



DIÁRIO DA REPÚBLICA

PREÇO DESTE NÚMERO — 55\$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário da República» e do «Diário da Assembleia da República» deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, Lisboa-1.

ASSINATURAS

As três séries	Ano	2000\$	Semestre	1200\$
A 1.ª série	»	850\$	»	500\$
A 2.ª série	»	850\$	»	500\$
A 3.ª série	»	850\$	»	500\$
Duas séries diferentes	»	1600\$	»	950\$

Apêndices — anual, 850\$

A estes preços acrescem os portes do correio

O preço dos anúncios é de 22\$50 a linha, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado a efectuar na Imprensa Nacional-Casa da Moeda, quando se trate de entidade particular.

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Decreto n.º 102/78:

Aprova para adesão a Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias Efectuado ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR — 1975).

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos

Decreto n.º 102/78

de 20 de Setembro

O Governo decreta, nos termos da alínea c) do artigo 200.º da Constituição, o seguinte:

Artigo único. É aprovada para adesão a Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias Efectuado ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR — 1975), cujo texto em francês e respectiva tradução em português seguem em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Mário Soares* — *Vitor Augusto Nunes de Sá Machado*.

Assinado em 11 de Julho de 1978.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (CONVENTION TIR)

Les Parties contractantes,

Désireuses de faciliter les transports internationaux de marchandises par véhicules routiers;
Considérant que l'amélioration des conditions des transports constitue un des facteurs essentiels au développement de la coopération entre elles;
Déclarant se prononcer en faveur d'une simplification et d'une harmonisation des formalités administratives dans le domaine des transports internationaux, en particulier aux frontières;

sont convenues de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

a) Définitions

ARTICLE PREMIER

Aux fins de la présente Convention, on entend:

- a) Par «opération TIR» le transport de marchandises d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination, sous le régime, dit «régime TIR», établi par la présente Convention;
- b) Par «droits et taxes à l'importation ou à l'exportation» les droits de douane et tous autres droits, taxes, redevances et impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'exportation, ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation de marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus;
- c) Par «véhicule routier» non seulement un véhicule routier à moteur, mais aussi toute remorque ou semi-remorque conçue pour y être attelée;
- d) Par «ensemble de véhicules» des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;
- e) Par «conteneur» un engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue):
 - i) Constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises;
 - ii) Ayant un caractère permanent et étant, de ce fait, suffisamment résistant pour permettre son usage répété;

- iii) Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport;
- iv) Conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre;
- v) Conçu de façon à être facile à remplir et à vider; et
- vi) D'un volume intérieur d'au moins un mètre cube;

Les «carrosseries amovibles» sont assimilées aux conteneurs;

- f) Par «bureau de douane de départ» tout bureau de douane d'une Partie contractante où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport international sous le régime TIR;
- g) Par «bureau de douane de destination» tout bureau de douane d'une Partie contractante où prend fin, pour tout ou partie du chargement, le transport international sous le régime TIR;
- h) Par «bureau de douane de passage» tout bureau de douane d'une Partie contractante par lequel un véhicule routier, un ensemble de véhicules ou un conteneur est importé ou exporté au cours d'une opération TIR;
- j) Par «personnes» à la fois les personnes physiques et les personnes morales;
- k) Par «marchandises pondéreuses ou volumineuses» tout produit pondéreux ou volumineux qui, en raison de son poids, de ses dimensions ou de sa nature, n'est en général transporté ni dans un véhicule routier clos ni dans un conteneur clos;
- l) Par «association garante» une association agréée par les autorités douanières d'une Partie contractante pour se porter caution des personnes qui utilisent le régime TIR.

b) Champ d'application

ARTICLE 2

La présente Convention vise les transports de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, d'un bureau de douane de départ d'une Partie contractante à un bureau de douane de destination d'une autre Partie contractante, ou de la même Partie contractante, dans des véhi-

cules routiers, des ensembles de véhicules ou dans des conteneurs à conditions qu'une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement se fasse par route.

ARTICLE 3

Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention:

a) Les transports doivent être effectués:

- i) Par des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs préalablement agréés dans les conditions énoncées au chapitre III, a); ou
- ii) Par d'autres véhicules routiers, d'autres ensembles de véhicules ou d'autres conteneurs s'ils se font conformément aux conditions énoncées au chapitre III, c);

b) Les transports doivent avoir lieu sous la garantie d'associations agréées conformément aux dispositions de l'article 6 et doivent être effectués sous le couvert d'un carnet TIR conforme au modèle reproduit à l'annexe 1 de la présente Convention.

c) Principes

ARTICLE 4

Les marchandises transportées sous le régime TIR ne seront pas assujetties au paiement ou à la consignation des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation aux bureaux de douane de passage.

ARTICLE 5

1 — Les marchandises transportées sous le régime TIR dans des véhicules routiers, dans des ensembles de véhicules ou des conteneurs scellés ne seront pas, en règle générale, soumises à la visite par la douane aux bureaux de passage.

2 — Toutefois, en vue d'éviter des abus, les autorités douanières pourront, exceptionnellement et notamment lorsqu'il y a soupçon d'irrégularité, procéder à ces bureaux à la visite des marchandises.

CHAPITRE II

Délivrance des carnets TIR — Responsabilité des associations garantes

ARTICLE 6

1 — Sous les conditions et garanties qu'elle déterminera, chaque Partie contractante pourra habiliter des associations à délivrer les carnets TIR, soit directement, soit par l'intermédiaire d'associations correspondantes, et à se porter caution.

2 — Une association ne pourra être agréée dans un pays que si sa garantie s'étend également aux responsabilités encourues dans ce pays à l'occasion d'opérations sous le couvert de carnets TIR délivrés par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle est elle-même affiliée.

ARTICLE 7

Seront admis au bénéfice de la franchise des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation et ne seront soumis à aucune prohibition ou restriction d'importation et d'exportation les formules de carnets TIR expédiés aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par des organisations internationales.

ARTICLE 8

1 — L'association garante s'engagera à acquitter les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation exigibles, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard qui auraient dû être acquittés en vertu des lois et règlements douaniers du pays dans lequel une irrégularité relative à l'opération TIR aura été relevée. Elle sera tenue, conjointement et solidairement avec les personnes redevables des sommes visées ci-dessus, au paiement de ces sommes.

2 — Lorsque les lois et règlements d'une Partie contractante ne prévoient pas le paiement des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation dans les cas prévus au paragraphe 1 ci-dessus, l'association garante s'engagera à acquitter, dans les mêmes conditions, une somme égale au montant des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard.

3 — Chaque Partie contractante déterminera le montant maximum, par carnet TIR, des sommes qui peuvent être exigées de l'association garante au titre des dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

4 — L'association garante deviendra responsable à l'égard des autorités du pays où est situé le bureau de douane de départ à partir du moment où le carnet TIR aura été pris en charge par le bureau de douane. Dans les pays suivants traversés au cours d'une opération de transport de marchandises sous le régime TIR, cette responsabilité commencera lorsque les marchandises seront importées ou, en cas de suspension de l'opération TIR conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 26, lorsque le carnet TIR sera pris en charge par le bureau de douane où l'opération TIR est reprise.

5 — La responsabilité de l'association garante s'étendra non seulement aux marchandises énumérées sur le carnet TIR, mais aussi aux marchandises qui, tout en n'étant pas énumérées sur ce carnet, se trouveraient dans la partie scellée du véhicule routier ou dans le conteneur scellé; elle ne s'étendra à aucune autre marchandise.

6 — Pour déterminer les droits et taxes visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, les indications relatives aux marchandises figurant au carnet TIR vaudront jusqu'à preuve du contraire.

7 — Lorsque les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article deviennent exigibles, les autorités compétentes doivent, dans la mesure du possible, en requérir le paiement de la (ou des) personne(s) directement redevables de ces sommes avant d'introduire une réclamation près l'association garante.

ARTICLE 9

1 — L'association garante fixe la période de validité du carnet TIR en spécifiant un dernier jour de validité au-delà duquel le carnet ne peut être présenté au bureau de douane de départ pour la prise en charge.

2 — Pourvu qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ, le dernier jour de validité, ou avant cette date, comme il est prévu au paragraphe 1 ci-dessus, le carnet demeurera valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination.

ARTICLE 10

1 — Le carnet TIR peut être déchargé avec ou sans réserves; si des réserves sont faites, elles doivent se rapporter à des faits liés à l'opération TIR elle-même. Ces faits doivent être indiqués sur le carnet TIR.

2 — Lorsque les autorités douanières d'un pays auront déchargé sans réserves un carnet TIR, elles ne pourront plus réclamer à l'association garante le paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8, à moins que le certificat de décharge n'ait été obtenu d'une façon abusive ou frauduleuse.

ARTICLE 11

1 — En cas de non-décharge d'un carnet TIR, ou lorsque la décharge d'un carnet TIR comporte des réserves, les autorités compétentes n'auront pas le droit d'exiger de l'association garante le paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 si, dans un délai d'un an, à compter de la date de la prise en charge du carnet TIR par ces autorités, elles n'ont pas avisé par écrit l'association de la non-décharge ou de la décharge avec réserves. Cette disposition sera également applicable en cas de décharge obtenue d'une façon abusive ou frauduleuse, mais alors le délai sera de deux ans.

2 — La demande de paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 sera adressée à l'association garante au plus tôt trois mois, à compter de la date à laquelle cette association a été avisée que le carnet n'a pas été déchargé, qu'il a été déchargé avec réserves ou que la décharge a été obtenue d'une façon abusive ou frauduleuse, et au plus tard deux ans à compter de cette même date. Toutefois, en ce qui concerne les cas qui sont déférés à la justice dans le délai sus-indiqué de deux ans, la demande de paiement sera adressée dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle la décision judiciaire est devenue exécutoire.

3 — Pour acquitter les sommes exigées, l'association garante disposera d'un délai de trois mois à compter de la date de la demande de paiement qui lui aura été adressée. L'association obtiendra le remboursement des sommes versées si, dans les deux ans suivant la date de la demande de paiement, il a été établi à la satisfaction des autorités douanières qu'aucune irrégularité n'a été commise en ce qui concerne l'opération de transport en cause.

CHAPITRE III

Transport de marchandises sous carnet TIR

a) Agrément des véhicules et des conteneurs

ARTICLE 12

Pour bénéficier des dispositions des sections a) et b) du présent chapitre, chaque véhicule routier doit satisfaire, par sa construction et son équipement, aux con-

ditions définies à l'annexe 2 de la présente Convention et doit avoir été agréé selon la procédure définie à l'annexe 3 de la présente Convention. Le certificat d'agrément doit être conforme au modèle de l'annexe 4.

ARTICLE 13

1 — Pour bénéficier des dispositions des sections a) et b) du présent chapitre, les conteneurs doivent être construits conformément aux conditions définies dans la première partie de l'annexe 7 et doivent avoir été agréés selon la procédure définie dans la deuxième partie de cette annexe.

2 — Les conteneurs agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier en application de la Convention douanière relative aux containers de 1956, des accords passés sous l'égide des Nations Unies qui en ont découlé, de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972, ou de tous actes internationaux qui remplaceraient ou modifieraient cette dernière Convention, sont considérés comme répondant aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus et doivent être acceptés pour le transport sous le régime TIR sans nouvel agrément.

ARTICLE 14

1 — Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître la validité de l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs qui ne satisfont pas aux conditions prévues aux articles 12 et 13 ci-dessus. Toutefois, les Parties contractantes éviteront de retarder le transport lorsque les défauts constatés sont d'importance mineure et ne créent aucun risque de fraude.

2 — Avant d'être réutilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, le véhicule routier ou le conteneur qui ne répond plus aux conditions ayant motivé son agrément devra, soit être remis dans son état initial, soit faire l'objet d'un nouvel agrément.

b) Procédure de transport sous couvert d'un carnet TIR

ARTICLE 15

1 — Aucun document douanier particulier ne sera exigé pour l'importation temporaire du véhicule routier, de l'ensemble de véhicules ou du conteneur utilisés pour le transport de marchandises sous le régime TIR. Aucune garantie ne sera exigée pour le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur.

2 — Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne sauraient empêcher une Partie contractante d'exiger l'accomplissement, au bureau de douane de destination, des formalités prescrites dans sa réglementation nationale, afin de garantir qu'une fois achevée l'opération TIR, le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront réexportés.

ARTICLE 16

Lorsqu'une opération TIR sera effectuée par un véhicule routier ou par un ensemble de véhicules, une plaque rectangulaire portant l'inscription «TIR» est ayant les caractéristiques mentionnées à l'annexe 5

de la présente Convention sera placée, à l'avant, et une autre identique à l'arrière du véhicule routier ou de l'ensemble de véhicules. Ces plaques seront disposées de façon à être bien visibles et elles seront amovibles.

ARTICLE 17

1 — Un seul carnet TIR sera établi par véhicule routier, ou par conteneur. Un carnet TIR unique pourra cependant être établi pour un ensemble de véhicules ou pour plusieurs conteneurs chargés sur un seul véhicule routier ou sur un ensemble de véhicules. Dans ce cas, le manifeste des marchandises du carnet TIR devra reprendre séparément le contenu de chaque véhicule faisant partie d'un ensemble de véhicules ou de chaque conteneur.

2 — Le carnet TIR sera valable pour un seul voyage. Il contiendra au moins le nombre de volets détachables de prise en charge et de décharge nécessaire pour le transport en cause.

ARTICLE 18

Une opération TIR pourra comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais, sauf autorisation de la Partie contractante ou des Parties contractantes intéressées:

- a) Les bureaux de douane de départ devront être situés dans un seul pays;
- b) Les bureaux de douane de destination ne pourront pas être situés dans plus de deux pays;
- c) Le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre.

ARTICLE 19

Les marchandises et le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront présentés avec le carnet TIR au bureau de douane de départ. Les autorités douanières du pays de départ prendront les mesures nécessaires pour s'assurer de l'exactitude du manifeste des marchandises et pour l'apposition des scelllements douaniers, ou pour le contrôle des scelllements douaniers apposés sous la responsabilité desdites autorités douanières par des personnes dûment autorisées.

ARTICLE 20

Pour le parcours sur le territoire de leur pays, les autorités douanières pourront fixer un délai et exiger que le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur suivent un itinéraire déterminé.

ARTICLE 21

A chaque bureau de douane de passage, ainsi qu'aux bureaux de douane de destination, le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront présentés aux fins de contrôle aux autorités douanières avec le chargement et le carnet TIR y afférent.

ARTICLE 22

1 — En règle générale et sauf dans le cas où elles procéderaient à la visite des marchandises en application du paragraphe 2 de l'article 5, les autorités douanières des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scelle-

ments douaniers des autres Parties contractantes, sous réserve qu'ils soient intacts. Toutefois, lesdites autorités douanières pourront, si les nécessités du contrôle l'exigent, ajouter leurs propres scelllements.

2 — Les scelllements douaniers ainsi acceptés par une Partie contractante bénéficieront sur son territoire de la même protection juridique que les scelllements nationaux.

ARTICLE 23

Les autorités douanières ne doivent:

- Faire escorter, aux frais des transporteurs, les véhicules routiers, les ensembles de véhicules ou les conteneurs sur le territoire de leur pays;
- Faire procéder, en cours de route, au contrôle et à la visite du chargement des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs;

que dans des cas exceptionnels.

ARTICLE 24

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, des autorités douanières procèdent à la visite du chargement d'un véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou d'un conteneur, elles feront mention des nouveaux scelllements apposés, ainsi que de la nature des contrôles effectués, sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR.

ARTICLE 25

Si un scellement douanier est rompu en cours de route, dans des cas autres que ceux prévus aux articles 24 et 35, ou si des marchandises ont péri ou ont été endommagées sans qu'un tel scellement soit rompu, la procédure prévue à l'annexe I de la présente Convention pour l'utilisation du carnet TIR sera suivie, sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions des législations nationales, et il sera dressé le procès-verbal de constat inséré dans le carnet TIR.

ARTICLE 26

1 — Lorsque le transport effectué sous carnet TIR emprunte sur une partie du trajet le territoire d'un État qui n'est pas Partie contractante à la présente Convention, l'opération TIR sera suspendue durant cette traversée. Dans ce cas les autorités douanières de la Partie contractante dont le territoire est ensuite emprunté accepteront le carnet TIR pour la reprise de l'opération TIR sous réserve que les scelllements douaniers et/ou marques d'identification soient demeurés intacts.

2 — Il en sera de même pour la partie du trajet au cours de laquelle le carnet TIR n'est pas utilisé par le titulaire du carnet sur le territoire d'une Partie contractante en raison de l'existence de procédures plus simples de transit douanier ou lorsque l'utilisation d'un régime de transit douanier n'est pas nécessaire.

3 — Dans ces cas, les bureaux de douane où l'opération TIR est interrompue ou reprise seront

considérés respectivement comme bureaux de passage à la sortie ou à l'entrée.

ARTICLE 27

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, et en particulier de l'article 18, un autre bureau de douane de destination pourra être substitué à un bureau de douane de destination initialement désigné.

ARTICLE 28

A l'arrivée du chargement au bureau de douane de destination, et à condition que les marchandises soient alors placées sous un autre régime douanier ou dédouanées pour la consommation, la décharge du carnet TIR aura lieu sans retard.

c) Dispositions relatives aux transports de marchandises pondéreuses ou volumineuses

ARTICLE 29

1 — Les dispositions de la présente section ne seront applicables qu'aux transports de marchandises pondéreuses ou volumineuses telles qu'elles sont définies à l'alinéa k) de l'article premier de la présente Convention.

2 — Lorsque les dispositions de la présente section sont applicables, le transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses peut, selon ce que les autorités du bureau de douane de départ décident, s'effectuer avec des véhicules ou des conteneurs non scellés.

3 — Les dispositions de la présente section ne seront appliquées que si, de l'avis des autorités du bureau de douane de départ, il est possible d'identifier sans difficulté, grâce à la description qui en est donnée, les marchandises pondéreuses ou volumineuses transportées, ainsi que, le cas échéant, les accessoires transportés en même temps, ou de les munir de scelllements douaniers et/ou de marques d'identification, de façon à empêcher toute substitution ou soustraction de ces marchandises sans qu'il en subsiste des indices manifestes.

ARTICLE 30

Toutes les dispositions de la présente Convention auxquelles il n'est pas dérogé par les dispositions particulières de la présente section sont applicables au transport des marchandises pondéreuses ou volumineuses sous le régime TIR.

ARTICLE 31

La responsabilité de l'association garante s'étendra non seulement aux marchandises énumérées sur le carnet TIR, mais aussi aux marchandises qui, tout en n'étant pas énumérées sur ce carnet, se trouveraient sur le plateau de chargement ou parmi les marchandises énumérées sur le carnet TIR.

ARTICLE 32

Le carnet TIR utilisé devra porter sur sa couverture et sur tous ses volets l'indication «marchandises pondéreuses ou volumineuses» en caractères gras, en anglais ou en français.

ARTICLE 33

Les autorités du bureau de douane de départ pourront exiger que des listes de colisage, des photos, des plans, etc., qui s'avèrent nécessaires pour l'identification des marchandises transportées soient annexés au carnet TIR. Dans ce cas, elles apposeront un visa sur ces documents, un exemplaire desdits documents sera attaché au verso de la page de couverture du carnet TIR et tous les manifestes du carnet feront mention desdits documents.

ARTICLE 34

Les autorités des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scelllements douaniers et/ou marques d'identification apposés par les autorités compétentes des autres Parties contractantes. Elles pourront toutefois ajouter d'autres scelllements et/ou marques d'identification, et feront mention sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR, des nouveaux scelllements et/ou marques d'identification apposés.

ARTICLE 35

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, les autorités douanières procédant à la visite du chargement sont amenées à rompre les scelllements et/ou à enlever les marques d'identification, elles feront mention sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR, des nouveaux scelllements et/ou marques d'identification apposés.

CHAPITRE IV

Irrégularités

ARTICLE 36

Toute infraction aux dispositions de la présente Convention exposera le contrevenant, dans le pays où l'infraction a été commise, aux sanctions prévues par la législation de ce pays.

ARTICLE 37

Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer le territoire sur lequel une irrégularité a été commise, elle est réputée avoir été commise sur le territoire de la Partie contractante où elle a été constatée.

ARTICLE 38

1 — Chaque Partie contractante aura le droit d'exclure, temporairement ou à titre définitif, du bénéfice des dispositions de la présente Convention toute personne coupable d'infraction grave aux lois ou règlements de douane applicables aux transports internationaux de marchandises.

2 — Cette exclusion sera immédiatement notifiée aux autorités douanières de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne en cause est établie ou domiciliée, ainsi qu'à la ou aux association(s) garante(s) du pays dans lequel l'infraction aura été commise.

ARTICLE 39

Lorsque les opérations TIR sont reconnues régulières par ailleurs:

- 1) Les Parties contractantes ne relèveront pas les différences mineures concernant l'exécution des obligations relatives au délai ou à l'itinéraire;
- 2) De même, les divergences entre les indications figurant sur le manifeste de marchandises du carnet TIR et le contenu du véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou du conteneur ne seront pas considérées comme des infractions à la charge du titulaire du carnet TIR, au sens de la présente Convention, lorsqu'il sera apporté la preuve, à la satisfaction des autorités compétentes, que ces divergences ne sont pas dues à des erreurs commises en connaissance de cause ou par négligence lors du chargement ou de l'expédition des marchandises ou lors de l'établissement dudit manifeste.

ARTICLE 40

Les Administrations douanières des pays de départ et de destination ne retiendront pas à la charge du titulaire du carnet TIR les divergences qui seraient éventuellement constatées dans ces pays lorsque ces divergences concerneront respectivement les régimes douaniers qui auront précédé ou qui auront suivi l'opération TIR et que le titulaire dudit carnet sera hors de cause.

ARTICLE 41

Lorsqu'il est établi à la satisfaction des autorités douanières que les marchandises reprises au manifeste d'un carnet TIR ont péri ou ont été irrémédiablement perdues par accident ou par force majeure, ou qu'elles sont manquantes pour des causes tenant à leur nature, la dispense de paiement des droits et taxes normalement exigibles sera accordée.

ARTICLE 42

Sur demande motivée d'une Partie contractante, les autorités compétentes des Parties contractantes intéressées par une opération TIR accepteront de communiquer à celle-ci toutes les informations disponibles qui seraient nécessaires pour l'application des dispositions des articles 39, 40 et 41 ci-dessus.

CHAPITRE V

Notes explicatives

ARTICLE 43

Les notes explicatives figurant aux annexes 6 et 7 (troisième partie) donnent l'interprétation de certaines dispositions de la présente Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées.

CHAPITRE VI

Dispositions diverses

ARTICLE 44

Chaque Partie contractante octroiera des facilités aux associations garantes intéressées en ce qui concerne:

- a) Le transfert des devises nécessaires au règlement des sommes réclamées par les autorités des Parties contractantes en vertu des dispositions reprises à l'article 8 de la présente Convention; et
- b) Le transfert des devises nécessaires au paiement des formules de carnet TIR envoyées aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par les organisations internationales.

ARTICLE 45

Chaque Partie contractante fera publier la liste des bureaux de douane de départ, de passage et de destination qu'elle aura désignés pour l'accomplissement des opérations TIR. Les Parties contractantes dont les territoires sont limitrophes se consulteront pour désigner d'un commun accord les bureaux frontière correspondants et les heures d'ouverture de ceux-ci.

ARTICLE 46

1 — Pour les opérations douanières mentionnées dans la présente Convention, l'intervention du personnel des douanes ne donnera pas lieu à redevance, exception faite des cas où cette intervention aurait lieu en dehors des jours, heures et emplacements normalement prévus pour de telles opérations.

2 — Dans la mesure du possible, les Parties contractantes faciliteront dans les bureaux de douane les opérations douanières relatives aux marchandises périssables.

ARTICLE 47

1 — Les dispositions de la présente Convention ne font obstacle ni à l'application des restrictions et contrôles dérivant des réglementations nationales et basés sur des considérations de moralité publique, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publique ou sur des considérations d'ordre vétérinaire ou phytopathologique, ni à la perception des sommes exigibles du fait de ces réglementations.

2 — Les dispositions de la présente Convention ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions nationales ou internationales réglementant les transports.

ARTICLE 48

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit pour les Parties contractantes qui forment une union douanière ou économique d'adopter des règles particulières concernant les opérations de transport au départ ou à destination de leurs territoires ou en transit par ceux-ci pour autant que ces règles ne diminuent pas les facilités prévues par la présente Convention.

ARTICLE 49

La présente Convention ne fait pas obstacle à l'application des facilités plus grandes que les Parties contractantes accordent ou voudraient accorder, soit par des dispositions unilatérales, soit en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux, sous réserve que les facilités ainsi accordées n'entravent pas l'application des dispositions de la présente Convention, et en particulier le fonctionnement des opérations TIR.

