61.º e 62.º, o Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas notificará a todos os Estados referidos no artigo 52.º:

a) As assinaturas, ratificações, aceitações, aprovações e adesões efectuadas ao abrigo do artigo 52.º;

b) As datas de entrada em vigor da presente Convenção em conformidade com o artigo 53.º;

c) As denúncias efectuadas ao abrigo do artigo 54.º;

d) A extinção da presente Convenção ao abrigo do artigo 55.º;

e) As reservas formuladas ao abrigo do artigo 58.º.

Artigo 64.º

Texto autêntico

Depois de 31 de Dezembro de 1976, o original da presente Convenção será depositado junto do Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas, o qual enviará cópias autenticadas a todas as Partes Contratantes e a cada um dos Estados referidos no n.º 1 do artigo 52º que não são Partes Contratantes.

▼B

ANEXO 1

MODELO DA CADERNETA TIR

Versão 1

1. A caderneta TIR é impressa em francês, com excepção da página 1 da capa cujas rubricas são igualmente impressas em inglês; as «Regras relativas à utilização da caderneta TIR» que figuram na página 2 da versão francesa são reproduzidas em inglês na página 3 da referida capa. O relatório de incidente pode também figurar, no verso, numa outra língua, consoante as necessidades.

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

Versão 2

3. Para o transporte de tabaco e de álcool a título dos quais pode ser solicitada uma garantia mais elevada à associação garante, em conformidade com a nota explicativa 0.8.3 do Anexo 6, as autoridades aduaneiras devem exigir cadernetas TIR que contenham distintamente na capa e em todas as folhas a menção «TABAC/ALCOOL» e «TOBACCO/ALCOHOL». Estas cadernetas devem também especificar, pelo menos em inglês e em francês, as categorias de tabaco e de álcool objecto da garantia, numa folha separada, colocada a seguir à página 2 da capa.

▼B

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 1

Page 1 of cover

[Annex 1 page 3]

(Name of International Organization)

CARNET TIR*

.....vouchers No

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

2. Délivré par _____
Issued by

(nom de l'association émettrice / *name of issuing association*)

3. Titulaire _____
Holder

(numéro d'identification, nom, adresse, pays / *identification number, name, address, country*)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:

Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:

Signature of the secretary of the international organization:

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

6. Pays de 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

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 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.

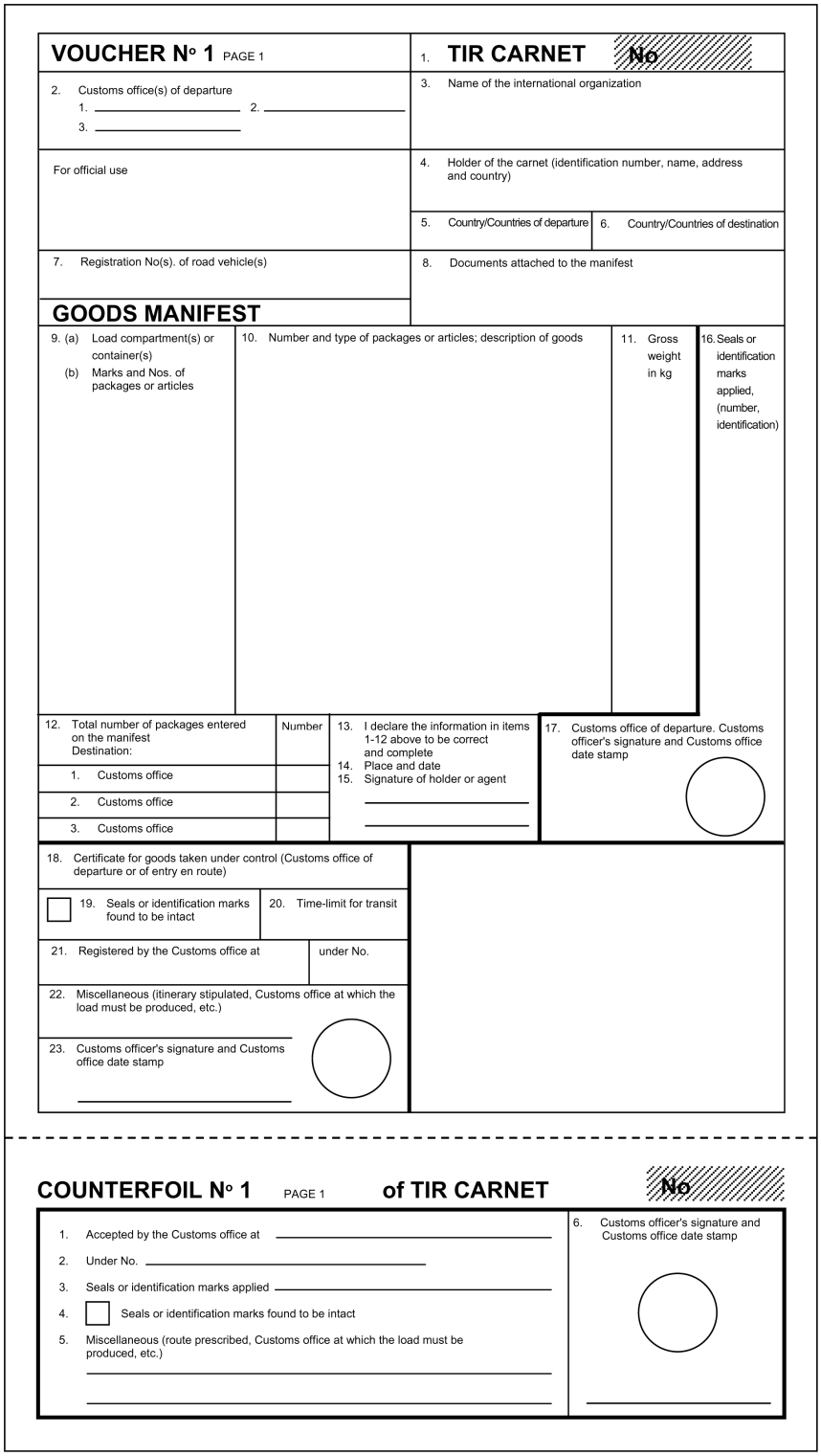
17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

▼B

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 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.)

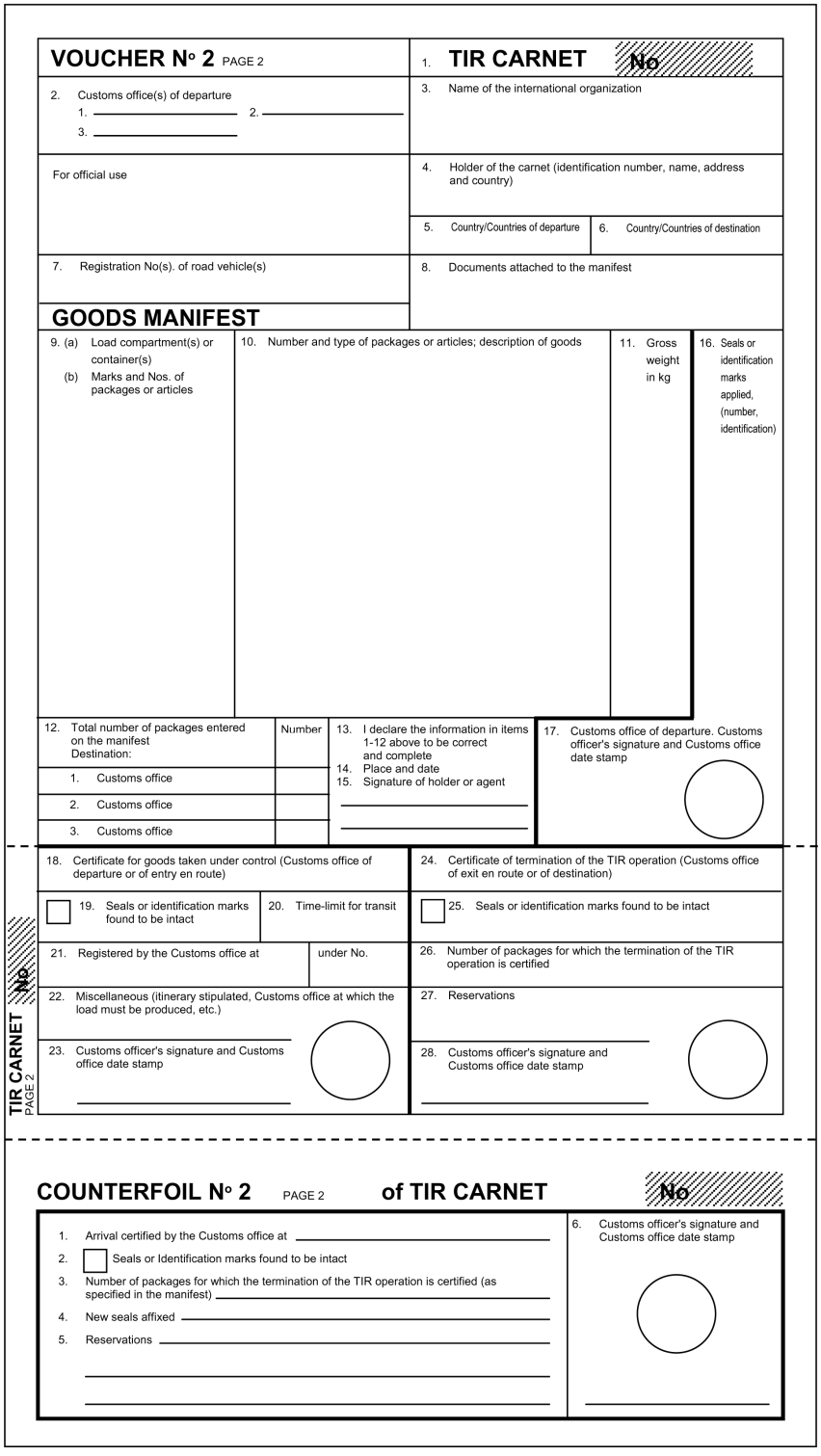
6. Customs officer's signature and Customs office date stamp

▼B

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 1

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



▼B

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 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

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 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

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 2

Page 1 of cover

[Annex 1 page 9]

(Name of International Organization)

CARNET TIR*

.....vouchers No

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
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

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 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

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 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

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 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

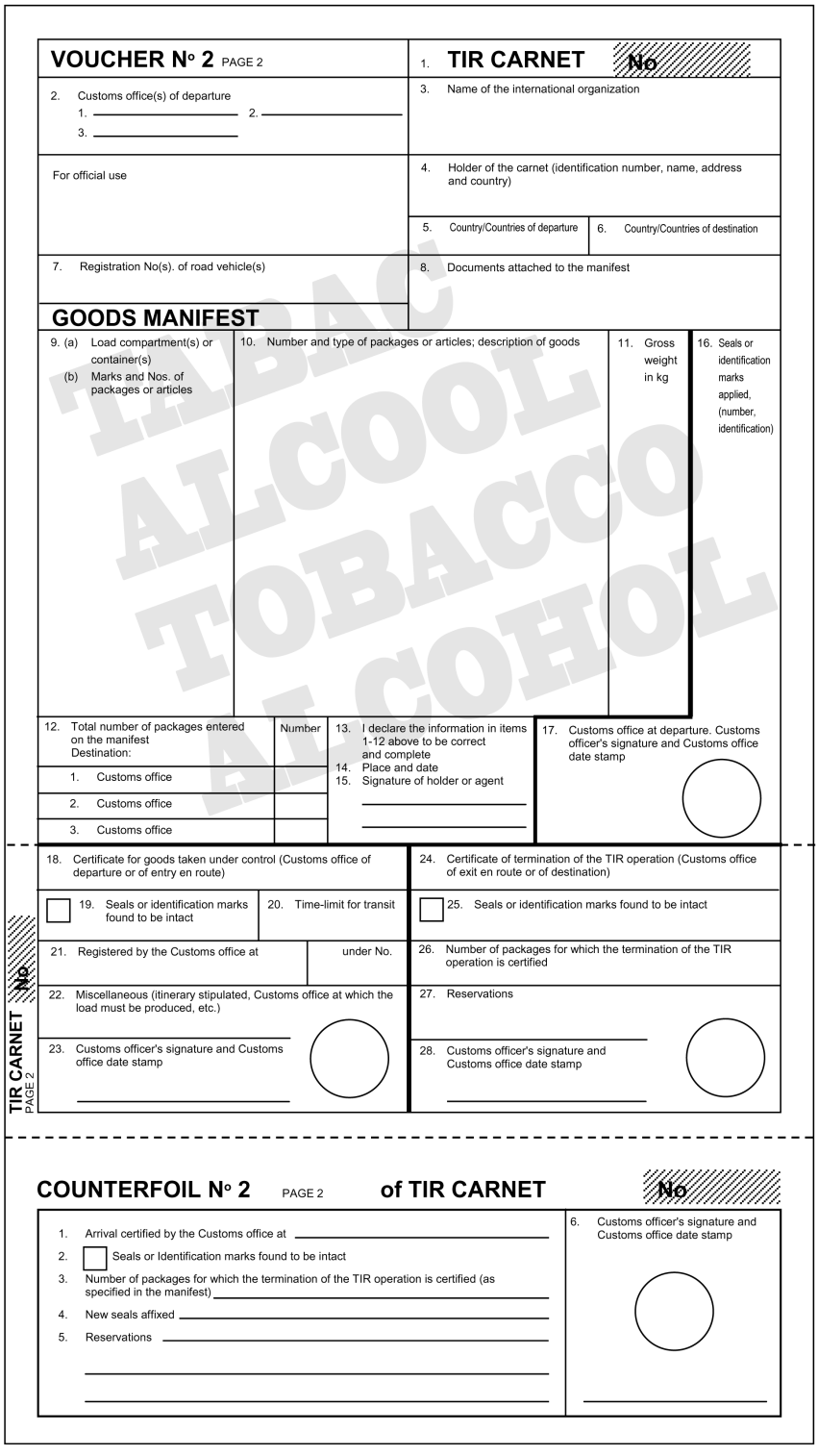
TABAC ALCOOL TOBACCO ALCOHOL

▼B

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 2

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



▼B

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 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

Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 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

ANEXO 2

REGULAMENTO RELATIVO ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS APLICÁVEIS AOS VEÍCULOS RODOVIÁRIOS PARA PODEREM SER UTILIZADOS NO TRANSPORTE INTERNACIONAL SOB REGIME DE SELAGEM ADUANEIRA

Artigo 1.º

Princípios fundamentais

Só poderão ser aprovados para o transporte internacional de mercadorias, sob regime de selagem aduaneira, os veículos cujos compartimentos destinados à carga sejam construídos e equipados de tal modo:

a) Que nenhuma mercadoria possa ser extraída da parte selada do veículo ou aí introduzida sem ficarem traços visíveis de arrombamento ou sem que se quebre o selo aduaneiro;

b) Que o selo aduaneiro possa ser-lhes aposto de maneira simples e eficaz;

c) Que não contenham espaços onde se possam esconder mercadorias;

d) Que todos os espaços susceptíveis de conter mercadorias sejam facilmente acessíveis às inspecções aduaneiras.

Artigo 2.º

Estrutura do compartimento destinado à carga

1. Para estarem em conformidade com as prescrições do artigo 1.º do presente regulamento:

a) Os elementos constitutivos do compartimento destinado à carga (paredes, pavimento, portas, tecto, montantes, armações, travessas, etc.) serão unidos, quer por meio de dispositivos que não possam, do exterior, ser retirados e colocados de novo no seu lugar sem ficarem traços visíveis, quer segundo métodos que permitam formar uma estrutura que não possa modificar-se sem ficarem traços visíveis. Quando as paredes, o pavimento, as portas e o tecto forem constituídos por diversos elementos, estes elementos deverão obedecer às mesmas prescrições e ser suficientemente resistentes;

b) As portas e todos os outros sistemas de fechamento (incluindo torneiras, buracos do homem, tampões, etc.) terão um dispositivo que permita a aplicação dos selos aduaneiros. Este dispositivo não deverá poder ser retirado e reposto no seu lugar, a partir do exterior sem ficarem traços visíveis, nem a porta ou o fecho deverão poder abrir-se sem violar o selo aduaneiro. Este último será protegido de maneira adequada. Permitir-se-ão tectos corrediços;

c) As aberturas de ventilação e de escoamento serão munidas de um dispositivo que impeça o acesso ao interior do compartimento destinado à carga. Este dispositivo não deverá poder ser retirado do exterior e daí colocado novamente no seu lugar sem ficarem traços visíveis.

2. Não obstante as disposições da alínea c) do artigo 1.º do presente regulamento, os elemento constitutivos do compartimento destinado à carga que, por razões de ordem prática, devam ter espaços vazios (entre os tabiques de uma parede dupla, por exemplo) serão permitidos. Para que estes espaços não possam ser utilizados para esconder mercadorias:

i) Se o revestimento interior do compartimento cobrir toda a parede desde o pavimento ao tecto ou, noutros casos, se o espaço existente entre este revestimento e a parede exterior for completamente fechado, o referido revestimento deve ser aplicado de tal forma que não possa ser desmontado e colocado novamente no seu lugar sem ficarem traços visíveis; e

▼B

ii) Se o revestimento não cobrir a parede a toda a sua altura e se os espaços que o separam da parede exterior não forem completamente fechados, assim como em todos os outros casos em que a construção dê origem a espaços, o número dos referidos espaços deverá ser reduzido ao mínimo, devendo esses espaços ser facilmente acessíveis às inspecções aduaneiras.

3. Serão autorizadas lucarnas desde que sejam feitas de materiais suficientemente resistentes e que não possam ser retiradas e novamente colocadas, pelo exterior, sem ficarem traços visíveis. No entanto, poder-se-á aceitar o vidro, mas no caso de se utilizar um vidro que não seja de segurança, as lucarnas estarão munidas de uma rede metálica fixa que não possa ser retirada do exterior; a dimensão das malhas da rede não ultrapassará 10 mm.

4. As aberturas feitas no pavimento para fins técnicos, tais como lubrificação, conservação e enchimento da caixa de areia, apenas serão autorizadas se dispuserem de uma tampa que deve poder ser fixada de modo que não seja possível o acesso pelo exterior ao compartimento destinado à carga.

Artigo 3.º

Veículos com toldo

1. Os veículos com toldo obedecerão às condições estipuladas nos artigos 1.º e 2.º do presente regulamento, desde que estas sejam susceptíveis de lhes ser aplicadas. Esses veículos devem também obedecer às disposições do presente artigo.

2. O toldo será, quer de tela forte quer de tecido revestido de matéria plástica ou de tecido com borracha, não extensível e suficientemente resistente. Deverá estar em bom estado e ser confeccionado de modo que, uma vez colocado o dispositivo de fechamento, não seja possível o acesso ao interior do compartimento destinado à carga sem ficarem traços visíveis.

3. Se o toldo for feito de várias peças, os bordos destas serão dobrados, introduzidos um no outro e unidos por duas costuras afastadas 15 mm, pelo menos. Estas costuras serão feitas conforme o desenho n.º 1 junto ao presente regulamento; todavia, quando para certas partes do toldo (tais como abas e cantos reforçados), não for possível unir as peças deste modo, bastará dobrar o bordo da parte superior e fazer as costuras conforme os desenhos n.ºs 2 ou 2 a) apensos ao presente regulamento. Uma das costuras será apenas visível do interior e a cor do fio utilizado para esta costura deverá ser nitidamente diferente da cor do toldo assim como da do fio utilizado para a outra costura. Todas as costuras serão feitas à máquina.

4. Se o toldo for de tecido revestido de matéria plástica e feito de várias peças, estas poderão também reunir-se umas às outras por soldadura, segundo o desenho n.º 3 apenso ao presente regulamento. A borda de uma peça sobrepor-se-á, pelo menos, 15 mm à borda da outra. A união das peças, por fusão, será efectuada em toda essa largura. A borda exterior da sobreposição será revestida com uma tira de matéria plástica com a largura de, pelo menos, 7 mm, a qual será fixada pelo mesmo processo de soldadura. Sobre essa tira, bem como sobre uma largura de pelo menos 3 mm de cada um dos seus lados, imprimir-se-á um relevo uniforme e bem marcado. A soldadura será feita de tal modo que as peças não possam ser separadas e depois novamente unidas sem ficarem traços visíveis.

▼B

5. Os consertos efectuar-se-ão segundo o método indicado no desenho n.º 4 apenso ao presente regulamento; as bordas serão dobradas, introduzidas uma na outra e unidas por duas costuras visíveis com, pelo menos, 15 mm de distância entre si; a cor do fio visível do interior será diferente da do fio visível do exterior e da do toldo; todas as costuras serão feitas à máquina. Quando o conserto de um toldo danificado junto das extremidades tiver de se executar pela substituição da parte que se encontra em mau estado por um remendo, a costura poderá também efectuar-se de acordo com o disposto no n.º 3 do presente artigo e no desenho n.º 1 apenso ao presente regulamento. Os consertos dos toldos de tecido revestido de matéria plástica poderão também ser executados segundo o processo descrito no n.º 4 do presente artigo mas, nesse caso, a tira de matéria plástica deve ser fixada nos dois lados do toldo, colocando-se o remendo por dentro.

6. A fixação do toldo ao veículo deve obedecer rigorosamente às condições estabelecidas nas alíneas a) e b) do artigo 1.º do presente regulamento. Poder-se-á utilizar os sistemas seguintes:

a) O toldo poderá ser fixado por:

   i) Por argolas metálicas fixas ao veículo;

   ii) Ilhós abertos na borda do toldo; e

   iii) Um ligamento que passe pelas argolas por cima do toldo e que seja visível do exterior em todo o seu comprimento.

   O toldo cobrirá as partes sólidas do veículo numa distância de 250 mm, pelo menos, medidos a partir do centro das argolas de fixação, salvo nos casos em que o próprio sistema de construção do veículo impeça o acesso ao interior do compartimento destinado à carga;

b) Quando a borda de um toldo tiver que ser fixada ao veículo de um modo permanente, a junção será contínua e efectuar-se-á por meio de dispositivos sólidos;

c) Quando se utilizar um sistema de bloqueio do toldo, este deve, na posição de bloqueio, prender estreitamente o toldo ao exterior do compartimento destinado à carga (ver, por exemplo, o desenho n.º 6).

7. O toldo será sustido por uma superestrutura adequada (montantes, paredes, arcos, traves, etc.).

8. O intervalo entre as argolas e entre os ilhós não ultrapassará 200 mm. No entanto, poderá ser superior a esse valor, sem, todavia, ultrapassar 300 mm entre as argolas e entre os ilhós situados de cada lado de um montante, se o sistema de construção do veículo e do toldo for tal que impeça o acesso ao compartimento reservado à carga. Os ilhós deverão ser reforçados.

9. Serão utilizados ligamentos dos seguintes tipos:

a) Cabos de aço com um diâmetro de 3 mm, pelo menos; ou

b) Cordas de cânhamo ou de sisal com um diâmetro de 8 mm, pelo menos, envolvidas por uma bainha de matéria plástica transparente, não extensível. ou

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

d) Cordas com alma de matéria têxtil envolvida por pelo menos quatro cabos, formados apenas por fios de aço, que a cubram inteiramente, desde que o diâmetro dos cabos assim constituídos (sem ter em conta a eventual bainha de matéria plástica transparente) tenha pelo menos 3 mm.

As cordas em conformidade com o n.º 9 (a) ou (d) deste artigo podem ter uma bainha de matéria plástica transparente não extensível.

▼B

No caso em que o toldo deve ser fixado à armação num sistema de construção que obedece ao disposto na alínea a) do n.º 6 do presente artigo, pode utilizar-se uma correia para a fixação (o desenho n.º 7 apenso ao presente anexo apresenta um exemplo de um sistema de construção deste tipo). A correia deve obedecer às prescrições estipuladas na alínea a), subalínea iii), do n.º 11 para a matéria, dimensões e forma.

10. Cada corda deverá ser de uma peça única e estar munida de uma ponteira de metal duro em cada extremidade. Essas ponteiras em metal duro devem permitir a introdução do fio ou fita do selo aduaneiro. De acordo com o disposto nas alíneas a), b), e d) do n.º 9 do presente artigo, o dispositivo de fixação de cada ponteira metálica deve ter um rebite oco que atravesse o cabo ou a corda e permita a passagem do fio ou da fita do selo aduaneiro. O cabo ou a corda deverão ser visíveis de ambos os lados do rebite oco, de modo que seja possível verificar se esse cabo ou essa corda são de uma só peça (ver o desenho n.º 5 apenso ao presente regulamento).

11. Nas aberturas do toldo por onde se efectuam o carregamento e a descarga, as duas superfícies serão unidas. Poder-se-á utilizar os sistemas seguintes:

a) As duas bordas do toldo deverão sobrepor-se de modo satisfatório. Além disso, o seu sistema de fechamento será constituído:

   i) Por uma aba cosida ou soldada em conformidade com os n.ºs 3 e 4 do presente artigo;

   ii) Por argolas e ilhós que obedeçam às condições do n.º 8 do presente artigo, devendo as argolas ser de metal; e

   iii) Por uma correia, de matéria apropriada, não extensível, feita de uma só peça, com, pelo menos, 20 mm de largura e 3 mm de espessura, que passará pelas argolas e manterá unidas as duas bordas do toldo assim como a aba; esta correia será presa ao interior do toldo e munida:

      — De um ilhó por onde passarão o cabo ou a corda referidos no n.º 9 do presente artigo;

      — De um ilhó que possa aplicar-se à argola metálica referida no n.º 6 do presente artigo e fixado pelo cabo ou a corda referidos no n.º 9 do presente artigo.

   Não se exigirá a aba se for aplicado um dispositivo especial (chicana, por exemplo) que impeça o acesso ao interior do compartimento reservado à carga sem ficarem traços visíveis. Também não se exigirão abas para os veículos com toldos corrediços;

b) Um sistema especial de bloqueio que mantenha as bordas dos toldos muito apertadas quando o compartimento de carga estiver fechado e selado. O sistema estará munido de um orifício através do qual poderá passar a argola metálica referida no n.º 6 do presente artigo e ser presa pela corda ou pelo cabo referidos no n.º 9 do presente artigo. Esse sistema está descrito no desenho n.º 8, apenso ao presente anexo.

Artigo 4.º

Veículos com toldos corrediços

1. As disposições dos artigos 1.º, 2.º e 3.º do presente regulamento aplicam-se, se for caso disso, aos veículos com toldos corrediços. Esses veículos devem também obedecer às disposições do presente artigo.

▼B

2. Os toldos corrediços, o pavimento, as portas e outros elementos constitutivos do compartimento de carga devem obedecer às prescrições dos n.os 6, 8, 9 e 11 do artigo 3.º do presente regulamento ou ao disposto nas alíneas i) a vi) seguintes.

▼M6

i) Os toldos corrediços, o pavimento, as portas e todos os outros elementos constituintes do compartimento de carga são montados quer por meio de dispositivos que não possam, do exterior, ser retirados e colocados de novo no seu lugar sem ficarem traços visíveis, quer segundo métodos que permitam formar uma estrutura que não possa ser modificada sem ficarem traços visíveis;

▼B

ii) O toldo cobrirá os elementos sólidos da parte superior do veículo em, pelo menos, ¼ da distância efectiva entre os esticadores. O toldo cobrirá pelo menos em 50 mm os elementos sólidos da parte inferior do veículo. O orifício horizontal entre o toldo e os elementos sólidos do compartimento de carga não poderá ultrapassar 10 mm perpendicularmente ao eixo longitudinal do veículo, uma vez fechado e selado o compartimento de carga pela alfândega;

▼M6

iii) O sistema de guiamento do toldo corrediço, os tensores do toldo corrediço e as outras partes móveis são montados de modo que, quando fechadas e seladas pela alfândega, as portas e as outras partes móveis não possam ser abertas nem fechadas do exterior sem ficarem traços visíveis. O sistema de guiamento do toldo corrediço, os tensores do toldo corrediço e as outras partes móveis são montados de modo que, uma vez colocados os dispositivos de fecho, seja impossível aceder ao compartimento de carga sem ficarem traços visíveis. Dá-se um exemplo de um sistema deste tipo no desenho n.º 9 apenso ao presente regulamento;

▼B

iv) O intervalo horizontal entre as argolas, utilizadas para fins aduaneiros, sobre os elementos sólidos do veículo não ultrapassará 200 mm. No entanto, o intervalo pode ser maior, sem, todavia, ultrapassar 300 mm entre as argolas de um e do outro lado do montante, se o sistema de construção do veículo e do toldo for tal que impeça o acesso ao compartimento de carga. Em todos os casos, devem respeitar-se as condições definidas na alínea ii) acima;

v) O intervalo entre os esticadores não deve exceder 600 mm;

vi) Os ligamentos utilizados para prender o toldo aos elementos sólidos do veículo devem obedecer às prescrições do n.º 9 do artigo 3.º do presente regulamento.

▼M6

Artigo 5.º

Veículos com teto em toldo corrediço

1. As disposições dos artigos 1.º, 2.º, 3.º e 4.º do presente regulamento aplicam-se, se for caso disso, aos veículos com teto em toldo corrediço. Esses veículos devem também obedecer às disposições do presente artigo.

▼**M6**

2. O teto em toldo corrediço deve cumprir os requisitos estabelecidos nas subalíneas i) a iii) a seguir.

i) O teto em toldo corrediço é montado quer por meio de dispositivos que não possam, do exterior, ser retirados e colocados de novo no seu lugar sem ficarem traços visíveis, quer segundo métodos que permitam formar uma estrutura que não possa ser modificada sem ficarem traços visíveis.

ii) O toldo do teto corrediço deve sobrepor-se à parte maciça do teto na parte da frente do compartimento de carga de modo a que esse toldo não possa ser puxado por cima do bordo superior da longarina superior. Deve inserir-se no sentido do comprimento do compartimento de carga, de ambos os lados, na bainha do toldo do teto, um cabo de aço pré-esforçado de modo que não possa ser retirado e reinserido sem ficarem traços visíveis. O toldo do teto deve ser fixado à estrutura corrediça de tal forma que não possa ser retirado e fixado novamente sem ficarem traços visíveis.

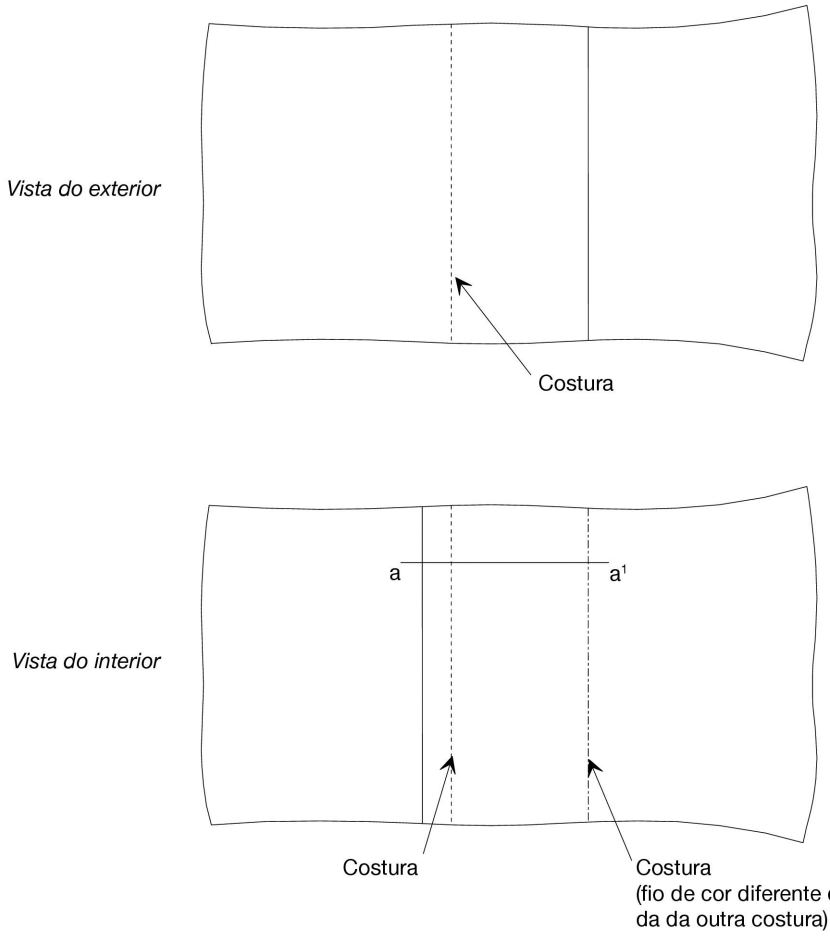
iii) O sistema de guiamento do teto corrediço, os tensores do teto corrediço e as outras partes móveis são montados de modo que, quando fechadas e seladas pela alfândega, as portas, o teto e as outras partes móveis não possam ser abertas nem fechadas do exterior sem ficarem traços visíveis. O sistema de guiamento do teto corrediço, os tensores do teto corrediço e as outras partes móveis são montados de modo que, uma vez colocados os dispositivos de fecho, seja impossível aceder ao compartimento de carga sem ficarem traços visíveis.