ARTICLE 50

Les Parties contractantes se communiqueront mutuellement, sur demande, les informations nécessaires à l'application des dispositions de la présente Convention, notamment celles relatives à l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs, ainsi qu'aux caractéristiques techniques de leur construction.

ARTICLE 51

Les annexes à la présente Convention font partie intégrante de la Convention.

CHAPITRE VII

Dispositions finales

ARTICLE 52

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1 — Tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, Parties au statut de la Cour internationale de Justice, et tout autre État invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention:

- a) En la signant, sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
- b) En déposant un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation après l'avoir signée sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) En déposant un instrument d'adhésion.

2 — La présente Convention sera ouverte du 1^{er} janvier 1976 jusqu'au 31 décembre 1976 inclus, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des États visés au paragraphe 1 du présent article. Après cette date, elle sera ouverte à leur adhésion.

3 — Les unions douanières ou économiques peuvent également, conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, devenir Parties contractantes à la présente Convention en même temps que tous leurs États membres ou à n'importe quel moment après que tous leurs États membres sont devenus Parties contractantes à ladite Convention. Toutefois, ces unions n'auront pas le droit de vote.

4 — Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

ARTICLE 53

Entrée en vigueur

1 — La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle cinq des États mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2 — Après que cinq des États mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur, pour toutes les nouvelles Parties contractantes, six mois après la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3 — Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention.

4 — Tout instrument de cette nature déposé après l'acceptation d'un amendement mais avant son entrée en vigueur sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention à la date de l'entrée en vigueur de l'amendement.

ARTICLE 54

Dénunciation

1 — Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2 — La dénonciation prendra effet quinze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

3 — La validité des carnets TIR pris en charge par le bureau de douane de départ avant la date à laquelle la dénonciation prendra effet ne sera pas affectée par cette dénonciation et la garantie des associations garantes restera effective selon les conditions de la présente Convention.

ARTICLE 55

Extinction

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des États qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, la présente Convention cessera de produire ses effets à partir de la fin de ladite période de douze mois.

ARTICLE 56

Abrogation de la Convention TIR (1959)

1 — À son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes à la présente Convention, la Convention TIR (1959).

2 — Les certificats d'agrément délivrés pour les véhicules routiers et les conteneurs selon les conditions de la Convention TIR (1959) seront acceptés, dans la limite de leur délai de validité, ou sous

réserve de renouvellement, pour le transport de marchandises sous scellement douanier par les Parties contractantes à la présente Convention, pourvu que ces véhicules et ces conteneurs continuent de remplir les conditions selon lesquelles ils avaient été agréés à l'origine.

ARTICLE 57

Règlements des différends

1 — Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige ou d'une autre manière.

2 — Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé de la manière prévue au paragraphe 1 du présent article sera soumis, à la requête de l'une d'entre elles, à un tribunal arbitral composé de la façon suivante: chacune des parties au différend nommera un arbitre et ces arbitres désigneront un autre arbitre qui sera président. Si, trois mois après avoir reçu une requête, l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si les arbitres n'ont pu choisir un président, l'une quelconque de ces parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de procéder à la nomination de l'arbitre ou du président du tribunal arbitral.

3 — La décision du tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions du paragraphe 2 aura force obligatoire pour les parties au différend.

4 — Le tribunal arbitral arrêtera son propre règlement intérieur.

5 — Les décisions du tribunal arbitral seront prises à la majorité.

6 — Toute controverse qui pourrait surgir entre les parties au différend au sujet de l'interprétation et de l'exécution de la sentence arbitrale pourra être portée par l'une des parties devant le tribunal arbitral qui a rendu la sentence pour être jugée par lui.

ARTICLE 58

Réserves

1 — Tout État pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les paragraphes 2 à 6 de l'article 57 de la présente Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par ces paragraphes envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2 — Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3 — A l'exception des réserves prévues au paragraphe 1 du présent article, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

ARTICLE 59

Procédure d'amendement de la présente Convention

1 — La présente Convention y compris ses annexes pourra être modifiée sur proposition d'une Partie

contractante suivant la procédure prévue dans le présent article.

2 — Tout amendement proposé à la présente Convention sera examiné par un Comité de gestion composé de toutes les Parties contractantes conformément au règlement intérieur faisant l'objet de l'annexe 8. Tout amendement de cette nature examiné ou élaboré au cours de la réunion du Comité de gestion et adopté par le Comité à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes pour acceptation.

3 — Sous réserve des dispositions de l'article 60, tout amendement proposé communiqué en application des dispositions du paragraphe précédent entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date à laquelle la communication a été faite, si pendant cette période aucune objection à l'amendement proposé n'a été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un État qui est Partie contractante.

4 — Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas avoir été accepté et n'aura aucun effet.

ARTICLE 60

Procédure spéciale d'amendement des annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7

1 — Tout amendement proposé aux annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, examiné conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 59, entrera en vigueur à une date qui sera fixée par le Comité de gestion au moment de son adoption, à moins qu'à une date antérieure, que fixera le Comité de gestion au même moment, un cinquième des États qui sont Parties contractantes ou cinq États qui sont Parties contractantes, si ce chiffre est inférieur, aient notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qu'ils élèvent des objections contre l'amendement. Les dates visées au présent paragraphe seront fixées par le Comité de gestion à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

2 — A son entrée en vigueur, un amendement adopté conformément à la procédure prévue au paragraphe 1 ci-dessus remplacera, pour toutes les Parties contractantes, toute disposition précédente à laquelle il se rapporte.

ARTICLE 61

Demandes, communications et objections

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies informera toutes les Parties contractantes et tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 52 de la présente Convention, de toute demande, communication ou objection faite en vertu des articles 59 et 60 ci-dessus et de la date d'entrée en vigueur d'un amendement.

ARTICLE 62

Conférence de révision

1 — Un État qui est Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la con-

vocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention.

2 — Une conférence de révision, à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 52, sera convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies si, dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aura communiqué la notification, un quart au moins des États qui sont Parties contractantes lui signifient leur assentiment à la demande.

3 — Une conférence de révision à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 52 sera convoquée également par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies dès notification d'une requête à cet effet du Comité de gestion. Le Comité de gestion décidera s'il y a lieu de formuler une telle requête à la majorité de ses membres présents et votants.

4 — Si une conférence est convoquée en application des dispositions des paragraphes 1 ou 3 du présent article, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à soumettre, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles voudraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fera tenir à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence et les textes de ces propositions trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

ARTICLE 63

Notifications

Outre les notifications et communications prévues aux articles 61 et 62, le Secrétaire général de l'Orga-

nisation des Nations Unies notifiera à tous les États visés à l'article 52:

- a) Les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article 52;
- b) Les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article 53;
- c) Les dénonciations au titre de l'article 54;
- d) L'extinction de la présente Convention au titre de l'article 55;
- e) Les réserves formulées au titre de l'article 58.

ARTICLE 64

Texte authentique

Après le 31 décembre 1976, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacune des Parties contractantes et à chacun des États visés au paragraphe 1 de l'article 52, qui ne sont pas Parties contractantes.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le quatorze novembre mil neuf cent soixante-quinze en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

ANNEXE 1

MODÈLE DU CARNET TIR

Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont également imprimées en anglais; les «Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture.

(Nom de l'Organisation internationale)

CARNET TIR * N°

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.

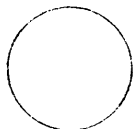
2. Délivré par
Issued by.

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

3. Titulaire
Holder.

.....
 (nom, adresse, pays / name, address, country)

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



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

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

6. Pays de départ
Country of departure.

7. Pays de destination
Country/Countries of destination¹.

8. Numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ¹.
Registration number(s) of road vehicle(s) ¹.

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (numéro et date) ¹.
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (number and date) ¹.

10. Numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) ¹.
Identification number(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.

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

A — Généralités

1. *Émission.* — 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 également imprimées 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.
3. *Validité.* — Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il 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 et rubrique 4 des volets).
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 10, d), 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, sauf autorisation:
 - a) Les bureaux de douane de départ devront être situés dans le même pays;
 - b) Les bureaux de douane de destination ne pourront pas être situés dans plus de deux pays;
 - c) Le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser 4 [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, 3 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 3 autres feuillets, respectivement, seront nécessaires; en outre, il faudra ajouter 2 feuillets si les bureaux de douane de destination sont situés dans deux pays différents.
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 19).

B — Manière de remplir le carnet TIR

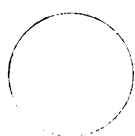
8. *Grattage, surcharge.* — Le carnet TIR ne comportera ni grattage ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en biffant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
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 numéro d'immatriculation, le numéro 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 photocopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières;
 - c) Lorsqu'il n'y a pas assez d'espace pour inscrire sur le manifeste toutes les marchandises transportées, des feuilles-annexes, du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste, peuvent être attachées aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes:
 - i) Nombre des feuilles-annexes (case 10);
 - ii) Nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles-annexes (cases 11 à 13);
 - 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 numéro d'immatriculation du véhicule ou du numéro d'identification du conteneur (rubrique 11 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 collage, 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 du carnet. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 10 de tous les volets.
12. *Signature.* — Tous les volets (rubriques 16 et 17) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

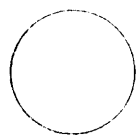
C — Incidents ou accidents

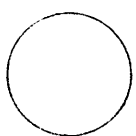
13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il se trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays 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 scelllements 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 le modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de procès-verbal de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

SOUCHE N° 1 (pages impaires, blanc)

du CARNET TIR N°

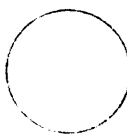
1. Pris en charge par le bureau de douane de 2. Sous le n° 3. Scelllements ou marques d'identification apposés 4. ☐ Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts. 5. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.).	6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane. 
---	--

VOLET N° 1		1. CARNET TIR N°	
2. Bureau(x) de douane de départ: 1. 2. 3.		3. Délivré par (nom de l'association émettrice): 4. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au inclus. 5. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays). 6. Pays de départ. 7. Pays de destination.	
Pour usage officiel. 8. Numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s). 9. Certificat(s) d'agrément (numéro et date).		10. Documents joints au manifeste.	
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
11 — a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s). b) Marques et numéros des colis ou objets.	12. Nombre et nature des colis ou objets; désignation des marchandises.	13. Poids brut en kilogrammes.	18. Scelllements ou marques d'identification apposés (nombre, identification).
14. Total des colis figurant sur le manifeste. Destination: 1. Bureau de douane. 2. Bureau de douane. 3. Bureau de douane.	Nombre 	15. Je certifie que les indications sous rubriques 1 à 14 ci-dessus sont exactes et complètes. 16. Lieu et date. 17. Signature du titulaire ou de son représentant.	19. Bureau de douane de départ. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane. 

20. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée). ☐ 21. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts.		22. Délai de transit.
23. Enregistré par le bureau de douane de	sous le n°	
24. Divers (itinéraire fixe, bureau où le transport doit être présenté, etc.). 		
25. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane.		

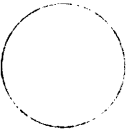
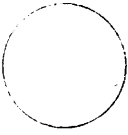
SOUCHE N° 2 (pages paires, vert)

du CARNET TIR N°

1. Arrivée constatée par le bureau de douane de 2. ☐ Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts. 3. Déchargé colis ou objets (comme stipulé sur le manifeste). 4. Nouveaux scellements apposés 5. Réserves	6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane. 
--	--

VOLET N° 2 2. Bureau(x) de douane de départ: 1. 2. 3. Pour usage officiel. 8. Numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s). 9. Certificat(s) d'agrément (numéro et date).	1. CARNET TIR N° 3. Délivré par (nom de l'association émettrice). 4. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au inclus. 5. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays). 6. Pays de départ. 7. Pays de destination. 10. Documents joints au manifeste.
--	---

11 — a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s). b) Marques et numéros des colis ou objets.	12. Nombre et nature des colis ou objets: désignation des marchandises.	13. Poids brut en kilogrammes.	18. Scelllements ou marques d'identification apposés (nombre, identification).
14. Total des colis figurant sur le manifeste. Destination: 1. Bureau de douane. 2. Bureau de douane. 3. Bureau de douane.	Nombre.	15. Je certifie que les indications sous rubriques 1 à 14 ci-dessus sont exactes et complètes. 16. Lieu et date. 17. Signature du titulaire ou de son représentant.	19. Bureau de douane de départ. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane. 

20. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée). ☐ 21. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts.	22. Délai de transit.	26. Certificat de décharge (bureau de douane de passage de sortie ou de destination). ☐ 27. Scelllements ou marques d'identification reconnue intacts.
23. Enregistré par le bureau de douane de sous le n°		28. Nombre de colis déchargés.
24. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.). 25. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane. 		29. Réserves. 30. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane. 

VOLET DESTINÉ EXCLUSIVEMENT,

en tant que de besoin, au bureau
de douane de destination

VOLET N° 2 (rose) 2. Bureau(x) de douane de départ: 1. 2. 3. Pour usage officiel. 8. N°(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s). 9. Certificat(s) d'agrément (numéro et date). MANIFESTE DE MARCHANDISES		1. CARNET TIR N° 3. Délivré par (nom de l'association émettrice). 4. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au inclus. 5. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays). 6. Pays de départ. 7. Pays de destination. 10. Documents joints au manifeste.	
11 — a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s). b) Marques et numéros des colis ou objets.	12. Nombre et nature des colis ou objets; désignation des marchandises.	13. Poids brut en kilogrammes.	18. Scelllements ou marques d'identification apposés (nombre, identification).
14. Total des colis figurant sur le manifeste. Destination. 1. Bureau de douane. 2. Bureau de douane. 3. Bureau de douane.	Nombre	15. Je certifie que les indications sous rubriques 1 à 14 ci-dessus sont exactes et complètes. 16. Lieu et date. 17. Signature du titulaire ou de son représentant.	19. Bureau de douane de départ. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane.
20. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée). ☐ 21. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts.		22. Délai de transit.	26. Certificat de décharge (bureau de douane de passage de sortie ou de destination). ☐ 27. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts.
23. Enregistré par le bureau de douane de sous le n°		28. Nombre de colis déchargés.	
24. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.). 25. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane.		29. Réserves. 30. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane.	

PROCÈS-VERBAL DE CONSTAT (jaune)
établi en application de l'article 25 de la Convention TIR
(voir également les règles 13 à 17 relatives à l'utilisation du carnet TIR)

2. Bureau(x) de douane de départ.		2. CARNET TIR N°	
4. Numéro(s) d'immatriculation du(des) véhicule(s) routier(s). Numéro(s) d'identification du(des) conteneur(s).		3. Délivré par.	
6. Le(s) scellement(s) douanier(s) est (sont). Intact(s) ☐ Non intact(s) ☐		5. Titulaire du carnet.	
7. Le(s) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) est (sont). Intact(s) ☐ Non intact(s) ☐		8. Observations.	
9. ☐ Aucune marchandise ne semble manquer. ☐ Les marchandises désignées dans les rubriques 10 à 13 manquent (M) ou sont détruites (D) comme indiqué dans la rubrique 12.			
10. -- a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s). b) Marques et numéros des colis ou objets.	11. Nombre et nature des colis ou objets; désignation des marchandises.	12. M ou D	13. Observations (indiquer notamment les quantités manquantes ou détruites).
14. Date, lieu et circonstances de l'accident.			
15. Mesures prises pour que l'opération TIR puisse se poursuivre. ☐ Apposition de nouveaux scelllements: nombre caractéristiques ☐ Transbordement des marchandises (voir rubrique 16 ci-après). ☐ Autres.			
16. Si les marchandises ont été transbordées: caractéristiques du (des) véhicule(s) routier(s) ou du (des) conteneur(s) de substitution			
Numéro d'immatriculation.	Agréé Oui Non	Numéro du certificat d'agrément.	Nombre et caractéristiques des scelllements apposés.
a) Véhicule	☐ ☐ ☐ ☐		/ / / /
b) Conteneur	Numéro d'identification. ☐ ☐ ☐ ☐		/ / / /
17. Autorité ayant établi le présent procès-verbal. Lieu/date/timbre Signature		18. Visa du prochain bureau de douane touché par le transport TIR. Signature	

☐ Marquer d'une croix les cases qui conviennent.

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.
3. *Validity.* — The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR operation 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 and item 4 of the vouchers).
4. *Number of carnets.* — Only one TIR carnet shall 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, unless otherwise authorized:
 - a) The Customs offices of departure must be situated in the same country;
 - b) The Customs offices of destination may not be situated in more than two countries;
 - c) The total number of Customs offices of departure and destination may not exceed four (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, 3 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country traversed. For each additional Customs office of departure 2 extra sheets and for each additional Customs office of destination 3 extra sheets shall be required; in addition, there must be 2 more sheets if the Customs offices of destination are situated in two different countries.
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 19 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 corrections 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 semitrailers, the identification or manufacturer's number shall be shown instead of the registration number.
10. *The manifest:*
 - a) The manifest must 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 types or multicoloured in such a way as to be clearly legible on all the sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities;
 - c) When there is not enough space in the manifest to enter all the goods carried, 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 contain the following particulars:
 - i) The number of sheets attached (box 10);
 - ii) The number and type of packages or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 11 to 13);
 - 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 number of the vehicle or the identification number of the container (item 11 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 10 of all vouchers.
12. *Signature.* — All vouchers (items 16 and 17) must be dated and signed by the holder of the TIR 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.

ANNEXE 2

RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES
AUX VÉHICULES ROUTIERS POUVANT ÊTRE ADMIS AU
TRANSPORT INTERNATIONAL SOUS SCELLEMENT DOUANIER.

ARTICLE PREMIER

Principes fondamentaux

Seuls pourront être agréés pour le transport international de marchandises, sous scellement douanier, les véhicules dont le compartiment réservé au chargement est construit et aménagé de telle façon:

- a) Qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du véhicule ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;
- b) Qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace;
- c) Qu'ils ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises;
- d) Que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.

ARTICLE 2

Structure du compartiment réservé au chargement

1 — Pour répondre aux prescriptions de l'article premier du présent Règlement:

- a) Les éléments constitutifs du compartiment réservé au chargement (parois, planchers, portes, toit, montants, cadres, traverses, etc.) seront assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles. Si les parois, le plancher, les portes et le toit sont constitués d'éléments divers, ces éléments devront répondre aux mêmes prescriptions et être suffisamment résistants;
- b) Les portes et tous autres systèmes de fermeture (y compris les robinets, trous d'homme, flasques, etc.) comporteront un dispositif permettant l'apposition d'un scellement douanier. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles ni la porte ou la fermeture être ouverte, sans rompre le scellement douanier. Ce dernier sera protégé de manière adéquate. Les toits ouvrants seront admis;
- c) Les ouvertures de ventilation et d'écoulement seront munies d'un dispositif empêchant d'avoir accès à l'intérieur du compartiment réservé au chargement. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles.

2 — Nonobstant les dispositions de l'article premier, alinéa c), du présent Règlement, les éléments consti-

tutifs du compartiment réservé au chargement qui, pour des raisons pratiques, doivent comporter des espaces vides (par exemple, entre les cloisons d'une paroi double) seront admis. Afin que ces espaces ne puissent être utilisés pour y dissimuler des marchandises:

- i) Si le revêtement intérieur du compartiment recouvre la paroi sur toute sa hauteur du plancher au toit ou, dans d'autres cas, si l'espace existant entre ce revêtement et la paroi extérieure est entièrement clos, ledit revêtement devra être posé de telle sorte qu'il ne puisse pas être démonté et remis en place sans laisser de traces visibles; et
- ii) Si le revêtement ne recouvre pas la paroi sur toute sa hauteur et si les espaces qui le séparent de la paroi extérieure ne sont pas entièrement clos, et dans tous les autres cas où la construction engendre les espaces, le nombre desdits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.

3 — Les lucarnes seront autorisées à condition qu'elles soient faites de matériaux suffisamment résistants et qu'elles ne puisse être enlevées et remises en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles. Toutefois, le verre sera admis, mais dans ce cas la lucarne sera pourvue d'un grillage métallique fixe ne pouvant être enlevée de l'extérieur; la dimension des mailles du grillage ne dépassera pas 10 mm.

4 — Les ouvertures aménagées dans le plancher à des fins techniques, telles que graissage, entretien, remplissage du sablier, ne seront admises qu'à condition d'être munies d'un couvercle qui doit pouvoir être fixé de telle manière qu'un accès de l'extérieur au compartiment réservé au chargement ne soit pas possible.

ARTICLE 3

Véhicules bâchés

1 — Les véhicules bâchés satisferont aux conditions des articles premier et 2 du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Ils seront en outre conformes aux dispositions du présent article.

2 — La bâche sera soit en forte toile, soit en tissu recouvert de matière plastique ou caoutchouté, non extensible et suffisamment résistant. Elle sera en bon état et confectionnée de manière qu'une fois placé le dispositif de fermeture, on ne puisse avoir accès au compartiment réservé au chargement sans laisser de traces visibles.

3 — Si la bâche est faite de plusieurs pièces, les bords de ces pièces seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures éloignées d'au moins 15 mm. Ces coutures seront faites conformément au croquis n° 1 joint au présent Règlement; toutefois, lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats et angles renforcés), il n'est pas possible d'assembler les pièces de cette façon, il suffira de replier le bord de la partie supérieure et de faire les coutures conformément aux croquis n° 2 ou n° 2-A joints au présent Règlement. L'une des coutures ne sera visible que de l'intérieur et la couleur du fil utilisé pour cette couture devra être de couleur nettement

différente de la couleur de la bâche ainsi que de la couleur du fil utilisé pour l'autre couture. Toutes les coutures seront faites à la machine.

4— Si la bâche est en tissu recouvert de matière plastique et faite de plusieurs pièces, ces pièces pourront également être assemblées par soudure conformément au croquis n° 3 joint au présent Règlement. Le bord d'une pièce recouvrira le bord de l'autre sur une largeur d'au moins 15 mm. La fusion des pièces sera assurée sur toute cette largeur. Le bord extérieur d'assemblage sera recouvert d'un ruban de matière plastique, d'une largeur d'au moins 7 mm, qui sera fixé par le même procédé de soudure. Il sera imprimé sur ce ruban, ainsi que sur une largeur d'au moins 3 mm de chaque côté de celui-ci, un relief uniforme et bien marqué. La soudure sera faite de telle manière que les pièces ne puissent être séparées, puis réassemblées, sans laisser de traces visibles.

5— Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au croquis n° 4 joint au présent Règlement, les bords seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures visibles et distantes d'au moins 15 mm; la couleur du fil visible de l'intérieur sera différente de celle du fil visible de l'extérieur et de celle de la bâche; toutes les coutures seront faites à la machine. Lorsque le raccommodage d'une bâche endommagée près des bords doit être opérée en remplaçant la partie abîmée par une pièce, la couture pourra aussi s'effectuer conformément aux prescriptions du paragraphe 3 du présent article et du croquis n° 1 joint au présent Règlement. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe 4 du présent article mais, dans ce cas, le ruban devra être apposé sur les deux faces de la bâche, la pièce étant posée sur la face interne.

6:

a) La bâche sera fixée au véhicule de façon à répondre strictement aux conditions de l'article premier, alinéas a) et b), du présent Règlement. La fermeture en sera assurée par:

- i) Des anneaux métalliques apposés au véhicule;
- ii) Des œillets pratiqués dans le bord de la bâche;
- iii) Un lien de fermeture passant dans les anneaux par-dessus la bâche et restant visible à l'extérieur sur toute sa longueur.

La bâche recouvrira des éléments solides du véhicule sur une distance d'au moins 250 mm mesurés à partir du centre des anneaux de fixation, sauf dans les cas où le système de construction du véhicule em-

pêcherait par lui-même tout accès au compartiment réservé au chargement;

b) Lorsque le bord d'une bâche doit être attaché de manière permanente au véhicule, l'assemblage sera continu et réalisé au moyen de dispositifs solides.

7— La bâche sera supportée par une superstructure adéquate (montants, parois, arceaux, lattes, etc.).

8— L'intervalle entre les anneaux et entre les œillets ne dépassera pas 200 mm. Les œillets seront renforcés.

9— Seront utilisés comme liens de fermeture:

- a) Des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou
- b) Des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

Les câbles pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

10— Chaque câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Le dispositif d'attache de chaque embout métallique devra comporter un divet creux traversant de câble ou la corde et permettant le passage du lien du scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (voir le croquis n° 5 joint au présent Règlement).

11— Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux bords de la bâche se chevaucheront de façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par:

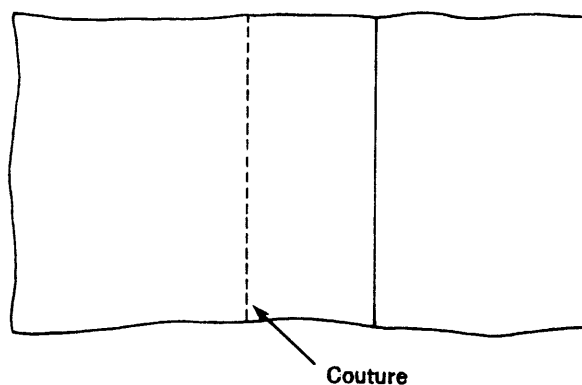
- a) Un rabat cousu ou soudé conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article;
- b) Des anneaux et des œillets satisfaisant aux conditions du paragraphe 8 du présent article; et
- c) Une lanière faite d'une matière appropriée, d'une seule pièce et non extensible, d'au moins 20 mm de largeur et 3 mm d'épaisseur, passant dans les anneaux et retenant ensemble les deux bords de la bâche ainsi que le rabat; cette lanière sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue d'un œillet pour recevoir le câble ou la corde visé au paragraphe 9 du présent article.

Lorsqu'il existe un dispositif spécial (chicane, etc.) empêchant d'avoir accès au compartiment réservé au chargement sans laisser de traces visibles, un rabat ne sera pas exigé.

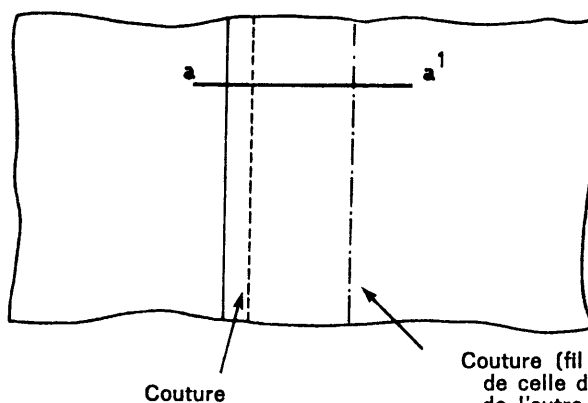
CROQUIS N° 1

Bâche faite de plusieurs pièces assemblées par couture

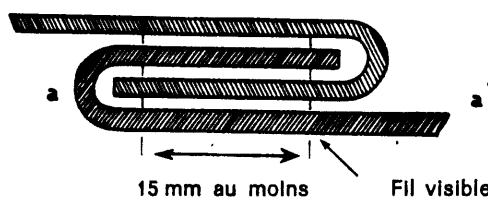
Vue de l'extérieur



Vue de l'intérieur



Couture (fil de couleur différente de celle de la bâche et de celle de l'autre couture).

Coupe a-a'
Couture à double repli

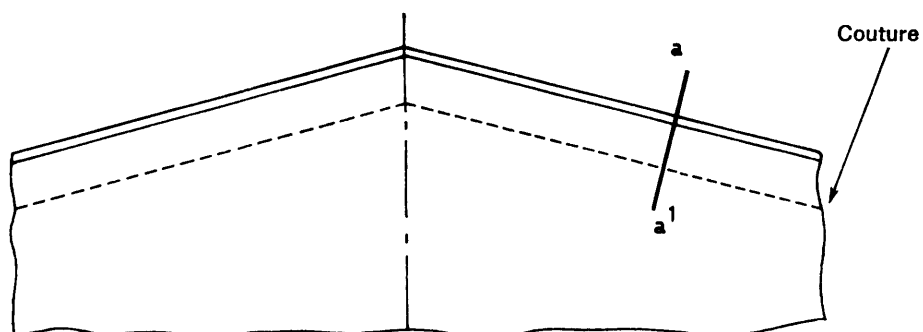
Fil visible de l'intérieur seulement et de couleur différente de celle de la bâche et de celle de l'autre couture.

CROQUIS N° 2

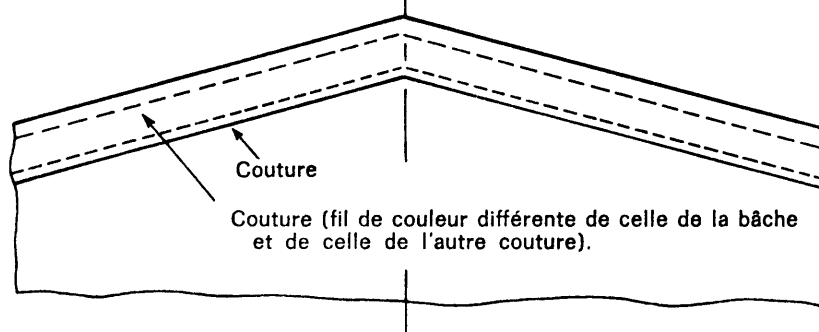
Bâche faite de plusieurs pièces assemblées par couture

Couture d'angle

Vue de l'extérieur

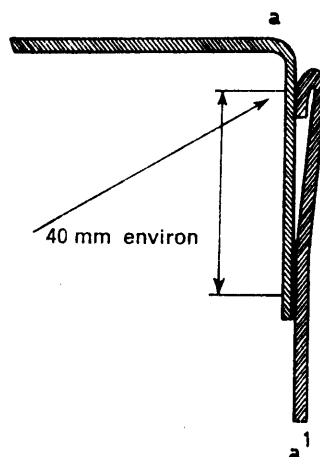


Vue de l'intérieur



Coupe a-a'

Fil visible de l'intérieur seulement
et de couleur différente de celle
de la bâche et de celle de l'autre
couture.

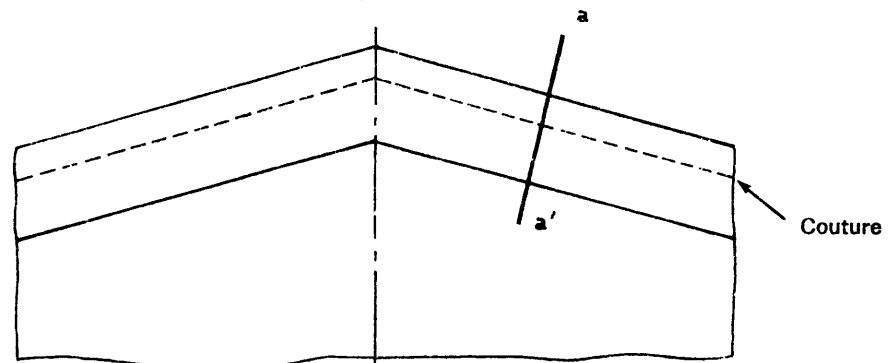


CROQUIS N° 2-A

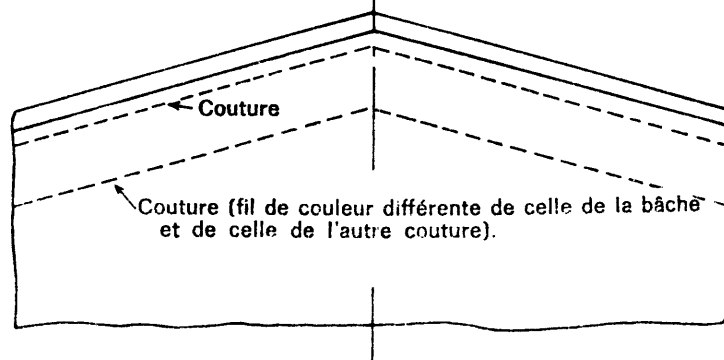
Bâche faite de plusieurs pièces assemblées par couture

Couture d'angle

Vue de l'extérieur

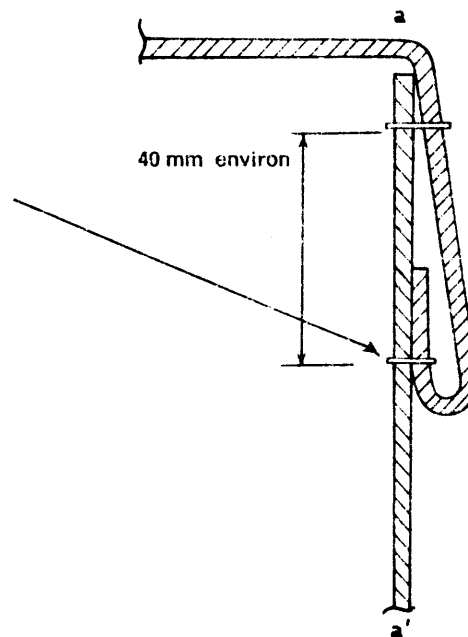


Vue de l'intérieur



Coupe a-a

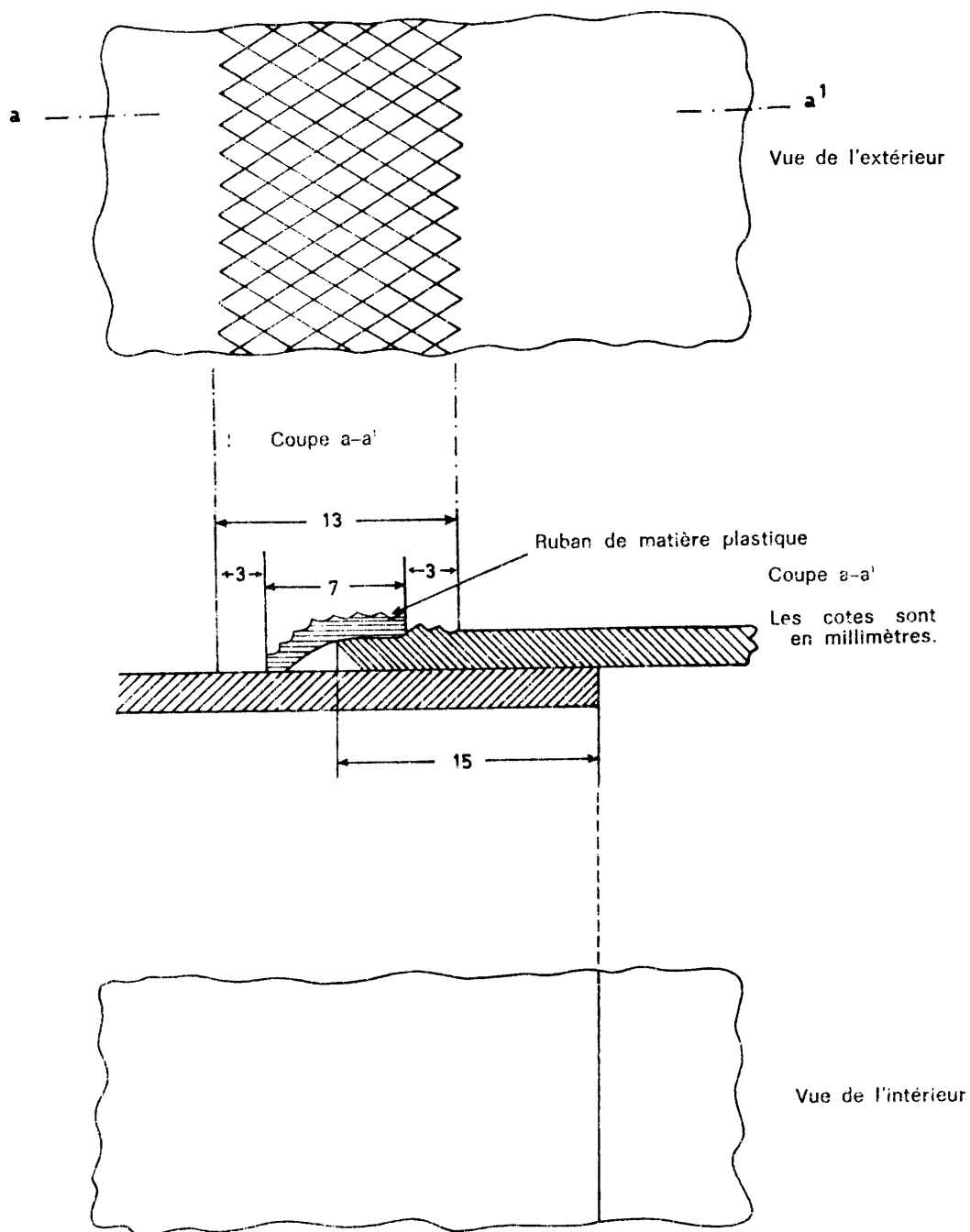
Fil visible de l'intérieur seulement
et de couleur différente de celle
de la bâche et de celle de l'autre
couture.



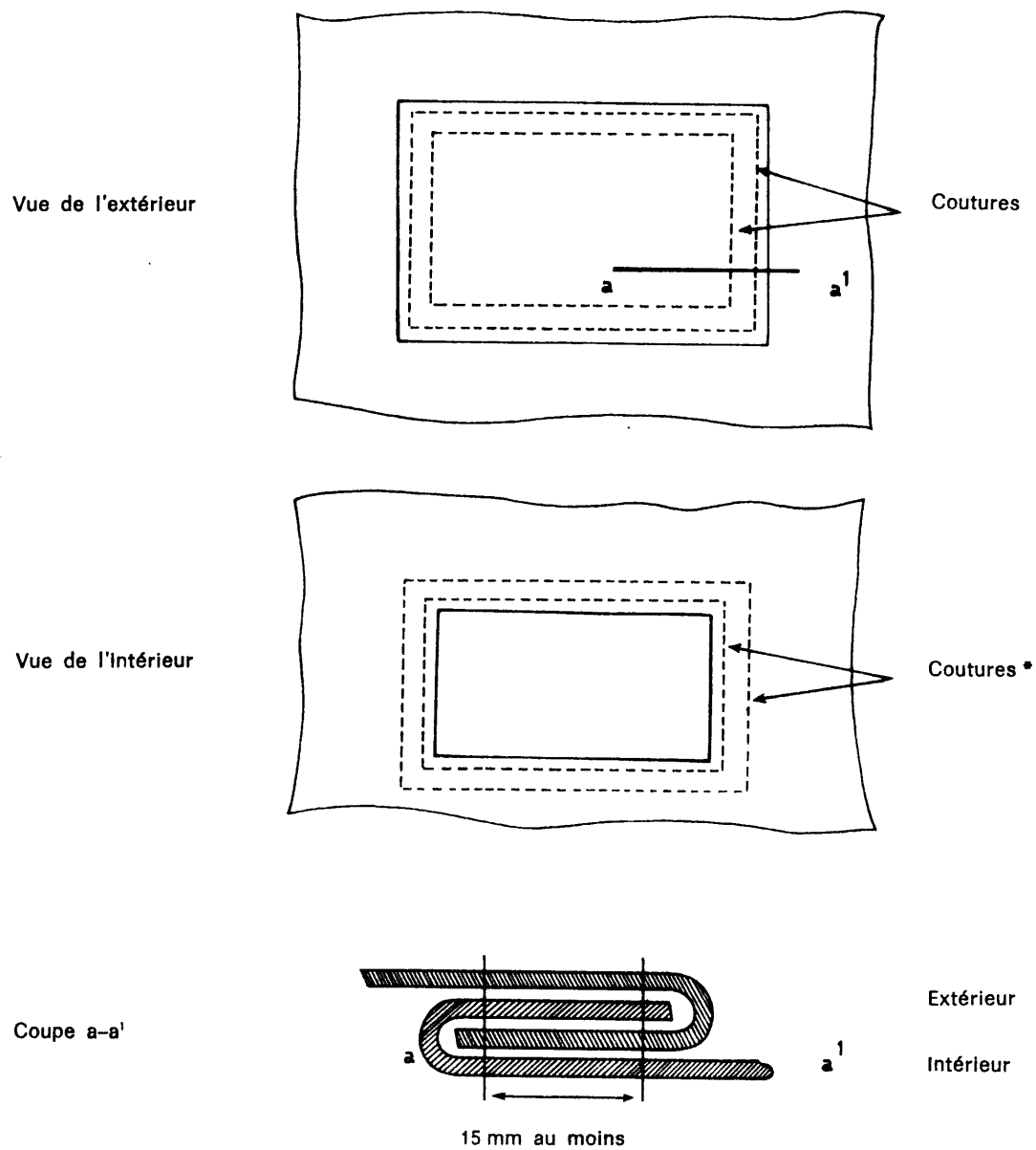
CROQUIS N° 3

Bâche faite de plusieurs pièces

Assemblage par soudure



CROQUIS N° 4
Raccommodage de la bâche



* Les fils visibles de l'intérieur devront être de couleur différente de celle des fils visibles de l'extérieur et de celle de la bâche.

CROQUIS N° 5

Spécimen d'embout

1 — Vue latérale: Recto

Rivet creux pour le passage du lien du scellement douanier (dimensions minimales de l'ouverture: largeur 3 mm, longueur 11 mm).

Rivet plein

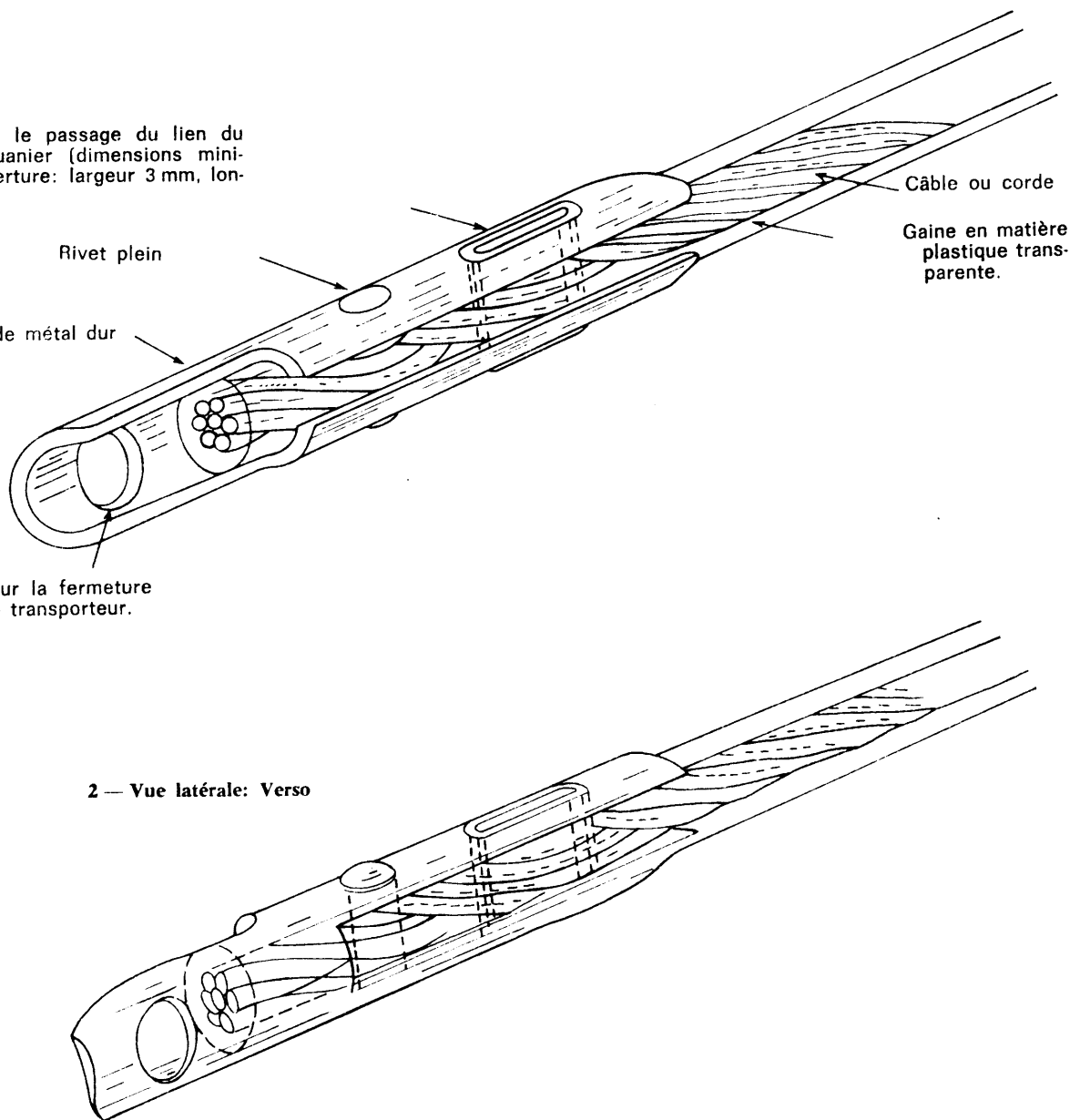
Embout de métal dur

Trou pour la fermeture par le transporteur.

Câble ou corde

Gaine en matière plastique transparente.

2 — Vue latérale: Verso



ANNEXE 3

PROCÉDURE D'AGRÈMENT DES VÉHICULES ROUTIERS RÉPONDANT AUX CONDITIONS TECHNIQUES PRÉVUES DANS LE RÈGLEMENT DE L'ANNEXE 2.

Généralités

1 — Les véhicules routiers peuvent être agréés selon l'une des procédures suivantes:

- a) Soit individuellement,
- b) Soit par type de construction (série de véhicules routiers).

2 — L'agrément donnera lieu à la délivrance d'un certificat d'agrément conforme au modèle de l'annexe 4. Ce certificat sera imprimé dans la langue du pays de délivrance et en français ou en anglais. Il sera accompagné, lorsque l'autorité qui a délivré l'agrément l'aura estimé utile, de photographies ou de dessins authentifiés par cette autorité. Le nombre de ces documents sera alors porté par cette autorité dans la rubrique n° 6 du certificat.

3 — Le certificat devra se trouver à bord du véhicule routier.

4 — Les véhicules routiers seront présentés tous les deux ans, aux fins de vérification et de reconduction éventuelle de l'agrément, aux autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou, en cas de véhicules non immatriculés, du pays dans lequel le propriétaire ou l'utilisateur est domicilié.

5 — Si un véhicule routier ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.

6 — Lorsque les caractéristiques essentielles d'un véhicule routier sont modifiées, ce véhicule ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra recevoir un nouvel agrément de l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

7 — Les autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou dans le cas de véhicules ne nécessitant pas d'immatriculation, les autorités compétentes du pays où le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule est établi, peuvent, le cas échéant, retirer ou renouveler le certificat d'agrément ou délivrer un nouveau certificat d'agrément dans les circonstances énumérées à l'article 14 de la présente Convention et aux paragraphes 4, 5 et 6 de la présente annexe.

Procédure d'agrément individuel

8 — L'agrément individuel est demandé à l'autorité compétente par le propriétaire, l'exploitant ou le représentant de l'un ou de l'autre. L'autorité compétente procède au contrôle du véhicule routier présenté en application des règles générales prévues aux paragraphes 1 à 7 ci-dessus, s'assure qu'il satisfait aux conditions techniques prescrites à l'annexe 2 et délivre, après agrément, un certificat conforme au modèle de l'annexe 4.

Procédure d'agrément par type de construction
(séries de véhicules routiers)

9 — Lorsque les véhicules routiers sont fabriqués en série selon un même type de construction, le constructeur pourra demander l'agrément par type de construction à l'autorité compétente du pays de fabrication.

10 — Le constructeur devra indiquer, dans sa demande, les numéros ou les lettres d'identification qu'il attribue au type de véhicule routier dont il demande l'agrément.

11 — Cette demande devra être accompagnée de plans et d'une spécification détaillée de la construction du type de véhicule routier à agréer.

12 — Le constructeur devra s'engager par écrit:

- a) A présenter à l'autorité compétente ceux des véhicules du type en cause qu'elle désire examiner;
- b) A permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré;
- c) A informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, quelle qu'en soit l'importance, avant d'y procéder;
- d) A porter sur les véhicules routiers, en un endroit visible, les numéros ou lettres d'identification du type de construction, ainsi que le numéro d'ordre de chaque véhicule dans la série du type considéré (numéro de fabrication);
- e) A tenir un état des véhicules fabriqués selon le type agréé.

13 — L'autorité compétente indiquera, le cas échéant, les modifications à apporter au type de construction prévu pour pouvoir accorder l'agrément.

14 — Aucun agrément par type de construction ne sera accordé sans que l'autorité compétente ait constaté, par l'examen d'un ou plusieurs véhicules fabriqués selon ce type de construction, que les véhicules de ce type satisfont aux conditions techniques prescrites à l'annexe 2.

15 — L'autorité compétente notifiera par écrit au constructeur sa décision d'agrément du type. Cette décision sera datée, numérotée, et désignera avec précision l'autorité qui l'a prise.

16 — L'autorité compétente prendra les mesures nécessaires pour délivrer, pour chaque véhicule construit en conformité avec le type de construction agréée, un certificat d'agrément dûment visé par ses soins.