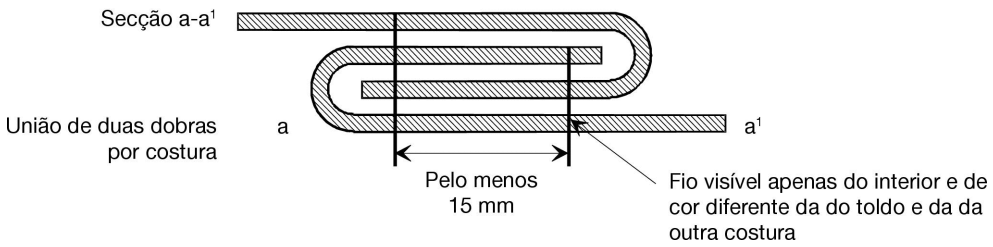
Dá-se um exemplo de um possível sistema deste tipo no desenho n.º 10 apenso ao presente regulamento.

▼B

Desenho n.º 1

TOLDO FEITO DE VÁRIAS PEÇAS UNIDAS POR COSTURA

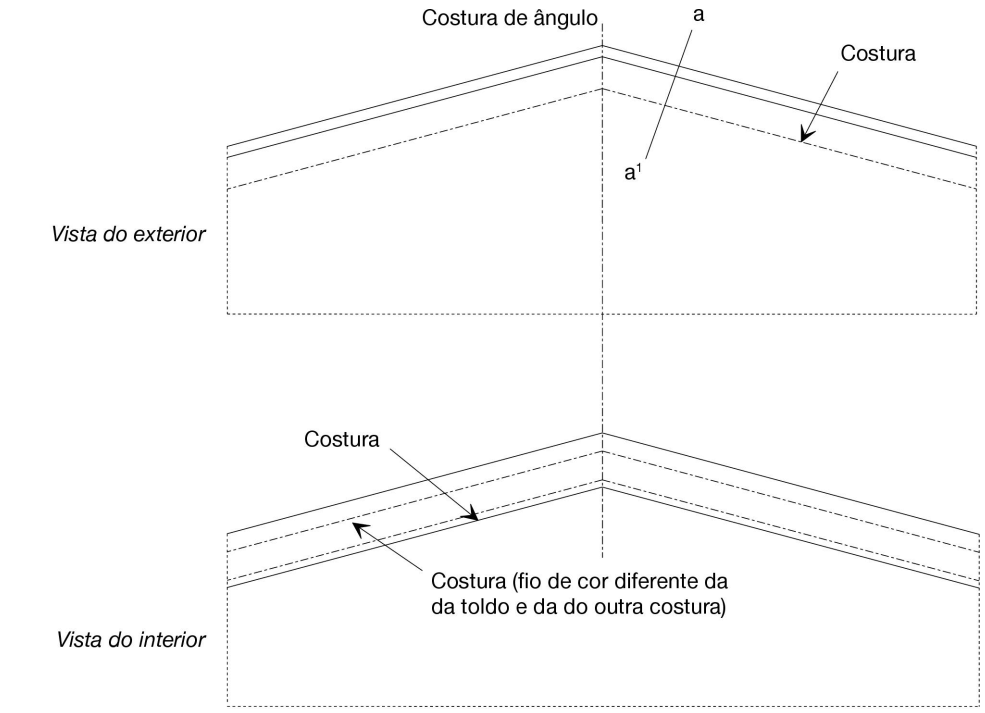


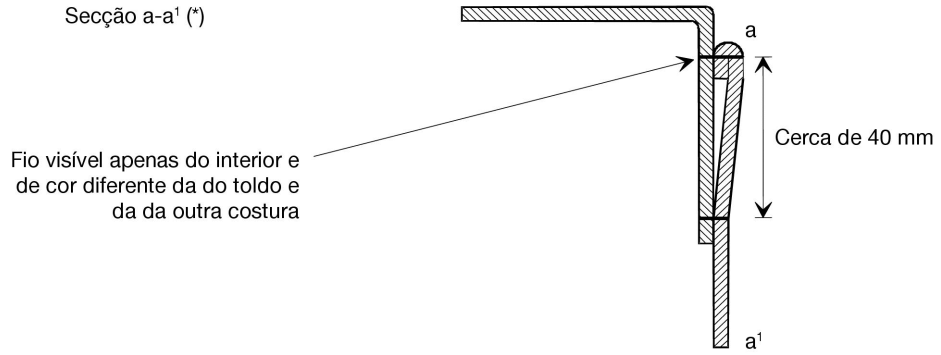


▼B

Desenho n.º 2

TOLDO FEITO DE VÁRIAS PEÇAS UNIDAS POR COSTURA



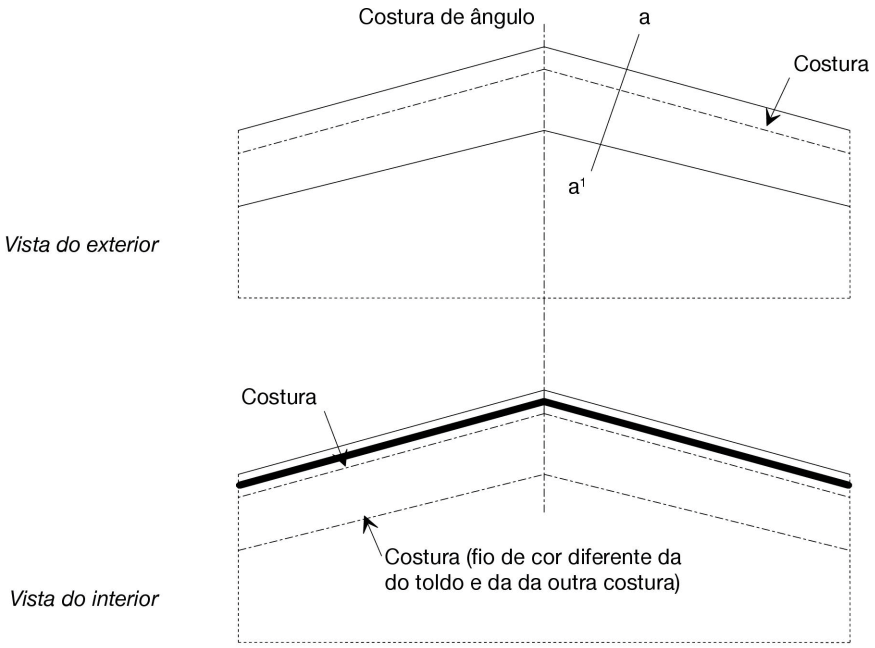


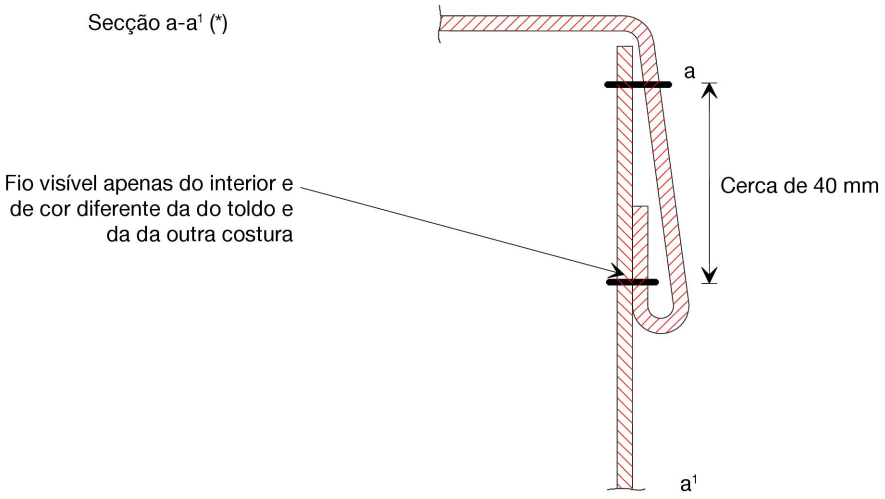
(*) Este desenho ilustra a secção dobrada da parte superior do toldo em conformidade com o n.º 3 do artigo 3.º.

▼B

Desenho n.º 2 a)

TOLDO FEITO DE VÁRIAS PEÇAS UNIDAS POR COSTURA



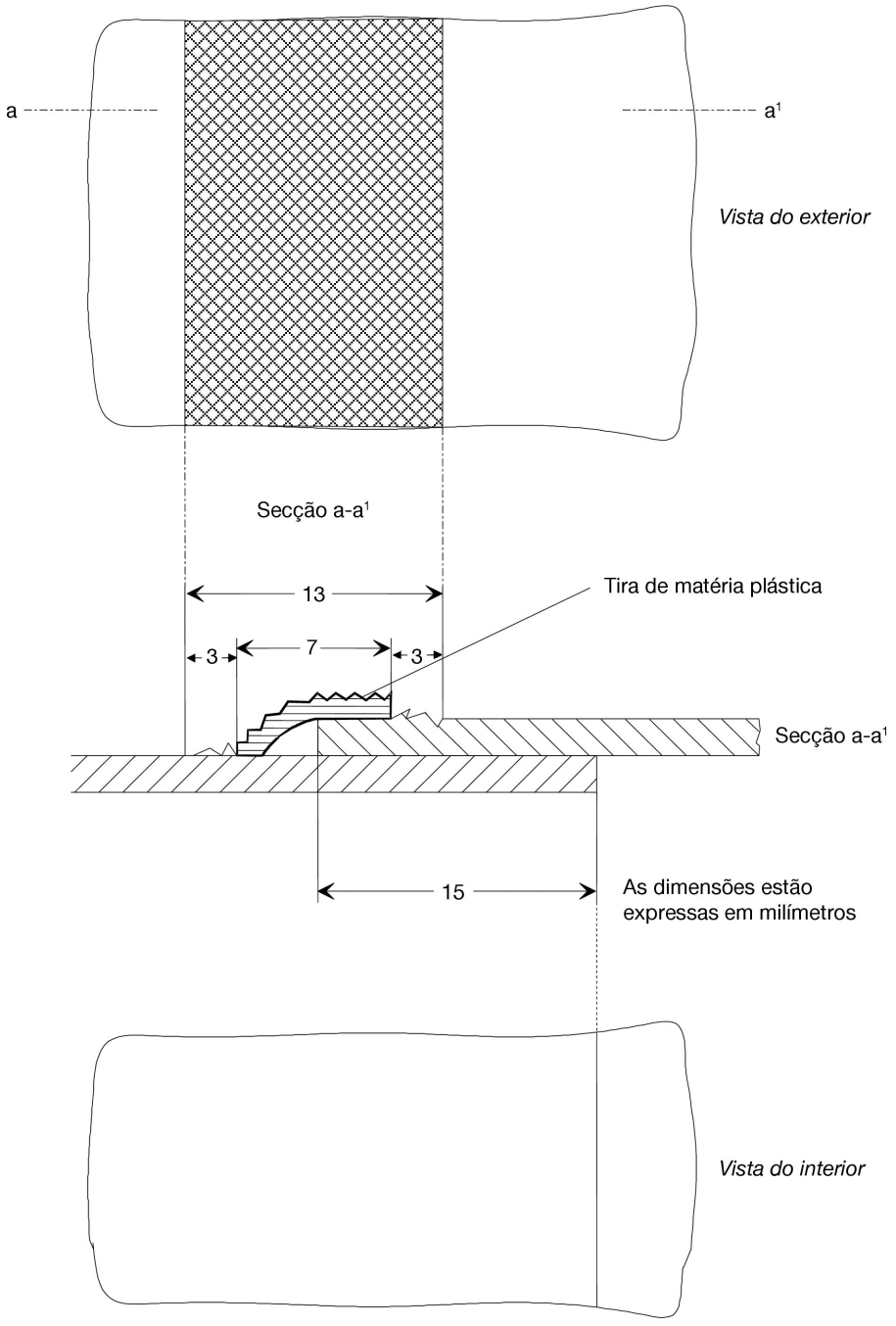


(*) Este desenho ilustra a secção dobrada da parte superior do toldo em conformidade com o n.º 3 do artigo 3.º do Anexo 2.

▼B

Desenho n.º 3

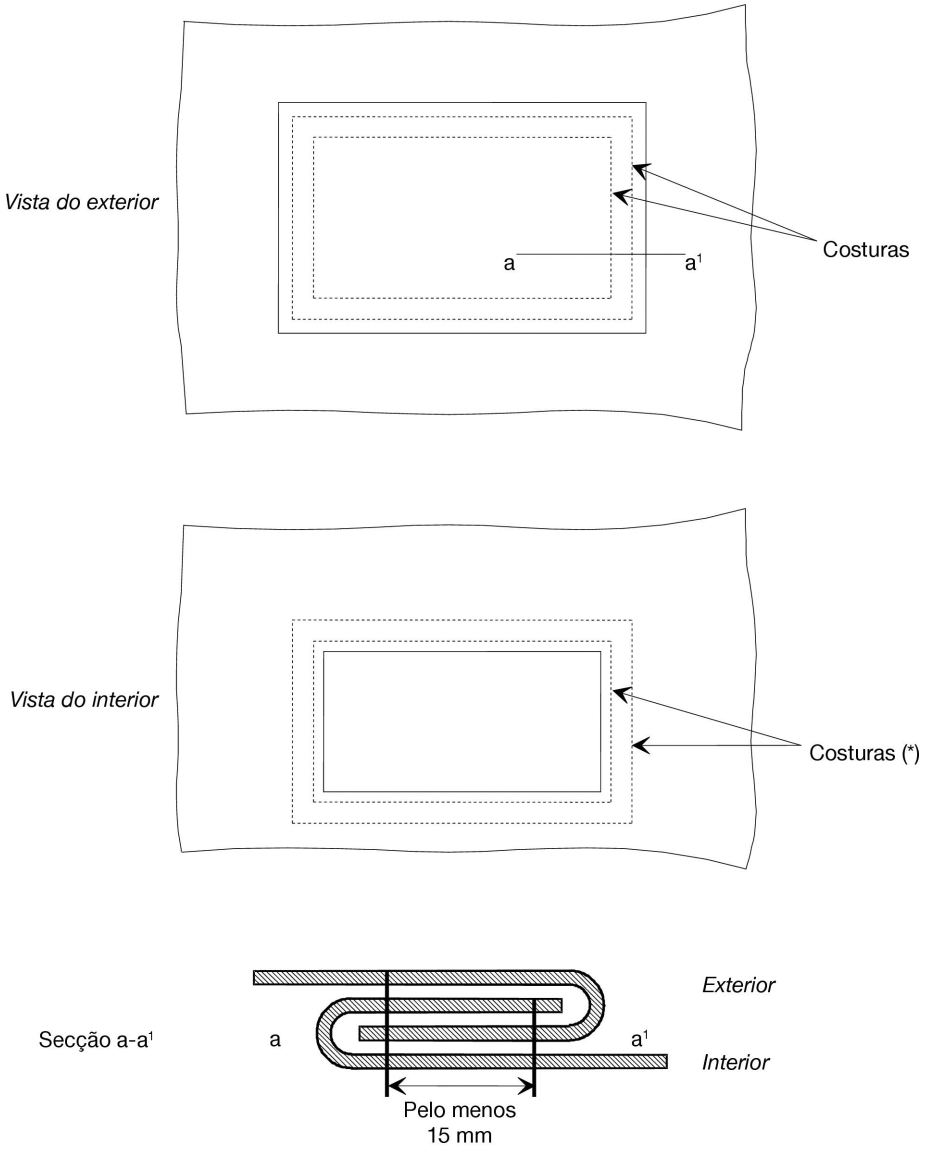
TOLDO FEITO DE VÁRIAS PEÇAS UNIDAS POR SOLDADURA



▼B

Desenho n.º 4

CONSERTO DO TOLDO



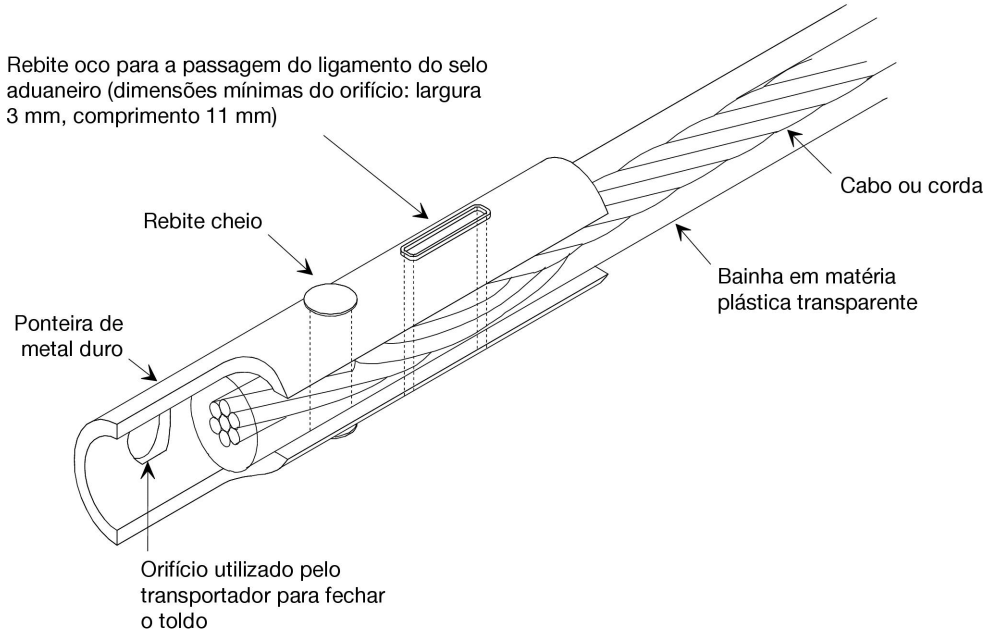
(*) Os fios visíveis do interior deverão ser de cor diferente da dos fios visíveis do exterior e da do toldo.

▼B

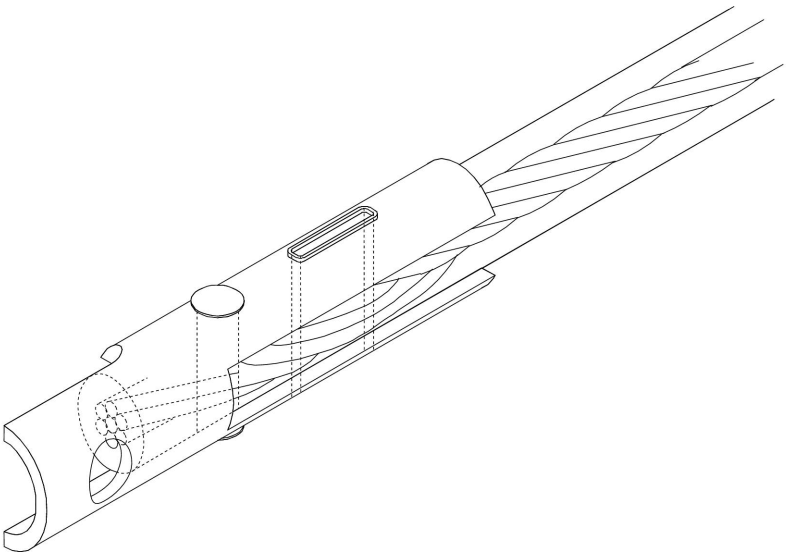
Desenho n.º 5

MODELO DE PONTEIRA

1. Vista lateral: recto



2. Vista lateral: verso

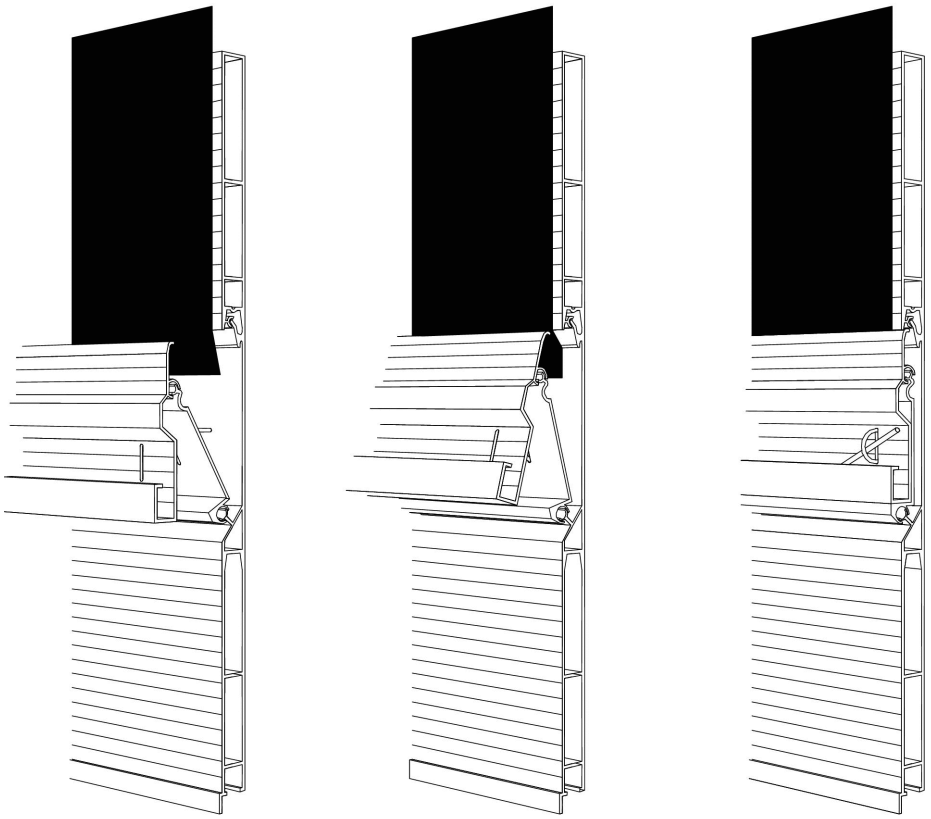


▼B

Desenho n.º 6

EXEMPLO DO SISTEMA DE BLOQUEIO DO TOLDO

(1) (2) (3)



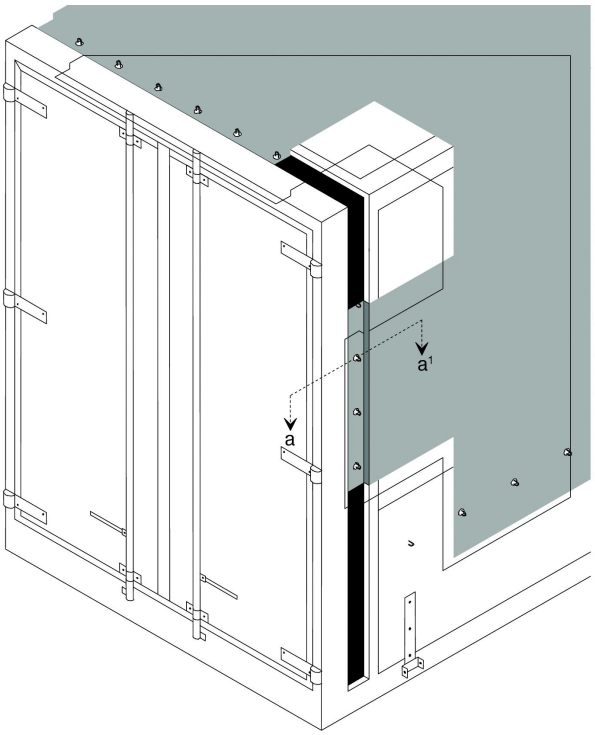
Descrição

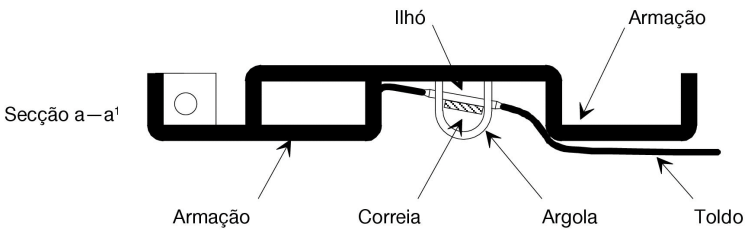
Este sistema de bloqueio do toldo pode ser autorizado, desde que esteja munido de, pelo menos, uma argola metálica em cada extremidade da porta. As aberturas para a passagem da argola são ovais e com um tamanho apenas suficiente para o seu enfiamento. A parte saliente visível da argola metálica não excede o dobro do diâmetro máximo do cabo de fechamento quando o sistema está bloqueado.

▼B

Desenho n.º 7

EXEMPLO DE TOLDO FIXADO A UMA ARMAÇÃO ESPECIALMENTE CONCEBIDA





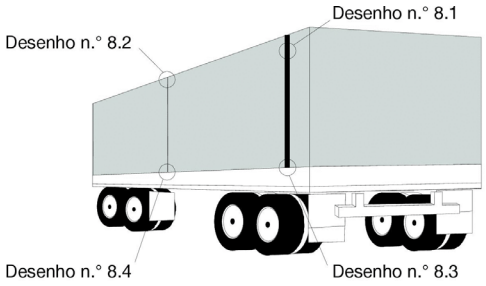
Descrição

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

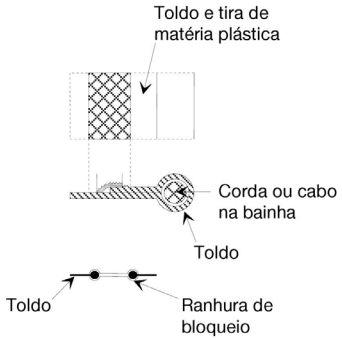
▼B

Desenho n.º 8

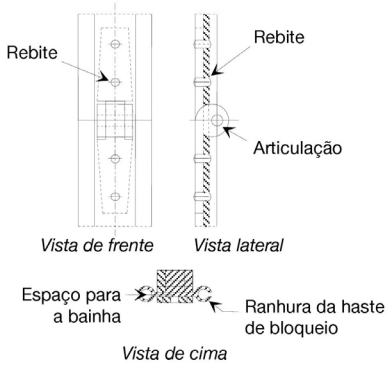
SISTEMA DE BLOQUEIO COM ABERTURAS PARA A CARGA E A DESCARGA



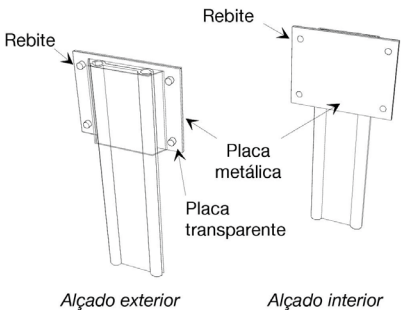
Desenho n.° 8.1



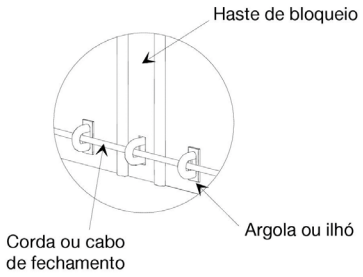
Desenho n.° 8.3



Desenho n.° 8.2



Desenho n.° 8.4



Descrição

Neste sistema de bloqueio as duas bordas das aberturas do toldo utilizadas para a carga e a descarga estão unidas por uma haste de bloqueio de alumínio. As aberturas do toldo são providas de uma bainha em todo o seu comprimento que cobre uma corda (ver desenho n.º 8.1), de tal modo que é impossível retirar o toldo da ranhura da haste de bloqueio. A bainha fica do lado exterior e está soldada de acordo com as prescrições do n.º 4 do artigo 3.º do Anexo 2 da Convenção.

As bordas devem ser introduzidas nas ranhuras da haste de bloqueio de alumínio e em seguida encaixadas nas duas ranhuras longitudinais paralelas, cuja extremidade inferior deve estar fechada. Quando a haste de bloqueio estiver na posição vertical, as bordas do toldo estão unidas

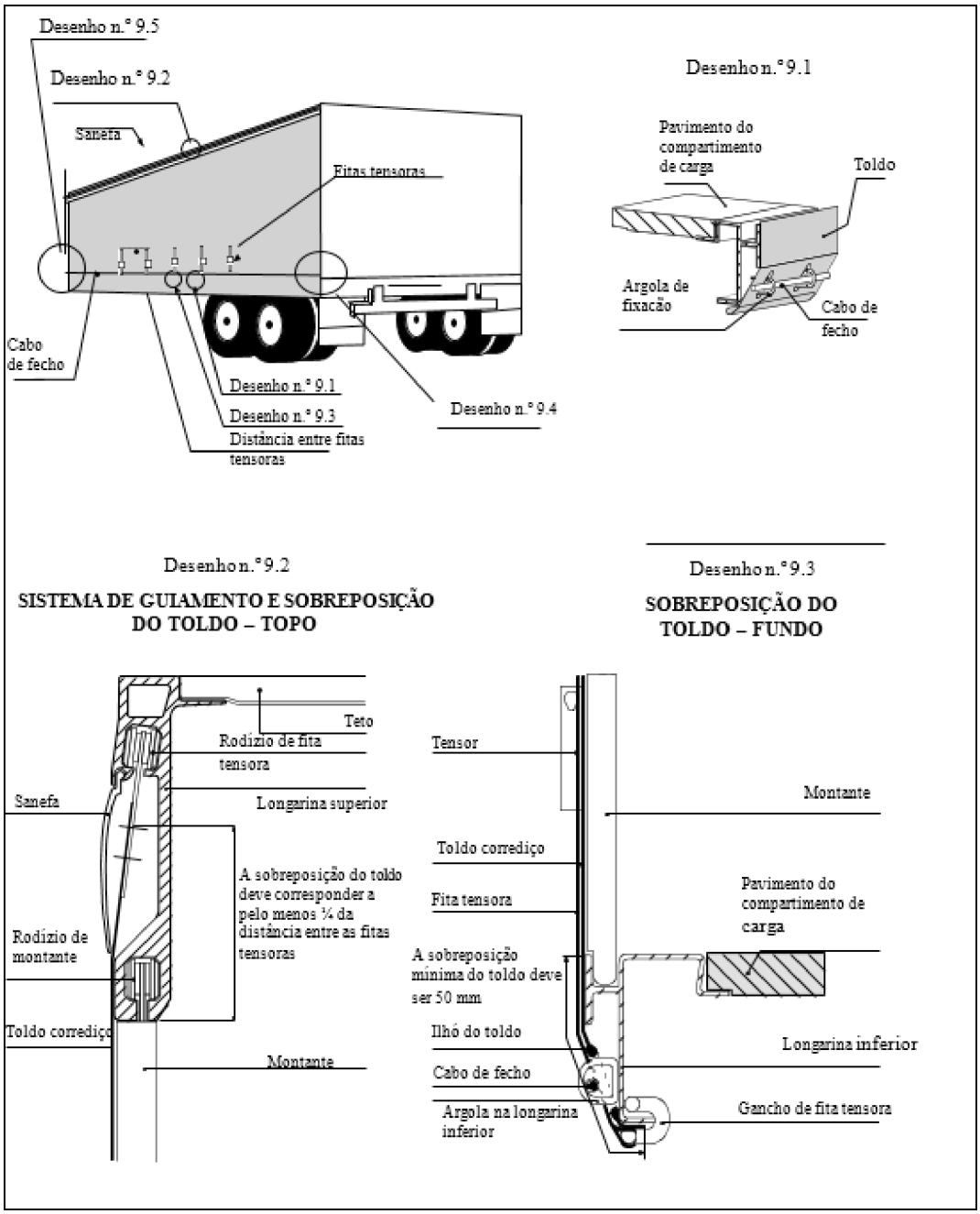
No limite superior da abertura, a haste de bloqueio é presa por uma placa de plástico transparente rebitada ao toldo (ver desenho n.º 8.2). A haste de bloqueio é composta por duas partes, unidas por uma articulação rebitada, o que permite dobrá-la para a colocar no lugar ou para a retirar mais facilmente. Esta última deve ser concebida de molde a impedir que se possa retirar a brocha quando o sistema está bloqueado (ver desenho n.º 8.3).

A haste de bloqueio contém na parte inferior um orifício para deixar passar a argola. Esse orifício é oval e com um tamanho suficiente apenas para o enfiamento da argola (ver desenho n.º 8.4). A corda ou o cabo de fechamento TIR passam por essa argola para bloquear a haste de bloqueio.