17 — Le titulaire du certificat d'agrément devra, avant toute utilisation du véhicule, pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, compléter, en tant que de besoin, le certificat d'agrément par:

L'indication du numéro d'immatriculation attribué au véhicule (rubrique n° 1); ou

Lorsqu'il s'agit d'un véhicule non soumis à l'immatriculation, l'indication de son nom et du siège de son établissement (rubrique n° 8).

18 — Lorsqu'un véhicule ayant fait l'objet d'un agrément par type de construction est exporté vers

un autre pays, Partie contractante à la présente Convention, aucune nouvelle procédure d'agrément ne sera exigée dans ce pays du fait de l'importation.

Procédure d'annotation du certificat d'agrément

19--- Lorsqu'un véhicule agréé, transportant des marchandises sous le couvert d'un carnet TIR, présente des défauts d'importance majeure, les autorités compétentes des Parties contractantes pourront, soit refuser au véhicule l'autorisation de poursuivre son voyage sous le couvert d'un carnet TIR, soit permettre au véhicule de continuer son voyage sous le couvert d'un carnet TIR sur leur propre territoire en prenant les mesures de contrôle appropriées. Le véhicule agréé devra être remis en état dans les moindres délais et, au plus tard, avant toute nouvelle utilisation pour le transport sous le couvert d'un carnet TIR.

20— Dans chacun de ces deux cas, les autorités douanières porteront une mention appropriée à la rubrique n° 10 du certificat d'agrément du véhicule.

Lorsque le véhicule aura été remis dans un état qui justifie l'agrément, il sera présenté aux autorités compétentes d'une Partie contractante qui valideront à nouveau le certificat en ajoutant à la rubrique n° 11 une mention annulant les annotations précédentes. Aucun véhicule dont le certificat porte une mention à la rubrique n° 10 en vertu des dispositions précitées ne pourra être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert d'un carnet TIR tant qu'il n'aura pas été remis en état et que les annotations à la rubrique n° 10 n'auront pas été annulées comme il est dit ci-dessus.

21— Toute mention portée sur le certificat sera datée et authentifiée par les autorités compétentes.

22— Lorsque les autorités douanières jugent qu'un véhicule présente des défauts d'importance mineure qui ne créent aucun risque de fraude, la poursuite de l'utilisation de ce véhicule pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR pourra être autorisée. Le porteur du certificat d'agrément sera avisé de cette défectuosité et devra faire remettre son véhicule en état dans des délais raisonnables.

ANNEXE 4

MODÈLE DU CERTIFICAT D'AGRÈMENT D'UN VÉHICULE ROUTIER

(Dernière page)

(Page de couverture)

AVIS IMPORTANT

- 1 — Le certificat d'agrément sera accompagné, lorsque l'autorité qui a délivré l'agrément l'aura estimé utile, de photographies ou de dessins authentifiés par cette autorité. Le nombre de ces documents sera alors porté par cette autorité dans la rubrique n° 6 du certificat.
- 2 — Le certificat devra se trouver à bord du véhicule routier.
- 3 — Les véhicules routiers seront présentés tous les deux ans, aux fins de vérification et de reconduction éventuelle de l'agrément, aux autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou, en cas de véhicules non immatriculés, du pays dans lequel le propriétaire ou l'utilisateur est domicilié.
- 4 — Si un véhicule routier ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.
- 5 — Lorsque les caractéristiques essentielles d'un véhicule routier sont modifiées, ce véhicule ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra recevoir un nouvel agrément de l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

(Page 1)

CERTIFICAT D'AGRÈMENT

d'un véhicule routier pour les transports des
marchandises sous scelllement douanier

Certificat n°

Convention TIR du 14 novembre 1975

Délivré par (autorité compétente)

CERTIFICAT D'AGRÉMENT
N°

IDENTIFICATION

1. Numéro d'immatriculation
2. Type du véhicule
3. Numéro de châssis
4. Marque (ou nom du constructeur)
5. Autres caractéristiques
6. Nombre d'annexes

7. AGRÉMENT

Valable jusqu'au

- ☐ Agrément individuel
☐ Agrément par type de construction
 (marquer d'une croix la case appropriée)

Lieu

Date

Signature

Cachet

8. TITULAIRE (seulement pour véhicules non immatriculés)

Nom et adresse

9. RENOUEVELLEMENTS

Valable jusqu'au

Lieu

Date

Signature

Cachet

OBSERVATIONS

(réservé aux autorités compétentes)

10. Défauts constatés	11. Remise en état
Autorité	Autorité
Cachet	Cachet
Signature	Signature
10. Défauts constatés	11. Remise en état
Autorité	Autorité
Cachet	Cachet
Signature	Signature
10. Défauts constatés	11. Remise en état
Autorité	Autorité
Cachet	Cachet
Signature	Signature

12. Autres remarques

AVIS IMPORTANT AU VERSO

(plié)

ANNEXE 5

PLAQUES TIR

1 — Les plaques auront pour dimensions: 250 mm sur 400 mm.

2 — Les lettres TIR, en caractères latins majuscules, auront une hauteur de 200 mm et leur trait une épaisseur d'au moins 20 mm. Elles seront de couleur blanche sur fond bleu.

ANNEXE 6

NOTES EXPLICATIVES

Introduction

i) Conformément aux dispositions de l'article 43 de la présente Convention, les notes explicatives donnent l'interprétation de certaines dispositions de la présente Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées.

ii) Les notes explicatives ne modifient pas les dispositions de la présente Convention ou de ses annexes; elles en précisent simplement le contenu, la signification et la portée.

iii) En particulier, eu égard aux dispositions de l'article 12 et de l'annexe 2 de la présente Convention, relatives aux conditions techniques d'agrément des véhicules routiers pour le transport sous scellement douanier, les notes explicatives précisent, s'il y a lieu, les techniques de construction qui doivent être acceptées par les Parties contractantes comme répondant à ces dispositions. Elles précisent aussi, le cas échéant, les techniques de construction qui ne satisfont pas à ces dispositions.

iv) Les notes explicatives permettent d'appliquer les dispositions de la présente Convention et de ses annexes en tenant compte de l'évolution technique et des exigences d'ordre économique.

0 — Texte principal de la Convention

0.1 — Article premier

0.1. b) Les exceptions (redevances et impositions) visées à l'alinéa b) de l'article premier s'entendent de toutes les sommes autres que les droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation par les Parties contractantes ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation. Les montants de ces sommes seront limités au coût approximatif des services rendus et ne constitueront pas un moyen indirect de protection des produits nationaux ou une taxe à caractère fiscal perçue sur les importations ou les exportations. Ces redevances et impositions comprennent, entre autres, les redevances afférents:

- Aux certificats d'origine s'ils sont nécessaires pour le transit;
- Aux analyses effectuées par les laboratoires des douanes à des fins de contrôle;
- Aux inspections douanières et aux autres opérations de dédouanement effectuées en dehors des heures ouvrables normales et des locaux officiels du bureau des douanes;

Aux inspections effectuées pour des raisons d'ordre sanitaire, vétérinaire ou phytopathologique.

0.1. e) On entend par «carrosserie amovible» un compartiment de chargement qui n'est doté d'aucun moyen de locomotion et qui est conçu pour être transporté sur véhicule routier, le châssis de ce véhicule et le cadre inférieur de la carrosserie étant spécialement adaptés à cette fin.

0.1. e), i) Le terme «partiellement clos» tel qu'il s'applique à l'équipement visé à l'alinéa e), i), de l'article premier s'entend des engins généralement constitués par un plancher et une superstructure délimitant un espace de chargement équivalent à celui d'un conteneur clos. La superstructure est généralement faite d'éléments métalliques constituant la carcasse d'un conteneur. Ces types de conteneurs peuvent comporter également une ou plusieurs parois latérales ou frontales. Certains de ces conteneurs comportent simplement un toit relié au plancher par des montants verticaux. Les conteneurs de ce type sont utilisés, notamment, pour le transport des marchandises volumineuses (voitures automobiles, par exemple).

0.2 — Article 2

0.2-1 L'article 2 prévoit qu'un transport sous carnet TIR peut commencer et se terminer dans un même pays à condition qu'il emprunte au cours du trajet un territoire étranger. Rien ne s'oppose en pareil cas à ce que les autorités douanières du pays de départ exigent, en plus du carnet TIR, un document national destiné à assurer la libre réimportation des marchandises. Il est cependant recommandé que les autorités douanières évitent d'exiger un tel document et acceptent de le remplacer par une annotation spéciale sur le carnet TIR.

0.2-2 Les dispositions de cet article permettent le transport de marchandises sous le couvert d'un carnet TIR lorsqu'une partie seulement du trajet est effectuée par route. Elles ne précisent pas quelle partie du trajet doit être effectuée par route et il suffit que cette partie se situe entre le début de l'opération TIR et son achèvement. Cependant, en dépit des intentions de l'expéditeur au départ, il peut se produire pour des raisons imprévues, de caractère commercial ou accidentel, qu'aucune partie du trajet ne peut être effectuée par route. Dans ces cas exceptionnels, les Parties contractantes accepteront le carnet TIR et la responsabilité des associations garantes demeurera engagée.

0.5 — Article 5

Cet article n'exclut pas le droit d'effectuer des contrôles des marchandises par sondage, mais il fait ressortir que ces contrôles doivent demeurer très limités en nombre. En effet, le système international du carnet TIR donne des garanties supplémentaires à celles présentées par les procédures nationales; d'une part, les indications du carnet TIR relatives aux marchandises doivent correspondre aux mentions portées sur les documents de douane éventuellement établis dans le pays de départ; d'autre part, les pays de passage et de destination trouvent déjà des garanties dans les contrôles qui sont effectués au départ et qui sont attestés par le visa du bureau de douane de départ. (Voir aussi plus loin au sujet de l'article 19).

0.6.2 — Article 6, paragraphe 2

D'après les dispositions de ce paragraphe, les autorités douanières d'un pays peuvent agréer plusieurs associations, chacune d'elles assumant la responsabilité découlant de la décharge des carnets qu'elle a émis ou qu'ont émis les associations dont elle est la correspondante.

0.8.3 — Article 8, paragraphe 3

Il est recommandé aux autorités douanières de limiter à une somme équivalente à 50 000 dollars des États-Unis par carnet TIR le montant maximum éventuellement exigible de l'association garante.

0.8.6 — Article 8, paragraphe 6

1 — À défaut de l'existence, dans le carnet TIR, d'indications suffisamment précises pour permettre de taxer les marchandises, les intéressés peuvent apporter la preuve de leur nature exacte.

2 — Si aucune preuve n'est apportée, les droits et taxes seront appliqués, non pas à un taux forfaitaire sans relation avec la nature des marchandises, mais au taux le plus élevé applicable au genre de marchandises couvertes par les indications du carnet TIR.

0.10 — Article 10

Le certificat de décharge du carnet TIR est considéré comme avoir été obtenu abusivement ou frauduleusement lorsque l'opération TIR a été effectuée au moyen de compartiments de chargement ou de conteneurs modifiés frauduleusement ou lorsque ont été constatées des manoeuvres telles que l'emploi de documents faux ou inexacts, la substitution de marchandises, la manipulation de scelllements douaniers, ou lorsque ce certificat a été obtenu par d'autres moyens illicites.

0.11 — Article 11

0.11-1 — Lorsqu'elles doivent prendre la décision de libérer ou non les marchandises ou les véhicules, les autorités douanières ne devraient pas se laisser influencer par le fait que l'association garante est responsable du paiement des droits, taxes ou intérêts de retard dus par le titulaire du carnet, si leur législation leur donne d'autres moyens d'assurer la protection des intérêts dont elles ont la charge.

0.11-2 — Si l'association garante est priée, conformément à la procédure prévue à l'article 11, de verser les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 et ne le fait pas dans le délai de trois mois prescrit par la Convention, les autorités compétentes pourront exiger le paiement des sommes en question sur la base de leur réglementation nationale, car il s'agit alors d'une non-exécution d'un contrat de garantie souscrit par l'association garante en vertu de la législation nationale.

0.15 — Article 15

La dispense de document douanier d'importation temporaire peut créer certaines difficultés lorsqu'il s'agit de véhicules non soumis à l'immatriculation tels que dans certains pays les remorques ou semi-remor-

ques. Dans ce cas, les dispositions de l'article 15 peuvent être respectées, tout en garantissant aux autorités douanières une sécurité suffisante, en faisant mention sur les volets n° 1 et n° 2 du carnet TIR utilisés par le pays en question et sur les souches correspondantes des caractéristiques (marques et numéros) de ces véhicules.

0.17 — Article 17

0.17-1 — La disposition précoyant que le manifeste des marchandises couvertes par le carnet TIR doit indiquer séparément le contenu de chaque véhicule d'un ensemble de véhicules, ou de chaque conteneur, a uniquement pour objet de faciliter le contrôle douanier du contenu d'un seul véhicule ou d'un seul conteneur. Cette disposition ne doit donc pas être interprétée avec une rigueur telle que toute différence entre le contenu effectif d'un véhicule ou d'un conteneur et le contenu de ce véhicule ou de ce conteneur, tel qu'il est indiqué dans le manifeste, soit considérée comme une violation des dispositions de la Convention. Si le transporteur peut prouver à la satisfaction des autorités compétentes qu'en dépit de cette différence, toutes les marchandises indiquées dans le manifeste correspondent au total des marchandises chargées dans l'ensemble des véhicules ou dans les conteneurs couverts par le carnet TIR, on ne devra pas, en principe, considérer qu'il y a violation des dispositions douanières.

0.17-2 — Dans le cas de déménagements, on pourra faire application de la procédure prévue au paragraphe 10, c), des règles relatives à l'utilisation du carnet TIR et on simplifiera raisonnablement l'énumération des objets transportés.

0.18 — Article 18

0.18-1 — Le bon fonctionnement du régime TIR implique que les autorités douanières d'un pays refusent qu'un bureau de sortie de ce pays soit désigné comme bureau de destination pour un transport qui continue vers le pays voisin, également Partie contractante à la présente Convention, à moins que des raisons particulières ne justifient la demande.

0.18-2 — 1 — Les marchandises doivent être chargées de telle façon que le lot de marchandises destiné à être déchargé au premier lieu de déchargement puisse être retiré du véhicule ou du conteneur sans qu'il soit nécessaire de décharger l'autre lot ou les autres lots de marchandises destinés à être déchargés aux autres lieux de déchargement.

2 — Dans le cas d'un transport comportant déchargement dans plusieurs bureaux, il est nécessaire, dès qu'un déchargement partiel a eu lieu, d'en faire mention sur tous les manifestes restants du carnet TIR dans la case 12 et d'y préciser en même temps sur les volets restants et sur les souches correspondantes que de nouveaux scelllements ont été apposés.

0.19 — Article 19

L'obligation, pour le bureau de douane de départ, de s'assurer de l'exactitude du manifeste de marchandises implique la nécessité de vérifier au moins que les indications du manifeste relatives aux marchandises correspondent à celles des documents d'exportation et des documents de transport ou autres documents com-

merciaux relatifs à ces marchandises; le bureau de douane de départ peut aussi examiner les marchandises en tant que de besoin. Le bureau de douane de départ doit aussi, avant d'apposer les scelléments, vérifier l'état du véhicule routier ou du conteneur et, dans le cas de véhicules ou de conteneurs bâchés, l'état des bâches et des liens de fermeture des bâches ces accessoires n'étant pas compris dans le certificat d'agrément.

0.20 — Article 20

Lorsqu'elles fixent des délais pour le transport de marchandises sur leur territoire, les autorités douanières doivent également tenir compte, entre autres, des règlements particuliers auxquels les transporteurs doivent se conformer, et notamment des règlements relatifs aux heures de travail et aux périodes de repos obligatoire des conducteurs de véhicules routiers. Il est recommandé que ces autorités douanières ne fassent usage de leur droit de fixer l'itinéraire que lorsqu'elles le jugent indispensable.

0.21 — Article 21

0.21-1 — Les dispositions de cet article ne limitent en rien le pouvoir des autorités douanières d'inspecter et de contrôler tous les éléments du véhicule autres que les compartiments de chargement scellés.

0.21-2 — Le bureau de douane d'entrée peut rendre le pays voisin lorsqu'il constate que le visa de sortie du pays voisin lorsqu'il constate que la visa de sortie a été omis ou n'a pas été correctement apposé dans ledit pays. En pareil cas, le bureau de douane d'entrée insère dans le carnet TIR une note à l'intention du bureau de douane de sortie correspondant.

0.21-3 — Si, lors des opérations de contrôle, les autorités douanières prélèvent des échantillons de marchandises, elles doivent porter sur le manifeste des marchandises du carnet TIR une annotation contenant toutes précisions utiles sur les marchandises prélevées.

0.28 — Article 28

1 — L'article 28 prévoit que la décharge du carnet TIR au bureau de destination doit avoir lieu sans retard, sous réserve que les marchandises soient placées sous un autre régime douanier ou dédouanées pour la consommation.

2 — L'usage du carnet TIR doit être limité aux fonctions qui lui sont propres, c'est-à-dire le transit. Le carnet TIR ne doit pas servir, par exemple, à couvrir le stationnement des marchandises sous douane à destination. Si aucune irrégularité n'a été commise, le bureau de destination doit décharger le carnet TIR dès que les marchandises reprises sur le carnet ont été placées sous un autre régime douanier ou ont été dédouanées pour la consommation. Dans la pratique, cette décharge doit être effectuée après la réexportation immédiate des marchandises (cas, par exemple, de leur embarquement direct dans un port maritime), ou dès qu'elles ont fait l'objet à destination d'une déclaration de douane où encore dès qu'elles ont été placées sous un régime douanier d'attente (par exemple, magasinage sous douane) selon les règles en vigueur dans le pays de destination.

0.29 — Article 29

Il n'est pas requis de certificat d'agrément pour les véhicules routiers ou les conteneurs transportant des marchandises pondéreuses ou volumineuses. Il incombe néanmoins au bureau de douane de départ de vérifier que les autres conditions fixées dans cet article sont remplies pour ce genre de transport. Les bureaux de douane des autres Parties contractantes accepteront la décision prise par le bureau de douane de départ à moins qu'elle ne leur paraisse en contradiction évidente avec les dispositions de cet article 29.

0.38.1 — Article 38, paragraphe 1

Une entreprise ne devrait pas être exclue du bénéfice du régime TIR du fait d'infractions commises à l'insu de ses responsables par l'un de ses conducteurs.

0.38.2 — Article 38, paragraphe 2

Lorsqu'une Partie contractante a été informée qu'une personne établie ou domiciliée sur son territoire s'est rendue coupable d'une infraction sur le territoire d'un pays étranger, elle n'est pas tenue de s'opposer à la délivrance de carnets TIR à la personne en cause.

0.39 — Article 39

L'expression «erreurs commises par négligence» vise des actes qui ne sont pas commis délibérément et en pleine connaissance de cause mais qui résultent du fait que des mesures raisonnables et nécessaires n'ont pas été prises pour assurer l'exactitude des informations dans un cas particulier.

0.45 — Article 45

Il est recommandé aux Parties contractantes d'ouvrir le plus grand nombre possible de bureaux (de douane aux opérations TIR, qu'il s'agisse de bureaux intérieurs ou de bureaux frontière.

2 — Annexe 2

2.2 — Article 2

2.2.1, a) — *Alinéa 1, a) «Assemblage des éléments constitutifs»:*

a) Lorsque des dispositifs d'assemblage (rivets, vis, boulons et écrous, etc.) sont utilisés, un nombre suffisant de ces dispositifs seront placés de l'extérieur, traverseront les éléments assemblés et dépasseront à l'intérieur où ils seront fixés de manière sûre (par exemple, rivés, soudés, bagués, boulonnés et rivés ou soudés sur l'écrou). Toutefois, les rivets classiques (c'est-à-dire ceux dont la pose exige une intervention de part et d'autre des éléments assemblés) pourront aussi être placés de l'intérieur. Nonobstant ce qui précède, le plancher des compartiments réservés au chargement peut être fixé au moyen de vis autotaraudeuses, de rivets insérés au moyen d'une charge explosive ou de rivets autoperceurs, placés de l'intérieur et traversant à angle droit le

plancher et les traverses métalliques inférieures, à condition que, sauf dans le cas des vis autotaraudeuses, certaines des extrémités soient noyées dans la partie extérieure de la traverse ou soudées sur elle;

- b) L'autorité compétente détermine le nombre et la nature des dispositifs d'assemblage qui doivent satisfaire aux conditions de l'alinéa a) de la présente note, en s'assurant qu'il n'est pas possible de déplacer et remettre en place les éléments constitutifs ainsi assemblés sans laisser de traces visibles. Le choix et la pose des autres dispositifs d'assemblage ne sont soumis à aucune restriction.
- c) Les dispositifs d'assemblage qui peuvent être enlevés et remplacés sans laisser de traces visibles par action sur un seul côté, c'est-à-dire sans qu'il soit nécessaire d'intervenir de part et d'autre des éléments à assembler, ne seront pas admis au sens de l'alinéa a) de la présente note. Il s'agit, en particulier, des rivets à expansion, des rivets «aveugles» et similaires.
- d) Les modes d'assemblage décrits ci-dessus s'appliquent aux véhicules spéciaux, par exemple aux véhicules isothermes, aux véhicules frigorifiques et aux véhicules-citernes, dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec les prescriptions techniques auxquelles ces véhicules doivent satisfaire eu égard à leur utilisation. Lorsqu'il n'est pas possible, pour des raisons techniques, de fixer les éléments de la façon décrite à l'alinéa a) de la présente note les éléments constitutifs pourront être assemblés au moyen des dispositifs visés à l'alinéa c) de la présente note à condition que les dispositifs utilisés sur la face intérieure de la paroi ne soient pas accessibles de l'extérieur.

2.2.1, b) — Alinéa 1, b) «Portes et autres systèmes de fermeture»:

- a) Le dispositif permettant l'apposition du scellement douanier doit:
- i) Être fixé par soudure ou à l'aide d'au moins deux dispositifs d'assemblage conformes à l'alinéa a) de la note explicative 2.2.1, a); ou
 - ii) Être conçu de telle manière qu'il ne puisse, une fois le compartiment réservé au chargement fermé et scellé, être enlevé sans laisser de traces visibles;

Il doit aussi:

- iii) Comporter des trous d'au moins 11 mm de diamètre ou des fentes d'au moins 11 mm de long sur 3 mm de large, et
- iv) Présenter une sûreté égale quel que soit le type de scellement utilisé;

- b) Les charnières, pentures, gonds et autres dispositifs d'attache des portes, etc., devront

être fixés conformément aux prescriptions de l'alinéa a), i) et ii), de la présente note. De plus, les différentes parties constitutives du dispositif d'attache (axes ou tiges des charnières ou des gonds, par exemple) seront agencées de manière à ne pas pouvoir être enlevées ou démontées sans laisser de traces visibles lorsque le compartiment réservé au chargement est fermé et scellé. Toutefois, lorsque le dispositif d'attache n'est pas accessible de l'extérieur, il suffira que la porte, etc., une fois fermée et scellée, ne puisse être retirée de ce dispositif sans laisser de traces visibles. Lorsque la porte ou le système de fermeture comporte plus de deux gonds, seuls les deux gonds qui sont les plus proches des extrémités de la porte doivent être fixés conformément aux prescriptions de l'alinéa a), i) et ii), ci-dessus;

- c) Exceptionnellement, dans le cas des véhicules munis de compartiments calorifugés réservés au chargement, le dispositif de scellement douanier, les charnières et les autres pièces dont l'enlèvement permettrait d'accéder à l'intérieur du compartiment réservé au chargement ou à des espaces dans lesquels des marchandises pourraient être cachées, peuvent être fixées aux portes de ce compartiment réservé au chargement par des boulons ou des vis qui sont introduits depuis l'extérieur, mais qui ne satisfont pas par ailleurs aux exigences de l'alinéa a) de la note explicative 2.2.1, a), ci-dessus, sous réserve:

- i) Que les pointes des boulons ou des vis soient ancrées dans une plaque taraudée ou dans un dispositif semblable monté derrière le panneau extérieur de la porte; et
- ii) Que les têtes d'un nombre approprié de ces boulons ou de ces vis soient soudées au dispositif de scellement douanier, aux charnières, etc., de telle manière qu'elles soient complètement déformées et que l'on ne puisse enlever ces boulons ou ces vis sans laisser de traces visibles¹.

Le terme «compartiment calorifugé réservé au chargement» doit être interprété comme s'appliquant aux compartiments frigorifiques et isothermes réservés aux chargements.

- d) Les véhicules comportant un nombre important de fermetures telles que vannes, robinets, trous d'homme, flasques, etc., seront aménagés de manière à limiter, autant que possible, le nombre des scellements douaniers. A cet effet, les fermetures voisines les unes des autres seront reliées par un dispositif commun exigeant un seul scellement ou pourvues d'un couvercle répondant au même but;

¹ Voir croquis n° 1 joint à cette annexe.

- e) Les véhicules à toit ouvrant seront construits de manière à limiter autant que possible le nombre de scellements douaniers.

2.2.1, c)-1 — *Alinéa 1, c) «Ouvertures de ventilation»:*

- a) Leur dimension maximale ne devra, en principe, pas dépasser 400 mm;
- b) Les ouvertures qui pourraient permettre l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront obstruées par une toile métallique ou une plaque métallique perforée (dimension maximale des trous: 3 mm dans les deux cas) et seront protégées par un grillage métallique soudé (dimension maximale des mailles: 10 mm);
- c) Les ouvertures ne permettant pas l'accès direct au compartiment réservé au chargement (grâce à des systèmes à coudes ou à chicanes, par exemple) seront pourvues des mêmes dispositifs, les dimensions des trous et mailles pouvant toutefois aller jusqu'à 10 mm et 20 mm respectivement;
- d) Lorsque des ouvertures seront partiquées dans des bâches, les dispositifs mentionnés à l'alinéa b) de la présente note seront en principe exigés. Cependant, les systèmes d'obturation constitués par une plaque métallique perforée placée à l'extérieur et une toile métallique ou en autre matière, fixée à l'intérieur, seront admis;
- e) Des dispositifs identiques non métalliques pourront être admis à condition que les dimensions des trous et des mailles soient respectées et que le matériau utilisé soit suffisamment résistant pour que ces trous ou ces mailles ne puissent pas être agrandis sensiblement sans détérioration visible. En outre le dispositif d'aération ne doit pas pouvoir être remplacé en agissant d'un seul côté de la bâche.

2.2.1, c)-2 — *Alinéa 1, c) «Ouvertures d'écoulement»:*

- a) Leur dimension maximale ne devra pas, en principe, dépasser 35 mm.
- b) Les ouvertures permettant l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront pourvues des dispositifs indiqués à l'alinéa b) de la note explicative 2.2.1, c)-1, pour les ouvertures de ventilation.
- c) Lorsque les ouvertures d'écoulement ne permettront pas l'accès direct au compartiment réservé au chargement, les dispositifs visés à l'alinéa b) de la présente note ne seront pas exigés, à condition que les ouvertures soient pourvues d'un système sûr de chicanes, facilement accessible de l'intérieur du compartiment réservé au chargement.

2.3 — Article 3

2.3.3 — *Paragraphe 3 «Bâches faites de plusieurs pièces»:*

- a) Les diverses pièces d'une même bâche peuvent être faites de matériaux différents, satisfai-

sant aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 3 de l'annexe 2;

- b) Dans la confection de la bâche, toute disposition des pièces donnant des garanties de sécurité suffisantes sera admise, à condition que l'assemblage soit réalisé conformément aux prescriptions de l'article 3 de l'annexe 2.

2.3.6, a) — *Alinéa 6, a) «Véhicules à anneaux coulissants».* — Des anneaux de fixation en métal coulissant sur les barres métalliques fixées aux véhicules sont acceptables aux fins du présent paragraphe (voir croquis n° 2 joint à la présente annexe) à condition:

- a) Que les barres soient fixées au véhicule à des intervalles maximaux de 60 cm, de telle manière qu'on ne puisse les enlever et les remettre en place sans laisser de traces visibles;
- b) Que les anneaux soient faits d'une double boucle ou pourvus d'une barre centrale et qu'ils soient fabriqués d'une seule pièce sans soudure;
- c) Que la bâche soit fixée au véhicule d'une façon qui satisfasse strictement à la condition énoncée à l'alinéa a) de l'article premier de l'annexe 2 à la présente Convention.

2.3.6, b) — *Alinéa 6, b) «Bâches attachées de manière permanente».* — Lorsqu'un ou plusieurs bords de la bâche sont fixés de manière permanente à la carrosserie du véhicule, la bâche sera maintenue par une bande de métal ou de tout autre matériau approprié, ancrée à la carrosserie du véhicule par des dispositifs d'assemblage satisfaisant aux exigences de l'alinéa a) de la note 2.2.1, a), de la présente annexe.

2.3.9 — *Paragraphe 9 «Câbles de fermeture en acier avec âme en textile».* — Sont admissibles, au titre de ce paragraphe, les câbles constitués par une âme en matière textile entourée de six torons constitués uniquement de fils d'acier et recouvrant entièrement l'âme, à condition que le diamètre de ces câbles soit d'au moins 3 mm (sans tenir compte, éventuellement, d'une gaine en matière plastique transparente).

2.3.11, a) — *Alinéa 11, a) «Rabat de tension des bâches».* — Sur de nombreux véhicules, la bâche est munie à l'extérieur d'un rabat horizontal percé d'oeillets s'étendant le long de la paroi latérale du véhicule. Ces rabats, appelés rabats de tension, sont destinés à permettre de tendre la bâche à l'aide de cordes ou de dispositifs semblables. Ces rabats ont été utilisés pour cacher des entailles horizontales pratiquées dans les bâches, qui permettaient d'accéder de manière illicite aux marchandises transportées dans le véhicule. C'est pourquoi il est recommandé de ne pas autoriser l'utilisation de rabats de ce type. Ils peuvent être remplacés par les dispositifs suivants:

- a) Rabats de tension d'un type semblable, fixés à l'intérieur de la bâche; ou
- b) Petits rabats individuels percés chacun d'un oeillet, fixés sur la face extérieure de la bâche et répartis à des intervalles tels qu'ils permettent de tendre la bâche de manière satisfaisante.

Une autre solution, possible dans certains cas, consiste à éviter l'utilisation des rabats de tension sur les bâches.

2.3.11, c) — *Alinéa 11, c) «Lanière des bâches»:*

2.3.11, c) — 1 — Les matières suivantes sont considérées comme convenant pour la confection des lanières:

a) Cuir;

b) Matières textiles non extensibles, y compris le tissu plastifié ou caoutchouté, à condition qu'elles ne puissent être soudées ou reconstituées après rupture sans laisser de traces visibles. En outre la matière plastique de recouvrement des lanières sera transparente et sa surface sera lisse.

2.3.11, c) — 2 — Le dispositif faisant l'objet du croquis n° 3 joint à la présente annexe répond aux prescriptions de la dernière partie du paragraphe 11 de l'article 3 de l'annexe 2. Il répond aussi aux prescriptions du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.

3 — Annexe 3

3.0.17 — *Procédure d'agrément:*

1 — L'annexe 3 dispose que les autorités compétentes d'une Partie contractante peuvent délivrer un certi-

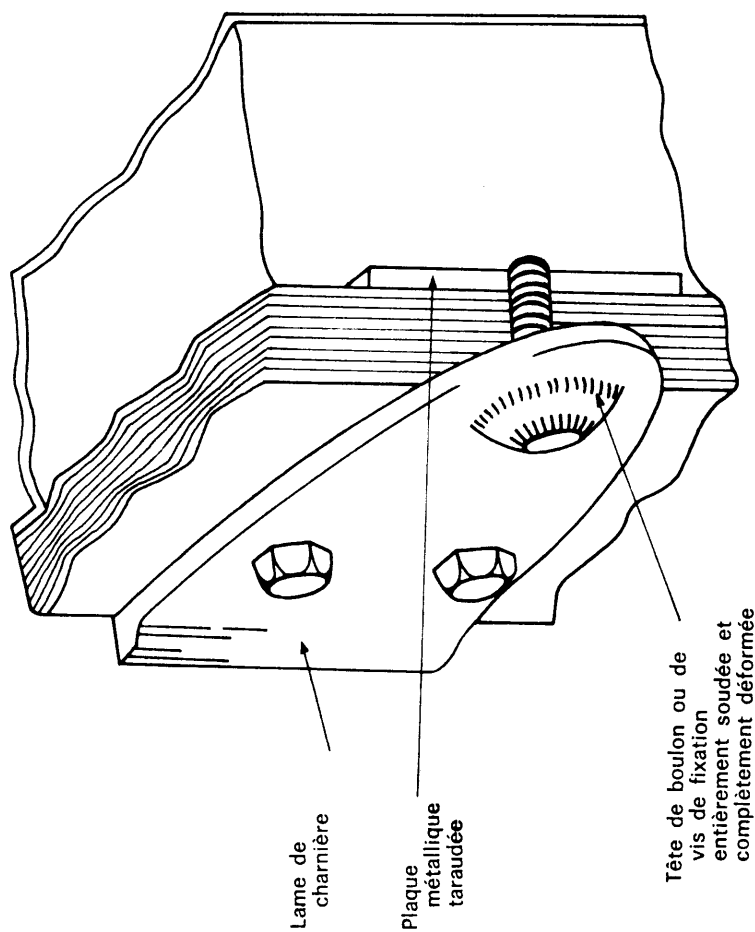
ficat d'agrément pour un véhicule fabriqué sur le territoire de ladite Partie et que ce véhicule ne sera soumis à aucune procédure d'agrément supplémentaire dans le pays où il est immatriculé ou dans le pays où son propriétaire est domicilié, selon le cas.

2 — Ces dispositions ne visent pas à limiter le droit que les autorités compétentes de la Partie contractante où le véhicule est immatriculé, ou sur le territoire de laquelle son propriétaire est domicilié, ont d'exiger la présentation d'un certificat d'agrément, soit à l'importation, soit ultérieurement à des fins liées à l'immatriculation ou au contrôle du véhicule ou à des formalités analogues.

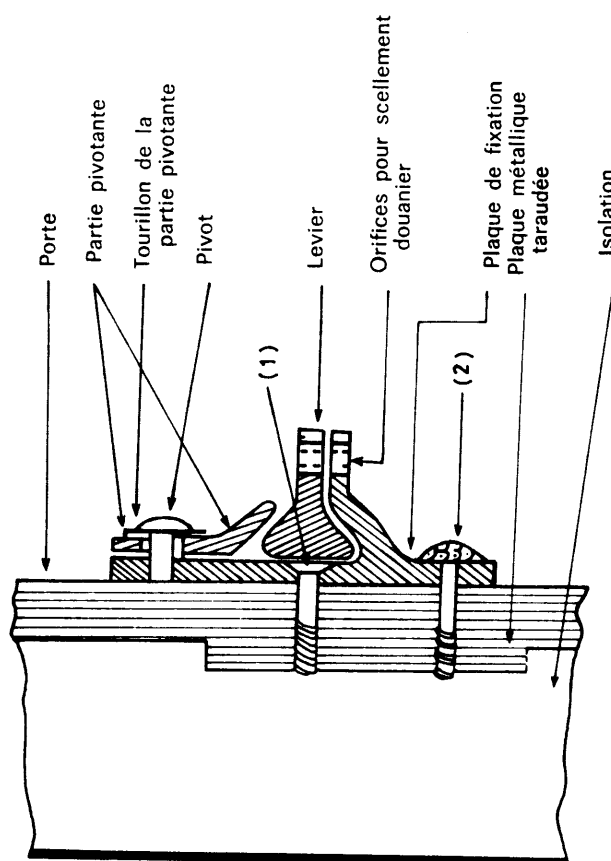
3.0.20 — *Procédure d'annotation du certificat d'agrément.* — Pour annuler une mention relative à des défauts lorsque le véhicule aura été remis dans un état satisfaisant, il suffira d'apposer, dans la rubrique n° 11 prévue à cet effet, la mention «Défectuosités réparées», le nom, la signature et le cachet de l'autorité compétente intéressée.

CROQUIS N° 1

Exemple de charnière et de dispositif de scellement douanier pour les portes de véhicules munis de compartiments de chargement calorifuges



Charnière



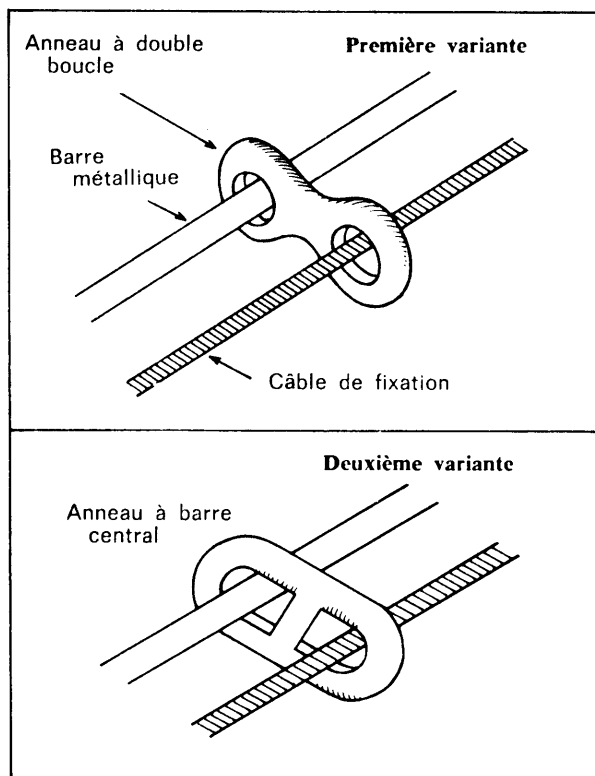
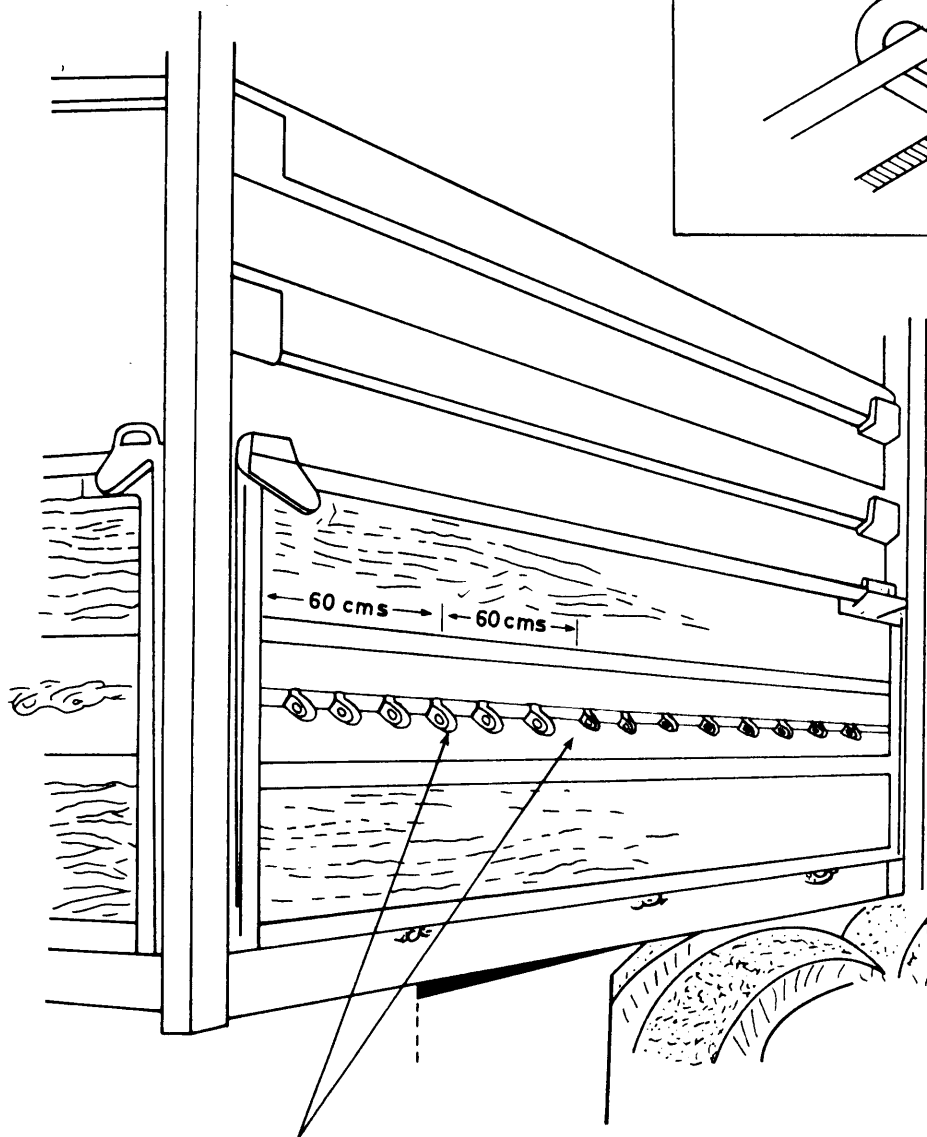
(1) Tête de vis complètement déformée par soudage, inaccessible quand la port est scellée

(2) Tête de boulon ou de vis complètement déformée par soudage.

Dispositif de scellement douanier

CROQUIS N° 2

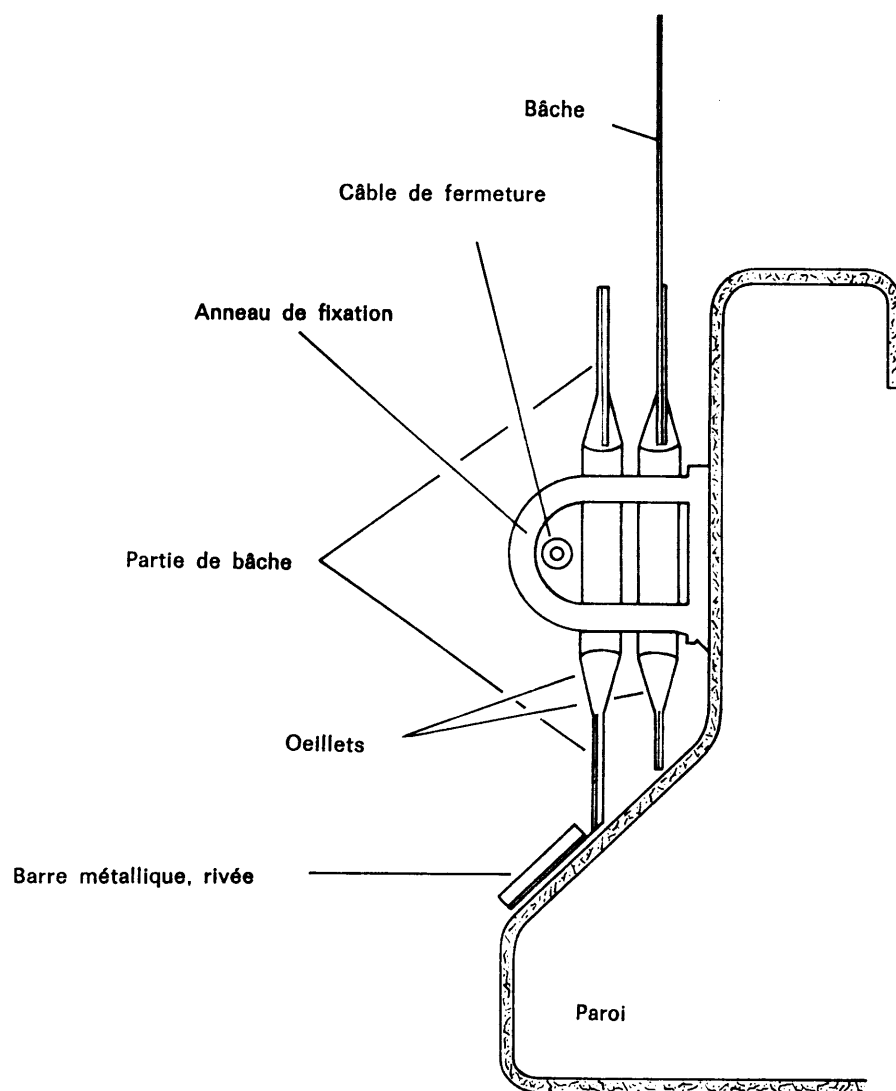
Véhicules bâches à anneaux coulissants



CROQUIS N° 3

Exemple de dispositif de fermeture d'une bâche de véhicule

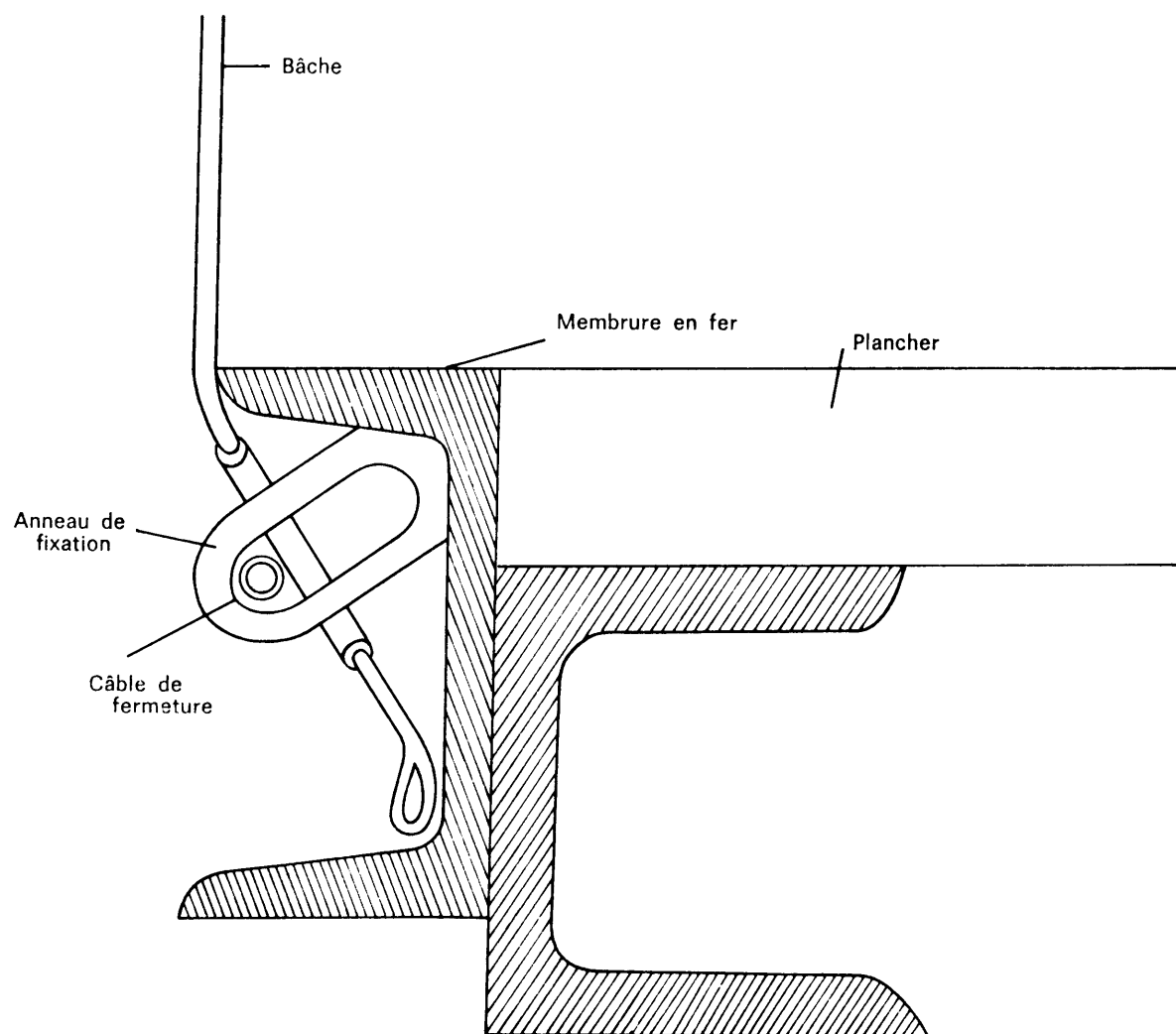
Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions du dernier alinéa du paragraphe 11 de l'article 3 de l'annexe 2. Il répond aussi aux prescriptions du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.



CROQUIS N° 4

Dispositif de fermeture d'une bâche

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions de l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.



ANNEXE 7

ANNEXE RELATIVE A L'AGRÈMENT DES CONTENEURS

PREMIÈRE PARTIE

Règlement sur les conditions techniques applicables aux conteneurs pouvant être admis au transport international sous scellement douanier.

ARTICLE PREMIER

Principes fondamentaux

Seuls pourront être agréés pour le transport international de marchandises sous scellement douanier les conteneurs construits et aménagés de telle façon:

- a) Qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du conteneur ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;
- b) Qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace;
- c) Qu'ils ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises;
- d) Que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.

ARTICLE 2

Structure des conteneurs

1 — Pour répondre aux prescriptions de l'article premier du présent Règlement:

- a) Les éléments constitutifs du conteneur (parois, plancher, portes, toit, montants, cadres, traverses, etc.) seront assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles. Si les parois, le plancher, les portes et le toit sont constitués d'éléments divers, ces éléments devront répondre aux mêmes prescriptions et être suffisamment résistants;
- b) Les portes et tous autres systèmes de fermeture (y compris les robinets, trous d'homme, flasques, etc.) comporteront un dispositif permettant l'apposition d'un scellement douanier. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles ni la porte ou la fermeture être ouverte, sans rompre le scellement douanier. Ce dernier sera protégé de manière adéquate. Les tois ouvrants seront admis;
- c) Les ouvertures de ventilations et d'écoulement seront munies d'un dispositif empêchant d'avoir accès à l'intérieur du conteneur. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles.