▼**M6**

Desenho n.º 9

MODELO DE CONSTRUÇÃO DE UM VEÍCULO COM TOLDOS CORREDIÇOS



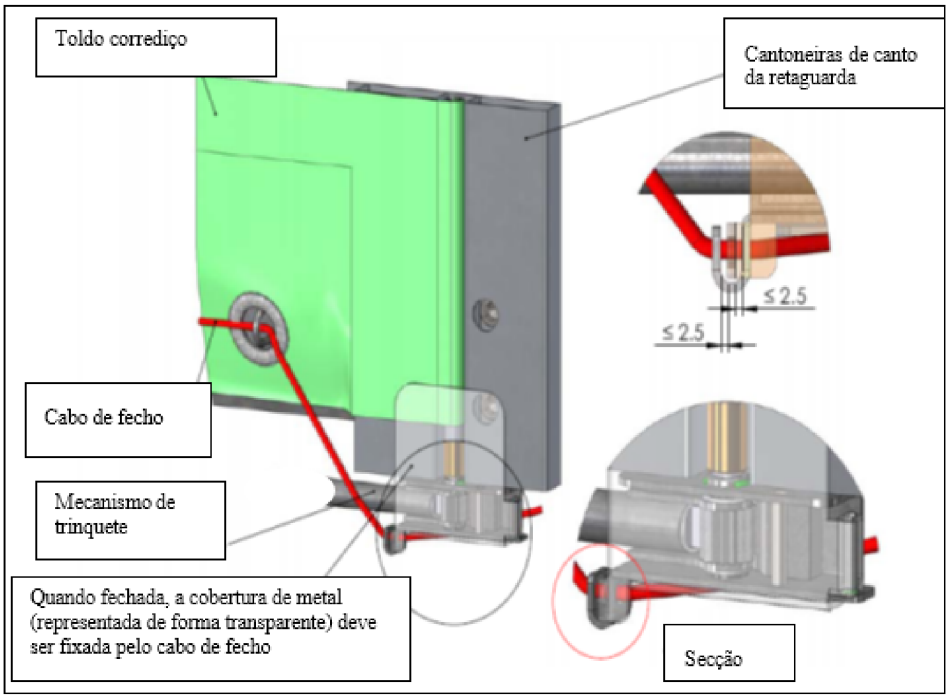
▼**M6**

Desenho n.º 9 (continuação):

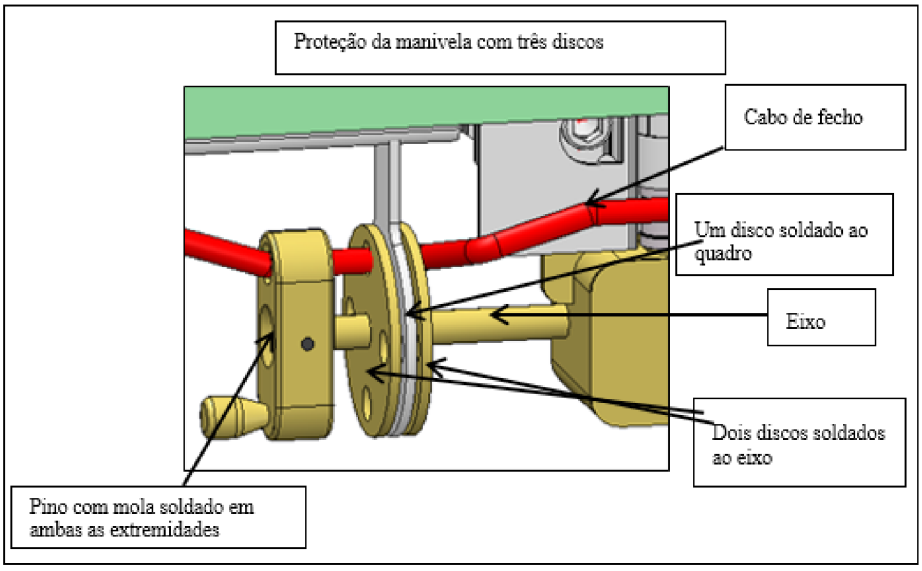
Desenho n.º 9.4

Para esticar os toldos corrediços na horizontal, utiliza-se um mecanismo de trinquete (normalmente na retaguarda do contentor). Este desenho mostra dois exemplos, a) e b), da forma como o trinquete ou a manivela e os discos podem ser fixados.

a) Fixação do trinquete



b) Fixação da manivela e dos discos



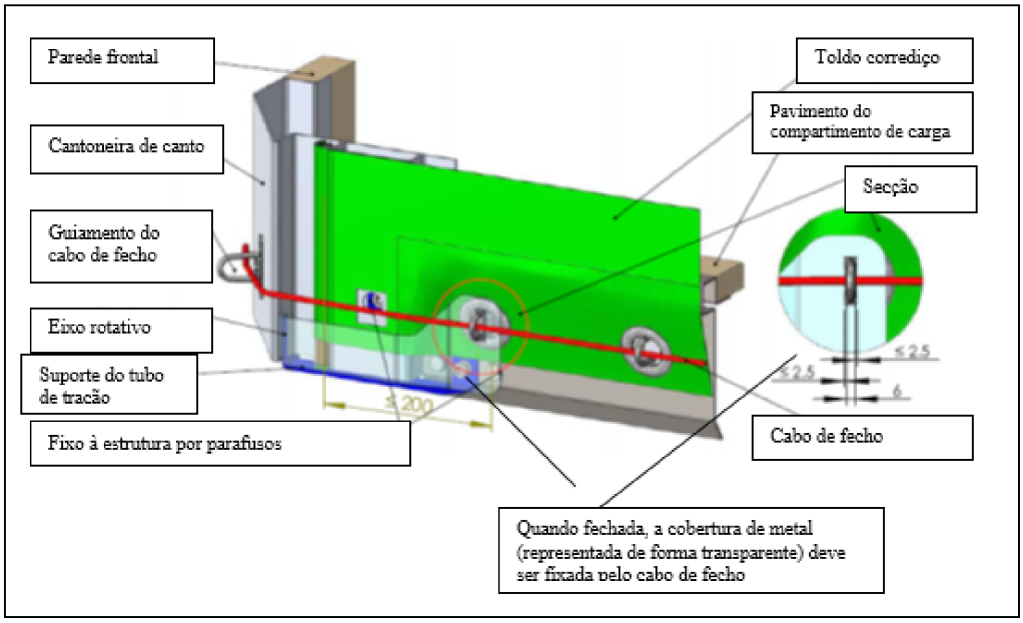
▼**M6**

Desenho n.º 9 (continuação):

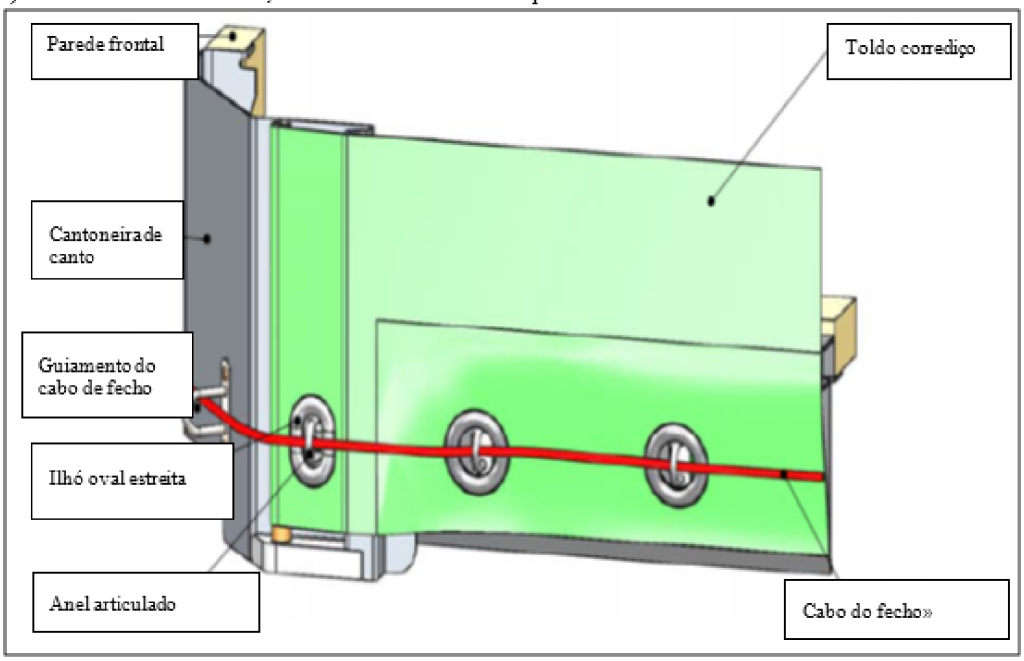
Desenho n.º 9.5

Para fixar o toldo corrediço do outro lado (normalmente a parte da frente do contentor), podem ser utilizados os seguintes sistemas a) ou b).

a) Cobertura de metal



b) Ilhó oval estreita, sistema antilevantamento para o tubo esticador

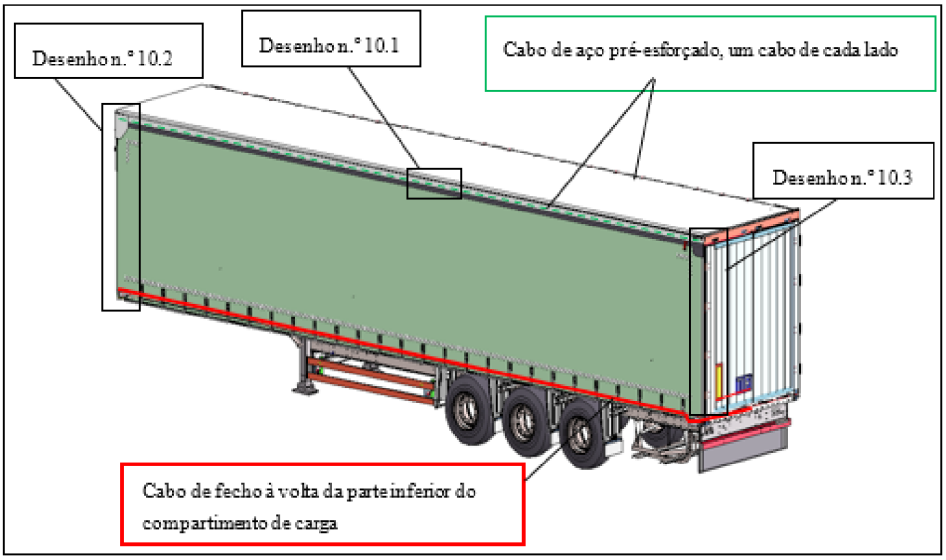


▼M6

Desenho n.º 10

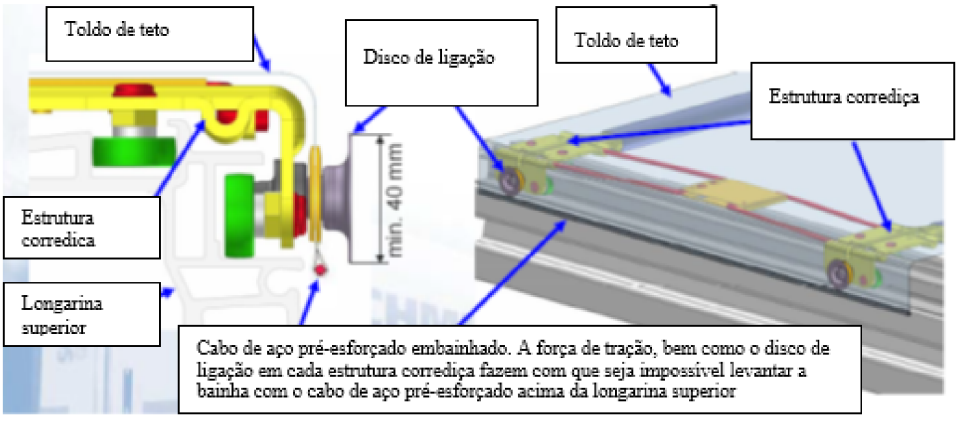
MODELO DE CONSTRUÇÃO DE UM CONTENTOR COM TETO EM TOLDO CORREDIÇO

Este desenho mostra um exemplo de um contentor e os requisitos importantes descritos no artigo 6.º do presente regulamento.



Desenho n.º 10.1

Dois cabos de aço pré-esforçado, embainhados, são fixados de ambos os lados do contentor. Este cabo de aço pré-esforçado é fixado à frente (ver desenho 10.2) e à retaguarda da carroçaria (ver desenho 10.3). A força de tração, bem como o disco de ligação em cada estrutura corrediça fazem com que seja impossível levantar a bainha com o cabo de aço pré-esforçado acima da longarina superior.



▼**M6**

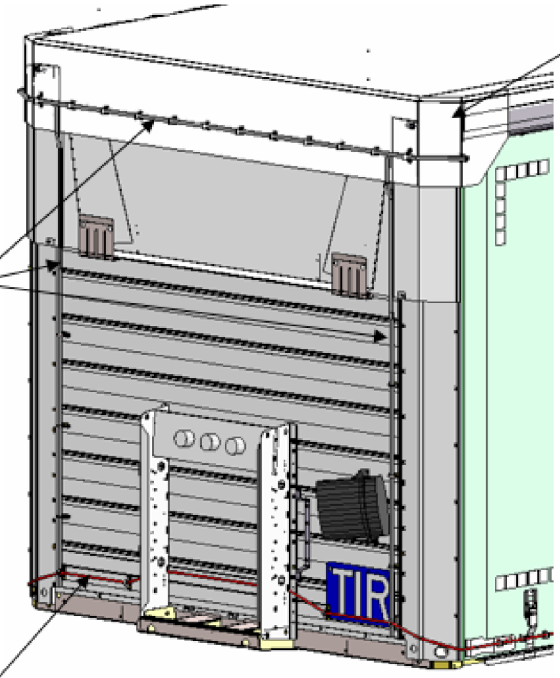
Desenho n.º 10 (continuação):

Desenho n.º 10.2

O toldo do teto corrediço deve sobrepor-se à parte maciça do teto na parte da frente do contentor de modo a que esse toldo não possa ser puxado por cima do bordo superior da longarina superior.

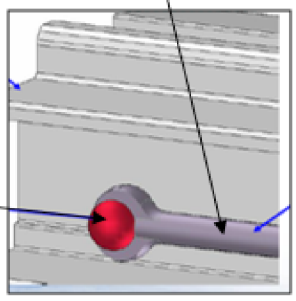
O ponto de fixação do cabo de aço pré-esforçado é totalmente coberto e mantido fixo pelo toldo do teto

O toldo do teto é fixado na parte da frente, por exemplo, por uma correia do toldo, tal como mencionado no artigo 3.º, n.º 11



Cabo de fecho

Cabo de aço pré-esforçado



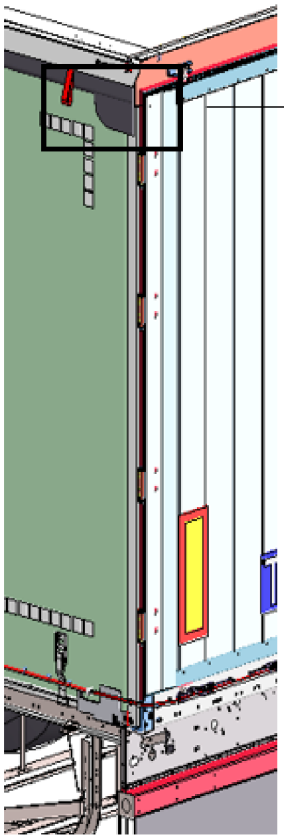
Ponto de fixação do cabo de aço pré-esforçado, fixado por rebitagem (rebite maciço) ou soldagem

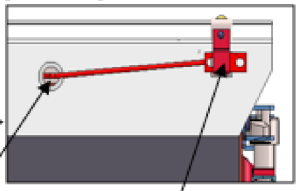
▼**M6**

Desenho n.º 10 (continuação):

Desenho n.º 10.3

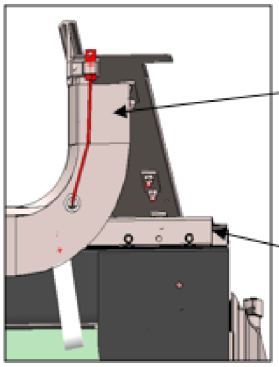
Na retaguarda monta-se um dispositivo especial (placa defletora, por exemplo) no teto para mpedir o acesso ao interior do contentor sem ficarem traços visíveis quando as portas estão fechadas e seladas.





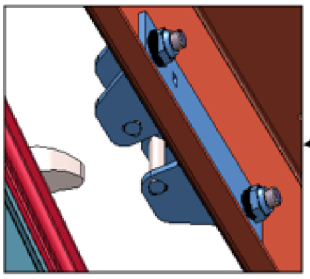
O cabo pré-esforçado entra numa bainha

O ponto de fixação do cabo de aço pré-esforçado é totalmente coberto e a cobertura metálica é fixada por soldadura ou por rebitagem (rebite maciço)



Tensor no mecanismo de alavanca. Ao dobrar a parte do teto com o tensor, os cabos de aço pré-esforçado ficam sob tensão

Estrutura corrediça do toldo do teto (fechado) com um sistema de bloqueio (por dentro)



Com as portas fechadas e seladas, os sistemas cumprem a segurança aduaneira»

▼B

ANEXO 3

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À APROVAÇÃO DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS QUE OBEDEÇAM ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS PREVISTAS NO REGULAMENTO DO ANEXO 2

DISPOSIÇÕES GERAIS

1. Os veículos rodoviários podem ser aprovados segundo uma das seguintes modalidades:

   a) Individualmente; ou

   b) Por modelo de construção (séries de veículos rodoviários).

2. A aprovação dará lugar à emissão de um certificado de aprovação conforme o modelo do Anexo 4. Este certificado será impresso na língua do país da emissão e em francês ou inglês. Será acompanhado, quando a autoridade emissora considerar conveniente, de fotografias ou de desenhos autenticados por essa autoridade. O número destes documentos será mencionado por essa autoridade na rubrica n.º 6 do certificado.

3. O certificado deverá ser guardado no veículo rodoviário.

4. Os veículos rodoviários serão apresentados de dois em dois anos, a fim de serem inspeccionados e de, eventualmente, lhes ser renovada a aprovação, às autoridades competentes do país de matrícula do veículo ou, no caso de veículos não matriculados, do país onde o proprietário ou o utilizador estiverem domiciliados.

5. Se um veículo rodoviário deixar de satisfazer as condições técnicas prescritas para a sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado novamente no transporte de mercadorias ao abrigo de cadernetas TIR, ser reposto no estado em que foi aprovado, de modo a obedecer de novo àquelas condições técnicas.

6. Se as características essenciais de um veículo rodoviário forem modificadas, esse veículo deixará de ser abrangido pela aprovação e, antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias ao abrigo de cadernetas TIR, deverá ser novamente aprovado pela autoridade competente.

7. As autoridades competentes do país de matrícula do veículo, ou, no caso de veículos que não necessitem de matrícula, as autoridades competentes do país onde o proprietário ou o utente do veículo estiverem estabelecidos, podem, se for caso disso, retirar ou renovar o certificado de aprovação ou emitir um novo certificado de aprovação nas circunstâncias mencionadas no artigo 14.º da presente convenção e nos n.ºs 4, 5 e 6 do presente anexo.

APROVAÇÃO INDIVIDUAL

8. A aprovação individual será requerida à autoridade competente pelo proprietário, pelo utilizador ou pelo representante de cada um deles. A autoridade competente procederá à inspecção do veículo rodoviário apresentado de acordo com as regras gerais previstas nos números 1 a 7 acima, assegurar-se-á de que o referido veículo obedece às condições técnicas prescritas no Anexo 2 e emitirá, após aprovação, um certificado conforme o modelo do Anexo 4.

APROVAÇÃO POR MODELO DE CONSTRUÇÃO (SÉRIES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS)

9. Quando os veículos rodoviários forem fabricados em série segundo um determinado modelo, o construtor poderá pedir à autoridade competente do país de fabrico que a aprovação seja concedida em relação a esse modelo.

10. O construtor deverá indicar no seu pedido os números ou as letras de identificação por ele atribuídos ao modelo de veículo rodoviário cuja aprovação solicita.

11. O pedido deverá ser acompanhado de planos e da especificação pormenorizada da construção do modelo de veículo rodoviário a aprovar.

▼B

12. O construtor deverá comprometer-se por escrito:

a) A apresentar à autoridade competente os veículos do modelo em causa que a referida autoridade deseje examinar;

b) A permitir que, durante a produção da série do modelo em causa, a autoridade competente examine em qualquer altura outras unidades;

c) A informar a autoridade competente de todas as modificações que queiram introduzir nos planos ou nas especificações qualquer que seja a sua importância, antes de as efectuar;

d) A apor nos veículos rodoviários, num local visível, os números ou letras de identificação do modelo em causa, assim como o número de ordem atribuído a cada veículo na série do referido modelo (número de fabrico);

e) A organizar um registo dos veículos fabricados segundo o modelo aprovado.

13. A autoridade competente indicará, se for caso disso, as modificações a introduzir no modelo previsto para que a aprovação possa ser concedida.

14. Nenhuma aprovação de um determinado modelo será concedida sem que a autoridade competente tenha constatado, pelo exame de um ou de vários veículos fabricados segundo esse modelo, que os veículos em causa obedecem às condições técnicas prescritas no Anexo 2.

15. A autoridade competente notificará o construtor, por escrito, da sua decisão de aprovação do modelo. Esta decisão deve ser datada e numerada. A autoridade que tomou a decisão deve ser claramente designada.

16. A autoridade competente tomará as medidas necessárias para emitir, relativamente a cada veículo construído de acordo com o modelo de construção aprovado, um certificado de aprovação devidamente assinado.

17. O titular do certificado de aprovação, antes do veículo ser utilizado no transporte de mercadorias ao abrigo da caderneta TIR, deverá, conforme os casos, completar o certificado de aprovação indicando:

— O número de matrícula atribuído ao veículo (rubrica n.º 1), ou

— O seu nome e a sede do seu estabelecimento (rubrica n.º 8), se se tratar de um veículo não sujeito a matrícula.

18. Quando um veículo aprovado segundo um determinado modelo for exportado para um outro país, Parte contratante da presente Convenção, não será exigido novo processo de aprovação nesse País por causa dessa importação.

ANOTAÇÃO DO CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

19. Quando um veículo aprovado, transportando mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR, apresentar defeitos considerados importantes, as autoridades competentes das Partes Contratantes poderão, quer não autorizar o prosseguimento do transporte ao abrigo da caderneta TIR, quer permitir que o veículo continue a viagem ao abrigo da caderneta TIR no seu território tomando, para o efeito, as medidas de controlo apropriadas. O veículo aprovado deverá ser reparado no mais curto prazo e, o mais tardar, antes de ser novamente utilizado no transporte ao abrigo da caderneta TIR.

20. Em cada um destes dois casos, as autoridades aduaneiras farão uma anotação apropriada na rubrica n.º 10 do certificado de aprovação do veículo. Logo que o veículo sofra uma reparação que justifique a aprovação, será apresentado às autoridades competentes de uma Parte Contratante, as quais revalidarão o certificado inscrevendo na rubrica n.º 11 uma anotação que anule as precedentes. Nenhum veículo cujo certificado contenha na rubrica n.º 10 uma anotação por virtude das disposições supracitadas poderá ser utilizado novamente no transporte de mercadorias ao abrigo da caderneta TIR enquanto não for reparado e as anotações feitas na rubrica n.º 10 não tiverem sido anuladas como acima se disse.

▼B

21. Qualquer anotação feita no certificado será datada e autenticada pelas autoridades competentes.

22. Quando um veículo apresentar defeitos que as autoridades aduaneiras considerem de pequena importância e não susceptíveis de criar qualquer risco de fraude, poderá autorizar-se que o veículo continue a ser utilizado no transporte de mercadorias ao abrigo da caderneta TIR. O portador do certificado de aprovação será notificado desses defeitos e deverá mandar reparar o veículo dentro de um prazo razoável.

▼B

ANEXO 4

MODELO DO CERTIFICADO DE APROVAÇÃO DE UM VEÍCULO RODOVIÁRIO

Modelo do certificado de aprovação de um veículo rodoviário

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

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

Certificado N.° .....

Convenção TIR de 14 de Novembro de 1975

Emitido por: .....
(Autoridade competente)

[página 1]

▼B

Certificado N.°

IDENTIFICAÇÃO

1. Número de matricula .....
2. Tipo do veículo .....
3. N.° do quadro .....
4. Marca (ou nome do constructor) .....
5. Outras caracteristicas .....
6. Número de anexos .....

7. **APROVAÇÃO**

Válido até

☐ Aprovação individual (*)

☐ Aprovação por modelo de construção (*)

Selo

Autorização n.° (se necessário) .....

Local .....

Data .....

Assinatura .....

8. **TITULAR, (constructor, proprietário ou transportador)** (apenas para veículos não matriculados)

Nome e Endereco .....

.....

9. **RENOVAÇÕES**

Válido até:		
Local		
Data		
Assinatura		
Selo		

(*) Marcar o caso apropriapdo com X

Ver igualmente «Aviso importante» na página 4.

▼B

Modelo do certificado de aprovação de um veículo rodoviário (Continuação)

OBSERVAÇÕES (parte reservada às autoridades competentes)		Certificado N.º	
10. Defeitos constatados		11. Reparação efectuada	
Autoridade	Selo	Autoridade	Selo
Assinatura		Assinatura	
10. Defeitos constatados		11. Reparação efectuada	
Autoridade	Selo	Autoridade	Selo
Assinatura		Assinatura	
10. Defeitos constatados		11. Reparação efectuada	
Autoridade	Selo	Autoridade	Selo
Assinatura		Assinatura	
12. Outras observações			

Ver igualmente «Aviso importante» na página 4.

▼B

Modelo do certificado de aprovação de um veículo rodoviário (Continuação)

AVISO IMPORTANTE

1. O certificado de aprovação será acompanhado, quando a autoridade emissora considerar conveniente, de fotografias ou de desenhos autenticados por essa autoridade. O número desses documentos será mencionado por essa autoridade na rubrica 6 do certificado.

2. O original do certificado deve ser transportado no veículo rodoviário a que diz respeito.

3. Os veículos rodoviários devem ser apresentados de dois em dois anos, a fim de serem inspeccionados e de, eventualmente, lhes ser renovada a aprovação, às autoridades competentes do país de matrícula do veículo ou, no caso de veículos não matriculados, do país onde o proprietário ou utente estiver domiciliado.

4. Se um veículo rodiviário deixar de satisfazer as condições técnicas para a sua aprovação deverá, antes de poder ser utilizado novamente no transporte de mercadorias ao abrigo de caderneta TIR, ser reposto no estado em que foi aprovado, de modo a obedecer de novo àquelas condiçoes técnicas.

5. Se as caracteristicas essenciais de um veículo rodoviário forem modificadas, esse veículo deixará de ser abrangido pela aprovação e, antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias ao abrigo de cadernetas TIR, deverá ser novamente aprovado pela autoridade competente.

[página 4]

▼B

ANEXO 5

PLACAS TIR

1. As placas terão as dimensões de 250 mm por 400 mm.

2. As letras TIR, em caracteres latinos maiúsculos, terão uma altura de 200 mm e o seu traço uma espessura de, pelo menos, 20 mm. Serão de cor branca sobre fundo azul.

▼B

ANEXO 6

NOTAS EXPLICATIVAS

Introdução às notas explicativas

i) De acordo com as disposições do artigo 43.º da presente Convenção, as notas explicativas dão a interpretação de algumas disposições da presente Convenção e dos seus anexos. Mencionam igualmente certas práticas recomendadas.

ii) As notas explicativas não modificam as disposições da presente Convenção ou dos anexos; apenas exprimem com maior precisão o seu conteúdo, significado e alcance.

iii) Tendo em conta as disposições do artigo 12.º e do Anexo 2 da presente Convenção, relativas às condições técnicas da aprovação dos veículos rodoviários para o transporte sob regime de selagem aduaneira, as notas explicativas especificam, em particular, quando tal se mostre necessário, as técnicas de construção que as Partes Contratantes devem aceitar como correspondendo a essas disposições. Especificam também, se for caso disso, as técnicas de construção que não satisfazem a essas disposições.

iv) As notas explicativas permitem aplicar as disposições da presente Convenção e dos seus anexos tendo em conta a evolução técnica e as exigências de ordem económica.

0. TEXTO PRINCIPAL DA CONVENÇÃO

0.1. Artigo 1.º

0.1. b) A alínea b) do artigo 1.º implica que, sempre que várias estâncias aduaneiras de partida ou de destino estiverem localizadas num ou em vários países, poderá haver mais de uma operação TIR numa Parte Contratante. Nestas circunstâncias, a parte nacional de um transporte TIR realizado entre duas estâncias aduaneiras sucessivas, independentemente de serem estâncias de partida, de destino ou de passagem, pode ser considerada como uma operação TIR.

0.1. f) As excepções (taxas e encargos) referidas na alínea f) do artigo 1º incluem todas as quantias, salvo os direitos e imposições, que as Partes Contratantes cobram pela importação ou pela exportação, ou em conexão com a importação ou a exportação de mercadorias. Essas quantias limitar-se-ão ao custo aproximado dos serviços prestados e não constituirão uma forma indirecta de protecção dos produtos nacionais nem uma imposição de carácter fiscal cobrada pelas importações ou exportações. Tais imposições compreendem, por exemplo, os pagamentos relativos a:

— certificados de origem quando necessários para o trânsito,

— análises efectuadas pelos laboratórios aduaneiros para efeitos de controlo,

— verificações aduaneiras e outras operações de desalfandegamento efectuadas fora das horas normais de serviço ou das estâncias aduaneiras,

— inspecções realizadas por razões de ordem sanitária, veterinária ou fitopatológica.

▼B

0.1. j) Entende-se por «carroçaria amovível» um compartimento destinado à carga não dotado de qualquer meio de locomoção e concebido para ser transportado por um veículo rodoviário cujo chassis, assim como a armação inferior da carroçaria, foram especialmente adaptados para este fim. A expressão designa também um caixa móvel que é um compartimento de carga concebido especialmente para o transporte combinado rodoferroviário.

0.1. j) i) A expressão «parcialmente fechado», tal como se aplica ao equipamento referido na alínea j), alínea i), do artigo 1.º refere-se ao equipamento geralmente constituído por um pavimento e uma superestrutura que delimitam um espaço para carga equivalente ao de um contentor fechado. A superestrutura é geralmente feita de elementos metálicos formando a armação de um contentor. Estes tipos de contentores podem comportar igualmente uma ou várias paredes laterais ou frontais. Alguns destes contentores apresentam apenas um tecto ligado ao pavimento por montantes verticais. Os contentores deste tipo são utilizados especialmente para transportar mercadorias volumosas (veículos automóveis, por exemplo).

0.2. Artigo 2.º

0.2-1. O artigo 2.º prevê que um transporte efectuado ao abrigo de uma caderneta TIR possa começar e terminar num mesmo país, desde que uma parte do percurso se faça em território estrangeiro. Num caso destes, nada se opõe a que as autoridades aduaneiras do país de partida exijam, além da caderneta TIR, um documento nacional destinado a permitir a livre reimportação das mercadorias. Recomenda-se, no entanto, às autoridades aduaneiras que evitem exigir um tal documento e que aceitem, em sua substituição, uma anotação especial na caderneta TIR.

0.2-2. As disposições deste artigo permitem o transporte de mercadorias ao abrigo da caderneta TIR quando apenas uma parte do trajecto for efectuada por estrada. Tais disposições não especificam qual a parte do trajecto que deverá ser efectuada por estrada, bastando que essa parte se situe entre o início e o termo do transporte TIR. No entanto, apesar das intenções do expedidor no início da viagem, pode acontecer que por motivos imprevistos, de natureza comercial ou acidental, nenhuma parte do trajecto se possa efectuar por estrada. Nestes casos excepcionais, as Partes Contratantes aceitarão a caderneta TIR e a responsabilidade das associações garantes manter-se-á em vigor.

▼M1

0.3. Artigo 3.º

0.3. a) iii) As disposições do artigo 3.º, a), iii) não abrangem veículos automóveis para transporte de pessoas (código 8703 do SH) que se deslocam pelos seus próprios meios. Contudo, os veículos automóveis para transporte de pessoas podem ser transportados ao abrigo do regime TIR se forem transportados por meio de outros veículos referidos nas subalíneas i) e ii) da alínea a) do artigo 3.º.

▼B

0.5. Artigo 5.º

Este artigo não exclui o direito de se proceder ao controlo das mercadorias por sondagem, mas põe em evidência que tais controlos não deverão ser frequentes. Com efeito, o sistema internacional da caderneta TIR dá garantias suplementares relativamente às fornecidas pelas disposições nacionais; por um lado, as indicações da caderneta TIR relativas às mercadorias devem corresponder às mencionadas nos

▼B

documentos aduaneiros emitidos eventualmente no país de partida; por outro lado, os países de passagem e destino têm as garantias que lhe são dadas pelos controlos efectuados à partida e que são certificados com o visto da estância aduaneira de partida (ver nota relativa ao artigo 19.º).

0.6. Artigo 6.º

0.6.2. N.º 2

Segundo as disposições deste número, as autoridades aduaneiras de um país poderão aprovar várias associações, assumindo cada uma delas a responsabilidade resultante das operações efectuadas ao abrigo de cadernetas emitidas por ela ou pelas suas associações correspondentes.

0.6.2-A-1. As relações entre uma organização internacional e as suas associações membros serão definidas em acordos escritos sobre o funcionamento do sistema de garantia internacional.