2 — Nonobstant les dispositions de l'alinéa c) de l'article premier du présent Règlement, les éléments

constitutifs du conteneur qui, pour des raisons pratiques, doivent comporter des espaces vides (par exemple, entre les cloisons d'une paroi double) seront admis.

Afin que ces espaces ne puissent être utilisés pour y dissimuler des marchandises:

- i) Le revêtement intérieur du conteneur ne devra pas pouvoir être démonté et remis en place sans laisser de traces visibles; ou
- ii) Le nombre desdits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.

ARTICLE 3

Conteneurs repliables ou démontables

Les conteneurs repliables ou démontables seront soumis aux dispositions de l'article premier et de l'article 2 du présent Règlement; au surplus, ils devront comporter un système de verrouillage bloquant les diverses parties une fois le conteneur monté. Ce système de verrouillage devra pouvoir être scellé par la douane lorsqu'il se trouvera à l'extérieur du conteneur une fois ce dernier monté.

ARTICLE 4

Conteneurs bâchés

1 — Les conteneurs bâchés satisferont aux conditions de l'article premier et des articles 2 et 3 du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Ils seront en outre conformes aux dispositions du présent article.

2 — La bâche sera soit en forte toile, soit en tissu recouvert de matière plastique ou caoutchouté, non extensible et suffisamment résistant. Elle sera en bon état et confectionnée de manière qu'une fois placé le dispositif de fermeture, on ne puisse avoir accès au chargement sans laisser de traces visibles.

3 — Si la bâche est faite de plusieurs pièces, les bords de ces pièces seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures éloignées d'au moins 15 mm. Ces coutures seront faites conformément au croquis n° 1 joint au présent Règlement; toutefois, lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats à l'arrière et angles renforcés), il n'est pas possible d'assembler les pièces de cette façon, il suffira de replier le bord de la partie supérieure et de faire les coutures conformément au croquis n° 2 joint au présent Règlement. L'une des coutures ne sera visible que de l'intérieur et la couleur du fil utilisé pour cette couture devra être de couleur nettement différente de la couleur de la bâche ainsi que de la couleur du fil utilisé pour l'autre couture. Toutes les coutures seront faites à la machine.

4 — Si la bâche est en tissu recouvert de matière plastique et faite de plusieurs pièces, ces pièces pourront également être assemblées par soudure conformément au croquis n° 3 joint au présent Règlement. Le bord d'une pièce recouvrira le bord de l'autre sur une largeur d'au moins 15 mm. La fusion des pièces sera assurée sur toute cette largeur. Le bord extérieur d'assemblage sera recouvert d'un ruban de matière plastique, d'une largeur d'au moins 7 mm, qui sera fixé par le même procédé de soudure. Il sera imprimé

sur ce ruban, ainsi que sur une largeur d'au moins 3 mm de chaque côté de celui-ci, un relief uniforme et bien marqué. La soudure sera faite de telle manière que les pièces ne puissent être séparées, puis réassemblées, sans laisser de traces visibles.

5 — Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au croquis n° 4 joint au présent Règlement, les bords seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures visibles et distantes d'au moins 15 mm; la couleur du fil visible de l'intérieur sera différente de celle du fil visible de l'extérieur et de celle de la bâche; toutes les coutures seront faites à la machine. Lorsque le raccommodage d'une bâche endommagée près des bords doit être opéré en remplaçant la partie abîmée par une pièce, la couture pourra aussi s'effectuer conformément aux prescriptions du paragraphe 3 du présent article et du croquis n° 1 joint au présent Règlement. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe 4 du présent article mais, dans ce cas, la soudure devra être effectuée sur les deux faces de la bâche, la pièce étant posée sur la face interne.

6:

a) La bâche sera fixée au conteneur de façon à répondre strictement aux conditions des alinéas a) et b) de l'article premier du présent Règlement. La fermeture en sera assurée par:

- i) Des anneaux métalliques apposés au conteneur;
- ii) Des œillets ménagés dans le bord de la bâche;
- iii) Un lien de fermeture passant dans les anneaux par-dessus la bâche et restant visible de l'extérieur sur toute sa longueur.

La bâche recouvrira des éléments solides du conteneur sur une distance d'au moins 250 mm mesurée à partir du centre des anneaux de fixation, sauf dans les cas où le système de construction du conteneur empêcherait par lui-même tout accès aux marchandises.

b) Lorsque le bord d'une bâche doit être attaché de manière permanente au conteneur, l'assemblage sera continu et réalisé au moyen de dispositifs solides.

7 — L'intervalle entre les anneaux et entre les œillets ne dépassera pas 200 mm. Les œillets seront renforcés.

8 — Seront utilisés comme liens de fermeture:

- a) Des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou
- b) Des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm, entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible. Les câbles pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

9 — Chaque câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Le dispositif d'attache de chaque embout métallique devra comporter un rivet creux traversant le câble ou la corde et permettant le passage du fil ou de la bande du scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (voir le croquis n° 5 joint au présent Règlement).

10 — Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux bords de la bâche chevaucheront l'un sur l'autre de façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par:

- a) Un rabat cousu ou soudé conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article;
- b) Des anneaux et des œillets satisfaisant aux conditions du paragraphe 7 du présent article; et
- c) Une lanière faite d'une matière appropriée, d'une seule pièce et non extensible, d'au moins 20 mm de largeur et 3 mm d'épaisseur, passant dans les anneaux et retenant ensemble les deux bords de la bâche ainsi que le rabat; cette lanière sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue d'un œillet pour recevoir le câble ou la corde visé au paragraphe 8 du présent article.

Lorsqu'il existe un dispositif spécial (chicane, etc.) empêchant d'avoir accès au chargement sans laisser de traces visibles, un rabat ne sera pas exigé.

11 — Les marques d'identification devant figurer sur le conteneur, ainsi que la plaque d'agrément prévue à la deuxième partie de la présente annexe, ne devront en aucun cas être recouvertes par la bâche.

ARTICLE 5

Dispositions transitoires

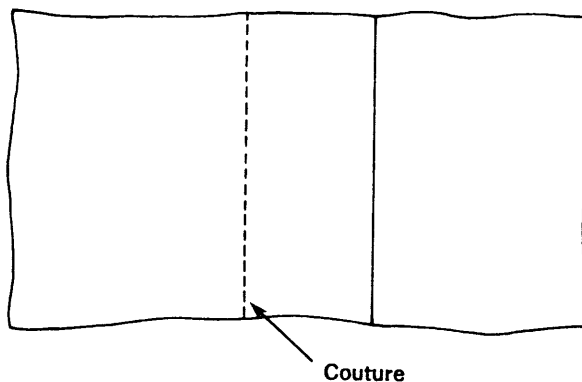
Seront autorisés jusqu'au 1^{er} janvier 1977 les embouts qui sont conformes au croquis n° 5 joint au présent Règlement, même si leur rivet creux, d'un modèle agréé antérieurement, a une ouverture dont les dimensions sont inférieures à celles qui sont indiquées sur ledit croquis.

CROQUIS N° 1

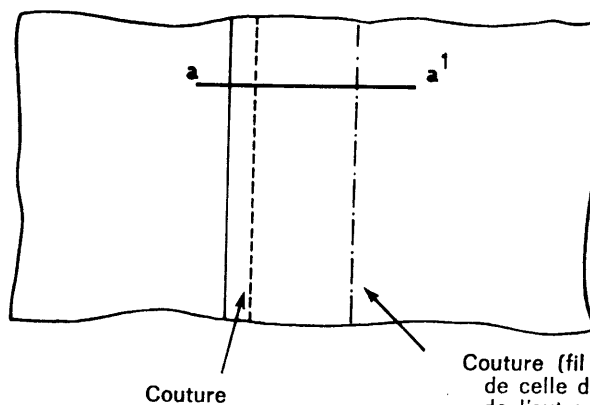
Bâche faite de plusieurs pièces

Assemblage par couture

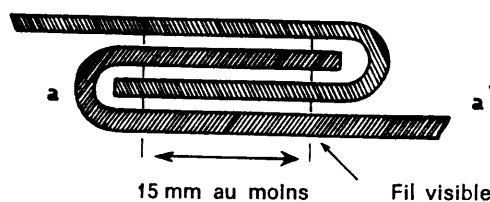
Vue de l'extérieur



Vue de l'intérieur



Couture (fil de couleur différente de celle de la bâche et de celle de l'autre couture).

Coupe a-a'
Couture à double repli

Fil visible de l'intérieur seulement et de couleur différente de celle de la bâche et de celle de l'autre couture.

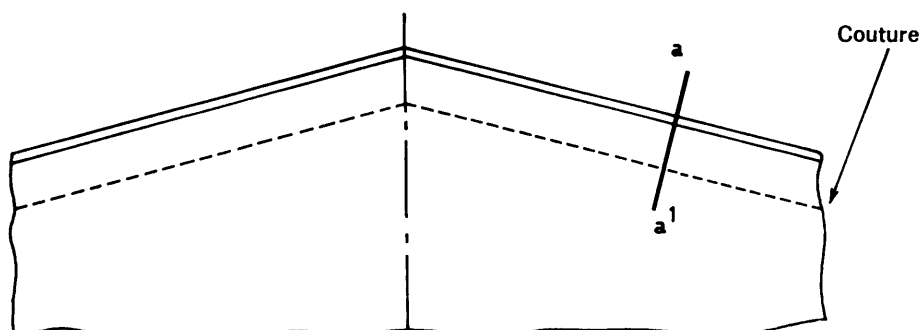
PREMIÈRE PARTIE

CROQUIS N° 2

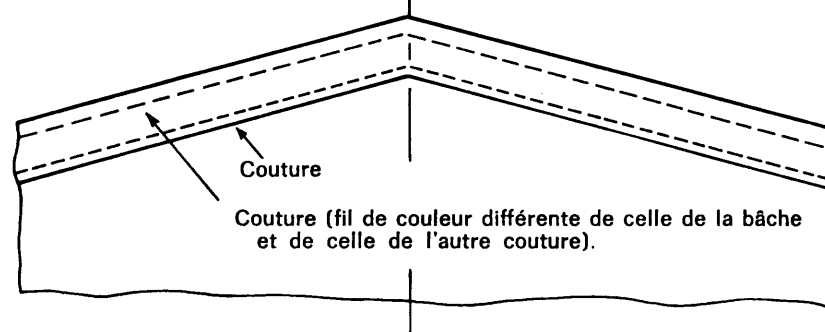
Bâche faite de plusieurs pièces

Couture d'angle

Vue de l'extérieur

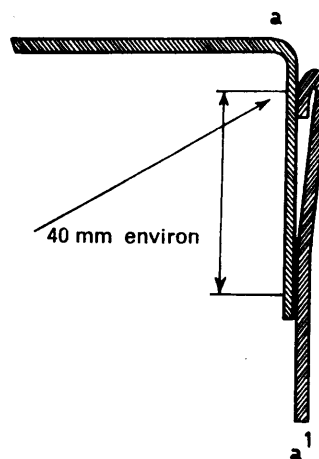


Vue de l'intérieur



Coupe a-a'

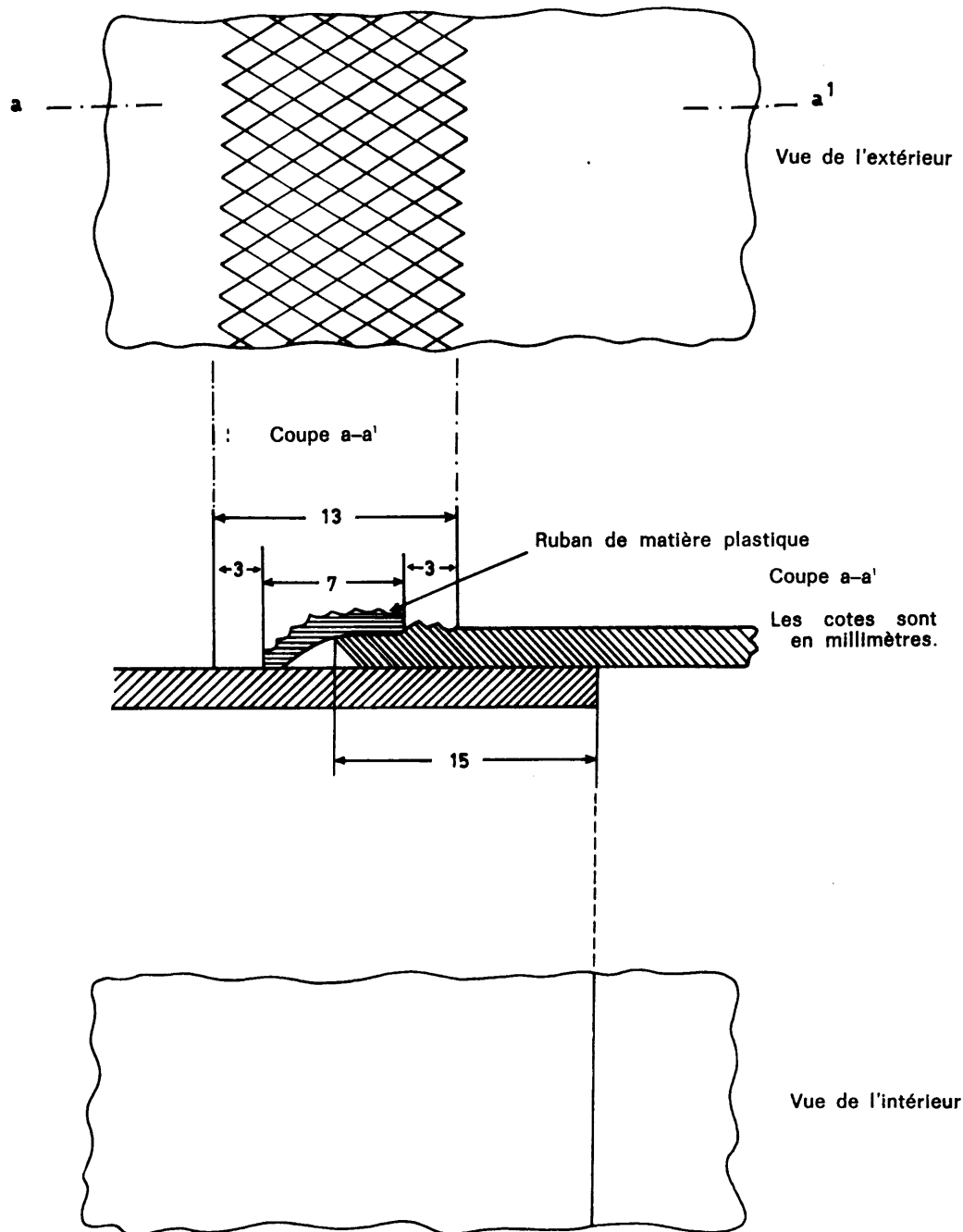
Fil visible de l'intérieur seulement
et de couleur différente de celle
de la bâche et de celle de l'autre
couture.



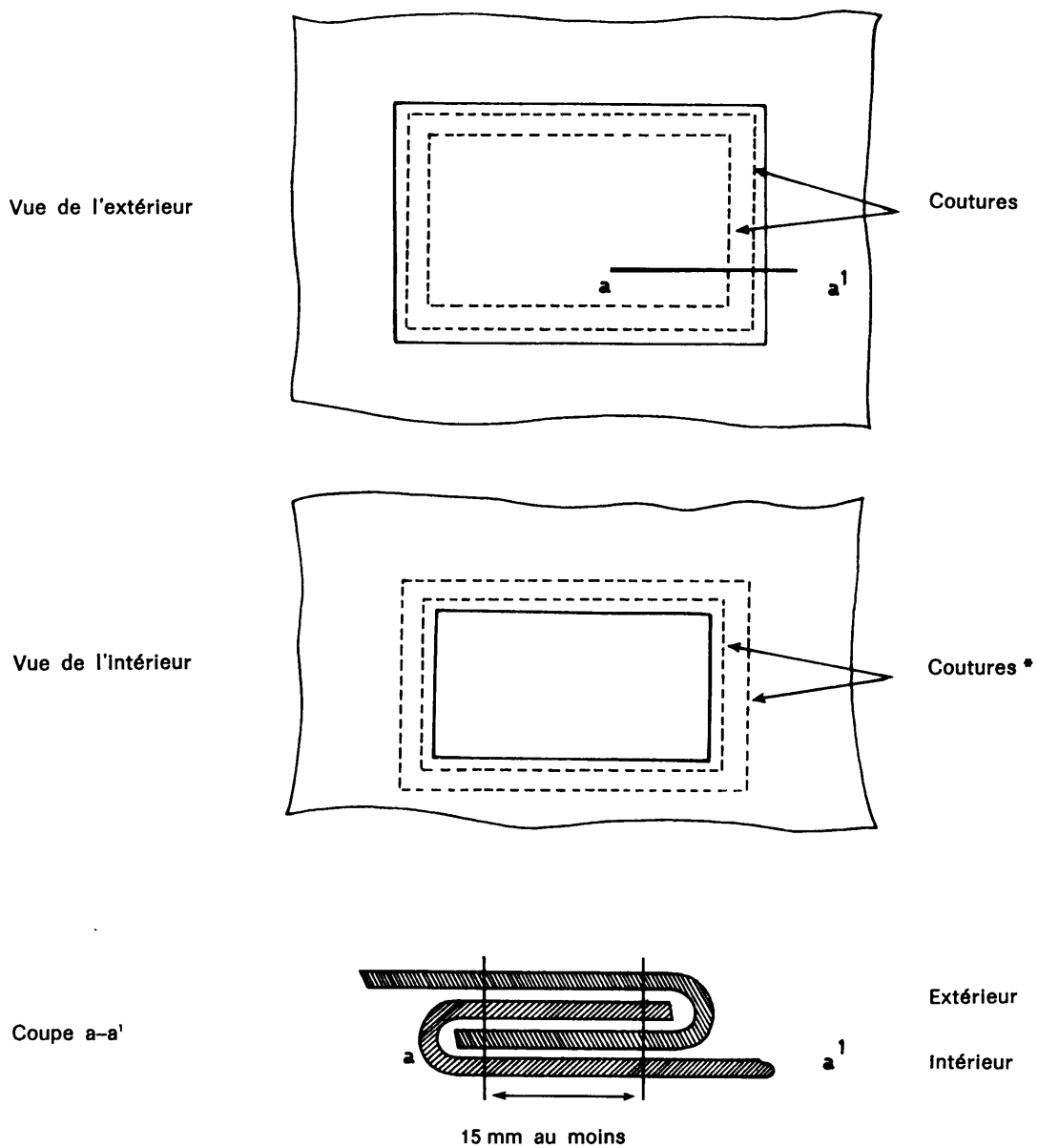
Note. — Les coutures d'angle effectuées selon la méthode illustrée par le croquis n° 2-A de l'annexe 2 à la présente Convention sont également admises.

CROQUIS N° 3

Bâche faite de plusieurs pièces assemblées par soudure



CROQUIS N° 4
Raccommodage de la bâche



* Les fils visibles de l'intérieur devront être de couleur différente de celle des fils visibles de l'extérieur et de celle de la bâche.

CROQUIS N° 5

Spécimen d'embout

Rivet creux pour le passage du lien du scellement douanier (dimensions minimales de l'ouverture: largeur 3 mm, longueur 11 mm).

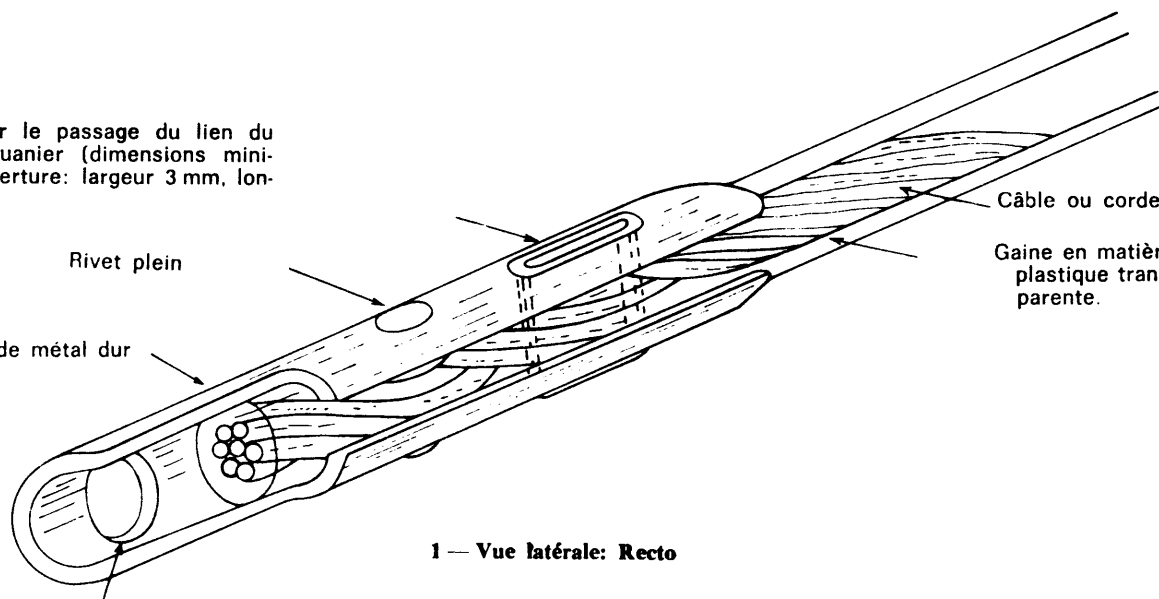
Rivet plein

Embout de métal dur

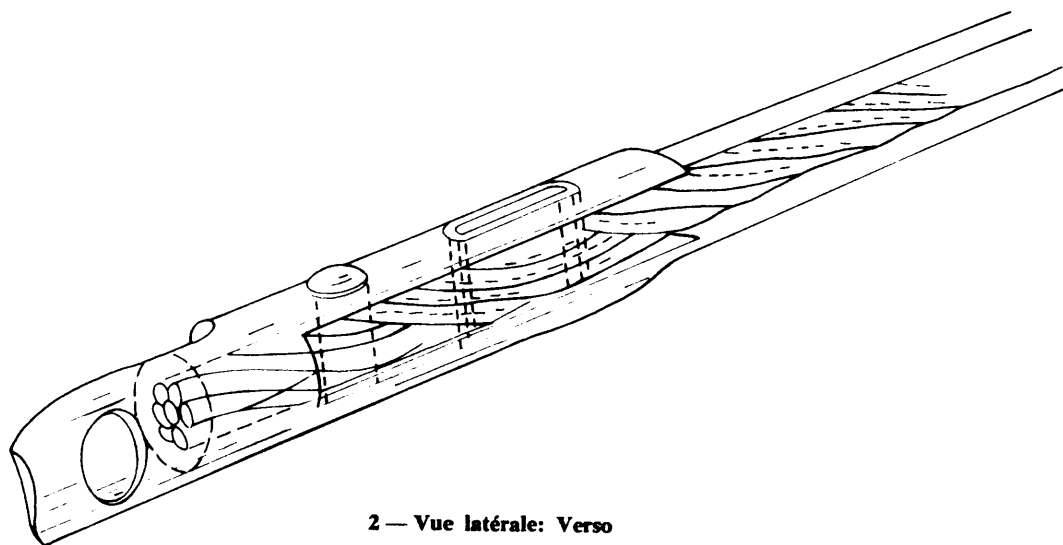
Trou pour la fermeture par le transporteur.

Câble ou corde

Gaine en matière plastique transparente.



1 — Vue latérale: Recto



2 — Vue latérale: Verso

DEUXIÈME PARTIE

Procédures relatives à l'agrément des conteneurs satisfaisant aux conditions techniques prévues à la première partie

Généralités

1 — Les conteneurs peuvent être agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier:

- a) Soit au stade de la fabrication, par type de construction (procédure d'agrément au stade de la fabrication);
- b) Soit à un stade postérieur à la fabrication, individuellement ou pour un nombre déterminé de conteneurs d'un même type (procédure d'agrément à un stade postérieur à la fabrication).

Dispositions communes aux deux procédures d'agrément

2 — L'autorité compétente qui procède à l'agrément délivrera au demandeur, après agrément, un certificat d'agrément valable, selon le cas, pour une série illimitée de conteneurs du type agréé ou pour un nombre déterminé de conteneurs.

3 — Le bénéficiaire de l'agrément devra apposer, avant utilisation pour le transport de marchandises sous scellement douanier, une plaque d'agrément sur le ou les conteneurs agréés.

4 — La plaque d'agrément devra être fixée à demeure, à un endroit où elle soit nettement visible et à côté de toute autre plaque délivrée à des fins officielles.

5 — La plaque d'agrément, conforme au modèle n° I reproduit à l'appendice 1 de la présente partie, sera constituée par une plaque de métal mesurant au moins 20 cm sur 10 cm. Elle portera sur sa surface gravées en creux ou en relief, ou autrement inscrites de manière à être lisibles en permanence, les indications ci-après exprimées au moins en français ou en anglais:

- a) La mention «Agréé pour le transport sous scellement douanier»;
- b) Le nom du pays où le conteneur a été agréé, soit en toutes lettres, soit au moyen du signe distinctif utilisé pour indiquer le pays d'immatriculation des véhicules automobiles en circulation routière internationale et le numéro du certificat d'agrément (chiffres, lettres, etc.), ainsi que l'année de l'agrément (par exemple, «NL/26/73» signifie: Pays-Bas, certificat d'agrément n° 26, délivré en 1973);
- c) Le numéro d'ordre du conteneur, attribué par le constructeur (numéro de fabrication);
- d) Si le conteneur a été agréé par type de construction, les numéros ou lettres d'identification du type du conteneur.

6 — Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.

7 — Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus

convert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

Dispositions particulières à l'agrément par type de construction au stade de la fabrication

8 — Lorsque les conteneurs sont fabriqués en série selon un même type de construction, le constructeur pourra demander l'agrément par type de construction à l'autorité compétente du pays de fabrication.

9 — Le constructeur devra indiquer, dans sa demande, les numéros ou les lettres d'identification qu'il attribue au type de conteneur dont il demande l'agrément.

10 — Cette demande devra être accompagnée de plans et d'une spécification détaillée de la construction du type de conteneur à agréer.

11 — Le constructeur devra s'engager par écrit:

- a) A présenter à l'autorité compétente ceux des conteneurs du type en cause qu'elle désire examiner;
- b) A permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré;
- c) A informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, quelle qu'en soit l'importance, avant d'y donner suite;
- d) A porter sur les conteneurs en un endroit visible, en plus des marques prévues sur la plaque d'agrément, les numéros ou lettres d'identification du type de construction, ainsi que le numéro d'ordre de chaque conteneur dans la série du type considéré (numéro de fabrication);
- e) A tenir un état des conteneurs fabriqués selon le type agréé.

12 — L'autorité compétente indiquera, le cas échéant, les modifications à apporter au type de construction prévu pour pouvoir accorder l'agrément.

13 — Aucun agrément par type de construction ne sera accordé sans que l'autorité compétente ait constaté, par l'examen d'un conteneur ou de plusieurs conteneurs fabriqués selon ce type de construction, que les conteneurs de ce type satisfont aux conditions techniques prescrites à la première partie.

14 — Lorsqu'un type de conteneur est agréé, il sera délivré, au demandeur un seul certificat d'agrément conforme au modèle n° II reproduit à l'appendice 2 de la présente partie et valable pour tous les conteneurs qui seront construits conformément aux spécifications du type agréé. Ce certificat autorise le constructeur à apposer, sur chaque conteneur de la série du type, la plaque d'agrément du modèle décrit au paragraphe 5 de la présente partie.

Dispositions particulières à l'agrément à un stade postérieur à la fabrication

15 — Lorsque l'agrément n'a pas été demandé au stade de la fabrication, le propriétaire, l'exploitant ou le représentant de l'un ou de l'autre pourront

demander l'agrément à l'autorité compétente à laquelle il leur est possible de présenter le conteneur ou les conteneurs qu'ils désirent faire agréer.

16 — Toute demande d'agrément soumise dans le cas prévu au paragraphe 15 de la présente partie devra indiquer le numéro d'ordre (numéro de fabrication) porté sur chaque conteneur par le constructeur.

17 — L'autorité compétente procédera à l'inspection d'autant de conteneurs qu'elle le jugera nécessaire et délivrera, après avoir constaté que se con-

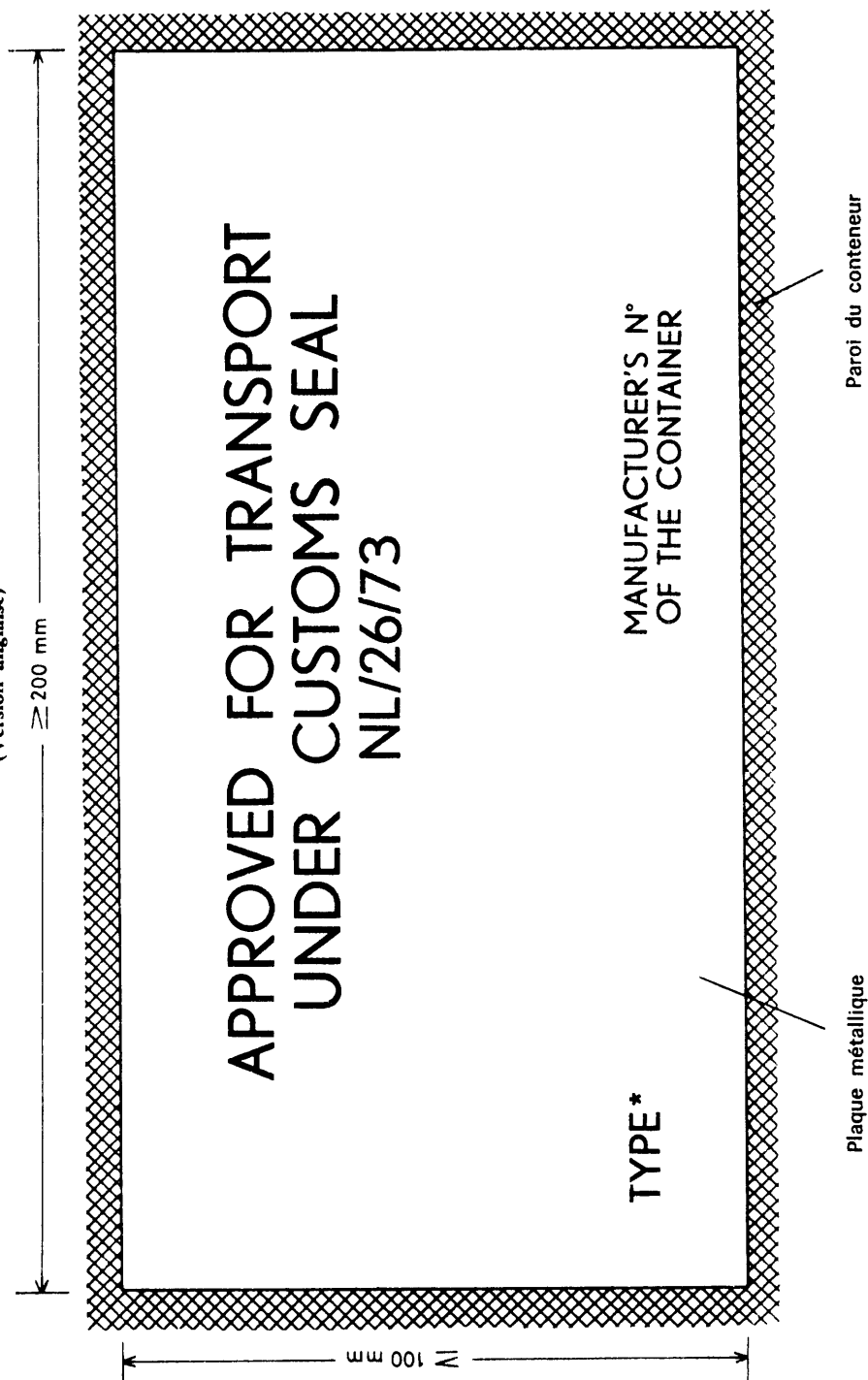
teneur ou ces conteneurs satisfont aux conditions techniques indiquées à la première partie, un certificat d'agrément conforme au modèle n° III reproduit à l'appendice 3 de la présente partie et valable uniquement pour le nombre de conteneurs agréés. Ce certificat, qui portera le numéro ou les numéros d'ordre du constructeur du conteneur ou des conteneurs auxquels il se rapporte, autorisera le demandeur à apposer sur chaque conteneur agréé la plaque d'agrément prévue au paragraphe 5 de la présente partie.

APPENDICE 1 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° I

Plaque d'agrément

(Version anglaise)



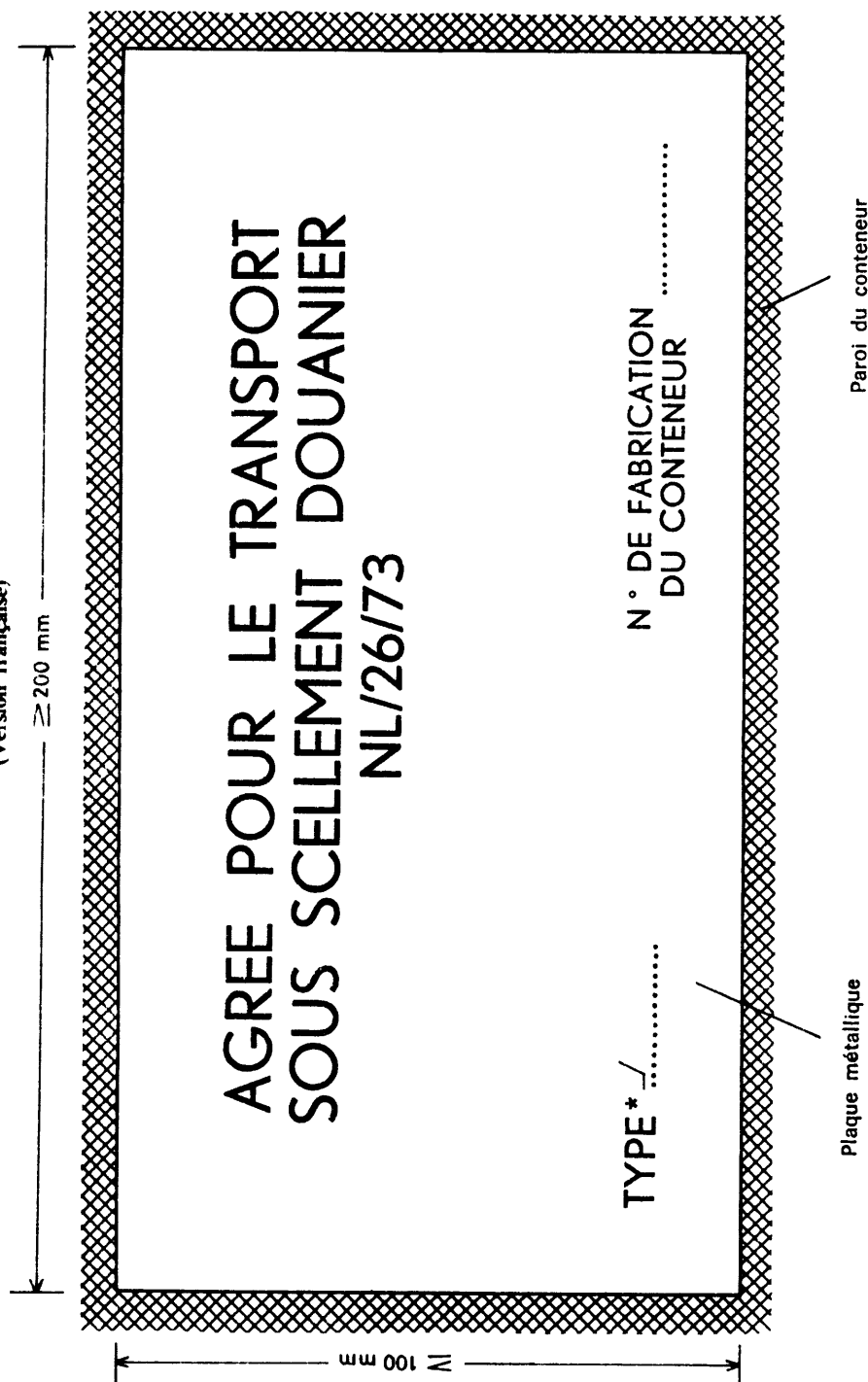
* Seulement en cas d'agrément par type de construction.

APPENDICE 1 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° I

Plaque d'agrément

(Version française)



* Seulement en cas d'agrément par type de construction.

APPENDICE 2 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODELE No II

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)

Certificat d'agrément par type de construction

1. Numéro du certificat *
2. Il est certifié que le type de conteneur décrit ci-après a été agréé et que les conteneurs construits d'après ce type peuvent être admis pour le transport des marchandises sous scellement douanier.
3. Genre du conteneur
4. Numéro ou lettres d'identification du type de construction
5. Numéro d'identification des plans de construction
6. Numéro d'identification des spécifications de construction
7. Tare
8. Dimensions extérieures, en centimètres
9. Caractéristiques essentielles de construction (nature des matériaux, genre de construction, etc.)
10. Le présent certificat est valable pour tous les conteneurs construits conformément aux plans et spécifications visés ci-dessus.
11. Délivré à _____
(nom et adresse du constructeur)
qui est autorisé à apposer une plaque d'agrément sur chaque conteneur du type agréé construit par ses soins.
À _____, le _____ 19_____
(Lieu) (Date)
Par _____
(Signature et cachet de l'organisation ou du service émetteur)
(Voir avis au verso)

* Indiquer les lettres et les chiffres qui seront apposés sur la plaque d'agrément [voir alinéa b) du paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 7 à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR 1975].

Avis important

(Paragraphe 6 et 7 de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert carnets TIR, 1975)

6. Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.
7. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

APPENDICE 3 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° III

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)

Certificat d'agrément accordé à un stade postérieur à la fabrication

1. Numéro du certificat *
2. Il est certifié que le(s) conteneur(s) ci-après a (ont) été agréé(s) pour le transport de marchandises sous scellement douanier.
3. Genre du (des) conteneur(s)
4. Numéro d'ordre attribué au(x) conteneur(s) par le constructeur
5. Tare
6. Dimensions extérieures, en centimètres
7. Caractéristiques essentielles de construction (nature des matériaux, genre de construction, etc.)
8. Délivré à
(Nom et adresse du demandeur)
qui est autorisé à apposer une plaque d'agrément sur le(s) conteneur(s) indiqué(s) ci-dessus.
A _____, le _____ 19 ____
(Lieu) (Date)
Par _____
(Signature et cachet de l'organisation ou du service émetteur)
(Voir avis au verso)

* Indiquer les lettres et les chiffres qui seront apposés sur la plaque d'agrément [voir alinéa b) du paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 7 à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975].

Avis Important

(Paragraphe 6 et 7 de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975)

6. Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.
7. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

TROISIÈME PARTIE

Notes explicatives

1 — Les notes explicatives relatives à l'annexe 2 figurant à l'annexe 6 de la présente Convention s'appliquent mutatis mutandis aux conteneurs agréés pour le transport sous scellement douanier en application des dispositions de la présente Convention.

2 — *Première partie — Article 4, paragraphe 6, alinéa a)*:

Le croquis joint à la présente troisième partie donne un exemple de système de fixation des bâches

autour des ferrures de coin des conteneurs, acceptable par la douane.

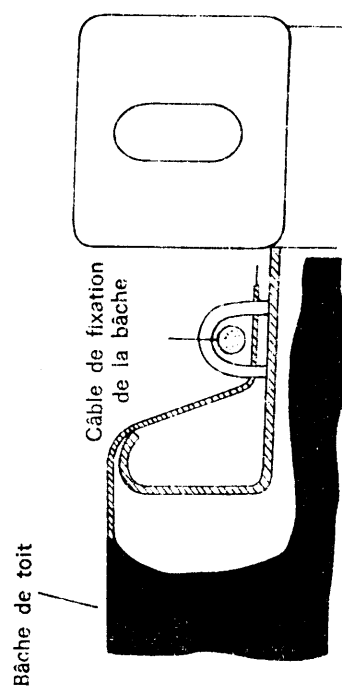
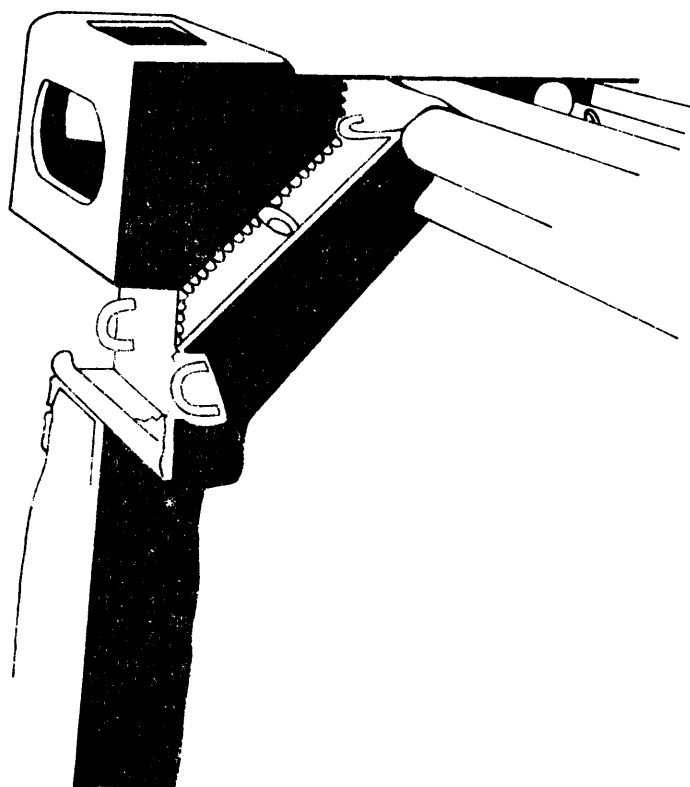
3 — *Deuxième partie — Paragraphe 5*:

Si deux conteneurs bâchés, agréés pour le transport sous scellement douanier, ont été combinés de telle sorte qu'ils constituent un seul conteneur recouvert d'une seule bâche et satisfaisant aux conditions de transport sous scellement douanier, il ne sera pas exigé de certificat d'agrément distinct ou de plaque d'agrément distincte pour cet ensemble.

Dispositif de fixation d'une bâche autour des ferrures de coin

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions de l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article 4 de la première partie.

Fixation aux montants d'angle



Vue en coupe

ANNEXE 8**COMPOSITION ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR
DU COMITÉ DE GESTION****ARTICLE PREMIER**

i) Les Parties contractantes sont membres du Comité de gestion.

ii) Le Comité peut décider que les administrations compétentes des États visés au paragraphe 1 de l'article 52 de la présente Convention qui ne sont pas Parties contractantes ou des représentants d'organisations internationales peuvent, pour les questions qui les intéressent, assister à ses sessions en qualité d'observateurs.

ARTICLE 2

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fournit au Comité des services de secrétariat.

ARTICLE 3

Le Comité procède, à sa première session de chaque année, à l'élection de son Président et de son Vice-Président.

ARTICLE 4

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoque le Comité, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe tous

les ans, ainsi que sur la demande des administrations compétentes d'au moins cinq États qui sont Parties contractantes.

ARTICLE 5

Les propositions sont mises aux voix. Chaque État qui est Partie contractante représenté à la session dispose d'une voix. Les propositions autres que les amendements à la présente Convention sont adoptées par le Comité à la majorité des suffrages exprimés par les membres présents et votants. Les amendements à la présente Convention, ainsi que les décisions visées aux articles 59 et 60 de la présente Convention, sont adoptés à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés par les membres présents et votants.

ARTICLE 6

Un quorum d'au moins la moitié des États qui sont Parties contractantes est nécessaire pour prendre les décisions.

ARTICLE 7

Le Comité adopte son rapport avant la clôture de sa session.

ARTICLE 8

En l'absence de dispositions pertinentes dans la présente annexe, le Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe est applicable sauf si le Comité en décide autrement.

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

(GENEVA, 14 DE NOVEMBRO DE 1975)

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 elas,

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

acordaram no que se segue:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

a) Definições

ARTIGO 1.º

Para os fins da presente Convenção, entende-se:

- a) Por «operação TIR», o transporte de mercadorias de uma estância aduaneira de partida até uma estância aduaneira de destino, sob o regime, designado por «regime TIR», estabelecido pela presente Convenção;
- b) Por «direitos e taxas de importação ou de exportação», os direitos aduaneiros e quaisquer outros direitos, taxas e imposições diversas, cobrados na importação ou na exportação, ou em conexão com a importação ou a exportação de mercadorias, com excepção dos emolumentos e dos encargos cujo montante se limite ao custo aproximado dos serviços prestados;
- c) Por «veículo rodoviário», não somente um veículo rodoviário a motor, mas também qualquer reboque ou semi-reboque concebidos para a ele serem atrelados;
- d) Por «conjunto de veículos», os veículos atrelados que participam na circulação rodoviária como uma unidade;

e) Por «contentor», um artigo de equipamento de transporte (*lift van*, cisterna amovível ou outra estrutura análoga):

- i) Que constitua um compartimento, total ou parcialmente fechado, destinado a conter mercadorias;
- ii) Que tenham 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 poder ser manejado com facilidade, particularmente quando do seu transbordo de um meio de transporte para outro;
- v) Susceptível de poder ser facilmente enchido e esvaziado; e
- vi) Com um volume interior de, pelo menos, um metro cúbico.

As «carroçarias amovíveis» são assimiladas aos contentores.

- f) Por «estância aduaneira de partida», qualquer estância aduaneira de uma Parte contratante onde começa, para a totalidade ou parte da carga, o transporte internacional sob o regime TIR;
- g) Por «estância aduaneira de destino», qualquer estância aduaneira de uma Parte contratante onde termina, para a totalidade ou parte da carga, o transporte internacional sob o regime TIR;
- h) Por «estância aduaneira de passagem», qualquer estância aduaneira de uma Parte contratante pela qual um veículo rodoviário, um conjunto de veículos ou um contentor é importado ou exportado no decurso de uma operação TIR;
- i) Por «pessoas», tanto as pessoas singulares como as pessoas colectivas;
- k) Por «mercadorias pesadas ou volumosas», qualquer produto pesado ou volumoso que, por virtude do seu peso, das suas dimensões ou da sua natureza, não é geralmente transportado num veículo rodoviário ou num contentor, fechados;

- l) Por «associação responsável», uma associação aprovada pelas autoridades aduaneiras de uma Parte contratante para servir de fiadora das pessoas que utilizam o regime TIR.

b) Ambito

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 outra Parte contratante, ou da mesma Parte contratante até uma estância aduaneira de destino de uma 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 da operação TIR se faça por estrada.

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 indicadas no capítulo III, c);

b) Os transportes devem ter lugar sob a garantia de associações aprovadas de acordo com as disposições do artigo 6.º e ser efectuados ao abrigo de uma caderneta TIR, a qual deverá 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 taxas 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, submetidas a inspecção aduaneira nas estâncias aduaneiras de passagem.

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

CAPÍTULO II

Emissão das cadernetas TIR — Responsabilidade das associações responsáveis

ARTIGO 6.º

1 — Sob as condições e garantias que determinar, cada Parte contratante poderá autorizar associações a emitir cadernetas TIR, quer directamente, quer por intermédio de associações correspondentes, e a servirem de fiadores.

2 — Uma associação só poderá ser aprovada num país se a sua garantia se estender igualmente às responsabilidades incorridas 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.

ARTIGO 7.º

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

ARTIGO 8.º

1 — A associação responsável comprometer-se-á a pagar os direitos e taxas de importação ou de exportação devidos, acrescidos, se for caso disso, de juros de mora que deveriam ter sido pagos por virtude das leis e dos regulamentos aduaneiros do país em que tiver sido constatada uma irregularidade relativamente a uma operação TIR. A referida associação será responsabilizada, conjunta e solidariamente com as pessoas devedoras das quantias acima mencionadas, pelo pagamento dessas quantias.

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

3 — Cada Parte contratante determinará a quantia máxima, por caderneta TIR, que poderá ser exigida à associação responsável nos termos das disposições dos parágrafos 1 e 2 acima.

4 — A responsabilidade da associação responsável 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 da operação TIR em conformidade com as disposições dos parágrafos 1 e 2 do artigo 26.º, quando a caderneta TIR for aceite pela estância aduaneira onde a operação TIR recommençar.

5 — A responsabilidade da associação responsável estender-se-á não apenas às mercadorias enumeradas

na caderneta TIR, mas também às mercadorias que, muito embora não estando mencionadas nesta caderneta, se encontrem na parte selada do veículo rodoviário ou no contentor selado; não se estenderá a qualquer outra mercadoria.

6 — Para determinar os direitos e taxas visados nos parágrafos 1 e 2 deste artigo, as indicações relativas às mercadorias que figuram na caderneta TIR serão válidas até prova em contrário.