0.6.2-A-2. A autorização concedida em conformidade com artigo 6.2.º-A deve ser assumir a forma de um acordo escrito entre a UNECE e a Oganização Internacional. O acordo estipula que a Organização Internacional cumpre as disposições pertinentes da Convenção, respeitará as competências das Partes Contratantes da Convenção e cumprirá as decisões do Comité de Gestão e os pedidos da Comissão de Controlo TIR. Pela assinatura do acordo, a Organização Internacional confirma que aceita as responsabilidades impostas pela autorização. O acordo aplica-se igualmente às responsabilidades da Organização Internacional enunciadas na alínea b) do artigo 10.º, do Anexo 8, no caso de a impressão e a distribuição centralizadas das cadernetas TIR serem executadas pela Organização Internacional anteriormente citada. O acordo será adoptado pela Comissão Administrativa.

0.8. Artigo 8.º

0.8.2. N.º 2

O disposto neste número aplica-se, no caso de irregularidades do tipo das referidas no n.º 1 do artigo 8.º, as leis e regulamentos de uma Parte Contratante prevejam o pagamento de outras quantias para além dos direitos e imposições de importação ou de exportação, como as coimas administrativas ou outras sanções pecuniárias. As quantias a pagar não devem, no entanto, exceder o montante dos direitos e imposições de importação ou de exportação que seria devido, se as mercadorias fossem importadas ou exportadas em conformidade com as disposições aduaneiras pertinentes, montante a que seriam acrescidos juros de mora eventuais.

0.8.3. N.º 3

Recomenda-se às ►M3 Partes Contratantes ◄ que limitem o montante máximo eventualmente exigível à associação garante a uma importância equivalente a 50 000 dólares dos Estados Unidos por caderneta TIR. Recomenda-se às ►M3 Partes Contratantes ◄ que aumentem o montante máximo eventualmente exigível às associações garantes para uma importância equivalente a 200 000 dólares dos E.U.A. em relação ao transporte de álcool e de tabaco seguidamente descritos e que excedam os limiares abaixo indicados:

1) Álcool etílico não desnaturado de teor alcoométrico volúmico igual ou superior a 80 % (código SH:22.07.10)

▼B

2) Álcool etílico não desnaturado de teor alcoométrico volúmico inferior a 80 %; aguardentes, licores e outras bebidas espirituosas; preparações alcoólicas compostas dos tipos utilizados para a produção de bebidas (código SH: 22.08); Charutos (incluídos os de ponta cortada) e cigarrilhas, contendo tabaco (código SH:

3) Charutos (incluídos os de ponta cortada) e cigarrilhas, contendo tabaco (código SH 24.02.10);

4) Cigarros contendo tabaco (código SH: 24.02.20)

5) Tabaco para fumar, mesmo contendo sucedâneos de tabaco em qualquer proporção (►**M5** código SH: 24.03.11 e 24.03.19 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, para. 35) ◄).

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

1) 300 litros

2) 500 litros

3) 40 000 unidades

4) 70 000 unidades

5) 100 quilogramas.

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

0.8.5. N.º 5

Se ►**M3** um pedido de pagamento for dirigido à associação garante ◄ relativamente a mercadorias não enumeradas na caderneta TIR, a administração interessada deverá mencionar os factos em que se baseou para concluir que essas mercadorias se encontravam no compartimento selado do veículo rodoviário ou no contentor selado.

0.8.6. N.º 6

1. Na falta de indicações suficientemente precisas, na caderneta TIR, que permitam tributar as mercadorias, poderão os interessados apresentar prova da exacta natureza das mesmas.

2. Se não for apresentada qualquer prova, os direitos e imposições serão aplicados não com base numa taxa forfetário sem relação com a natureza das mercadorias, mas com base na taxa mais elevada aplicável ao tipo de mercadorias abrangidas pelas indicações constantes na caderneta TIR.

▼M3

———————

▼B

►**M3** 0.10-1. ◄ Artigo 10.º

O certificado de apuramento da caderneta TIR será considerado como tendo sido obtido abusiva ou fraudulentamente quando a operação TIR tiver sido efectuada por meio de compartimentos destinados à carga ou de contentores, modificados fraudulentamente, ou quando forem constatados determinados artifícios, tais como o emprego de documentos falsos ou inexactos, a substituição de mercadorias, a manipulação dos selos aduaneiros, etc., ou quando o certificado tiver sido obtido por outros meios ilícitos.

▼M3

0.10-2. A expressão «ou não se tenha posto fim à operação» abrange as situações em que o certificado de fim da operação tenha sido falsificado.

▼B

0.11. Artigo 11.º

▼M3

0.11-1. O método de notificação é regido pela legislação nacional.

0.11-2. Os esforços envidados pelas autoridades competentes para exigir o pagamento à pessoa ou às pessoas devedoras devem contemplar, pelo menos, o envio da reclamação de pagamento ao titular da caderneta TIR, para o endereço indicado nessa caderneta, ou à pessoa ou às pessoas devedoras, se diferirem do titular, determinadas em conformidade com a legislação nacional. O pedido de pagamento enviado ao titular da caderneta TIR pode ser conjugado com a notificação referida na alínea a) do n.º 1 do presente artigo.

0.11-3-1. As autoridades competentes, quando tiverem que tomar a decisão de libertar ou não as mercadorias ou os veículos, não deverão deixar-se influenciar pelo facto da associação garante ser responsável pelo pagamento dos direitos, imposições ou juros de mora devidos pelo titular da caderneta, sempre que a respetiva legislação lhes der outros meios para assegurar a proteção dos interesses pelos quais são responsáveis.

0.11-3-2. As autoridades competentes podem informar a associação garante da instauração de procedimentos administrativos ou judiciais relativos à obrigação de pagamento. Em todo o caso, antes de o prazo de dois anos chegar a termo, as autoridades competentes informam a associação garante de todos os procedimentos cuja conclusão se possa verificar após esse prazo.

0.11-4. Se a associação garante for notificada, de acordo com o disposto no presente artigo, para pagar as quantias a que se alude no artigo 8.º, n.os 1 e 2, e não o fizer no prazo de três meses prescrito pela Convenção, as autoridades competentes poderão exigir o pagamento das importâncias em causa nos termos da respetiva regulamentação nacional, visto tratar-se da não execução de um contrato de garantia subscrito pela associação garante ao abrigo da legislação nacional. O prazo é igualmente aplicável quando, ao receber uma reclamação, a associação garante consulta a organização internacional referida no artigo 6.º, n.º 2, quanto à sua posição no que respeita a essa reclamação.

▼B

0.15. Artigo 15.º

A dispensa do documento aduaneiro de importação temporária pode criar certas dificuldades no caso de veículos não sujeitos a matrícula tais como, em certos países, os reboques ou semi-reboques. Neste caso, as disposições do artigo 15.º podem ser respeitadas, continuando as autoridades aduaneiras a ter uma segurança suficiente, se se mencionar nas folhas n.os 1 e 2 da caderneta TIR utilizadas pelos países em questão e nos talões correspondentes as características (marcas e números) desses veículos.

▼B

0.17. Artigo 17.º

0.17-1. N.º 1

A disposição que prevê que o manifesto das mercadorias abrangidas pela caderneta TIR deverá mencionar separadamente o conteúdo de cada veículo, de um conjunto de veículos ou de cada contentor, tem unicamente por finalidade facilitar o controlo aduaneiro do conteúdo de um só veículo ou de um só contentor. Esta disposição não deve ser, portanto, interpretada com um rigor tal que leve a considerar qualquer diferença entre o conteúdo efectivo de um veículo ou de um contentor e o conteúdo desse veículo ou desse contentor, indicado no manifesto, como uma violação das disposições da Convenção.

Se o transportador puder apresentar às autoridades competentes prova suficiente de que, apesar dessa diferença, todas as mercadorias indicadas no manifesto correspondem à totalidade das mercadorias carregadas no conjunto dos veículos ou dos contentores abrangidos pela caderneta TIR, não se deverá, em princípio, considerar que houve violação das disposições aduaneiras.

0.17-2. N.º 2

Tratando-se de mudanças, poderão aplicar-se as disposições previstas no n.º 10 c) das regras relativas à utilização da caderneta TIR, condensando-se razoavelmente a enumeração dos objectos transportados.

0.18. Artigo 18.º

0.18-1. Para o bom funcionamento do regime TIR é essencial que as autoridades aduaneiras de um país recusem a designação de uma estância aduaneira de saída desse país como estância aduaneira de destino para um transporte que continue para um país vizinho, igualmente Parte Contratante da presente Convenção, a não ser que razões particulares justifiquem o pedido.

0.18-2. 1. O carregamento deve ser efectuado de tal modo que o lote de mercadorias destinado a ser descarregado no primeiro local de descarga possa ser retirado do veículo ou do contentor sem necessidade de descarregar o outro ou os outros lotes de mercadorias que se destinem a outros locais de descarga.

2. Se um transporte compreender descargas em várias estâncias aduaneiras, será necessário, logo que se realize uma descarga parcial, mencionar o facto em todos os restantes manifestos da caderneta TIR na casa 12 e indicar ao mesmo tempo nas restantes folhas e nos talões correspondentes que foram apostos novos selos.

0.19. Artigo 19.º

A obrigação, para a estância aduaneira de partida, de se assegurar da exactidão do manifesto das mercadorias implica a necessidade de verificar, pelo menos, se as indicações do manifesto relativas às mercadorias correspondem às dos documentos de exportação e de transporte ou de outros documentos comerciais relativos às mercadorias; a estância aduaneira de partida, quando considerar necessário, pode também examinar as mercadorias. A estância aduaneira de partida

▼B

deve também, antes de aplicar os selos, verificar o estado do veículo rodoviário ou do contentor e, no caso de veículos ou de contentores com toldo, o estado dos toldos e dos respectivos ligamentos, dado que estes acessórios não estão compreendidos no certificado de aprovação.

0.20. Artigo 20.º

Quando as autoridades aduaneiras fixarem prazos para o transporte de mercadorias no seu território deverão igualmente ter em consideração, entre outros, os regulamentos especiais a que os transportes estão sujeitos, particularmente os regulamentos relativos a horas de trabalho e a períodos de repouso obrigatório dos condutores dos veículos rodoviários. Recomenda-se às autoridades aduaneiras que só exerçam o direito de fixar itinerários nos casos considerados indispensáveis.

0.21. Artigo 21.º

0.21-1. As disposições deste artigo em nada limitam o direito de as autoridades aduaneiras inspeccionarem todas as partes do veículo, para além do compartimento reservado à carga.

0.21-2. A estância aduaneira de entrada pode mandar o transportador à estância aduaneira de saída do país vizinho quando constatar que houve omissão do visto de saída ou que o mesmo não foi aposto correctamente no referido país. Sempre que se verifiquem casos destes, a estância aduaneira de entrada inserirá na caderneta TIR uma nota destinada à estância aduaneira de saída em causa.

0.21-3. Se, durante as operações de controlo, as autoridades aduaneiras extraírem amostras das mercadorias, deverão mencionar no manifesto de mercadorias da caderneta TIR a descrição pormenorizada das mercadorias que tiverem sido retiradas.

►M3 0.28-1. ◄ Artigo 28.º

O uso da caderneta TIR deve limitar-se às funções que lhe são próprias, isto é, à operação de trânsito. A permanência de mercadorias sob fiscalização aduaneira no local de destino, por exemplo, não deve efectuar-se ao abrigo da caderneta TIR.

▼M3

0.28-2. O presente artigo prevê que o fim de uma operação TIR ocorra quando as mercadorias ficam sujeitas a outro regime aduaneiro ou a outro sistema de fiscalização aduaneira. Pode tratar-se do desalfandegamento das mercadorias para consumo interno (com ou sem reservas), da transferência transfronteiriça para um país terceiro (exportação), ou para uma zona franca, ou do armazenamento das mercadorias num lugar aprovado pelas autoridades aduaneiras na pendência da declaração para um outro regime aduaneiro.

▼B

0.29. Artigo 29.º

Não é de exigir certificado de aprovação para veículos rodoviários ou contentores que transportem mercadorias pesadas ou volumosas. Compete, contudo, à estância aduaneira de partida assegurar-se de que este tipo de transporte satisfaz as condições fixadas neste artigo. As estâncias aduaneiras das outras Partes Contratantes aceitarão a decisão tomada pela estância aduaneira de partida a não ser que tal decisão lhes pareça estar em contradição evidente com as disposições do artigo 29.º.

▼M5

0.38.	Artigo 38.º
0.38-2.	N.º 2
	A obrigação legal de notificar a Comissão de Controlo TIR de que uma pessoa foi excluída do benefício das disposições da Convenção, a título temporário ou definitivo, considera-se cumprida mediante a correta utilização de aplicações eletrónicas desenvolvidas para esse efeito pelo Secretariado TIR sob a supervisão da Comissão de Controlo TIR. (ECE/ /TRANS/WP.30/AC.2/115, para. 43).

▼B

0.39.	Artigo 39.º
	A expressão «erros cometidos por negligência» visa actos que não são cometidos deliberadamente e com pleno conhecimento de causa, mas que resultam do facto de não terem sido tomadas medidas razoáveis e necessárias para assegurar a exactidão das informações num caso particular.

▼M6

0.42-A.	Artigo 42.º
	O termo «imediatamente» no artigo 42.º-A entende-se no sentido de que as medidas nacionais que sejam suscetíveis de afetar a aplicação da Convenção TIR e/ou o funcionamento do regime TIR devem ser comunicadas por escrito à Comissão de Controlo TIR sem demora e, se possível, antes da sua entrada em vigor, para que a Comissão de Controlo TIR desempenhe de forma eficaz as suas funções de supervisão e exerça a sua competência de examinar a medida no que se refere à sua conformidade com a Convenção TIR de acordo com o artigo 42.º-A e com o seu mandato, tal como definido no anexo 8 da Convenção TIR.

▼B

0.45.	Artigo 45.º
	Recomenda-se às Partes Contratantes que dêem competência ao maior número possível de estâncias aduaneiras, quer interiores quer de fronteira, para efectuarem operações TIR.
1.	ANEXO 1
1.10. c)	Regras relativas à utilização da caderneta TIR
	Listas de carga anexas ao manifesto das mercadorias
	O n.º 10º, c), das regras relativas à utilização da caderneta TIR autoriza o uso, sob a forma de anexo a esta caderneta, de listas de carga, mesmo quando houver espaço suficiente para inscrever no manifesto todas as mercadorias transportadas. No entanto, esta prática só será autorizada se essas listas apresentarem, de forma legível e reconhecível, todas as indicações requeridas para os fins do manifesto das mercadorias e se todas as outras disposições da regra 10 c) forem respeitadas.

▼B

2. ANEXO 2

2.2. Artigo 2.º

2.2.1. a) N.º 1, alínea a) — Montagem dos elementos constitutivos

a) Quando os dispositivos de ligação (rebites, parafusos, cavilhas e porcas, etc.) forem utilizados, alguns deles, em número considerado suficiente, serão introduzidos do exterior, atravessarão os elementos unidos e passarão ao interior onde serão solidamente fixados (por exemplo, rebitados, soldados, encasquilhados, cavilhados e rebitados ou soldados às porcas). Todavia, os rebites clássicos (isto é, aqueles cuja colocação exige uma actuação de ambos os lados dos elementos unidos) poderão também ser introduzidos do interior.

Não obstante o que antecede, o pavimento dos compartimentos destinados à carga pode ser fixado por meio de parafusos com rosca cortante, de rebites autoperfuradores, de rebites introduzidos por meio de uma carga explosiva ou de pregos introduzidos pneumaticamente, colocados a partir do interior e que atravessem em ângulo recto o pavimento e as travessas metálicas inferiores, desde que, salvo no caso de parafusos com rosca cortante, as extremidades de alguns deles sejam cravadas na parte exterior da travessa ou a ela soldadas.

b) A autoridade competente determinará a quantidade e a natureza dos dispositivos de ligação que devem obedecer às condições da alínea a) da presente nota, assegurando-se de que não é possível deslocar e tornar a pôr no seu lugar os elementos constitutivos assim unidos sem ficarem traços visíveis. A escolha e a colocação dos outros dispositivos de ligação não estão sujeitas a qualquer restrição.

c) Os dispositivos de ligação que possam ser retirados e substituídos sem ficarem traços visíveis, actuando apenas de um dos lados, isto é, sem que seja necessário intervir de ambos os lados dos elementos a reunir, estão excluídos da alínea a) da presente nota. Trata-se, em particular, de rebites de expansão, de rebites «cegos» e similares.

d) Os métodos de reunião acima descritos aplicam-se aos veículos especiais, por exemplo, aos veículos isotérmicos, aos veículos frigoríficos e aos veículos cisternas, desde que não sejam incompatíveis com as prescrições técnicas a que estes veículos devem obedecer dada a sua utilização. Quando, por razões de ordem técnica, não for possível fixar os elementos da maneira descrita na alínea a) da presente nota, os elementos constitutivos poderão ser unidos por meio dos dispositivos referidos na alínea c) acima, desde que os dispositivos utilizados na parte interior da parede não sejam acessíveis do exterior.

▼B

2.2.1. b) N.º 1, alínea b) - Portas e outros sistemas de fechamento

a) O dispositivo utilizado para a aposição do selo aduaneiro deverá:

i) Ser fixado por soldadura ou por meio de, pelo menos, dois dispositivos de fixação de acordo com as prescrições da alínea a) da nota explicativa 2.2.1a); ou

ii) Ser concebido de tal maneira que, uma vez fechado e selado o compartimento destinado à carga, não possa ser retirado sem ficarem traços visíveis.

Deve também:

iii) Ter orifícios de 11 mm de diâmetro, pelo menos, ou ranhuras não inferiores a 11 mm de comprimento por 3 mm de largura, e

iv) Apresentar a mesma segurança qualquer que seja o tipo de selo utilizado.

b) As charneiras, dobradiças, gonzos e outros dispositivos para fixação de portas, etc., deverão ser fixados de acordo com as prescrições da alínea a) i) e ii) da presente nota. Além disso, as diferentes partes constitutivas desses dispositivos (eixos ou hastes das charneiras ou dos gonzos, por exemplo), desde que sejam indispensáveis para garantir a segurança aduaneira do compartimento de carga, serão ajustadas de maneira a não poderem ser retiradas ou desmontadas sem ficarem traços visíveis quando o compartimento destinado à carga estiver fechado e selado ([1]).

No entanto, quando o dispositivo de fixação não for acessível do exterior, bastará que a porta, etc., uma vez fechada e selada, não possa ser retirada desse dispositivo sem ficarem traços visíveis. Quando a porta ou o sistema de fechamento tiverem mais de dois gonzos, somente os dois mais próximos das extremidades da porta devem ser fixados de acordo com as prescrições da alínea a) i) e ii) acima.

c) Excepcionalmente, no caso de veículos que possuam compartimentos para carga com isolamento térmico, o dispositivo para aplicação dos selos aduaneiros, as charneiras e outras peças que, sendo retirados, permitirão aceder ao interior do compartimento destinado à carga ou a espaços onde as mercadorias possam ser escondidas, poderão ser fixados às portas do referido compartimento por meio de:

i) Cavilhas ou de parafusos introduzidos do exterior sem obedecerem contudo às exigências da alínea a) da nota explicativa 2.2.1 a) acima, sob reserva de que:

— As extremidades das cavilhas ou dos parafusos sejam fixadas aos orifícios roscados de uma chapa ou a um dispositivo similar montado por detrás da almofada exterior da porta; e

([1]) Ver desenho n.º 1a apenso ao presente anexo.

▼B

— As cabeças de um número conveniente dessas cavilhas ou desses parafusos sejam soldadas ao dispositivo para a aplicação dos selos aduaneiros, às charneiras, etc., de tal modo que fiquem completamente deformadas e

— Que não seja possível retirar tais cavilhas ou parafusos sem ficarem traços visíveis ([1]);

ii) Um dispositivo de fixação colocado do interior da porta isolada, sob reserva de que:

— O parafuso de fixação e a rosca de bloqueio do dispositivo estejam ligados por meio de um dispositivo pneumático ou hidráulico e fixados por detrás de uma chapa ou dispositivo similar inserido entre o revestimento exterior da porta e o isolante, e

— Que a cabeça do parafuso de fixação não seja acessível do interior do compartimento de carga, e

— Que as roscas de bloqueio e os parafusos de fixação sejam, em número suficiente, soldados uns aos outros, não sendo possível retirar os dispositivos sem ficarem traços visíveis ([2]).

A expressão «compartimento para carga com isolamento térmico» deverá ser interpretada como aplicando-se aos compartimentos frigoríficos e isotérmicos reservados à carga.

d) Os veículos que possuam um grande número de dispositivos para fechar tais como válvulas, torneiras, buracos do homem, tampões, etc. serão construídos de maneira a limitar, tanto quanto possível, o número de selagens aduaneiras. Para este efeito, os dispositivos próximos uns dos outros serão ligados por um dispositivo comum que exija apenas uma só selagem ou munidos de uma tampa que permita obter o mesmo resultado;

e) Os veículos com tectos corrediços deverão ser construídos de maneira a limitar, tanto quanto possível, o número de selagens aduaneiras.

f) Os veículos relativamente aos quais é exigido um grande número de selos para a selagem aduaneira, a quantidade desses selos deve ser indicada no Certificado de Aprovação no ponto 5 (anexo 4 da Convenção TIR, 1975). Deve ser apenso um desenho ao certificado de aprovação que mostre a localização exacta dos selos aduaneiros.

2.2.1. c) Ponto 1, alínea c) -1 Aberturas de ventilação

a) A dimensão máxima das aberturas de ventilação não deverá, em princípio, exceder 400 mm.

b) As aberturas que permitam o acesso directo ao compartimento destinado à carga serão obstruídas por

i) uma tela metálica ou por uma placa metálica perfurada (dimensão máxima dos orifícios: 3 mm em ambos os casos) e serão protegidas por uma rede metálica soldada (dimensão máxima das malhas: 10 mm); ou

([1]) Ver desenho n.º 1 apenso ao presente anexo.
([2]) Ver desenho n.º 5 apenso ao presente anexo.

▼B

ii) por uma placa metálica perfurada, única, com uma espessura suficiente (dimensão máxima dos orifícios: 3 mm; espessura da placa: 1 mm pelo menos).

c) As aberturas que não permitam o acesso directo ao compartimento destinado à carga (por meio de sistemas em cotovelo ou chicanas, por exemplo) serão munidas dos mesmos dispositivos mencionados na alínea b), podendo, no entanto, os orifícios e as malhas ter uma dimensão máxima de 10 mm (para a malha metálica ou placa metálica), e 20 mm (para a rede metálica).

d) Quando as aberturas forem feitas nos toldos, os dispositivos mencionados na alínea b) da presente nota serão, em princípio, exigidos. No entanto, permitir-se-ão os sistemas de obturação constituídos por uma placa metálica perfurada colocada no exterior e uma tela metálica ou de outra matéria fixada no interior.

e) Poderão aceitar-se dispositivos idênticos não metálicos desde que as dimensões dos orifícios e das malhas sejam respeitadas e que o material utilizado seja suficientemente resistente para não permitir que os referidos orifícios e malhas sejam aumentados sensivelmente sem deterioração visível. Além disso, o dispositivo de ventilação não deverá poder ser substituído actuando apenas de um dos lados do toldo.

f) A abertura de ventilação pode estar equipada com um dispositivo de protecção. Esse dispositivo será fixado ao toldo a 5 cm, pelo menos, do ecrã de abertura de ventilação e de maneira que permita o controlo aduaneiro da abertura. Esse dispositivo será fixado ao toldo a 5 cm, pelo menos, do ecrã da abertura de ventilação e de maneira que permita o controlo aduaneiro da abertura.

2.2.1. c)-2. Aberturas de escoamento

a) A dimensão máxima das aberturas de escoamento não deverá, em princípio, exceder 35 mm;

b) As aberturas que permitam o acesso directo ao compartimento destinado à carga serão munidas dos dispositivos mencionados na alínea b) da nota explicativa 2.2.1 c)-1 para as aberturas de ventilação;

c) Quando as aberturas de escoamento não permitirem o acesso directo ao compartimento destinado à carga, não se exigirão os dispositivos mencionados na alínea b) da presente nota, desde que as aberturas sejam munidas de um sistema de chicanas que dê suficientes garantias de segurança, facilmente acessível a partir do interior do compartimento destinado à carga.

2.2.3. N.º 3 - Vidro de segurança

Considera-se que um vidro é um vidro de segurança quando não há o risco de ser destruído sob a acção de qualquer dos factores que intervêm habitualmente em condições normais de utilização de um veículo. O vidro conterá uma marca característica do vidro de segurança.

2.3. Artigo 3

2.3.3. N.º 3 - Toldos feitos de várias peças

a) As diversas peças de um toldo podem ser de materiais diferentes de acordo com as disposições do n.º 2 do artigo 3.º do Anexo 2;

▼B

b) Na confecção do toldo permitir-se-á qualquer disposição das peças que dê suficientes garantias de segurança, desde que a reunião seja efectuada de acordo com o disposto no artigo 3.º do Anexo 2.

2.3.6. a) N.º. 6, alínea a)

2.3.6. a)-1 Veículos com argolas corrediças

Para os fins do presente número ([1]) poderão aceitar-se argolas de fixação metálicas que deslizem sobre barras metálicas fixadas aos veículos desde que:

a) As barras sejam fixadas ao veículo a intervalos não superiores a 60 cm, de tal modo que não possam ser retiradas e novamente colocadas sem ficarem traços visíveis;

b) As argolas sejam duplas ou cortadas por uma barra central, constituindo uma única peça sem soldadura; e

c) O toldo seja fixado ao veículo de forma a satisfazer rigorosamente a condição enunciada na alínea a) do artigo 1º do Anexo 2 da presente Convenção.

2.3.6. a)-2 Veículos munidos de torniquetes

Os torniquetes metálicos girando cada um numa braçadeira metálica fixa ao veículo são aceitáveis para efeito do presente número ([2]), desde que:

a) Cada braçadeira esteja fixa ao veículo de tal modo que não possa ser retirada e posta de novo no lugar sem ficarem traços visíveis; e

b) A mola de cada braçadeira esteja completamente encerrada numa tampa metálica em forma de campânula.

2.3.6. b) N.º 6, alínea b) Toldos fixados de modo permanente

Quando uma ou várias bordas do toldo forem fixadas de um modo permanente à carroçaria do veículo, o toldo será mantido por uma ou várias bandas de metal ou qualquer outro material apropriado, presas à carroçaria por dispositivos de reunião que satisfaçam as exigências da alínea a) da nota explicativa n.º 2.2.1a) do Anexo 6.

2.3.8. N.º 8 - Intervalos entre as argolas e entre os ilhós

Um intervalo superior a 200 mm, mas que não ultrapasse 300 mm, pode ser aceite de cada lado de um montante se as argolas forem montadas recuadas nos painéis laterais e se os ilhós forem ovais e com um tamanho que apenas permita o seu enfiamento nas argolas.

2.3.11. a) N.º 11, alínea a)

2.3.11. a)-1. Aba de tensão dos toldos

O toldo de numerosos veículos apresenta exteriormente, ao longo da parede lateral dos mesmos, uma aba horizontal munida de ilhós. Estas abas, designadas por abas de tensão, destinam-se a permitir que o toldo seja esticado por meio de cordas ou dispositivos similares. As referidas abas têm sido utilizadas para esconder cortes horizontais efectuados nos

([1]) Ver desenho n.º 2 apenso ao presente anexo.
([2]) Ver desenho n.º 2a apenso ao presente anexo.

▼B

toldos que permitem o acesso ilícito às mercadorias transportadas no veículo. Por este motivo recomenda-se que não seja autorizada a utilização de abas deste tipo. Em sua substituição podem ser usados os seguintes dispositivos:

a) Abas de tensão de um tipo semelhante, fixadas no interior do toldo; ou

b) Pequenas abas individuais com um ilhós cada, aplicadas na parte exterior do toldo e distribuídas com intervalos tais que permitam esticar o toldo de forma satisfatória.

Uma outra solução, possível em certos casos, consiste em evitar a utilização de abas de tensão nos toldos.

2.3.11. a)-2. Correias dos toldos

Consideram-se próprias para a confecção de correias as seguintes matérias:

a) Couro;

b) Matérias têxteis não extensíveis, compreendendo os tecidos com borracha ou com matéria plástica desde que, uma vez cortadas, não possam ser soldadas nem reconstituídas sem ficarem traços visíveis. Além disso, a matéria plástica utilizada no revestimento das correias deverá ser transparente e a sua superfície lisa.

2.3.11. a)-3. O dispositivo que figura no desenho n.º 3 ([1]) obedece aos requisitos da última parte do n.º 11, alínea a), do artigo 3.º do Anexo 2. Obedece igualmente aos requisitos do n.º 6, alíneas a) e b), do artigo 3.º do Anexo 2.

3. ANEXO 3

3.0.17. N.º 17 - Disposições relativas à aprovação

1. O Anexo 3 estabelece que as autoridades competentes de uma Parte Contratante podem emitir um certificado de aprovação para um veículo fabricado no respectivo território e que o referido veículo não será submetido a nenhum processo de aprovação suplementar no país de matrícula, ou no país do domicílio do seu proprietário, consoante o caso.

2. Estas disposições não têm por fim limitar o direito que as autoridades competentes da Parte Contratante onde o veículo está matriculado, ou no território da qual o seu proprietário está domiciliado, têm de exigir a apresentação de um certificado de aprovação, quer no momento da importação, quer posteriormente para fins relacionados com a matrícula ou com o controlo do veículo ou com formalidades análogas.

3.0.20. N.º 20 - Processo de anotação do certificado de aprovação

Quando o veículo for submetido a uma reparação considerada satisfatória, para anular uma menção relativa a defeitos bastará apor na rubrica 11, prevista para este fim, a menção «Defeitos reparados», seguida do nome, assinatura e carimbo da autoridade competente interessada.

([1]) Ver desenho n.º 3 apenso ao presente anexo.

▼B

8. ANEXO 8

▼M5

8.9. Artigo 9.º

8.9.1. N.º 1

Os membros da Comissão de Controlo TIR devem dispor de competências e de experiência na aplicação dos regimes aduaneiros, nomeadamente o regime de trânsito TIR, tanto a nível nacional como internacional. Os membros da Comissão de Controlo são nomeados pelos respetivos governos ou organizações que sejam Partes Contratantes na Convenção. Os membros devem representar os interesses das Partes Contratantes na Convenção e não os interesses específicos de qualquer governo ou organização individual. (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, para. 29).

8.9.2. N.º 2

No caso de um membro da Comissão de Controlo TIR apresentar a sua demissão antes do termo do seu mandato, o Comité de Gestão pode eleger um membro em sua substituição. Nesse caso, o membro eleito só deve exercer funções durante a parte restante do mandato do seu predecessor. No caso de um membro da Comissão de Controlo TIR ser incapaz, por outras razões que não a demissão, de completar o seu mandato, essa informação deverá ser transmitida por escrito à Comissão de Controlo TIR e ao Secretariado TIR pela administração nacional do membro em causa. Neste caso, o Comité de Gestão pode eleger um membro de substituição para a parte restante do mandato. (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, para. 29).

▼B

8.10. Artigo 10.º

8.10. b) O acordo mencionado na nota explicativa do n.º 2-A do artigo 6.º aplica-se igualmente às responsabilidades da organização internacional definida na alínea b) do presente artigo, nos casos em que a impressão e a distribuição centralizadas das cadernetas TIR forem executadas pela organização internacional anteriormente citada.

8.13. Artigo 13.º

8.13.1-1. N.º 1 - Disposições financeiras

Findo um período inicial de dois anos, as Partes Contratantes da Convenção prevêem o financiamento da Comissão de Controlo TIR e do Secretariado TIR através do orçamento ordinário da Organização das Nações Unidas. Tal não exclui uma prorrogação das disposições financeiras iniciais na eventualidade de não haver financiamento daquela organização ou de outras fontes.

8.13.1-2. N.º 1 - Funcionamento da Comissão de Controlo TIR

Os trabalhos dos membros da Comissão de Controlo TIR serão financiados pelos respectivos governos.

8.13.1-3 Montante

O montante a que se refere o n.º 1 basear-se-á nos seguintes elementos: a) o orçamento e o plano de custos da Comissão de Controlo TIR e do Secretariado TIR, conforme aprovados pelo Comité de Gestão e b) a previsão do número de cadernetas TIR a distribuir, conforme estabelecido pela organização internacional.

▼B

8.13.2.	N.º 2
	Na sequência da consulta da organização internacional a que se refere o artigo 6.º, o procedimento previsto no n.º 2 será inscrito no acordo entre a UNECE, nos termos do mandato que lhe foi conferido pelas Partes Contratantes e agindo em nome destas, e a organização internacional a que se refere o artigo 6.º. O acordo será aprovado pelo Comité de Gestão.
9.	ANEXO 9
9.I.	1.ª Parte

▼M2

_____

▼B

9.II.	2.ª Parte
9.II.3.	N.º 3 - Comité de habilitação
	Recomenda-se a criação de comités nacionais de habilitação, compostos por representantes das autoridades competentes, das associações nacionais e de outros organismos interessados.

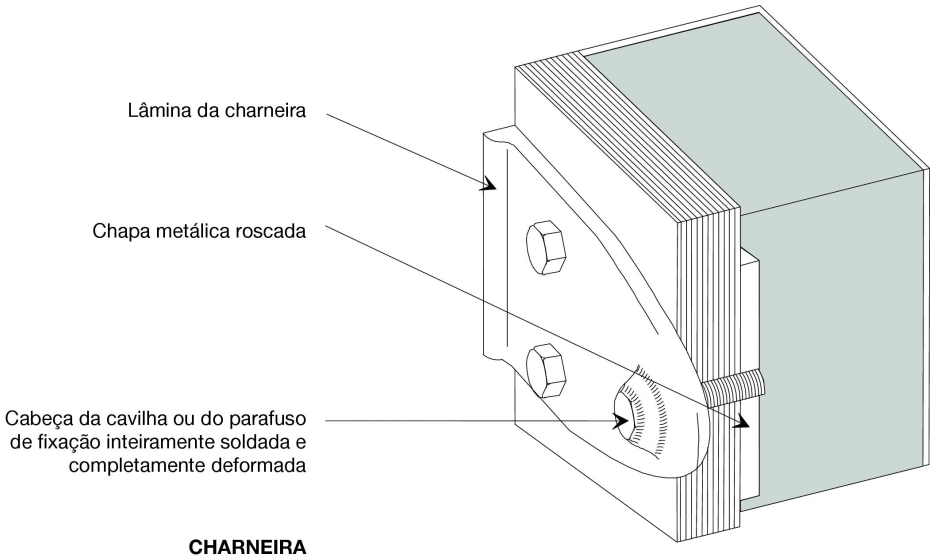
▼M5

9.II.4.	N.º 4
	Os requisitos legais para a apresentação de dados, tal como estabelecido no n.º 4, são considerados cumpridos por meio da utilização adequada de aplicações eletrónicas desenvolvidas para o efeito pelo Secretariado TIR sob a supervisão da Comissão de Controlo TIR. (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, para. 30).
9.II.5.	N.º 5
	A Nota Explicativa 9.II.4 é aplicável, *mutatis mutandis*, ao n.º 5. (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, para. 30).

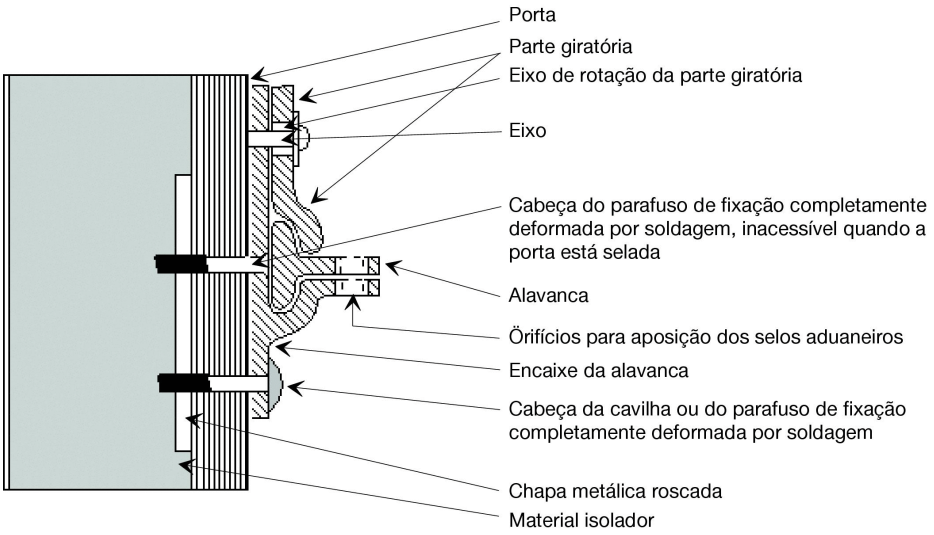
▼B

Desenho n.º 1

EXEMPLO DE CHARNEIRA E DE DISPOSITIVOS PARA APOSIÇÃO DOS SELOS ADUANEIROS NAS PORTAS DOS VEÍCULOS MUNIDOS DE COMPARTIMENTOS COM ISOLAMENTO TÉRMICO DESTINADOS À CARGA



CHARNEIRA



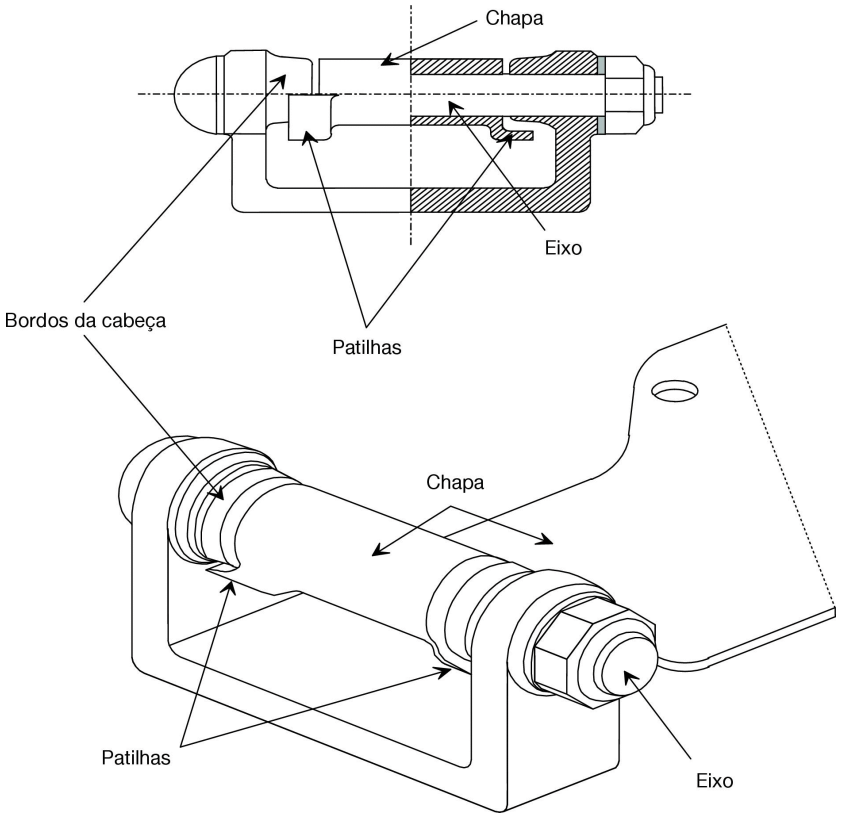
DISPOSITIVO PARA APOSIÇÃO DOS SELOS ADUANEIROS

▼B

Desenho n.º 1 a)

EXEMPLO DE CHARNEIRA QUE NÃO PRECISA DE PROTECÇÃO ESPECIAL DO EIXO

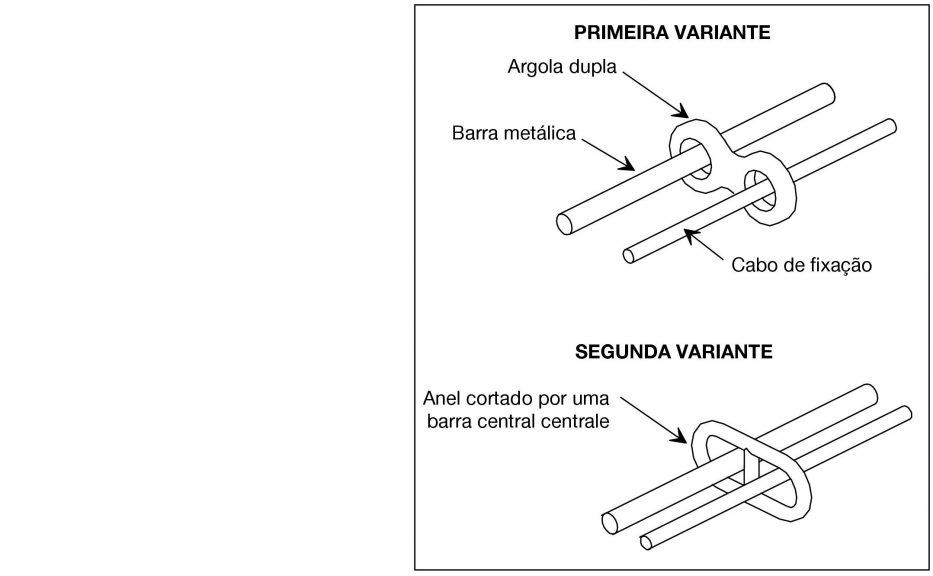
A charneira aqui representada obedece aos requisitos estipulados na segunda frase da alínea b) da nota 2.2.1b). A forma como a chapa e a cabeça estão concebidas torna desnecessária uma protecção especial do eixo, visto que as patilhas da chapa sobem até à parte de trás das extremidades do torniquete, impedindo que a porta selada pela alfândega possa ser aberta pelo dispositivo de fixação sem ficarem traços visíveis, mesmo se o eixo não protegido tiver sido retirado.

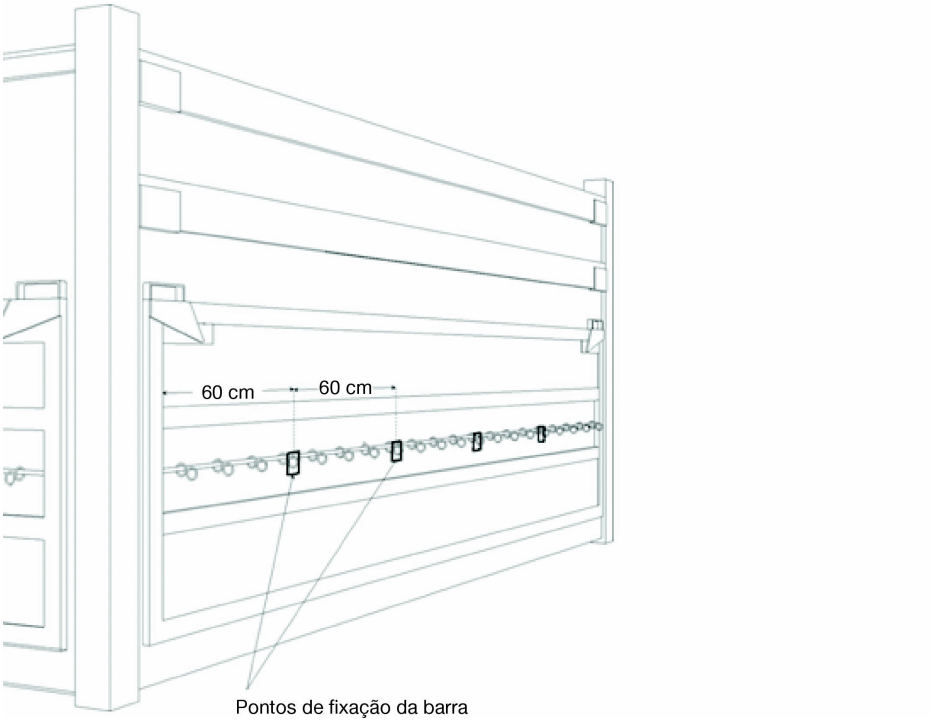


▼B

Desenho n.º 2

VEÍCULOS COM TOLDO COM ARGOLAS CORREDIÇAS

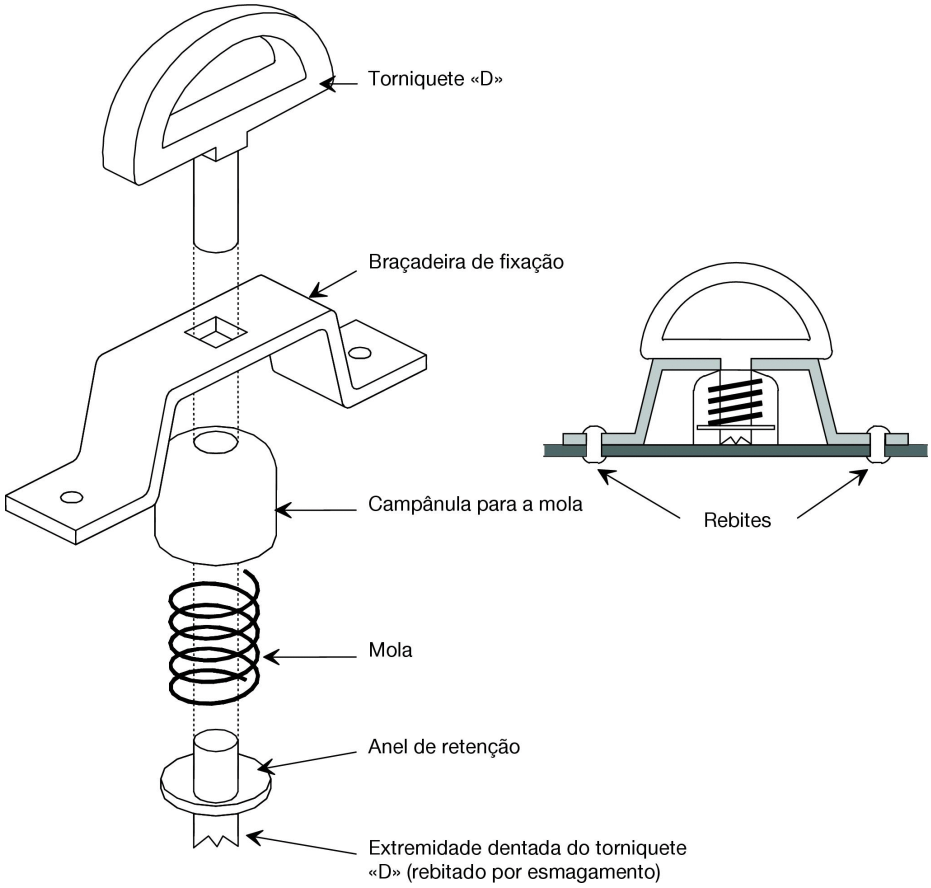




▼B

Desenho n.º 2 a)

EXEMPLO DE TORNIQUETE (MODELO «D»)

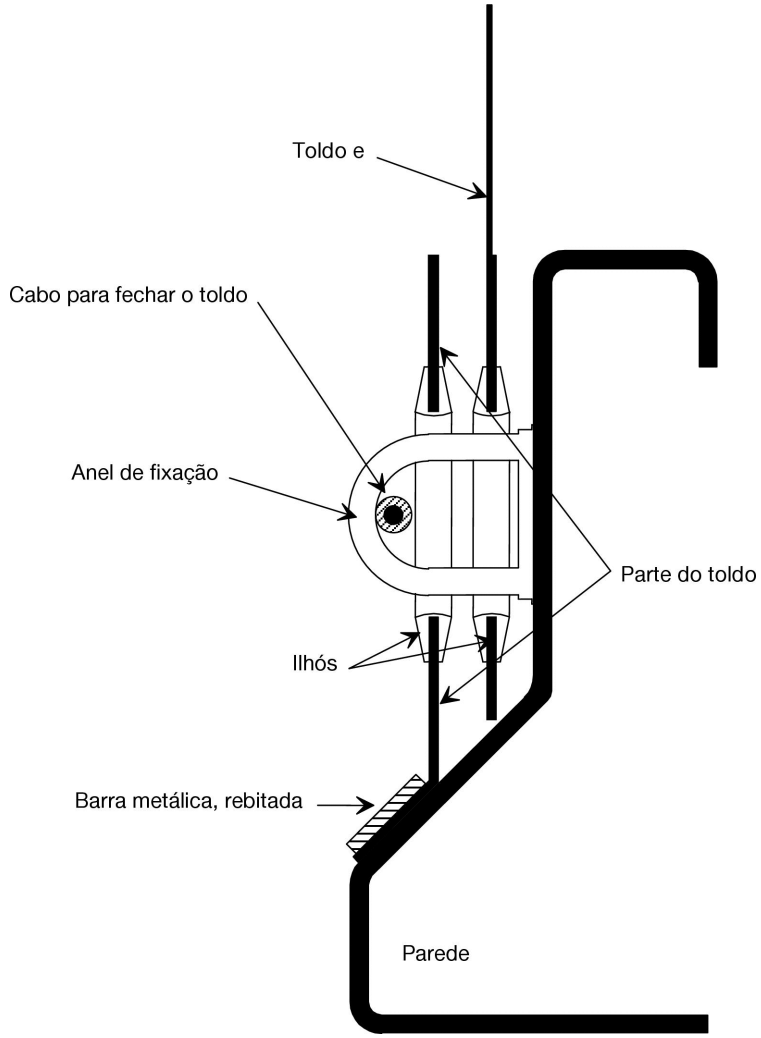


▼B

Desenho n.º 3

EXEMPLO DE UM DISPOSITIVO PARA FECHAR O TOLDO DE UM VEÍCULO

O dispositivo que o desenho abaixo representa obedece aos requisitos da alínea a), última alínea, do n.º 11 do artigo 3.º do Anexo 2. Obedece igualmente às prescrições do n.º 6, alíneas a) e b), do artigo 3.º do Anexo 2.

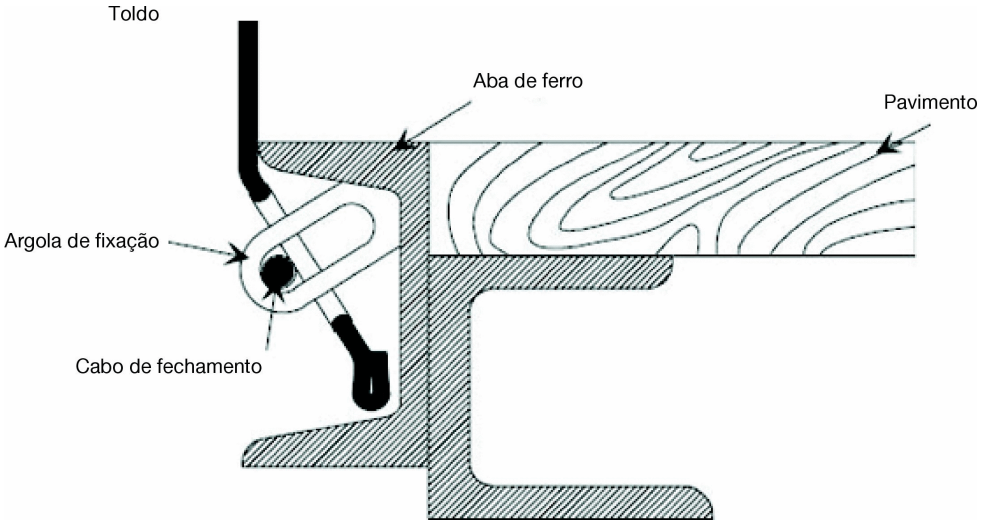


▼B

Desenho n.º 4

DISPOSITIVO PARA FECHAR UM TOLDO

O dispositivo aqui representado cumpre os requisitos das alíneas a) e b) do n.º 6 do artigo 3.º do Anexo 2.

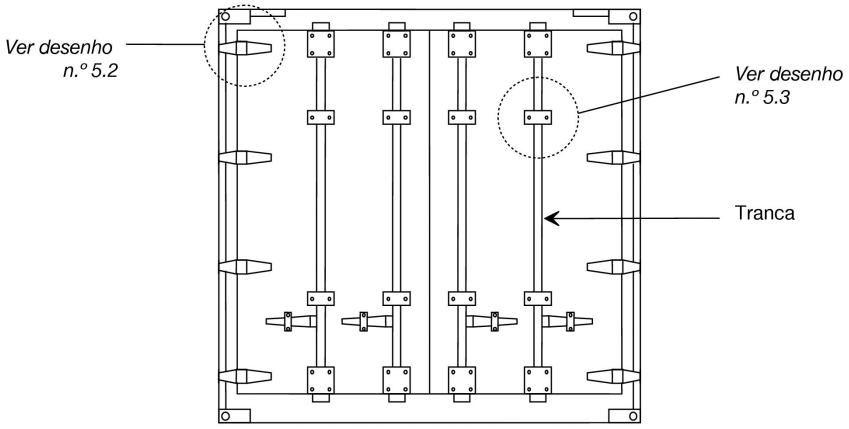


▼B

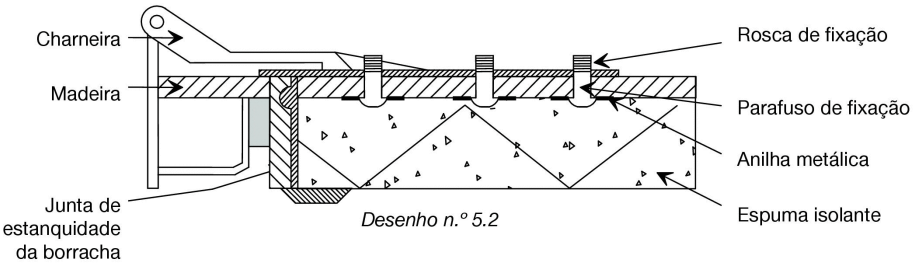
Desenho n.º 5

EXEMPLO DE DISPOSITIVO DE FIXAÇÃO COLOCADO DO INTERIOR DE UMA ESTRUTURA COM PORTA ISOLADORA

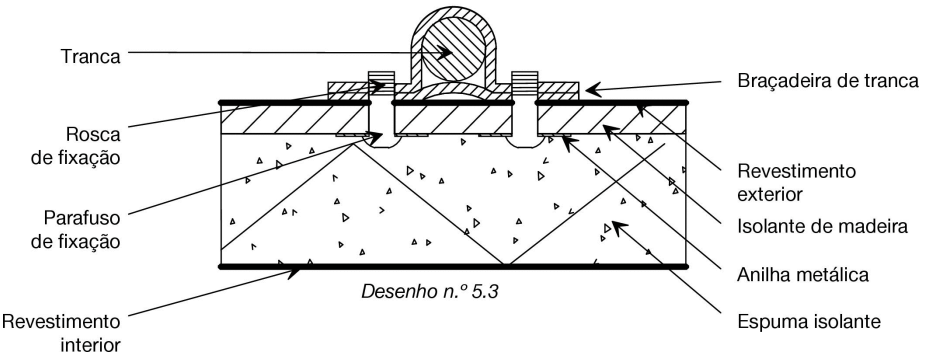
Alçado posteriorda porta



Desenho n.º 5.1



Desenho n.º 5.2



Desenho n.º 5.3

▼B

ANEXO 7

ANEXO RELATIVO À APROVAÇÃO DOS CONTENTORES

1.ª PARTE

REGULAMENTO RELATIVO ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS APLICÁVEIS AOS CONTENTORES PARA PODEREM SER UTILIZADOS NO TRANSPORTE INTERNACIONAL SOB REGIME DE SELAGEM ADUANEIRA

Artigo 1.º

Princípios fundamentais

Só poderão ser aprovados para o transporte internacional de mercadorias sob regime de selagem aduaneira os contentores construídos e equipados de tal modo:

a) Que nenhuma mercadoria possa ser extraída da parte selada do contentor ou aí ser introduzida sem ficarem traços visíveis de arrombamento ou sem que se quebre o selo aduaneiro;

b) Que o selo aduaneiro possa ser-lhes aposto de maneira simples e eficaz;

c) Que não contenham espaços onde se possam esconder mercadorias;

d) Que todos os espaços susceptíveis de conter mercadorias sejam facilmente acessíveis às inspecções aduaneiras.

Artigo 2.º

Estrutura dos contentores

1. Para estarem em conformidade com as prescrições do artigo 1.º do presente regulamento:

a) Os elementos constitutivos do contentor (paredes, pavimento, portas, tecto, montantes, armações, travessas, etc.) serão munidos, quer por meio de dispositivos que não possam, do exterior, ser retirados e colocados de novo no seu lugar sem ficarem traços visíveis quer segundo métodos que permitam formar uma estrutura que não possa modificar-se sem ficarem traços visíveis. Quando as paredes, o pavimento, as portas e o tecto forem constituídos por diversos elementos, estes elementos deverão obedecer às mesmas prescrições e ser suficientemente resistentes;

b) As portas e todos os outros sistemas de fechamento (incluindo torneiras, buracos do homem, tampões, etc.) terão um dispositivo que permita a aplicação dos selos aduaneiros. Este dispositivo não deverá poder ser retirado e reposto no seu lugar a partir do exterior sem ficarem traços visíveis nem a porta ou o fecho deverão poder abrir-se sem violar o selo aduaneiro. Este último será protegido de maneira adequada. Permitir-se-ão tectos corrediços;

c) As aberturas de ventilação e de escoamento serão munidas de um dispositivo que impeça o acesso ao interior do contentor. Esse dispositivo não deverá poder ser retirado do exterior e daí colocado novamente no seu lugar sem ficarem traços visíveis.

2. Não obstante o disposto na alínea c) do artigo 1.º do presente regulamento, os elementos constitutivos do contentor que, por razões de ordem prática, devam ter espaços vazios (entre os tabiques de uma parede dupla, por exemplo), serão permitidos. Para que estes espaços não possam ser utilizados para esconder mercadorias:

i) Se o revestimento interior do contentor cobrir a parede em toda a sua altura do pavimento ao tecto ou, noutros casos, se o espaço existente entre esse revestimento e a parede exterior for inteiramente fechado, o revestimento deve ser colocado de tal modo que não possa ser desmontado e novamente colocado no lugar sem ficarem traços visíveis e

▼B

ii) Se o revestimento não cobrir a parede em toda a sua altura e se os espaços que o separam da parede exterior não estiverem inteiramente fechados, e em todos os outros casos em que a construção do contentor dá origem a espaços, o número desses espaços deve ser reduzido ao mínimo e serem facilmente acessíveis às inspecções aduaneiras.

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

Artigo 3.º

Contentores dobráveis ou desmontáveis

Os contentores dobráveis ou desmontáveis estarão sujeitos às disposições dos artigos 1.º e 2.º do presente regulamento; além disso, deverão possuir um sistema de fechamento que não permita, quando montados, a deslocação das diversas partes que os constituem. Este sistema de fechamento deverá poder ser selado pela alfândega se ficar na parte exterior do contentor quando este estiver montado.

Artigo 4.º

Contentores com toldo

1. Os contentores com toldo obedecerão às condições estipuladas nos artigos 1.º, 2.º e 3.º do presente regulamento, desde que estas sejam susceptíveis de lhes ser aplicadas. Estes contentores devem também obedecer às disposições do presente artigo.

2. O toldo será, quer de tela forte quer de tecido revestido de matéria plástica ou de tecido com borracha, não extensível e suficientemente resistente. Deverá estar em bom estado e ser confeccionado de modo que, uma vez colocado o dispositivo de fechamento, não seja possível alcançar a carga sem ficarem traços visíveis.

3. Se o toldo for feito de várias peças, os bordos destas serão dobrados, introduzidos um no outro e unidos por duas costuras afastadas 15 mm, pelo menos. Estas costuras serão feitas conforme o desenho n.º 1 junto ao presente regulamento; todavia, quando para certas partes do toldo (tais como as abas da parte posterior e os cantos reforçados) não for possível unir as peças deste modo, bastará dobrar o bordo da parte superior e fazer as costuras conforme o desenho n.º 2 junto ao presente regulamento. Uma das costuras será apenas visível do interior e a cor do fio utilizado para esta costura deverá ser nitidamente diferente da cor do toldo assim como da do fio utilizado para a outra costura. Todas as costuras serão feitas à máquina.

4. Se o toldo for de tecido revestido de matéria plástica e feito de várias peças, estas poderão também reunir-se umas às outras por soldadura, segundo o desenho n.º 3 junto ao presente regulamento. A borda de uma peça sobrepor-se-á, pelo menos, 15 mm à borda da outra. A união das peças, por fusão, será efectuada em toda essa largura. A borda exterior da sobreposição será revestida com uma tira de matéria plástica com a largura de, pelo menos, 7 mm, a qual será fixada pelo mesmo processo de soldadura. Sobre essa tira, bem como sobre uma largura de, pelo menos, 3 mm de cada um dos seus lados, imprimir-se-á um relevo uniforme e bem marcado. A soldadura será feita de tal modo que as peças não possam ser separadas e depois novamente unidas sem ficarem traços visíveis.

▼B

5. Os consertos efectuar-se-ão segundo o método indicado no desenho n.º 4 apenso ao presente regulamento; as bordas serão dobradas, introduzidas uma na outra e unidas por duas costuras visíveis com, pelo menos, 15 mm de distância entre si; a cor do fio visível do interior será diferente da do fio visível do exterior e da do toldo; todas as costuras serão feitas à máquina. Quando o conserto de um toldo danificado junto das extremidades tiver de se executar pela substituição da parte que se encontra em mau estado por um remendo, a costura poderá também efectuar-se de acordo com o disposto no n.º 3 do presente artigo e no desenho n.º 1 junto ao presente regulamento. Os consertos dos toldos de tecido revestido de matéria plástica poderão também ser executados segundo o processo descrito no n.º 4 do presente artigo mas, nesse caso, a tira de matéria plástica deve ser fixada nos dois lados do toldo, colocando-se o remendo por dentro.

6. A fixação do toldo ao contentor deverá obedecer rigorosamente às condições estabelecidas nas alíneas a) e b) do artigo 1.º do presente regulamento. Poderão ser utilizados os seguintes sistemas:

a) O toldo poderá ser fixado por:

   i) Argolas metálicas fixas ao contentor;

   ii) Ilhós abertos na borda do toldo; e

   iii) Um ligamento que passe pelas argolas por cima do toldo e que seja visível do exterior em todo o seu comprimento.

   O toldo cobrirá as partes sólidas do contentor numa distância de 250 mm, pelo menos, medida a partir do centro das argolas de fixação, salvo nos casos em que o próprio sistema de construção do contentor impeça o acesso às mercadorias.

b) Quando a borda de um toldo tiver que ser fixada ao contentor de um modo permanente, a junção será contínua e efectuar-se-á por meio de dispositivos sólidos;

c) Quando se utilizar um sistema de bloqueio do toldo, este deve, na posição de bloqueio, prender o toldo ao exterior do contentor (a título de exemplo ver o desenho n.º 6 junto ao presente regulamento).

7. O toldo será sustido por uma superestrutura adequada (montantes, paredes, arcos, traves, etc.).

8. O intervalo entre as argolas e entre os ilhós não ultrapassará 200 mm. No entanto, poderá ser maior, sem, todavia, ultrapassar 300 mm, entre as argolas e entre os ilhós situados de um e outro lado de um montante, se o sistema de construção do contentor e do toldo for tal que impeça o acesso ao interior do contentor. Os ilhós deverão ser reforçados.

9. Serão utilizados ligamentos dos seguintes tipos:

a) Cabos de aço com um diâmetro de 3 mm, pelo menos; ou

b) Cordas de cânhamo ou de sisal com um diâmetro de 8 mm, pelo menos, envolvidas por uma bainha de matéria plástica transparente, não extensível. ou

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

d) Cordas com alma de matéria têxtil envolvida por pelo menos quatro cabos, formados apenas por fios de aço, que a cubram inteiramente, desde que o diâmetro dos cabos assim constituídos (sem ter em conta a eventual bainha de matéria plástica transparente) tenha pelo menos 3 mm.

▼B

As cordas em conformidade com as alíneas a) ou d) do n.º 9 do presente artigo podem ter uma bainha transparente de plástico não extensível.

Nos casos em que o toldo deve ser fixado à armação num sistema de construção que obedece ao disposto no n.º 6, alínea a), do presente artigo, pode utilizar-se uma correia para a fixação (o desenho n.º 7 junto ao presente anexo apresenta um exemplo de um sistema de construção desse tipo). A correia deve obedecer às prescrições estipuladas na alínea a), subalínea iii), do n.º 11 para a matéria, dimensões e forma.

10. Cada corda deverá ser de uma peça única e estar munida de uma ponteira de metal duro em cada extremidade. Essas ponteiras em metal duro devem permitir a introdução do fio ou fita do selo aduaneiro. De acordo com o disposto nas alíneas a), b), e d) do n.º 9 do presente artigo, o dispositivo de fixação de cada ponteira metálica deve ter um rebite oco que atravesse o cabo ou a corda e permita a passagem do fio ou da fita do selo aduaneiro. O cabo ou a corda deverão ser visíveis de ambos os lados do rebite oco, de modo que seja possível verificar se esse cabo ou essa corda são de uma só peça (ver o desenho n.º 5 apenso ao presente regulamento).

11. Nas aberturas do toldo por onde se efectuam o carregamento e a descarga, as duas superfícies serão unidas. Poder-se-á utilizar os sistemas seguintes:

a) As duas bordas do toldo deverão sobrepor-se de modo satisfatório. Além disso, o seu sistema de fechamento será constituído:

   i) Por uma aba cosida ou soldada em conformidade com os n.ºs 3 e 4 do presente artigo;

   ii) Por argolas e ilhós que obedeçam às condições do n.º 8 do presente artigo, devendo as argolas ser de metal; e

   iii) Por uma correia, de matéria apropriada, não extensível, feita de uma só peça, com pelo menos 20 mm de largura e 3 mm de espessura, que passará pelas argolas e manterá unidas as duas bordas do toldo assim como a aba; esta correia será presa ao interior do toldo e munida:

      — De um ilhó por onde passarão o cabo ou a corda mencionados no n.º 9 do presente artigo, ou

      — De um ilhó que possa aplicar-se à argola metálica visada no n.º 6 do presente artigo e fixado pelo cabo ou a corda referidos no n.º 9 do presente artigo.

   Não se exigirá a aba se for aplicado um dispositivo especial (chicana, por exemplo) que impeça a acesso ao interior do contentor sem ficarem traços visíveis. Também não se exigirão abas para os contentores com toldos corrediços.

b) Um sistema especial de bloqueio que mantenha as bordas do toldo muito apertadas quando o contentor estiver fechado e selado. O sistema estará munido de um orifício pelo qual poderá passar a argola de metal mencionada no n.º 6 do presente artigo e ser presa pela corda ou pelo cabo mencionados no n.º 9 do presente artigo (ver, por exemplo, o desenho n.º 8 apenso ao presente anexo).

12. As marcas de identificação que os contentores devem apresentar, assim como a placa de aprovação prevista na 2.ª Parte do presente anexo, não deverão em caso algum ser cobertas pelo toldo.

▼B

Artigo 5.º

Contentores com toldos corrediços

1. As disposições dos artigos 1.º, 2.º, 3.º e 4.º do presente regulamento aplicam-se, se for caso disso, aos contentores com toldos corrediços. Estes contentores devem também obedecer às disposições do presente artigo.

2. Os toldos corrediços, o pavimento, as portas e outros elementos constitutivos do contentor devem obedecer às prescrições dos n.ºs 6, 8, 9, e 11 do artigo 4.º do presente regulamento ou ao disposto nas alíneas i) a vi) seguintes.

▼M6

i) Os toldos corrediços, o pavimento, as portas e todos os outros elementos constituintes do contentor são montados quer por meio de dispositivos que não possam, do exterior, ser retirados e colocados de novo no seu lugar sem ficarem traços visíveis, quer segundo métodos que permitam formar uma estrutura que não possa ser modificada sem ficarem traços visíveis;

▼B

ii) O toldo cobrirá os elementos sólidos da parte superior do contentor em, pelo menos, 1/4 da distância efectiva entre os esticadores. O toldo cobrirá em, pelos menos, 50 mm os elementos sólidos da parte inferior do contentor. O orifício horizontal entre o toldo e os elementos sólidos do contentor não poderá ultrapassar 10 mm perpendicularmente ao eixo longitudinal do contentor, uma vez este fechado e selado pela alfândega;

▼M6

iii) O sistema de guiamento do toldo corrediço, os tensores do toldo corrediço e as outras partes móveis são montados de modo que, quando fechadas e seladas pela alfândega, as portas e as outras partes móveis não possam ser abertas nem fechadas do exterior sem ficarem traços visíveis. O sistema de guiamento do toldo corrediço, os tensores do toldo corrediço e as outras partes móveis são montados de modo que, uma vez colocados os dispositivos de fecho, seja impossível aceder ao contentor sem ficarem traços visíveis. Dá-se um exemplo de um sistema deste tipo no desenho n.º 9 apenso ao presente regulamento;

▼B

iv) O intervalo horizontal entre os esticadores, utilizados para fins aduaneiros, sobre os elementos sólidos do contentor não ultrapassará 200 mm. No entanto, o intervalo pode ser maior, sem, todavia, ultrapassar 300 mm entre as argolas de um e do outro lado do montante, se o sistema de construção do contentor e do toldo for tal que impeça o acesso ao contentor. Em todos os casos, devem respeitar-se as condições definidas na alínea ii) acima;

v) O intervalo entre os esticadores não deve exceder 600 mm;

vi) Os ligamentos utilizados para prender o toldo aos elementos sólidos do contentor devem obedecer às prescrições do n.º 9 do artigo 4.º do presente regulamento.

▼**M6**

Artigo 6.º

Contentores com teto em toldo corrediço

1. As disposições dos artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º e 5.º do presente regulamento aplicam-se, se for caso disso, aos contentores com teto em toldo corrediço. Estes contentores devem também obedecer às disposições do presente artigo.

2. O teto em toldo corrediço deve cumprir os requisitos estabelecidos nas subalíneas i) a iii) a seguir.

i) O teto em toldo corrediço é montado quer por meio de dispositivos que não possam, do exterior, ser retirados e colocados de novo no seu lugar sem ficarem traços visíveis, quer segundo métodos que permitam formar uma estrutura que não possa ser modificada sem ficarem traços visíveis.

ii) O toldo do teto corrediço deve sobrepor-se à parte maciça do teto na parte da frente do contentor de modo que esse toldo não possa ser puxado por cima do bordo superior da longarina superior. Deve inserir-se no sentido do comprimento do contentor, de ambos os lados, na bainha do toldo do teto, um cabo de aço pré-esforçado de modo que não possa ser retirado e reinserido sem ficarem traços visíveis. O toldo do teto deve ser fixado à estrutura corrediça de tal forma que não possa ser retirado e fixado novamente sem ficarem traços visíveis.

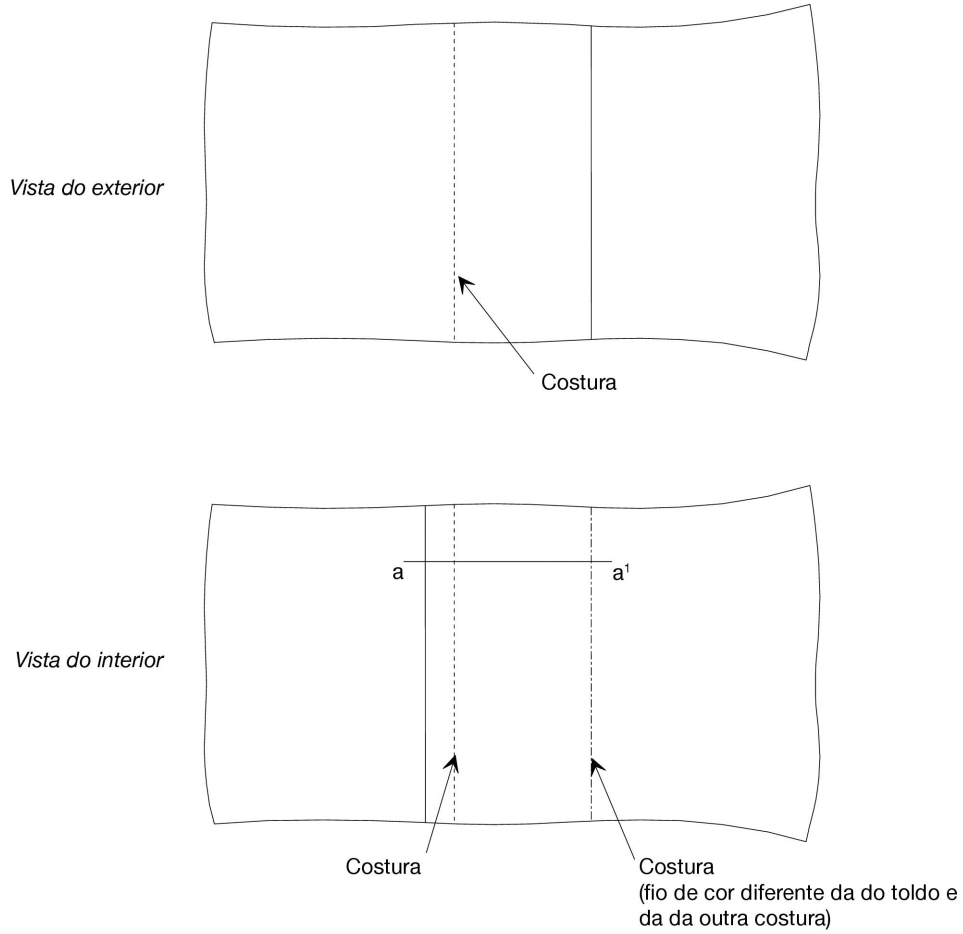
iii) O sistema de guiamento do teto corrediço, os tensores do teto corrediço e as outras partes móveis são montados de modo que, quando fechadas e seladas pela alfândega, as portas, o teto e as outras partes móveis não possam ser abertas nem fechadas do exterior sem ficarem traços visíveis. O sistema de guiamento do teto corrediço, os tensores do teto corrediço e as outras partes móveis são montados de modo que, uma vez colocados os dispositivos de fecho, seja impossível aceder ao contentor sem ficarem traços visíveis.

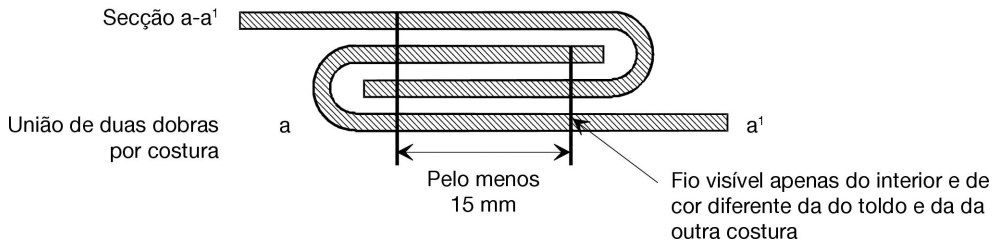
Dá-se um exemplo de um possível sistema deste tipo no desenho n.º 10 apenso ao presente regulamento.

▼B

Desenho n.º 1

TOLDO FEITO DE VÁRIAS PEÇAS

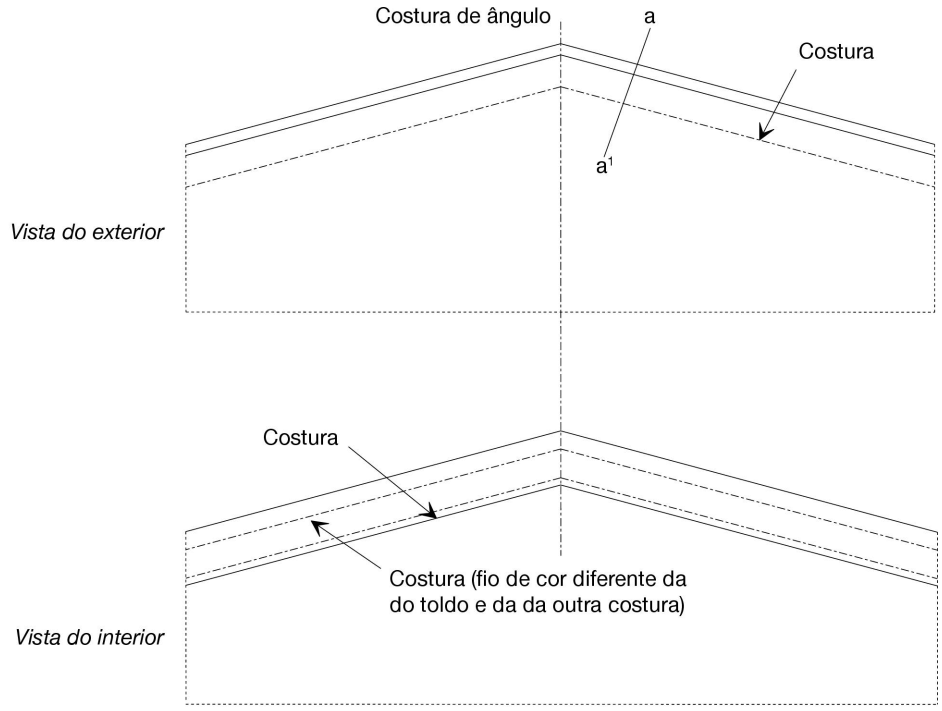


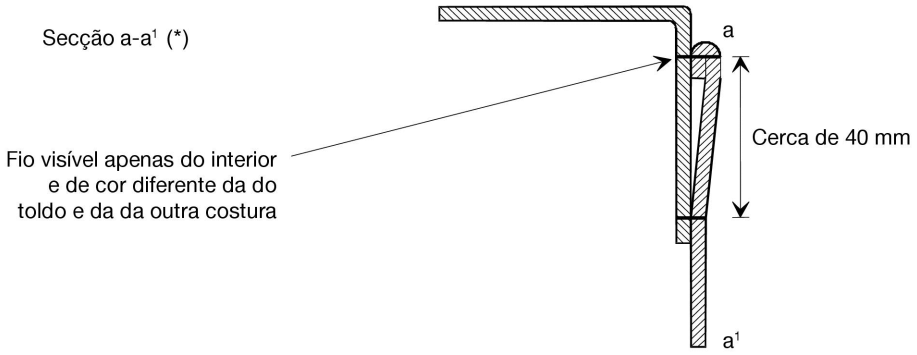


▼B

Desenho n.º 2

TOLDO FEITO DE VÁRIAS PEÇAS





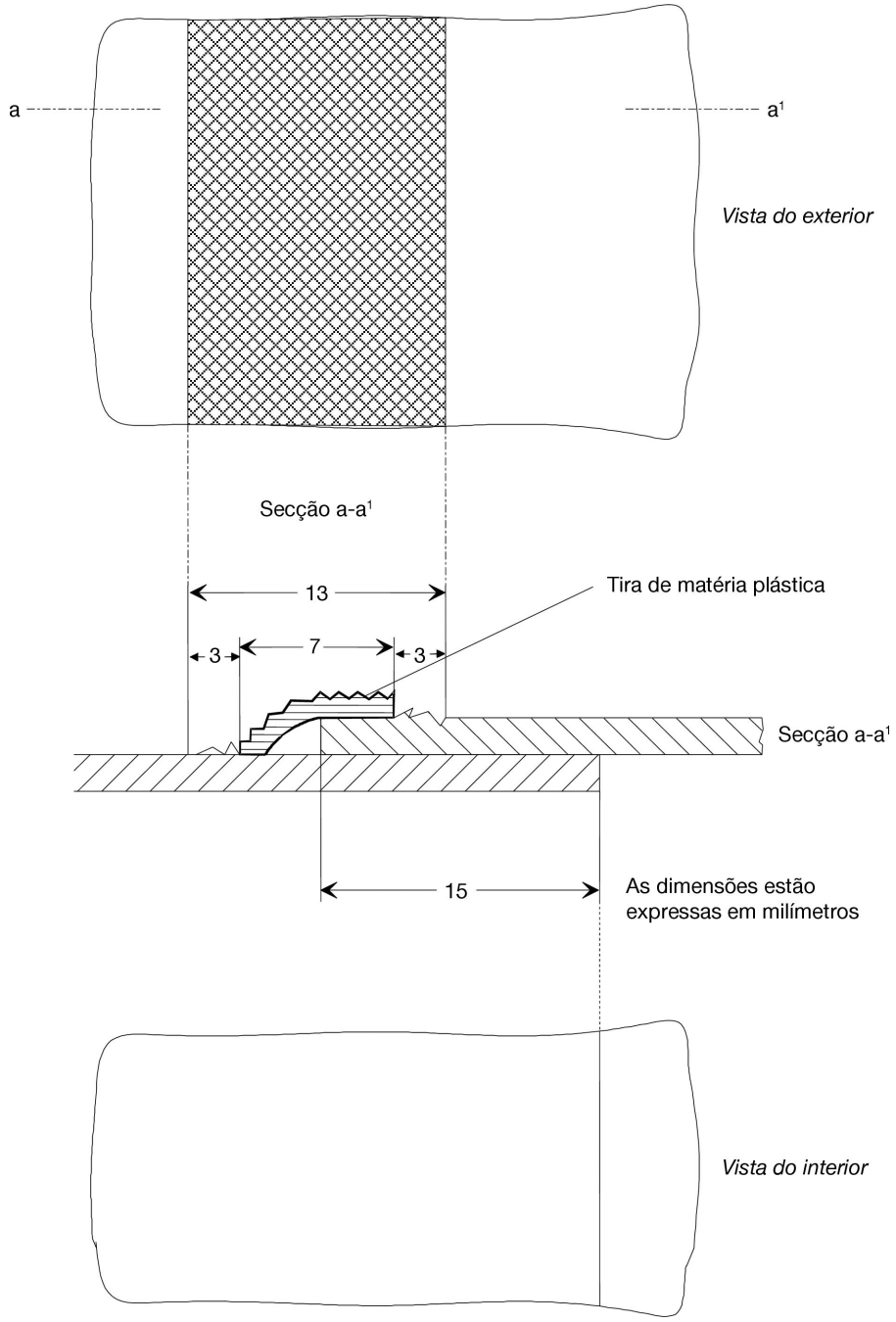
N.B. São igualmente aceitáveis as costuras de ângulo feitas de acordo com o método ilustrado no desenho n.º 2 a) do Anexo 2 da presente Convenção.

(*) Este desenho ilustra a secção dobrada da parte superior do toldo em conformidade com o n.º 3 do artigo 3.º do Anexo 2.

▼B

Desenho n.º 3

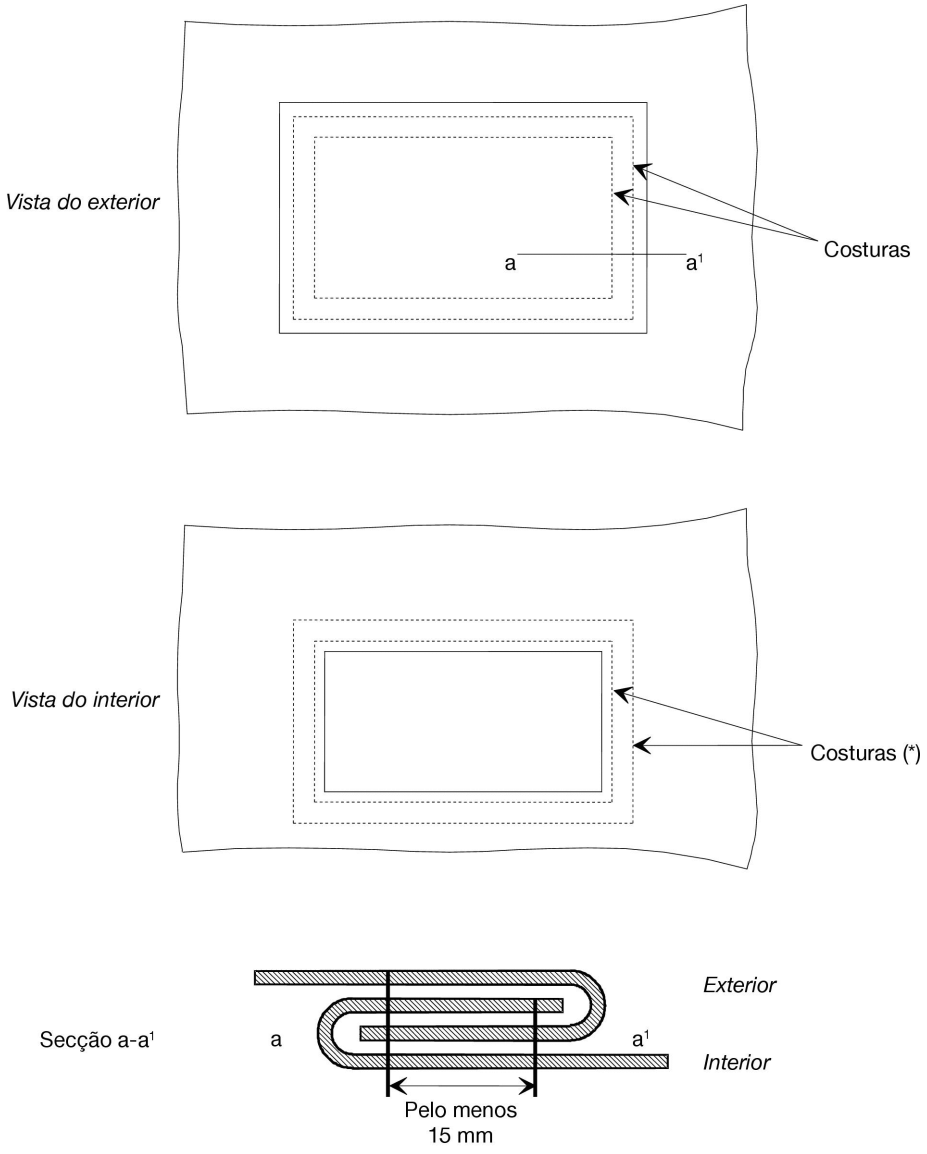
TOLDO FEITO DE VÁRIAS PEÇAS UNIDAS



▼B

Desenho n.º 4

CONSERTO DO TOLDO



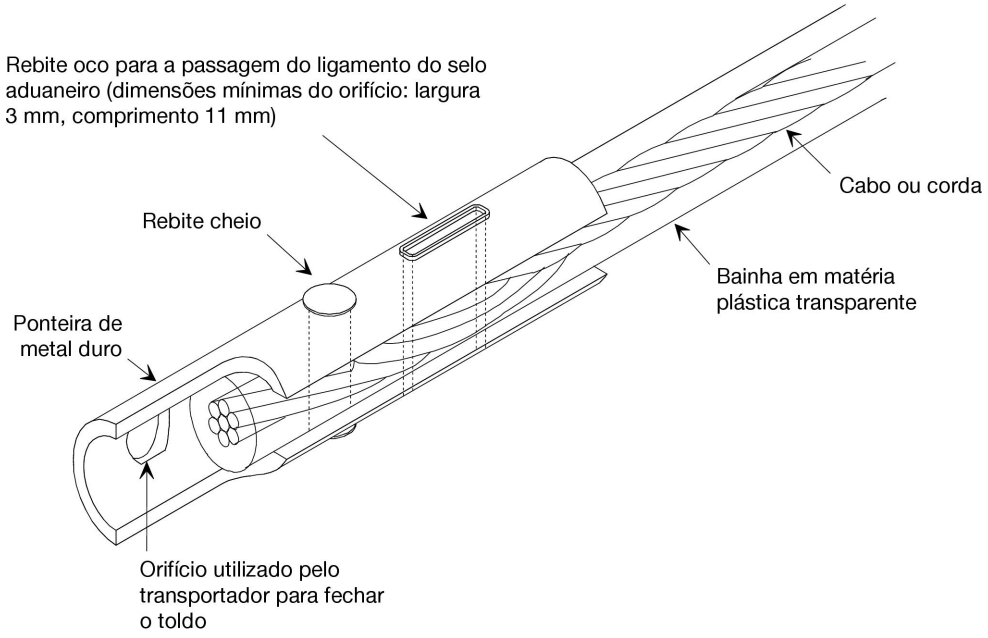
(*) Os fios visíveis do interior deverão ser de cor diferente da dos fios visíveis do exterior e da do toldo.

▼B

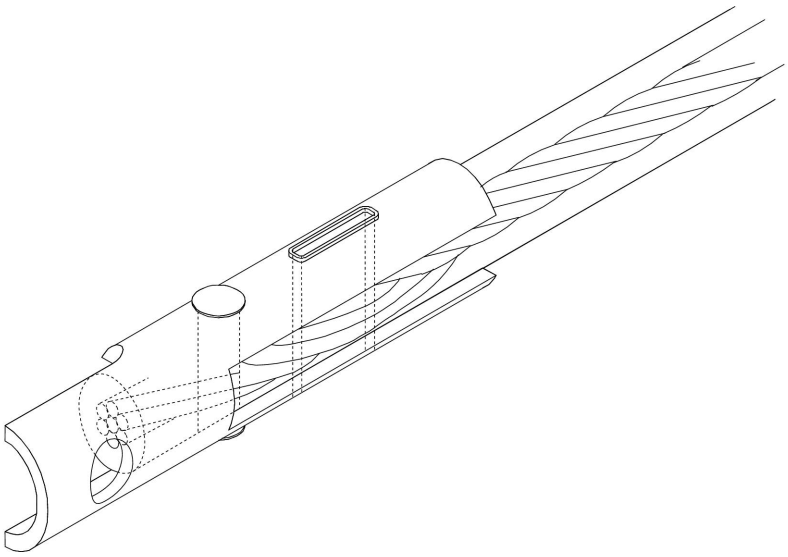
Desenho n.º 5

MODELO DE PONTEIRA

1. Vista lateral: recto



2. Vista lateral: verso

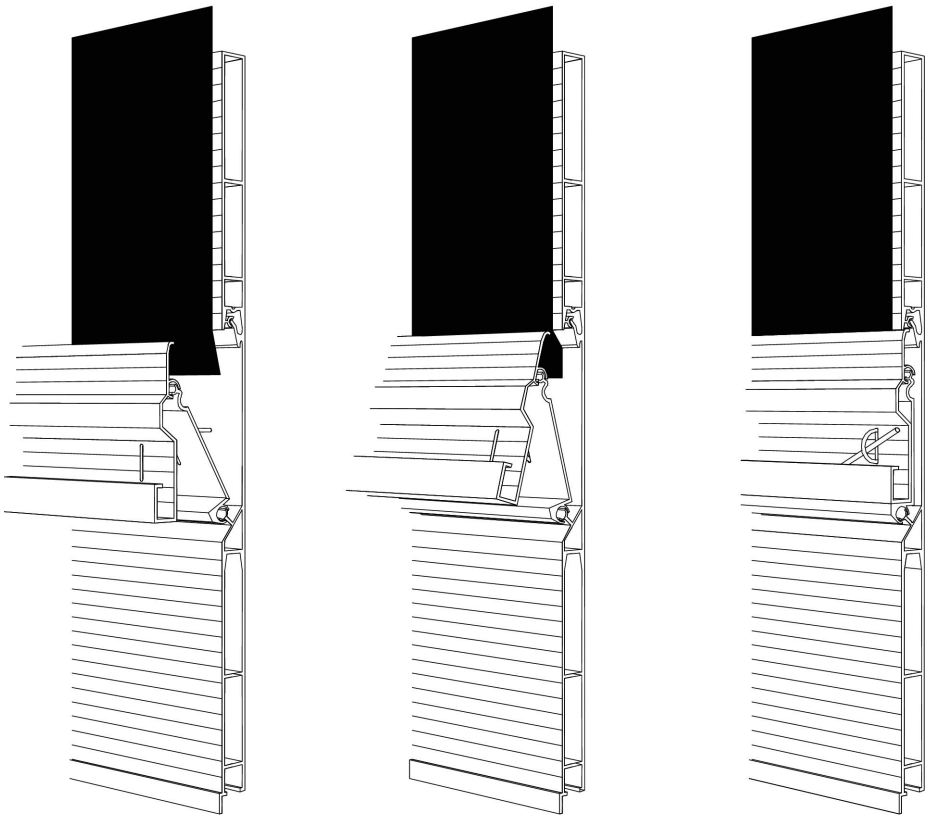


▼B

Desenho n.º 6

EXEMPLO DO SISTEMA DE BLOQUEIO DO TOLDO

(1) (2) (3)



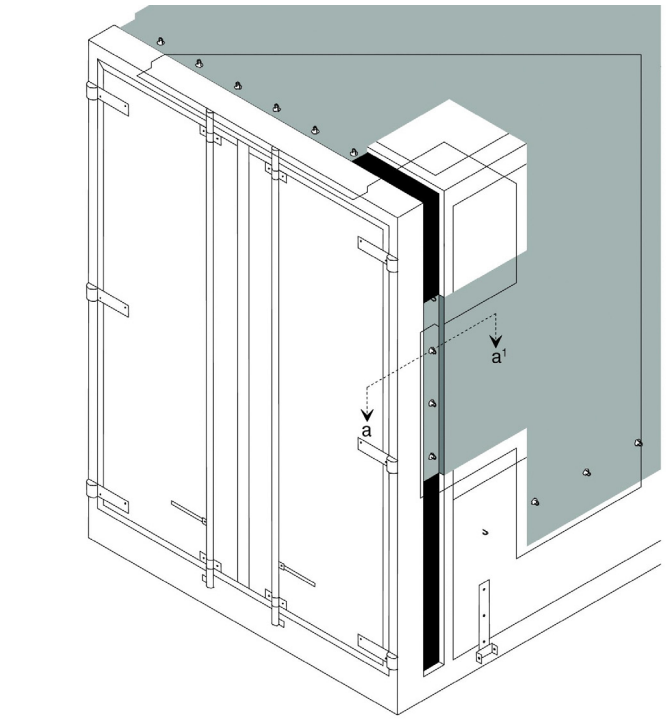
Descrição

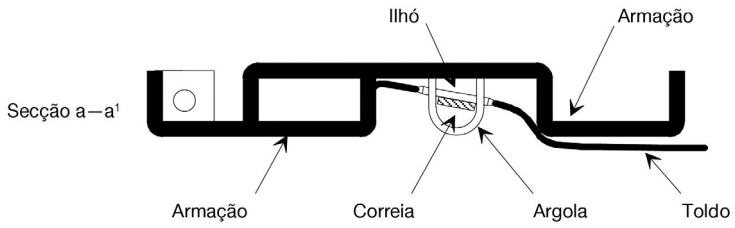
Este sistema de bloqueio do toldo pode ser autorizado, desde que esteja munido de, pelo menos, uma argola metálica em cada extremidade da porta. As aberturas para a passagem da argola são ovais e com um tamanho apenas suficiente para o seu enfiamento. A parte saliente visível da argola metálica não excede o dobro do diâmetro máximo do cabo de fechamento quando o sistema está bloqueado.

▼B

Desenho n.º 7

EXEMPLO DE TOLDO FIXADO A UMA ARMAÇÃO ESPECIALMENTE CONCEBIDA





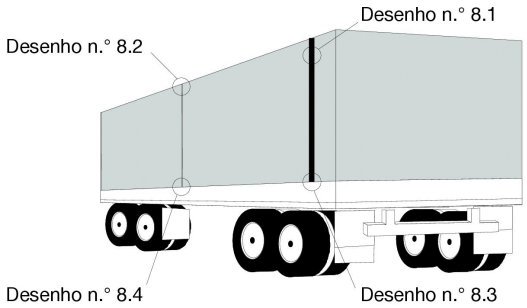
Descrição

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

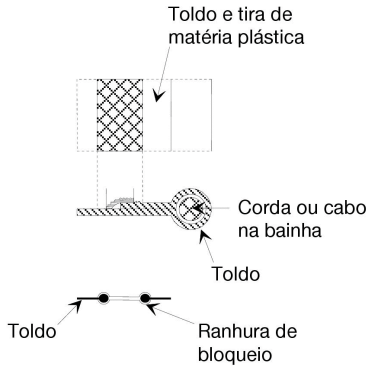
▼B

Desenho n.º 8

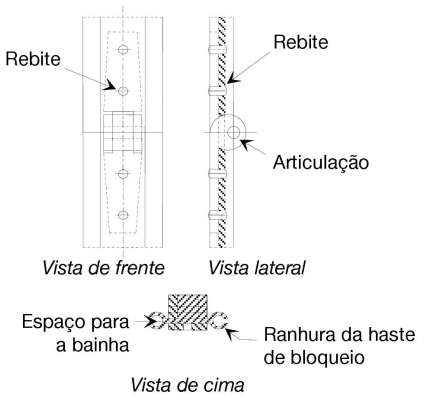
SISTEMA DE BLOQUEIO COM ABERTURAS PARA A CARGA E A DESCARGA



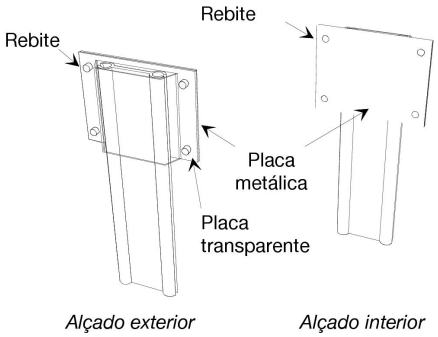
Desenho n.° 8.1



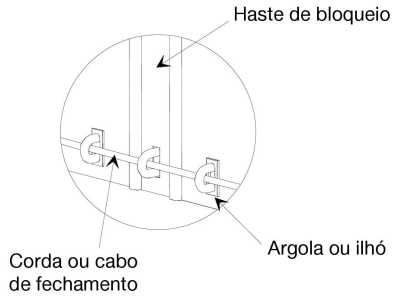
Desenho n.° 8.3



Desenho n.° 8.2



Desenho n.° 8.4



Descrição

Neste sistema de bloqueio as duas bordas das aberturas do toldo utilizadas para a carga e a descarga estão unidas por uma haste de bloqueio de alumínio. As aberturas do toldo são providas de uma bainha em todo o seu comprimento que cobre uma corda (ver desenho n.º 8.1), de tal modo que é impossível retirar o toldo da ranhura da haste de bloqueio. A bainha fica do lado exterior e está soldada de acordo com as prescrições do n.º 4 do artigo 3.º do Anexo 2 da Convenção.

As bordas devem ser introduzidas nas ranhuras da haste de bloqueio de alumínio e em seguida encaixadas nas duas ranhuras longitudinais paralelas, cuja extremidade inferior deve estar fechada. Quando a haste de bloqueio estiver na posição vertical, as bordas do toldo estão unidas

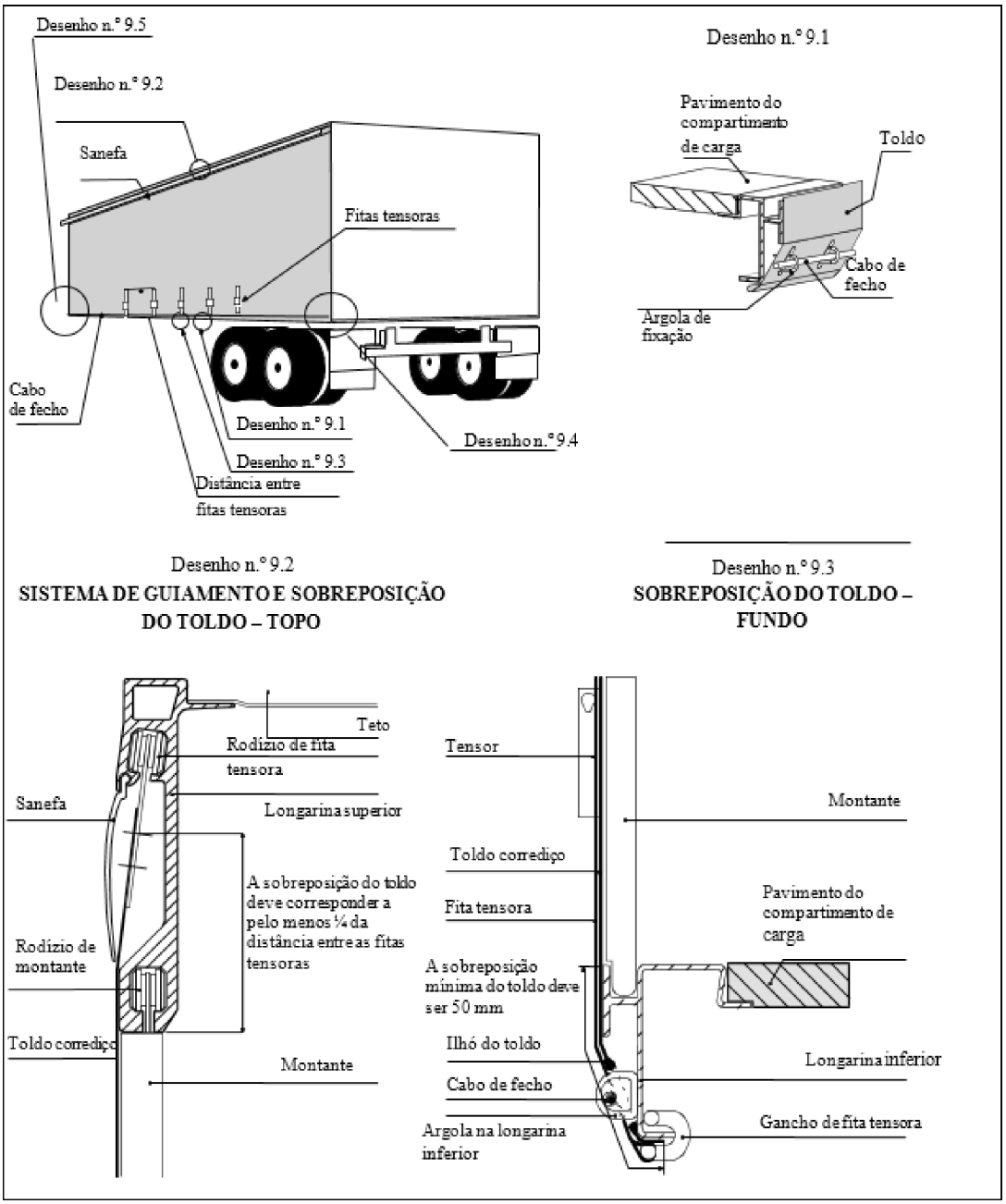
No limite superior da abertura, a haste de bloqueio é presa por uma placa de plástico transparente rebitada ao toldo (ver desenho n.º 8.2). A haste de bloqueio é composta por duas partes, unidas por uma articulação rebitada, o que permite dobrá-la para a colocar no lugar ou para a retirar mais facilmente. Esta última deve ser concebida de molde a impedir que se possa retirar a brocha quando o sistema está bloqueado (ver desenho n.º 8.3).

A haste de bloqueio contém na parte inferior um orifício para deixar passar a argola. Esse orifício é oval e com um tamanho suficiente apenas para o enfiamento da argola (ver desenho n.º 8.4). A corda ou o cabo de fechamento TIR passam por essa argola para bloquear a haste de bloqueio.

▼**M6**

Desenho n.º 9

MODELO DE CONSTRUÇÃO DE UM CONTENTOR COM TOLDOS CORREDIÇOS



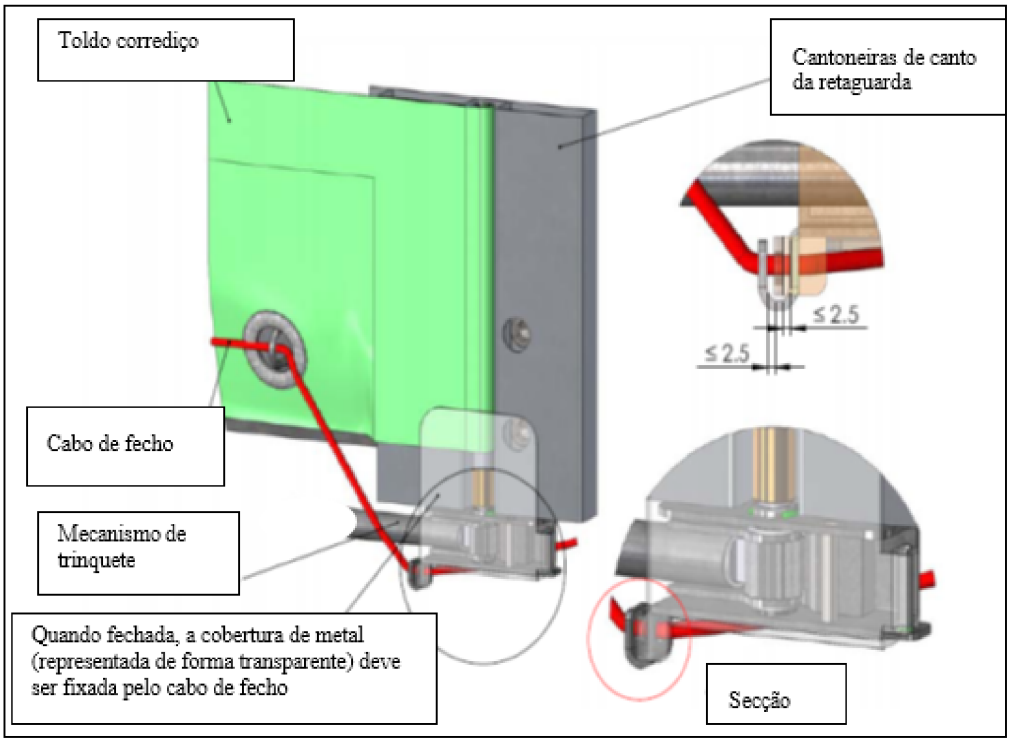
▼**M6**

Desenho n.º 9 (continuação):

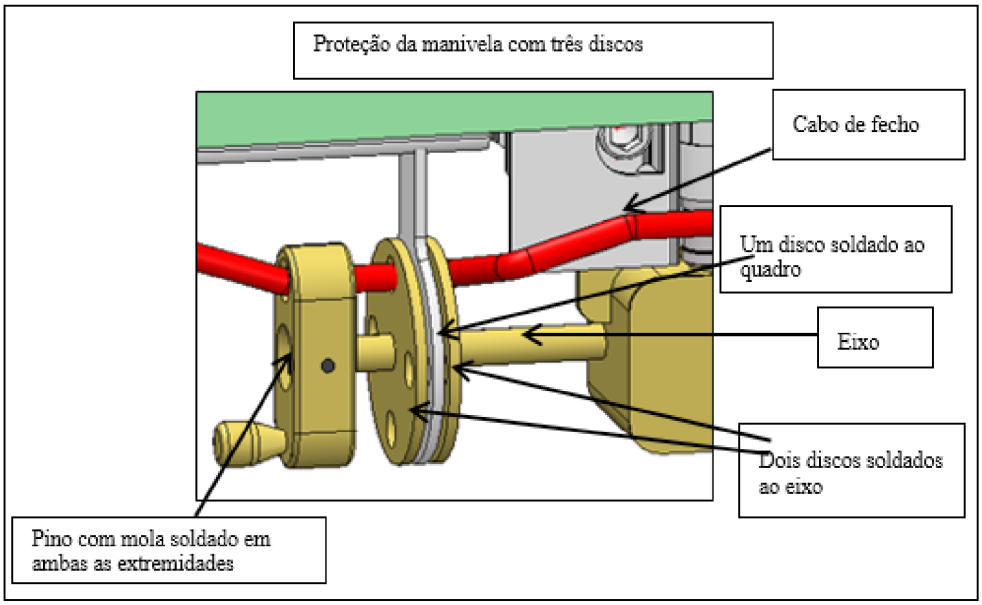
Desenho n.º 9.4

Para esticar os toldos corrediços na horizontal, utiliza-se um mecanismo de trinquete (normalmente na retaguarda do contentor). Este desenho mostra dois exemplos, a) e b), da forma como o trinquete ou a manivela e os discos podem ser fixados.

a) Fixação do trinquete



b) Fixação da manivela e dos discos



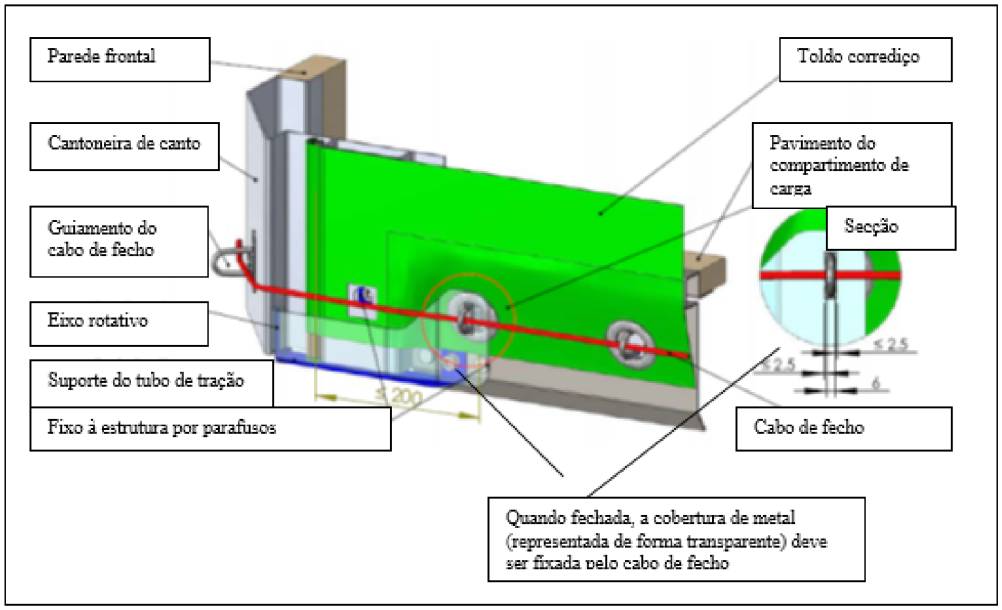
▼**M6**

Desenho n.º 9 (continuação):

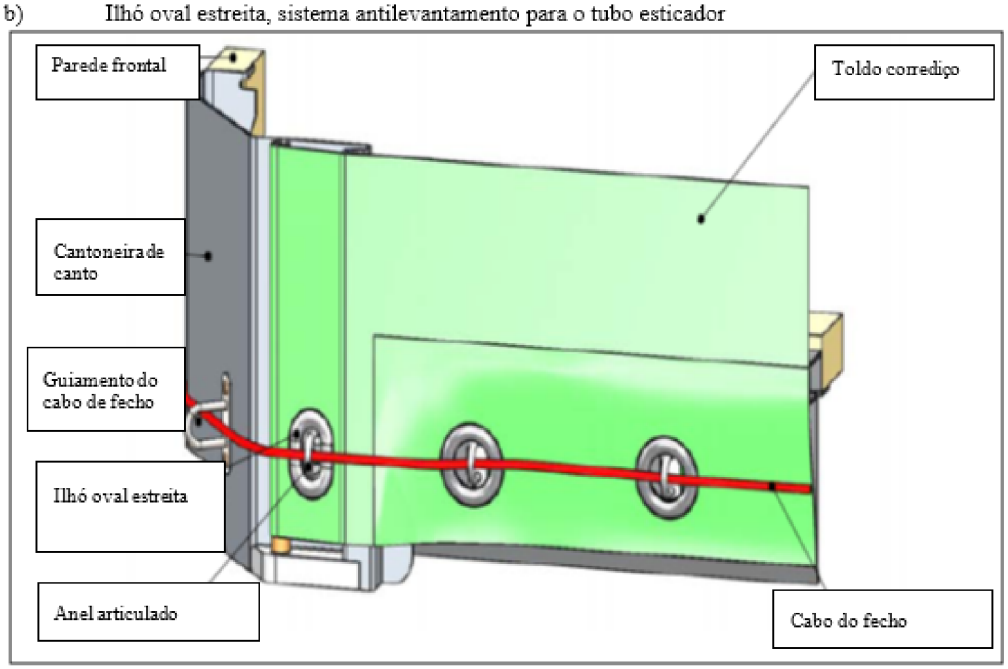
Desenho n.º 9.5

Para fixar o toldo corrediço do outro lado (normalmente a parte da frente do contentor), podem ser utilizados os seguintes sistemas a) ou b).

a) Cobertura de metal



b) Ilhó oval estreita, sistema antilevantamento para o tubo esticador

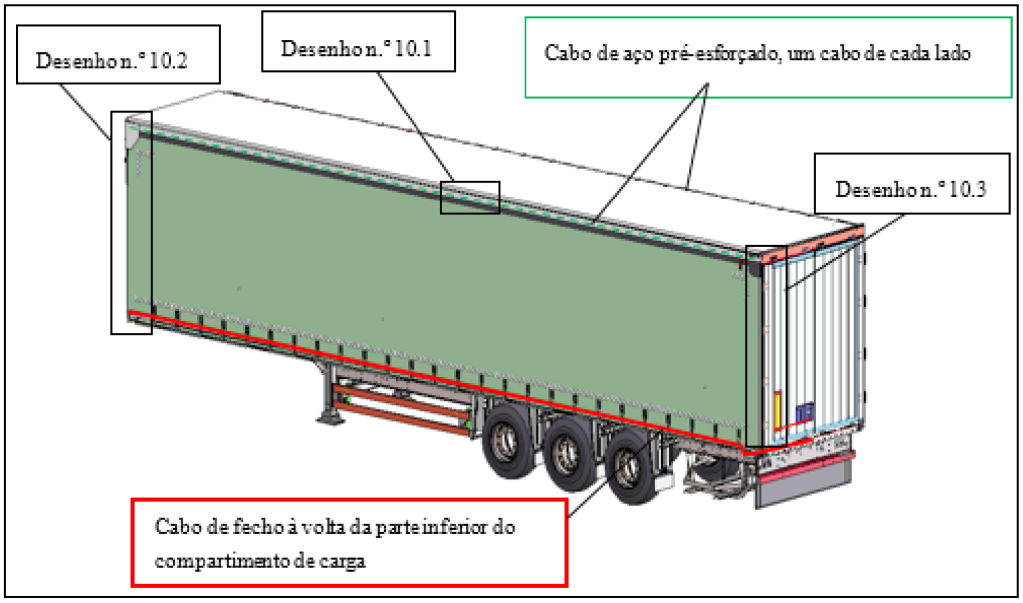


▼**M6**

Desenho n.º 10

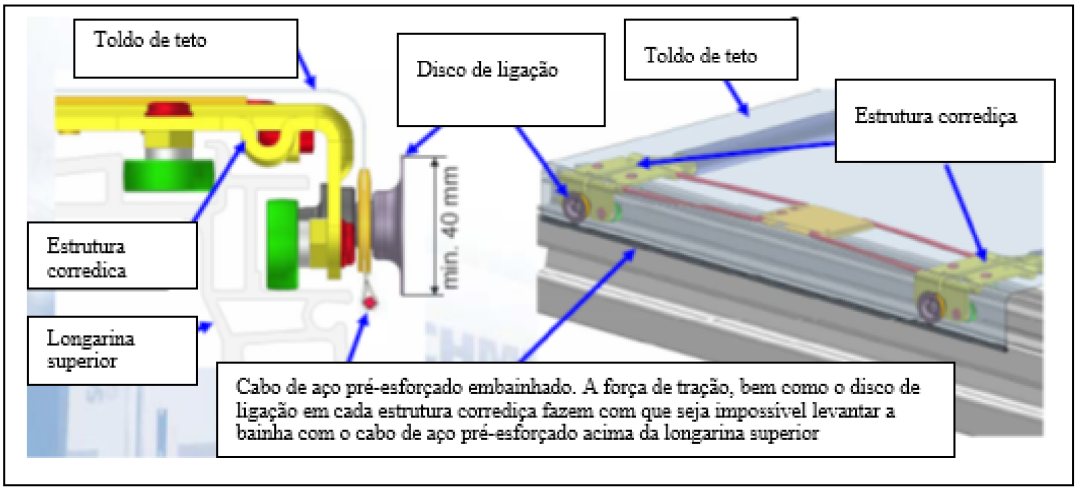
MODELO DE CONSTRUÇÃO DE UM CONTENTOR COM TETO EM TOLDO CORREDIÇO

Este desenho mostra um exemplo de um contentor e os requisitos importantes descritos no artigo 6.º do presente regulamento.



Desenho n.º 10.1

Dois cabos de aço pré-esforçado, embainhados, são fixados de ambos os lados do contentor. Este cabo de aço pré-esforçado é fixado à frente (ver desenho 10.2) e à retaguarda da carroçaria (ver desenho 10.3). A força de tração, bem como o disco de ligação em cada estrutura corrediça fazem com que seja impossível levantar a bainha com o cabo de aço pré-esforçado acima da longarina superior.

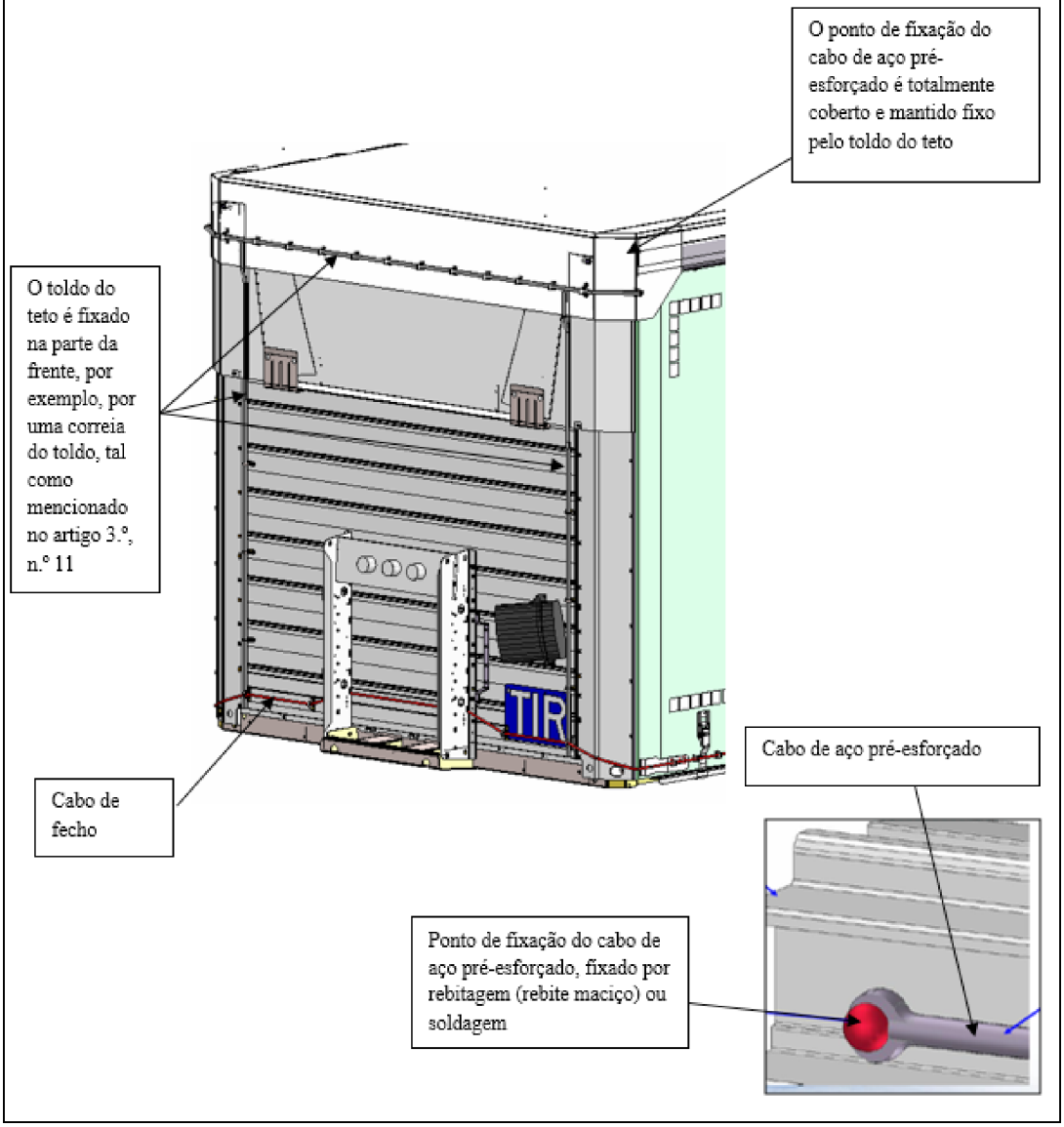


▼**M6**

Desenho n.º 10 (continuação):

Desenho n.º 10.2

O toldo do teto corrediço deve sobrepor-se à parte maciça do teto na parte da frente do contentor de modo a que esse toldo não possa ser puxado por cima do bordo superior da longarina superior.

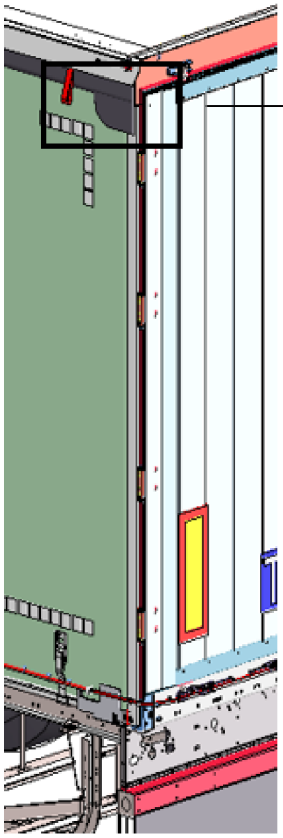


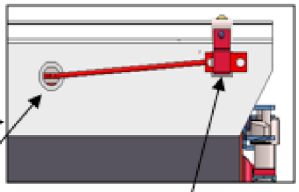
▼**M6**

Desenho n.º 10 (continuação):

Desenho n.º 10.3

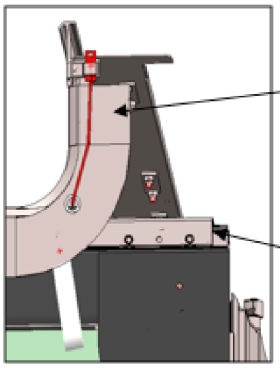
Na retaguarda monta-se um dispositivo especial (placa defletora, por exemplo) no teto para impedir o acesso ao interior do contentor sem ficarem traços visíveis quando as portas estão fechadas e seladas.





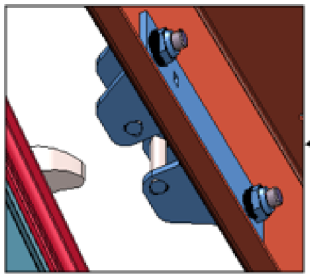
O cabo pré-esforçado entra numa bainha

O ponto de fixação do cabo de aço pré-esforçado é totalmente coberto e a cobertura metálica é fixada por soldadura ou por rebitagem (rebite maciço)



Tensor no mecanismo de alavanca. Ao dobrar a parte do teto com o tensor, os cabos de aço pré-esforçado ficam sob tensão

Estrutura corrediça do toldo do teto (fechado) com um sistema de bloqueio (por dentro)



Com as portas fechadas e seladas, os sistemas cumprem a segurança aduaneira»

▼B

2.ª PARTE

DISPOSIÇÕES RELATIVAS À APROVAÇÃO DE CONTENTORES QUE OBEDEÇAM ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS PREVISTAS NA 1.ª PARTE

Disposições gerais

1. A aprovação dos contentores para o transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira pode ser concedida:

   a) Quer no estádio de fabrico em relação a um determinado modelo (aprovação no estádio de fabrico); ou

   b) Quer num estádio posterior ao fabrico, individualmente ou em relação a um determinado número de contentores do mesmo modelo (aprovação num estádio posterior ao fabrico).

Disposições comuns às duas modalidades de aprovação

2. A autoridade com competência para proceder à aprovação entregará ao requerente, após a aprovação, um certificado de aprovação válido, consoante o caso, para uma série ilimitada de contentores do modelo aprovado ou para um número determinado de contentores.

3. A pessoa que beneficiar da aprovação deverá apor uma placa de aprovação no ou nos contentores aprovados antes de os utilizar no transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira.

4. A placa de aprovação deverá ser fixada de um modo estável num local onde seja bem visível e ao lado de qualquer outra placa de aprovação emitida para fins oficiais.

5. A placa de aprovação, conforme o modelo n.º 1 reproduzido no Apêndice 1 da presente parte, será constituída por uma chapa metálica com as dimensões mínimas de 20 cm por 10 cm. Apresentará, gravadas em côncavo ou em relevo, ou indelevelmente inscritas por qualquer outro processo, as seguintes indicações, pelo menos em francês ou em inglês:

   a) As palavras «Aprovado para o transporte sob regime de selagem aduaneira»;

   b) O nome do país onde o contentor foi aprovado, quer por extenso, quer por meio de um sinal distintivo utilizado para designar o país de matrícula dos veículos automóveis em circulação rodoviária internacional e o número do certificado de aprovação (algarismos, letras, etc.), assim como o ano em que a aprovação tiver lugar (por exemplo «NL/26/73» significa: Países Baixos, certificado de aprovação n.º 26, emitido em 1973);

   c) O número de ordem do contentor, atribuído pelo construtor (número de fabrico);

   d) Os números ou as letras de identificação do modelo do contentor, se a aprovação do contentor tiver sido concedida em relação a um determinado modelo.

6. Se um contentor deixar de obedecer às condições técnicas prescritas para a sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira, ser reposto no estado em que foi aprovado, de modo a obedecer novamente àquelas condições técnicas.

7. Se as características essenciais de um contentor forem modificadas, o contentor deixará de estar abrangido pela aprovação e, antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira, deverá ser novamente aprovado pela autoridade competente.

Disposições especiais relativas à aprovação no estádio de fabrico em relação a um determinado modelo

8. Quando os contentores forem fabricados em série, segundo um determinado modelo, o construtor poderá requerer à autoridade competente do país de fabrico que a aprovação seja concedida em relação a esse modelo.

▼B

9. O construtor deverá indicar no seu pedido os números ou as letras de identificação por ele atribuídos ao modelo de contentor cuja aprovação solicita.

10. O pedido deverá ser acompanhado dos planos e de uma especificação pormenorizada da construção do modelo de contentor a aprovar.

11. O construtor deverá comprometer-se por escrito:

    a) A apresentar à autoridade competente os contentores do modelo em causa que a referida autoridade deseje examinar;

    b) A permitir que, durante a produção da série do modelo em causa, a autoridade competente examine em qualquer altura outras unidades;

    c) A informar a autoridade competente de todas as modificações que queira introduzir nos planos ou nas especificações, qualquer que seja a sua importância, antes de as efectuar;

    d) A apor nos contentores, num local visível, além das marcas previstas na placa de aprovação, os números ou letras de identificação do modelo em causa, assim como o número de ordem atribuído a cada contentor na série do referido modelo (número de fabrico);

    e) A organizar um registo dos contentores fabricados segundo o modelo aprovado.

12. A autoridade competente indicará, se for caso disso, as modificações a introduzir no modelo proposto para que a aprovação possa ser concedida.

13. Nenhuma aprovação de um determinado modelo será concedida sem que a autoridade competente tenha constatado, pelo exame de um ou de vários contentores fabricados segundo esse modelo, que os contentores em causa obedecem às condições técnicas prescritas na 1.ª Parte.

14. Quando um determinado modelo de contentor for aprovado, será entregue ao requerente apenas um certificado de aprovação, conforme o modelo n.º II reproduzido no Apêndice 2 da presente parte, válido para todos os contentores fabricados em conformidade com as especificações do modelo em causa. Este certificado autoriza o construtor a apor em cada contentor da série desse modelo a placa de aprovação a que se refere o n.º 5 da presente parte.

Disposições especiais relativas à aprovação num estádio posterior ao fabrico

15. Se a aprovação não for requerida no estádio de fabrico, o proprietário, o utilizador ou o representante de cada um deles poderão solicitá-la à autoridade competente à qual lhes seja possível apresentar o ou os contentores cuja aprovação pretendem.

16. Qualquer pedido de aprovação apresentado ao abrigo do n.º 15 da presente parte deverá indicar o número de ordem (número de fabrico) inscrito em cada contentor pelo construtor.

17. A autoridade competente inspeccionará os contentores que considerar necessário e, depois de ter constatado que o ou os contentores obedecem às condições técnicas indicadas na 1.ª Parte, emitirá um certificado de aprovação conforme o modelo n.º III reproduzido no Apêndice 3 da presente parte, válido unicamente para o número de contentores aprovados. Este certificado mencionará o número ou os números de ordem do construtor do contentor ou dos contentores a que diz respeito e autorizará o requerente a apor em cada contentor aprovado a placa de aprovação prevista no n.º 5 da presente parte.

▼B

Apêndice 1

Modelo n.º I

Placa de aprovação

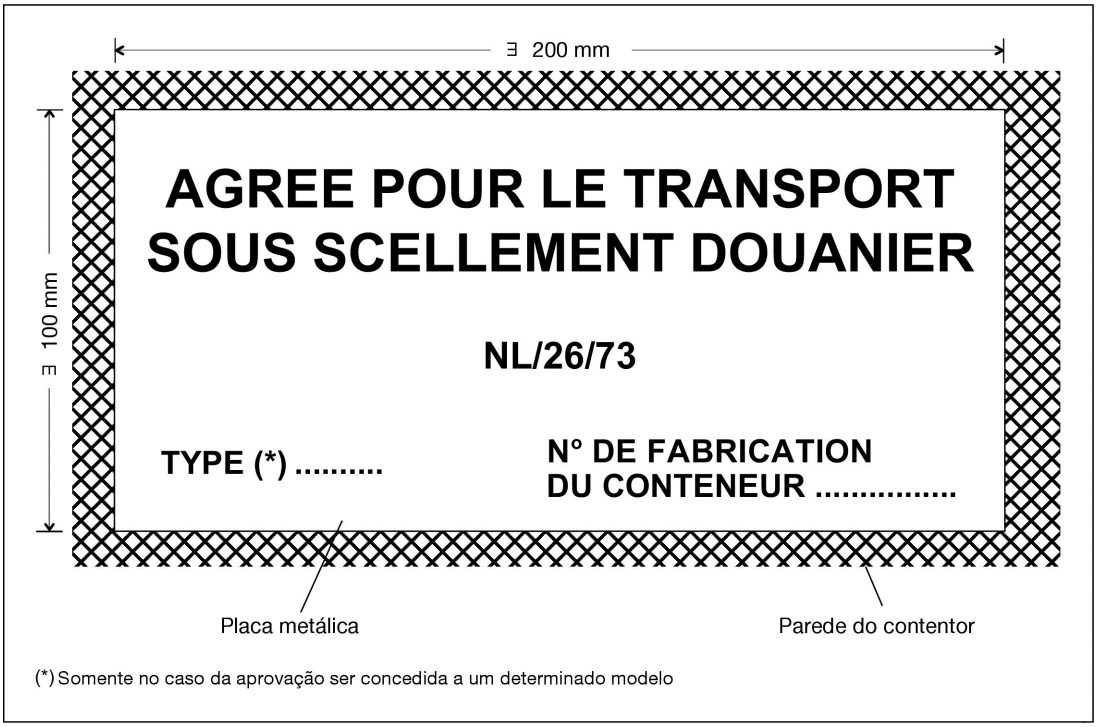
(versão inglesa)



Modelo n.º I

Placa de aprovação

(versão francesa)



▼B

Apêndice 2

Modelo n.º II

Convenção aduaneira relativa ao transporte internacional de mercadorias efectuado ao abrigo de cadernetas TIR
(1975)

Certificado de aprovação por modelo de construção

1. Número do certificado (*) .....
2. Certifica-se que o modelo de contentor abaixo descrito foi aprovado e que os contentores construídos segundo este modelo podem ser aceites para transportar mercadorias sob regime de selagem aduaneira.
3. Tipo do contentor .....
4. Número ou letras de identificação do modelo .....
5. Número de identificação dos planos da construção .....
6. Número de identificação das especificações de construção .....
7. Tara .....
8. Dimensões exteriores, em centímetros .....
9. Características essenciais da construção (materiais utilizados, tipo de construção, etc.)

   .....
10. O presente certificado é válido para todos os contentores construídos de acordo com os planos e as especificações acima mencionados.
11. Emitido a favor de .....
    (nome e morada do construtor)

    o qual fica autorizado a apor uma placa de aprovação em cada contentor do modelo aprovado e por ele construído.

    Em ....., a ..... 20.....
    (local) (data)

    Por .....
    (assinatura e selo da organização ou do serviço emissor)

(*) Mencionar as letras e os algarismos que serão apostos na placa de aprovação (ver alínea b) do n.º 5 da 2.ª Parte do Anexo 7 da Convenção aduaneira relativa ao transporte internacional de mercadorias efectuado ao abrigo de cadernetas TIR, 1975).

▼B

AVISO IMPORTANTE

(Números 6 e 7 da 2.ªParte do Anexo 7 da Convenção aduaneira relativa ao transporte internacional de mercadorias efectuado ao abrigo de cadernetas TIR, 1975)

6. Se um contentor deixar de obedecer às condições técnicas prescritas para a sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira, ser reposto no estado em que foi aprovado, de modo a obedecer novamente àquelas condições técnicas.

7. Se as características essenciais de um contentor forem modificadas, o contentor deixará de estar abrangido pela aprovação e, antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira, deverá ser novamente aprovado pela autoridade competente.

▼B

Apêndice 3

Modelo n.º III

Convenção aduaneira relativa ao transporte internacional de mercadorias efectuado ao abrigo de cadernetas TIR (1975)

Certificado de aprovação concedido num estádio posterior ao fabrico

1. Número do certificado (*) .....

2. Certifica-se que o(s) contentor(es) abaixo descrito(s) foi (foram) aprovado(s) para o transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira.

3. Tipo do(s) contentor(es) .....

4. Número de ordem atribuído ao(s) contentor(es) pelo construtor

   .....

5. Tara .....

6. Dimensões exteriores, em centímetros .....

7. Características essenciais da construção (materiais utilizados, tipo de construção, etc.)

   .....

8. Emitido a favor de .....
   (nome e morada do requerente)

   que fica autorizado a apor uma placa de aprovação no(s) contentor(es) acima indicado(s).

   Em ..... (local), a ..... (data) 20 .....

   Por .....
   (assinatura e selo da organização ou do serviço emissor)

(*) Mencionar as letras e os algarismos que serão apostos na placa de aprovação (ver alínea b) do n.º 5 da 2ª Parte do Anexo 7 da Convenção aduaneira relativa ao transporte internacional de mercadorias efectuado ao abrigo de cadernetas TIR, 1975).

▼B

AVISO IMPORTANTE

(Números 6 e 7 da 2.ª Parte do Anexo 7 da Convenção aduaneira relativa ao transporte internacional de mercadorias efectuado ao abrigo de cadernetas TIR, 1975)

6. Se um contentor deixar de obedecer às condições técnicas prescritas para a sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira, ser reposto no estado em que foi aprovado, de modo a obedecer novamente àquelas condições técnicas.

7. Se as características essenciais de um contentor forem modificadas, o contentor deixará de estar abrangido pela aprovação e, antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira, deverá ser novamente aprovado pela autoridade competente.

▼B

3.ª PARTE

NOTAS EXPLICATIVAS

Para efeito da aplicação das disposições da presente convenção, as notas explicativas relativas ao Anexo 2 que figuram no Anexo 6 da presente convenção aplicam-se *mutatis mutandis* aos contentores aprovados para o transporte sob regime de selagem aduaneira.

7.I.4-6a) 1.ª Parte, n.º 6, alínea a), do artigo 4.º

O desenho apenso ao Anexo 7 da 3.ª Parte apresenta um exemplo de sistema de fixação dos toldos nas cantoneiras dos contentores aceitável pela alfândega.

7.II-5d) 2.ª Parte — n.º 5, alínea d)

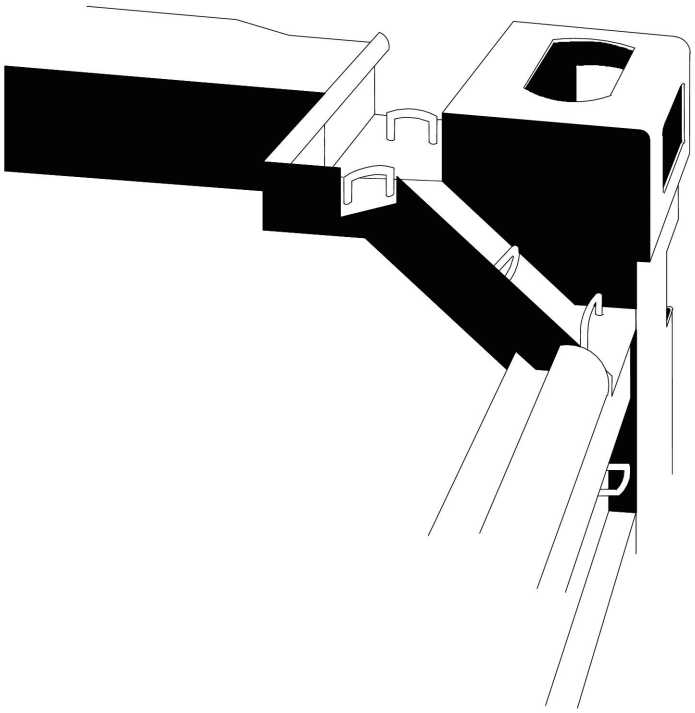
Se dois contentores com toldo, aprovados para o transporte sob regime de selagem aduaneira, forem unidos de tal modo que passem a constituir um só contentor coberto pelo mesmo toldo que obedeça às condições prescritas para o transporte sob regime de selagem aduaneira, não será exigido um certificado de aprovação ou uma placa de aprovação distintos para o conjunto.

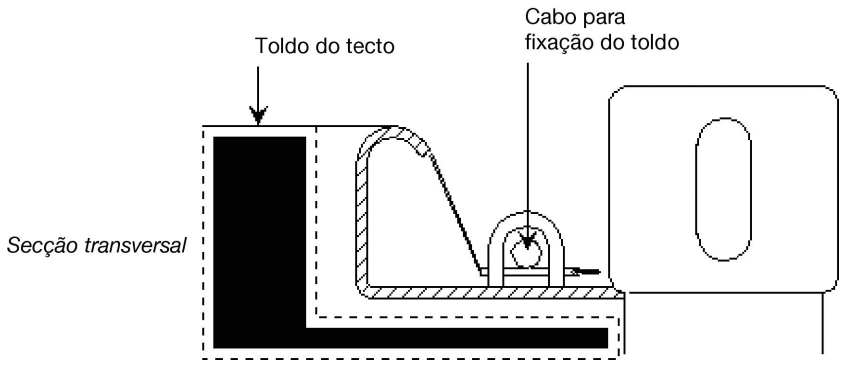
▼B

DISPOSITIVO PARA A FIXAÇÃO DOS TOLDOS EM VOLTA DAS CANTONEIRAS

O dispositivo que o desenho abaixo representa obedece aos requisitos do n.° 6, alínea a), do artigo 4.° da 1ª Parte.

Fixação aos montantes de canto





▼B

ANEXO 8

COMPOSIÇÃO, FUNÇÕES E REGULAMENTO INTERNO DO COMITÉ DE GESTÃO E DA COMISSÃO DE CONTROLO TIR

COMPOSIÇÃO, FUNÇÕES E REGULAMENTO INTERNO DO COMITÉ DE GESTÃO

Artigo 1.º

i) As Partes Contratantes são membros do Comité de Gestão.

ii) O Comité pode decidir que as administrações competentes dos Estados referidos no n.º 1 do artigo 52.º da presente convenção que não são Partes Contratantes ou os representantes das organizações internacionais possam, para as questões que lhes interessem, assistir às sessões do comité na qualidade de observadores.

Artigo 1.º-A

1. O Comité examina todas as propostas de emenda da Convenção em conformidade com os n.ºs 1 e 2 do artigo 59.º.

2. O Comité vigia a aplicação da Convenção e examina todas as medidas tomadas por força da Convenção pelas Partes Contratantes, as associações e as organizações internacionais, bem como a sua conformidade com a mesma.

3. O Comité, através da Comissão de Controlo TIR, supervisiona a aplicação da Convenção a níveis nacional e internacional e dá o seu apoio.

Artigo 2.º

O Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas fornecerá os serviços de secretaria ao Comité.

Artigo 3.º

O Comité elegerá, na sua primeira sessão de cada ano, um presidente e um vice-presidente.

Artigo 4.º

O Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas convocará o Comité todos os anos, sob os auspícios da Comissão Económica para a Europa, e também a pedido das administrações competentes de, pelo menos, cinco Estados que sejam Partes Contratantes.

Artigo 5.º

As propostas serão submetidas a votação. Cada Estado Parte Contratante representado na reunião terá um voto. As propostas que não constituam emendas à presente Convenção serão aprovadas pelo Comité por maioria dos membros presentes e votantes. As emendas à presente Convenção, assim como as decisões referidas nos artigos 59.º e 60.º da presente Convenção, serão adoptadas por maioria de dois terços dos membros presentes e votantes.

▼B

Artigo 6.º

Para tomar decisões é necessário um quórum de, pelo menos, um terço dos Estados Partes Contratantes.

Artigo 7.º

Antes do encerramento da sessão, o Comité adoptará o seu relatório.

Artigo 8.º

Na falta de disposições pertinentes no presente anexo, aplicar-se-á o regulamento interno da Comissão Económica para a Europa, salvo se o Comité decidir de outro modo.

COMPOSIÇÃO, FUNÇÕES E REGULAMENTO INTERNO DA COMISSÃO DE CONTROLO TIR

Artigo 9.º

1. A Comissão de Controlo TIR, criada pelo Comité de Gestão em conformidade com o artigo 58.º-B, é composta por nove membros de diferentes Partes Contratantes da Convenção. O secretário da Convenção TIR participa nas sessões da Comissão.

2. Os membros da Comissão de Controlo TIR são eleitos pelo Comité de Gestão por maioria dos membros presentes e votantes. O mandato de cada membro da Comissão de Controlo TIR é de dois anos. Os membros da Comissão de Controlo TIR podem ser reeleitos. O mandato da Comissão de Controlo TIR deve ser estabelecido pelo Comité de Gestão.

Artigo 10.º

A Comissão de Controlo TIR:

a) Supervisiona a aplicação da Convenção, incluindo o funcionamento do sistema de garantia, e exerce as funções que lhe são atribuídas pelo Comité de Gestão;

b) Supervisiona a impressão e a emissão centralizadas das cadernetas TIR às associações, função que pode ser executada por uma organização internacional aprovada referida no artigo 6.º;

c) Coordena e incentiva a troca de informações confidenciais e de outras informações entre as autoridades competentes das Partes Contratantes;

d) Coordena e incentiva a troca de informações entre as autoridades competentes das Partes Contratantes, as associações e as organizações internacionais;

e) Facilita a resolução de litígios entre as Partes Contratantes, as associações, as companhias de seguro e as organizações internacionais, sem prejuízo do artigo 57.º relativo à resolução de litígios;

f) Apoia a formação do pessoal das autoridades aduaneiras e de outras partes interessadas, envolvidas no regime TIR;

g) Mantém um registo central com vista à divulgação, às Partes Contratantes, de informações fornecidas pelas organizações internacionais referidas no artigo 6.º sobre todos os regulamentos e modalidades exigidos para a emissão das cadernetas TIR pelas associações, desde que digam respeito às condições e prescrições mínimas fixadas no Anexo 9;

h) Fiscaliza o preço das cadernetas TIR.

▼B

Artigo 11.º

1. O secretário da Convenção TIR convoca uma sessão da Comissão a pedido do Comité de Gestão ou de pelo menos três membros da Comissão.

2. A Comissão esforçar-se-á por tomar decisões por consenso. Na falta de consenso, as decisões serão levadas a votação e aprovadas por maioria dos votos dos membros presentes e votantes. Para efeitos da tomada de decisões, o quórum é de cinco membros. O secretário da Convenção TIR não participa na votação.

3. A Comissão elege um presidente e adopta todas as disposições relativas ao regulamento interno.

4. Pelo menos uma vez por ano ou a pedido do Comité de Gestão, a Comissão apresenta um relatório das suas actividades, bem como as contas verificadas a esse Comité. A Comissão está representada no Comité de Gestão pelo seu presidente.

5. A Comissão examina todas as informações e questões que lhe sejam transmitidas pelo Comité de Gestão, pelas Partes Contratantes, pelo secretário da Convenção TIR, pelas associações nacionais e pelas organizações internacionais referidas no artigo 6.º da Convenção. Estas organizações internacionais têm o direito de participar nas sessões da Comissão de Controlo TIR na qualidade de observadores, salvo se o presidente decidir de outro modo. A convite do presidente, qualquer outra organização pode, se necessário, participar na qualidade de observador nas sessões da comissão.

Artigo 12.º

O secretário da Convenção TIR é membro do Secretariado da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa. Executa as decisões da Comissão de Controlo TIR no âmbito do mandato da Comissão. É assistido por um secretariado TIR cuja composição é determinada pelo Comité de Gestão.

Artigo 13.º

1. Enquanto se aguarda obter o financiamento de outras fontes, o funcionamento da Comissão de Controlo TIR e do Secretariado TIR é financiado por um montante cobrado sobre cada caderneta TIR distribuída pela organização internacional referida no artigo 6.º. Este montante será aprovado pelo Comité de Gestão.

2. O procedimento de implementação do financiamento do funcionamento da Comissão de Controlo TIR e do Secretariado TIR será aprovado pelo Comité de Gestão.

▼B

ANEXO 9

ACESSO AO REGIME TIR

1. PARTE

HABILITAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES PARA A EMISSÃO DE CADERNETAS TIR ►M2 E SERVIREM DE FIADORAS ◄

Condições e prescrições ►M2 ——————— ◄

1. Para ser habilitada pelas Partes Contratantes a emitir cadernetas TIR e a ser fiadora de acordo com o artigo 6.º da Convenção, uma associação deve satisfazer as condições e prescrições ►M2 ——————— ◄ seguintes:

   a) Prova de que opera oficialmente na qualidade de ►M2 associação estabelecida na Parte Contratante em que é emitida a habilitação ◄ há, pelo menos, um ano;

   b) Prova da solidez da sua situação financeira e da existência de meios logísticos que ►M2 permitam à associação ◄ cumprir as obrigações que lhe incumbem por força da Convenção;

▼M2

_____

▼B

   ►M2 c) ◄ Inexistência de infracções graves ou recidivas à legislação aduaneira ou fiscal;

▼M2

   d) Estabelecimento de um acordo escrito ou de qualquer outro instrumento jurídico entre a associação e as autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território está estabelecida, incluindo a aceitação pela associação dos seus deveres tal como definidos no n.º 3 do presente artigo.

2. Uma cópia autenticada do acordo escrito ou de qualquer outro ato jurídico referido no n.º 1, alínea d), juntamente, se for caso disso, com uma tradução juramentada em língua inglesa, francesa ou russa, será depositada junto da Comissão de Controlo TIR. Qualquer alteração será de imediato comunicada à Comissão de Controlo TIR.

3. Os deveres da associação são os seguintes:

   i) respeitar as obrigações estabelecidas no artigo 8.º da Convenção;

   ii) aceitar o montante máximo por caderneta TIR, determinado pela Parte Contratante, que lhe pode ser exigido, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 3, da Convenção;

   iii) verificar continuamente, em particular antes de solicitar a habilitação de pessoas para aceder ao regime TIR, que essas pessoas respeitam as condições e prescrições mínimas estipuladas na 2.ª Parte do presente anexo;

   iv) dar as suas garantias em relação a todas as responsabilidades incorridas no país em cujo território está estabelecida quando da realização de operações efetuadas ao abrigo das cadernetas TIR que ela própria tenha emitido ou que tenham sido emitidas por associações estrangeiras filiadas na organização internacional em que ela própria está filiada;

▼M2

v) cobrir as suas responsabilidades, apresentando prova suficiente às autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território está estabelecida, junto de uma companhia de seguros, de um grupo de seguradoras ou de uma instituição financeira. O ou os contratos de seguro ou de garantia financeira cobrirão, na totalidade, as suas responsabilidades relacionadas com as operações efetuadas ao abrigo de cadernetas TIR que tenha ela própria emitido ou que o tenham sido por associações estrangeiras filiadas à mesma organização internacional a que ela própria está também filiada.

Os prazos de notificação da extinção dos contratos de seguro ou de garantia financeira não devem ser inferiores aos da notificação de extinção do acordo escrito ou de qualquer outro ato jurídico referido no n.º 1, alínea d). Será depositada junto da Comissão de Controlo TIR uma cópia autenticada do ou dos contratos de seguro ou da garantia financeira, bem como de todas as adendas posteriores a esses documentos e uma tradução juramentada, se for caso disso, em inglês, francês ou russo;

▼M5

vi) fornecer anualmente, antes de 1 de março, à Comissão de Controlo TIR o preço de cada tipo de cadernetas TIR que emitir;

▼M2

vii) permitir às autoridades competentes que verifiquem todos os processos e as contas mantidas em relação à gestão do regime TIR;

viii) aceitar um procedimento para a resolução eficaz dos litígios associados à utilização indevida ou fraudulenta de cadernetas TIR, sempre que possível sem recorrer aos tribunais;

ix) respeitar estritamente as decisões das autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território está estabelecida, relativas à revogação ou cancelamento da habilitação, em conformidade com o artigo 6.º da Convenção e com a 2.ª Parte do presente anexo ou à exclusão de pessoas, em conformidade com o artigo 38.º da Convenção;

x) aceitar aplicar escrupulosamente todas as decisões aprovadas pelo Comité de Gestão e pela Comissão de Controlo TIR, desde que as autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território está estabelecida as tenham aceite.

4. Quando uma associação garante for solicitada, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 11.º, a pagar as somas referidas no artigo 8.º, n.ºs 1 e 2, deve, em conformidade com o acordo escrito referido na nota explicativa 0.6.2-A-1 do artigo 6.º, n.º 2-A, informar a organização internacional da receção do pedido.

5. A Parte Contratante em que a associação está estabelecida revogará a habilitação para emitir cadernetas TIR e servir de fiadora em caso de inobservância das presentes condições e prescrições. Se uma Parte Contratante decidir revogar a habilitação, a decisão produzirá efeitos no prazo mínimo de três (3) meses após a data de revogação.

►M2 6. ◄ A habilitação de uma associação nas condições acima enunciadas em nada obsta às responsabilidades e compromissos que lhe incumbem por força da Convenção.

►M2 7. ◄ As condições e prescrições ►M2 ———— ◄ acima estipuladas em nada obstam às condições e prescrições suplementares que as Partes Contratantes pretendam eventualmente exigir.

▼B

2. PARTE

HABILITAÇÃO DE PESSOAS COLECTIVAS E SINGULARES PARA UTILIZAREM CADERNETAS TIR

Condições e prescrições mínimas

1. As pessoas que pretendam beneficiar do regime TIR devem satisfazer as condições e prescrições mínimas seguintes:

   a) Experiência comprovada ou, pelo menos, aptidão para efectuar regularmente transportes internacionais (portador de uma licença de transportes internacionais, etc.);

   b) Situação financeira sólida;

   c) Conhecimento comprovado em matéria de aplicação da Convenção TIR;

   d) Inexistência de infracções graves ou recidivas à legislação aduaneira ou fiscal;

   e) Compromisso escrito perante a associação, nos termos do qual:

      i) Respeitará todas as formalidades aduaneiras exigidas por força da Convenção junto das estâncias aduaneiras de partida, de passagem e de destino;

      ii) Procederá ao pagamento das importâncias devidas, referidas nos n.os 1 e 2 do artigo 8.º da Convenção, se as autoridades competentes o exigirem em conformidade com o n.º 7 do artigo 8.º da Convenção;

      iii) Autorizará, desde que a legislação nacional o permita, as associações a verificarem as informações relativas às condições e prescrições mínimas acima previstas.

2. As autoridades competentes das Partes Contratantes e as próprias associações podem apresentar condições e prescrições complementares e mais restritivas para o benefício do regime TIR, salvo se as autoridades competentes decidirem de outro modo.

Procedimento

3. As Partes Contratantes decidirão, em conformidade com a legislação nacional, dos procedimentos a seguir para beneficiar do regime TIR com base nas condições e prescrições mínimas estipuladas nos n.os 1 e 2.

4. Em conformidade com o modelo de habilitação junto, as autoridades competentes transmitem à Comissão de Controlo TIR, no prazo de uma semana a contar da data de habilitação ou de cancelamento da habilitação para utilizar cadernetas TIR, as especificações pretendidas em relação a cada pessoa.

5. A associação transmitirá anualmente, em 31 de Dezembro, uma lista actualizada de todas as pessoas habilitadas e daquelas cuja habilitação foi cancelada. Esta lista será transmitida uma semana após de 31 de Dezembro às autoridades competentes. As autoridades competentes transmitirão uma cópia à Comissão de Controlo TIR.

6. A autorização para beneficiar do regime TIR não constitui, em si, um direito para obter cadernetas TIR junto das associações.

7. A habilitação de uma pessoa para utilizar cadernetas TIR, em conformidade com as condições e prescrições mínimas acima estipuladas, em nada obsta às responsabilidades e compromissos assumidos por essa pessoa por força da Convenção.

▼B

MODELO DE HABILITAÇÃO

País: .....

Nome da associação: .....

Nome da autoridade competente: .....

A preencher pela associação nacional e/ou autoridade competente								
Número de identificação	Nome da ou das pessoas ou da empresa	Endereço profissional	Ponto de contacto, número de telefone e de fax e correio electrónico	Matrícula comercial ou número de licença, etc. (*)	Levantamento da habilitação precedente (**)	Data de habilitação (**)	Data do levantamento da habilitação (**)	Carimbo/ assinatura
…								
…								
…								
(*) Se disponível. (**) Se for caso disso.								

Para qualquer pessoa objecto de um pedido de habilitação transmitido pela associação aprovada, devem ser fornecidas às autoridades competentes, pelo menos, as seguintes informações:

— Número de identificação pessoal e único atribuído à pessoa pela associação garante (em cooperação com a organização internacional em que está filiada) em conformidade com o formato harmonizado. O formato de um número de identificação é determinado pelo Comité Administrativo.

— Apelido, nome e endereço da ou das pessoas ou firma e endereço da empresa (em relação às associações comerciais indicar também o nome dos dirigentes responsáveis);

— Ponto de contacto (pessoa colectiva autorizada a prestar informações sobre o regime TIR às autoridades aduaneiras e às associações) com a indicação completa dos números de telefone e de fax e do correio electrónico;

— Número de matrícula comercial ou de licença de transportes internacionais ou outro (se disponível);

— (Se for caso disso) Cancelamento da habilitação precedente, incluindo a data, a duração e a natureza do cancelamento.

▼M4

3.ª PARTE

Autorização de uma organização internacional, tal como referida no artigo 6.º, para assumir a responsabilidade pela organização e pelo funcionamento eficazes de um sistema de garantia internacional, bem como para imprimir e distribuir Cadernetas TIR.

Condições e requistos:

1. Os requisitos e as condições a cumprir por uma organização internacional, a fim de ser autorizada, nos termos do artigo 6.º, n.º 2-A, da Convenção, pelo Comité de Gestão a assumir a responsabilidade pela organização e pelo funcionamento eficazes de um sistema de garantia internacional e a imprimir e distribuir as cadernetas TIR, são os seguintes:

   a) Prova da solidez da competência profissional e da capacidade financeira, que garanta a organização e o funcionamento eficazes de um sistema de garantia internacional, e das capacidades organizativas necessárias para cumprir as obrigações resultantes da Convenção, através da apresentação anual de demonstrações financeiras consolidadas, devidamente auditadas por auditores independentes reconhecidos internacionalmente;

▼M4

b) Inexistência de infrações graves ou repetidas à legislação aduaneira ou fiscal.

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

a) Facultar às Partes Contratantes da Convenção TIR, através das associações nacionais filiadas na organização internacional, cópias autenticadas do contrato global de garantia e prova de cobertura da garantia;

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

c) Facultar aos órgãos competentes da Convenção TIR, numa base anual, dados sobre os pedidos apresentados, pendentes, pagos ou liquidados sem pagamento;

d) Facultar aos órgãos competentes da Convenção TIR uma informação completa e detalhada sobre o funcionamento do regime TIR, em particular, mas não exclusivamente, e em tempo útil e de forma bem fundamentada, informação sobre a evolução do número de operações TIR não terminadas, os pedidos apresentados, pendentes, pagos ou liquidados sem pagamento, que possam suscitar preocupações sobre o correto funcionamento do regime TIR ou dificultar a continuação do funcionamento do seu sistema de garantia internacional;

e) Facultar aos órgãos competentes da Convenção TIR dados estatísticos sobre o número de Cadernetas TIR atribuído a cada Parte Contratante, discriminados por tipo de caderneta;

f) Facultar à Comissão de Controlo TIR indicações detalhadas sobre o preço de distribuição aplicado pela organização internacional para cada tipo de Caderneta TIR;

g) Tomar todas as medidas possíveis para reduzir o risco de contrafação das Cadernetas TIR;

h) Tomar as medidas corretivas apropriadas caso sejam detetadas falhas ou deficiências nas Cadernetas TIR e informar a Comissão de Controlo TIR das mesmas;

j) Participar plenamente nos casos em que a Comissão de Controlo TIR seja chamada para facilitar a resolução de litígios;

k) Assegurar que qualquer problema que envolva atividades fraudulentas ou outras dificuldades relacionadas com a aplicação da Convenção TIR seja de imediato comunicado à Comissão de Controlo TIR;

l) Garantir a gestão do sistema de controlo das Cadernetas TIR, referido no anexo 10 da Convenção, juntamente com as associações de garante nacionais filiadas na organização internacional e as autoridades aduaneiras, e informará as Partes Contratantes e os órgãos competentes da Convenção sobre quaisquer deficiências detetadas no sistema;

m) Facultar aos órgãos competentes da Convenção TIR estatísticas e dados sobre o desempenho das Partes Contratantes no que diz respeito ao sistema de controlo referido no anexo 10;

n) Celebrar, pelo menos, dois meses antes da data provisória de entrada em vigor ou de renovação da autorização concedida em conformidade com o disposto no artigo 6.º, n.º 2-A, da Convenção, um acordo escrito com o Secretariado da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa, estando mandatada e agindo em nome do Comité de Gestão, acordo esse que deve incluir a aceitação pela organização internacional das obrigações que lhe são atribuídas nesse número.

▼**M4**

3. Quando a organização internacional for informada por uma associação garante sobre um pedido de pagamento, deve, no prazo de três (3) meses, comunicar à associação garante a sua posição sobre o pedido em causa.

4. Todas as informações obtidas, direta ou indiretamente, pela organização internacional ao abrigo da Convenção, que sejam pela sua natureza confidenciais ou que sejam prestadas a título confidencial, devem ser abrangidas pela obrigação de sigilo profissional, não podem ser utilizadas ou tratadas para qualquer propósito comercial, ou para qualquer outro fim diferente daquele para o qual foram fornecidas, nem podem ser divulgadas a terceiros sem autorização expressa da pessoa ou autoridade que as forneceu. Todavia, essas informações podem ser divulgadas sem autorização às autoridades competentes das Partes Contratantes da Convenção, quando tal seja autorizado ou exigido no âmbito das disposições aplicáveis do direito nacional ou internacional ou em virtude de uma ação judicial. A divulgação ou comunicação de informação deve respeitar plenamente as disposições em vigor em matéria de proteção de dados.

5. O Comité de Gestão pode revogar a autorização concedida nos termos do artigo 6.º, n.º 2-A, em caso de incumprimento das condições e requisitos *supra*. Caso o Comité de Gestão decida revogar a autorização, a decisão produzirá efeitos no prazo mínimo de seis (6) meses após a data de revogação.

6. A concessão de autorização a uma organização internacional nos termos acima enunciados não prejudica os deveres e obrigações que incumbem a essa organização por força da Convenção.

▼B

ANEXO 10

INFORMAÇÕES A FACULTAR PELAS PARTES CONTRATANTES ÀS ASSOCIAÇÕES AUTORIZADAS (NOS TERMOS DO ARTIGO 43.º-B) E A UMA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL (AO ABRIGO DO N.º 2-A DO ARTIGO 6.º)

Por força do n.º 1 do artigo 6.º e da subalínea (iii) da alínea (f) do ponto 1 da 1ª Parte do Anexo 9 da presente convenção, as associações habilitadas devem assumir um compromisso de que verificarão continuamente que as pessoas habilitadas a aceder ao regime TIR respeitam as condições e prescrições mínimas fixadas na 2.ª Parte do Anexo 9 da Convenção.

Em nome das suas associações membros e no cumprimento das suas responsabilidades enquanto organização internacional habilitada em conformidade com o n.º 2 -A do artigo 6.º, uma organização internacional estabelece um sistema de controlo das cadernetas TIR contendo dados respeitantes ao fim das operações TIR nas estâncias de destino, transmitidos pelas autoridades aduaneiras e acessíveis às associações e às administrações aduaneiras. A fim de permitir que as associações respeitem efectivamente o seu compromisso, as Partes Contratantes comunicarão as informações ao sistema de controlo de acordo com o seguinte procedimento:

1. As autoridades aduaneiras transmitem a uma organização internacional ou às associações nacionais responsáveis, se possível através das estâncias centrais ou regionais, pelo meio de comunicação mais rápido disponível (fax, correio electrónico, etc.) e, se possível, diariamente, pelo menos as seguintes informações em formato normalizado, relativas a todas as cadernetas TIR apresentadas nas estâncias aduaneiras de destino, tal como previsto no n.º 1 do artigo 1.º da Convenção:

   a) Número de referência da caderneta TIR;

   b) Data e o número de inscrição no registo da alfândega;

   c) Nome ou número da estância aduaneira de destino;

   d) Data e número de referência indicados no certificado de fim da operação TIR (casas 24-28 do talão n.º 2) na estância aduaneira de destino (caso sejam diferentes de (b));

   e) Fim parcial ou definitivo;

   f) Fim da operação TIR certificada com ou sem reservas na estância aduaneira de destino, sem prejuízo dos artigos 8.º e 11.º da Convenção;

   g) Outras informações ou documentos (facultativo);

   h) Número da página.

2. O formulário-tipo de confirmação dos dados (MRF) contido no apêndice pode ser dirigido às autoridades aduaneiras por associações nacionais ou por uma organização internacional

   a) em caso de discrepância entre os dados transmitidos e os que figuram nas folhas da caderneta TIR utilizada; ou

   b) no caso de não terem sido transmitidos quaisquer dados embora a caderneta TIR utilizada tenha sido devolvida à associação.

   As autoridades aduaneiras respondem aos pedidos de confirmação, se possível, devolvendo o formulário-tipo de confirmação dos dados devidamente preenchido o mais rapidamente possível.

3. As autoridades aduaneiras e as associações nacionais responsáveis concluirão um acordo, conforme ao direito nacional, que regerá a troca de dados acima referida.

4. Uma organização internacional dará acesso às autoridades aduaneiras à base de dados das cadernetas TIR a que tenha sido dada quitação e à base de dados das cadernetas TIR invalidadas.

▼B

Apêndice

Formulário-tipo de confirmação dos dados

A preencher pelo requerente do pedido de confirmação

Destino:

Estância aduaneira regional (facultativo): Nome:	Estância aduaneira de destino: Nome:
Recebido em:	Recebido em:
Data: Carimbo	Data: Carimbo

Dados a confirmar

Origem dos dados: ☐ Caderneta TIR ☐ Dados do sistema de controlo

Número de referência da caderneta TIR	Nome ou número da estância aduaneira de destino (*)	Número de referência indicado no certificado defim da operação TIR (casas 24-28 do talão n.° 2) na estância aduaneira de destino (*)	Data indicadano certificado defim da operação TIR na estância aduaneira de destino (*)	Número da página	Fim parcial/ definitivo	Fim da operação TIR certificada com ou sem reservas na estância aduaneira de destino	Número de volumes (facultativo)

Documentos anexados: ☐ Cópia das folhas da caderneta TIR Outros:_____

Resposta da estância aduaneira de destino

☐ Confirmação ☐ Correcção (introduzir abaixo a correcção) ☐ Não há referência no fim da operação TIR

Número de referência da caderneta TIR	Nome ou número da estância aduaneira de destino (*)	Número de referência indicado no certificado defim da operação TIR (casas 24-28 do talão n.° 2) na estância aduaneira de destino (*)	Data indicadano certificado defim da operação TIR na estância aduaneira de destino (*)	Número da página	Fim parcial/ definitivo	Fim da operação TIR certificada com ou sem reservas na estância aduaneira de destino	Número de volumes (facultativo)

Observações:

Data: Carimbo e assinatura da estância aduaneira

Estância aduaneira central (facultativo)

Observações:

Data: Carimbo e/ou assinatura

(*) De notar que estes dados respeitam à estância aduaneira de destino em que a operação TIR foi concluída.