7 — Quando as quantias visadas nos parágrafos 1 e 2 deste artigo se tornarem exigíveis, as autoridades competentes devem, na medida do possível, intimar a (ou as) pessoa(s) directamente responsáveis por essas quantias a efectuar o pagamento antes de apresentarem a reclamação à associação responsável.

ARTIGO 9.º

1 — A associação responsável fixa o período de validade da caderneta TIR, especificando o último dia de validade 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 de validade, ou antes desta data, como está previsto no parágrafo 1 acima, a caderneta continuará válida até à conclusão da operação TIR na estância aduaneira de destino.

ARTIGO 10.º

1 — A quitação da caderneta TIR pode efectuar-se com ou sem reservas; sempre que se façam reservas deverão as mesmas referir-se a factos relacionados com a própria operação TIR. Tais factos deverão ser mencionados na caderneta TIR.

2 — Quando as autoridades aduaneiras de um país passarem, sem reservas, um certificado de quitação relativamente a uma caderneta TIR, deixarão de poder reclamar à associação responsável o pagamento das quantias visadas nos parágrafos 1 e 2 do artigo 8.º, salvo se o certificado de quitação tiver sido obtido abusiva ou fraudulentamente.

ARTIGO 11.º

1 — Quando não tiver sido passado certificado de quitação relativamente a uma caderneta TIR ou quando esse certificado tiver sido passado com reservas, as autoridades competentes não terão o direito de exigir à associação responsável o pagamento das quantias visadas nos parágrafos 1 e 2 do artigo 8.º se, no prazo de um ano, a contar da data em que aceitarem a caderneta TIR, não tiverem avisado, por escrito, a associação da não quitação ou da quitação com reservas. Esta disposição será igualmente aplicável se a quitação tiver sido obtida abusiva ou fraudulentamente, mas, neste caso, o prazo será de dois anos.

2 — O pedido de pagamento das quantias visadas nos parágrafos 1 e 2 do artigo 8.º será dirigido à associação responsável nunca antes de três meses, contados a partir da data em que essa associação tiver sido avisada da não quitação, da quitação com reservas ou da quitação obtida abusiva ou fraudulentamente, e nunca mais tarde de dois anos a contar da mesma data. Todavia, não se aplicam aos casos que forem apresentados em juízo no prazo de dois anos atrás indicado, o pedido

de pagamento será feito no prazo de um ano, a contar da data em que a decisão judiciária se tornou executória.

3 — Para pagar as importâncias exigidas, a associação responsável disporá de um prazo de três meses, a contar da data em que lhe foi feito o pedido de pagamento. A associação obterá o reembolso das quantias pagas se, nos dois anos seguintes à data do pedido de pagamento, se provar, a contento das autoridades aduaneiras, que não foi cometida nenhuma irregularidade relativamente à operação de transporte em causa.

CAPÍTULO III

Transporte de mercadorias efectuado ao abrigo de cadernetas 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 primeira parte do anexo 7 e ter sido aprovados de acordo com o disposto na segunda parte desse anexo.

2 — Os contentores aprovados para o transporte de mercadorias sob o regime de selagem aduaneira nos termos 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 modificar esta última Convenção, são considerados em conformidade com as disposições do parágrafo 1 acima 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, acima. No entanto, as Partes contratantes evitarão retardar o transporte quando as deficiências constantes forem de pequena importância e não envolverem qualquer 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 às condições que determinaram a sua aprovação deverá voltar a apresentar-se no seu estado original ou ser submetido a uma nova aprovação.

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

ARTIGO 15.º

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

2 — As disposições do parágrafo 1 deste artigo não impedirão 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 uma operação TIR for efectuada por um veículo rodoviário ou por um conjunto de veículos, será colocada à frente uma placa rectangular com a inscrição «TIR» e com as características mencionadas no anexo 5 da presente Convenção, e uma outra idêntica será colocada atrás do veículo rodoviário ou do conjunto de veículos. Estas placas, amovíveis, serão dispostas de modo a que fiquem bem visíveis.

ARTIGO 17.º

1 — Para cada veículo rodoviário ou para cada contentor será emitida apenas uma caderneta TIR. Poderá, no entanto, ser emitida somente uma 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 deverá mencionar separadamente o conteúdo de cada veículo que faça parte de um conjunto de veículos ou de cada contentor.

2 — A caderneta TIR será válida para uma só viagem. Conterá, pelo menos, o número de folhas de aceitação e de quitação, destacáveis, necessário para o transporte em causa.

ARTIGO 18.º

Uma operação TIR poderá compreender várias estâncias aduaneiras de partida e de destino, mas, salvo autorização da Parte contratante ou das Partes contratantes interessadas:

- a) As estâncias aduaneiras de partida deverão estar situadas no mesmo país;
- b) As estâncias aduaneiras de destino não poderão estar situadas em mais de dois países;
- c) O número total das estâncias aduaneiras de partida e de destino não poderá ser superior a quatro.

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 *contrôle* dos selos aduaneiros apostos sob a responsabilidade das referidas autoridades aduaneiras 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.

ARTIGO 21.º

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

ARTIGO 22.º

1 — Como regra geral, salvo no caso em que, ao abrigo do disposto no parágrafo 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 *contrôle* 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 deverão:

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 *contrôle* dos veículos rodoviários, dos conjuntos de veículos ou dos contentores e à inspecção do seu carregamento;

salvo em casos excepcionais.

ARTIGO 24.º

Se, durante o percurso ou numa estância aduaneira de passagem, as autoridades aduaneiras procederem à inspecção do carregamento de um veículo rodoviário, de um conjunto de veículos ou de um contentor, farão referência aos novos selos apostos, assim como à natureza dos *contrôles* 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 forem destruí-

das ou danificadas sem que os selos tenham sido quebrados, proceder-se-á de acordo com as regras formuladas no anexo I da presente Convenção relativas à utilização da caderneta TIR, sem prejuízo da aplicação eventual das disposições das legislações nacionais, e será feita a participação que se encontra inserida 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 seja Parte contratante da presente Convenção, a operação TIR será suspensa durante essa travessia. Neste caso, as autoridades aduaneiras da Parte contratante cujo território é em seguida atravessado aceitarão a caderneta TIR para o prosseguimento da operação TIR, sob reserva de que os selos aduaneiros e/ou as marcas de identificação se apresentem intactos.

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 do regime de trânsito aduaneiro não seja necessária.

3 — Nestes casos, as estâncias aduaneiras onde a operação TIR tiver sido interrompida ou retomada serão consideradas estâncias aduaneiras de passagem à saída ou à entrada, respectivamente.

ARTIGO 27.º

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

ARTIGO 28.º

Logo que o carregamento chegue à estância aduaneira de destino e desde que as mercadorias sejam submetidas a um outro regime aduaneiro ou desalfandegadas para consumo, proceder-se-á, sem demora, à quitação dos compromissos assumidos na caderneta TIR.

c) Disposições relativas ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas

ARTIGO 29.º

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

2 — Sempre que as disposições da presente secção forem aplicáveis, 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 aplicar-se-ão apenas se, no entender das autoridades da estância aduaneira de partida, for possível identificar sem difi-

culdade, pela sua descrição, as mercadorias pesadas ou volumosas a transportar, bem como, se for caso disso, os respectivos acessórios, ou munir tais mercadorias e acessórios de selos aduaneiros e/ou de marcas de identificação, de maneira a impedir que possam ser substituídos ou subtraídos sem que tal seja evidente.

ARTIGO 30.º

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

ARTIGO 31.º

A responsabilidade da associação responsável estender-se-á não apenas 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.

ARTIGO 32.º

A caderneta TIR utilizada deverá 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 (*listes de colisage*), 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. Poderão, todavia, acrescentar outros selos 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 contraventor passível, no país onde a infracção for cometida, das sanções previstas pela 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, temporariamente ou a título definitivo, qualquer pessoa culpada de infracção grave às leis ou regulamentos aduaneiros aplicáveis aos transportes internacionais de mercadorias.

2 — Esta exclusão será imediatamente notificada às autoridades aduaneiras da Parte contratante em cujo território a pessoa em causa estiver estabelecida ou domiciliada, assim como à associação ou às associações responsáveis do país onde a infracção tiver sido cometida.

ARTIGO 39.º

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

- 1) As Partes contratantes 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 das cadernetas TIR e o conteúdo do veículo rodoviário, de um conjunto de veículos ou do contentor não serão consideradas infracções a atribuir ao titular da caderneta TIR, nos termos da presente Convenção, quando por ele for apresentada prova, considerada satisfatória pelas autoridades competentes, de que tais 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 do país 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 à operação TIR e em relação aos quais o titular da referida caderneta não tenha tido intervenção.

ARTIGO 41.º

Quando se demonstrar, a contento das autoridades aduaneiras, que as mercadorias mencionadas no ma-

nifesto de uma caderneta TIR foram destruídas ou ficaram irremediavelmente perdidas por virtude de 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 taxas normalmente exigíveis.

ARTIGO 42.º

Em face de um pedido justificado de uma Parte contratante, as autoridades competentes das Partes contratantes interessadas numa operação TIR comunicar-lhe-ão as informações de que disponham, necessárias para a aplicação das disposições dos artigos 39.º, 40.º e 41.º acima.

CAPÍTULO V

Notas explicativas

ARTIGO 43.º

As notas explicativas que figuram nos anexos 6 e 7 (terceira 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 responsáveis interessadas relativamente a:

- a) Transferência de 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 de divisas necessárias para pagamento dos exemplares da caderneta TIR enviados às associações responsáveis 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 de operações TIR. As Partes contratantes cujos territórios sejam limítrofes consultar-se-ão para designar de comum acordo as estâncias aduaneiras da fronteira correspondentes e as horas de abertura 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 *contrôles* impostos pelos regulamentos nacionais e baseados em considerações de moralidade, segurança, higiene ou saúde públicas ou em considerações de ordem veterinária ou fitopatológica, nem a percepção 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.

ARTIGO 48.º

Nenhuma disposição da presente Convenção exclui o direito de as Partes contratantes que formam uma união aduaneira ou económica adoptarem 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 pela 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 e, em particular, o funcionamento das operações TIR.

ARTIGO 50.º

As Partes contratantes comunicarão mutuamente, a pedido, as informações necessárias para a aplicação das disposições da presente Convenção, designadamente as relativas à aprovação dos veículos rodoviários ou dos contentores, assim como às características técnicas da sua construção.

ARTIGO 51.º

Os anexos da presente Convenção fazem parte integrante da Convenção.

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 da 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 31 de Dezembro de 1976, inclusive, no Departamento das Nações Unidas em Genebra, à assinatura dos Estados visados no parágrafo 1 deste artigo. Após esta data estará aberta à sua adesão.

3 — As uniões aduaneiras ou económicas podem igualmente, de acordo com as disposições dos parágrafos 1 e 2 deste 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 da referida Convenção. Estas uniões não terão, no entanto, o direito de voto.

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 depois da data em que cinco dos Estados mencionados no parágrafo 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 parágrafo 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 depois da 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 da entrada em vigor da emenda.

ARTIGO 54.º

Denúncia

1 — Qualquer Parte contratante poderá denunciar a presente Convenção por 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 responsáveis continuará 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 (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 (1959).

2 — Os certificados de aprovação emitidos para os veículos rodoviários e os contentores em conformidade com o disposto na Convenção TIR (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 da presente Convenção, desde que esses veículos e contentores continuem a obedecer às condições segundo as quais foram inicialmente aprovados.

ARTIGO 57.º

Regulamento dos diferendos

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 parágrafo 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 estes 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 se 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 as disposições do parágrafo 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 parágrafos 2 a 6 do artigo 57.º da presente Convenção. As outras Partes contratantes não ficarão vinculadas a estes parágrafos relativamente a qualquer Parte contratante que tiver formulado uma tal reserva.

2 — Qualquer Parte contratante que tiver formulado uma reserva de harmonia com o parágrafo 1 deste artigo poderá, em qualquer momento, retirar essa reserva por notificação dirigida ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

3 — Com excepção das reservas previstas no parágrafo 1 deste artigo, não serão admitidas reservas à presente Convenção.

ARTIGO 59.º

Disposições relativas à emenda da Convenção

1 — A presente Convenção, incluindo os seus anexos, poderá ser emendada por proposta de uma Parte contratante, de acordo com as formalidades previstas neste artigo.

2 — Qualquer proposta de emenda à presente Convenção será examinada por um 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, de harmonia com as disposições do parágrafo 3 deste artigo, tiver sido notificada uma objecção à emenda proposta, a emenda será considerada como não tendo sido aceite e não produzirá qualquer efeito.

ARTIGO 60.º

Disposições especiais relativas à emenda dos anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7

1 — Qualquer proposta de emenda aos anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7, examinada em conformidade com

as disposições dos parágrafos 1 e 2 do artigo 59.º, entrará em vigor na data fixada pelo Comité de Gestão no momento da sua adopção, salvo se numa data anterior, fixada pelo Comité de Gestão no mesmo momento, um quinto dos Estados Partes contratantes ou cinco Estados Partes contratantes, se esse número for inferior, notificarem o Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas de que formulam objecções contra a emenda. As datas visadas 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 de harmonia com as disposições previstas no parágrafo 1 acima 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 visados no parágrafo 1 do artigo 52.º da presente Convenção todos os pedidos, comunicações ou objecções feitos nos termos dos artigos 59.º e 60.º acima, assim como a data da 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.

2 — Uma conferência de revisão, para a qual serão convidados todos os Estados Partes contratantes e todos os Estados visados no parágrafo 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 convidados todas as Partes contratantes e todos os Estados visados no parágrafo 1 do artigo 52.º, será igualmente 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 Na-

ções Unidas informará desse facto todas as Partes contratantes e convidá-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 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 visados no artigo 52.º:

- a) As assinaturas, ratificações, aceitações, aprovações e adesões efectuadas ao abrigo do artigo 52.º;
- b) As datas da 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 visados no parágrafo 1 do artigo 52.º que não são Partes contratantes.

Em fé do que os abaixo assinados, para tal devidamente autorizados, assinaram a presente Convenção.

Feito em Genebra, aos 14 de Novembro de 1975, num único exemplar, em línguas inglesa, francesa e russa, sendo cada um dos textos igualmente autêntico.

ANEXO 1

MODELO DA CADERNETA TIR

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» são reproduzidas em inglês, na página 3 da referida capa.

Capa (página 1)

(Nome da Organização Internacional)

CADERNETA TIR * N.º

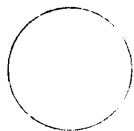
1. Válida para aceitação pela estância aduaneira de partida até inclusive

2. Emitida por

(nome da associação emissora)

3. Titular

(nome, morada, país)

4. Assinatura de delegado da associação emissora e
carimbo desta associação:5. Assinatura do Secretário da Organização Inter-
nacional:

(A preencher antes da utilização pelo titular da caderneta)

6. País de partida

7. País/países de destino ¹8. Número(s) de matrícula do(s) veículo(s) rodoviário(s) ¹9. Certificado(s) de aprovação do(s) veículo(s) rodoviário(s) (número e data) ¹10. Número(s) de identificação do(s) contentor(es) ¹

11. Observações diversas

12. Assinatura do titular da caderneta:

¹ Riscar o que não interessar.

* Ver anexo 1 da Convenção TIR, 1975, elaborado sob os auspícios da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas

REGRAS RELATIVAS À UTILIZAÇÃO DA CADERNETA TIR

A — Generalidades

1. *Emissão.* — A caderneta TIR será emitida no país de partida ou no país onde o titular estiver estabelecido ou domiciliado.
2. *Língua.* — 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» são reproduzidas em inglês na página 3 da referida capa. Por outro lado, podem ser-lhe juntadas folhas suplementares, dando a tradução do texto impresso em outras línguas.
3. *Validade.* — A caderneta TIR é válida até à conclusão da operação TIR na estância aduaneira de destino, desde que tenha sido aceite na estância aduaneira de partida no prazo fixado pela associação emissora (rubrica 1 da página 1 da capa e rubrica 4 das folhas).
4. *Número de cadernetas.* — Será apenas exigida uma caderneta TIR para um conjunto de veículos (veículos atrelados) ou para vários contentores carregados quer num único veículo, quer num conjunto de veículos [ver igualmente a regra 10, d), abaixo].
5. *Número de estâncias aduaneiras de partida e de destino.* — Os transportes efectuados ao abrigo de uma caderneta TIR podem compreender várias estâncias aduaneiras de partida e de destino, mas, salvo autorização:
 - a) As estâncias aduaneiras de partida deverão estar situadas no mesmo país;
 - b) As estâncias aduaneiras de destino não poderão estar situadas em mais de dois países;
 - c) O número total de estâncias aduaneiras de partida e de destino não poderá ser superior a 4 [ver igualmente a regra 10, e), abaixo].
6. *Número de folhas.* — Se o transporte compreender apenas uma estância aduaneira de partida e uma estância aduaneira de destino, a caderneta TIR deve contar pelo menos 2 folhas para o país de partida, 3 folhas para o país de destino e mais 2 folhas por cada um dos outros países cujo território é atravessado. Por cada estância aduaneira de partida ou de destino suplementar serão necessárias 2 e 3 folhas, respectivamente; além disso, deverão juntar-se mais 2 folhas se as estâncias aduaneiras de destino estiverem situadas em dois países diferentes.
7. *Apresentação nas estâncias aduaneiras.* — A caderneta TIR será apresentada com o veículo rodoviário, o conjunto de veículos e o ou os contentores em cada uma das estâncias aduaneiras de partida, de passagem e de destino. Na última estância aduaneira de partida, o funcionário aduaneiro deverá assinar, datar e apor o carimbo da referida estância na parte inferior do manifesto de todas as folhas a utilizar na sequência do transporte (rubrica 19).

B — Modo de preencher a caderneta TIR

8. *Rasuras e emendas.* — Não serão feitas rasuras nem se escreverá por cima de palavras já escritas na caderneta TIR. Qualquer rectificação deverá ser efectuada riscando as indicações erradas e acrescentando, se for caso disso, as indicações requeridas. Qualquer modificação deverá ser rubricada pelo seu autor e visada pelas autoridades aduaneiras.
9. *Indicação relativa à matrícula.* — Quando as disposições nacionais não previrem a matrícula de reboques e semi-reboques, indicar-se-á, em substituição do número de matrícula, o número de identificação ou de fabrico.
10. *Manifesto:*
 - a) O manifesto será preenchido na língua do país de partida, a não ser que as autoridades aduaneiras autorizem o uso de uma outra língua. As autoridades aduaneiras dos outros países de trânsito reservam-se o direito de exigir uma tradução na sua língua. A fim de evitar os atrasos que poderão resultar desta exigência, aconselha-se o transportador a munir-se das traduções necessárias;
 - b) As indicações inscritas no manifesto deverão ser dactilografadas ou fotocopiadas de modo que sejam perfeitamente legíveis em todas as folhas. As folhas elegíveis serão recusadas pelas autoridades aduaneiras;
 - c) Quando não houver espaço suficiente para inscrever no manifesto todas as mercadorias transportadas poderão juntar-se folhas separadas, do mesmo modelo que o manifesto, ou documentos comerciais que contenham todas as indicações do manifesto. Neste caso, todas as folhas deverão conter as seguintes indicações:
 - i) Número de folhas anexas (casa 10);
 - ii) Quantidade e natureza dos volumes ou dos objectos assim como o peso bruto total das mercadorias enumeradas nas folhas anexas (casas 11 a 13);
 - d) Sempre que a caderneta TIR abranja um conjunto de veículos ou vários contentores, o conteúdo de cada veículo ou de cada contentor será indicado separadamente no manifesto. Esta indicação deverá ser precedida do número de matrícula do veículo ou do número de identificação do contentor (rubrica 11 do manifesto);
 - e) Igualmente, se houverem várias estâncias aduaneiras de partida ou de destino, as inscrições relativas às mercadorias aceites ou destinadas a cada estância aduaneira serão nitidamente separadas umas das outras no manifesto.
11. *Listas de volumes («listes de collage»), fotografias, planos, etc.* — Quando tais documentos forem exigidos pelas autoridades aduaneiras para a identificação das mercadorias pesadas ou volumosas, serão os mesmos visados pelas autoridades aduaneiras e juntos à página 2 da capa da caderneta. Além disso, far-se-á uma referência a esses documentos na casa 10 de todas as folhas.
12. *Assinatura.* — Todas as folhas (rubricas 16 e 17) serão datadas e assinadas pelo titular da caderneta TIR ou pelo seu representante.

C — Incidentes ou acidentes

13. Se durante o percurso, por uma causa fortuita, se quebrarem os selos aduaneiros ou as mercadorias forem destruídas ou danificadas, o transportador dirigir-se-á imediatamente às autoridades aduaneiras, se as houver nas proximidades, ou, na sua falta, a outras autoridades competentes do país onde se encontrar. As referidas autoridades redigirão, no mais breve prazo possível, a participação contida na caderneta TIR.
14. No caso de acidente que torne necessário o transbordo para outro veículo ou contentor, esse transbordo só poderá ter lugar na presença de uma das autoridades designadas na regra 13 acima. A referida autoridade fará a competente participação. A não ser que a caderneta tenha a menção «mercadorias pesadas ou volumosas», o veículo ou o contentor de substituição deverá ser aprovado para o transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira. Além disso, será selado e o selo mencionado na participação. Todavia, se não estiver disponível nenhum veículo ou contentor aprovado, poderá autorizar-se o transbordo para um veículo ou contentor não aprovado que ofereça garantias suficientes. Neste último caso, as autoridades aduaneiras dos países seguintes decidirão se podem, igualmente, deixar prosseguir o transporte ao abrigo da caderneta TIR nesse veículo ou contentor.
15. Em caso de perigo iminente que torne necessária a descarga imediata, parcial ou total, o transportador pode tomar medidas por sua própria iniciativa sem pedir ou sem esperar a intervenção das autoridades mencionadas na regra 13 acima. Deverá então provar que teve de agir desse modo no interesse do veículo ou do contentor ou da sua carga e, imediatamente após ter tomado as medidas preventivas de urgência, avisará uma das autoridades referidas na regra 13 acima para que a mesma possa verificar os factos, inspecionar a carga, selar o veículo ou o contentor e fazer a participação.
16. A participação permanecerá junto à caderneta TIR até à estância aduaneira do destino.
17. Recomenda-se às associações que forneçam aos transportadores, além do modelo incluído na caderneta TIR, um certo número de modelos da participação redigidos na ou nas línguas dos países de trânsito.

TALÃO N.º 1 (páginas ímpares, branco)

da CADERNETA TIR N.º

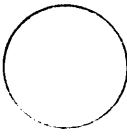
1. Aceite pela estância aduaneira de 2. Com o n.º 3. Selos ou marcas de identificação apostos 4. ☐ Selos ou marcas de identificação apresentados intactos. 5. Diversos (itinerário fixado, estância aduaneira onde o transporte deverá ser apresentado, etc.) 	6. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira. 
--	--

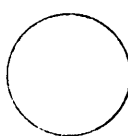
FOLHA N.º 1 2. Estância(s) aduaneira(s) de partida: 1. 2. 3. Para uso oficial. 8. Número(s) de matrícula do(s) veículo(s) rodoviário(s). 9. Certificado(s) de aprovação (número e data). MANIFESTO DAS MERCADORIAS		1. CADERNETA TIR N.º 3. Emitida por (nome da associação emissora): 4. Válida para aceitação pela estância aduaneira de partida até, inclusive. 5. Titular da caderneta (nome, morada, país). 6. País de partida. 7. País de destino. 10. Documentos juntos ao manifesto.	
11 — a) Compartimento(s) de carga ou contentor(es). b) Marcas e números dos volumes ou objectos.	12. Quantidade e tipo dos volumes ou objectos; designação das mercadorias.	13. Peso bruto em quilogramas.	18. Selos ou marcas de identificação apostos (quantidade, identificação).
14. Total de volumes mencionados no manifesto. Destino: 1. Estância aduaneira. 2. Estância aduaneira. 3. Estância aduaneira.	Quantidade 	15. Declaro que as indicações mencionadas nas rubricas 1 a 14 acima são exactas e completas. 16. Local e data. 17. Assinatura do titular ou do seu representante. 	19. Estância aduaneira de partida. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira. 

20. Certificado de aceitação (estância aduaneira de partida ou de passagem à entrada). ☐ 21. Selos ou marcas de identificação apresentados intactos.		22. Prazo do trânsito 23. Registado na estância aduaneira de com o n.º 24. Diversos (itinerário fixado, estância aduaneira onde o transporte deve ser apresentado, etc.). 25. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira. 
--	--	--

TALÃO N.º 2 (páginas pares, verde)

da CADERNETA TIR N.º

1. Chegada confirmada pela estância aduaneira de 2. ☐ Selos ou marcas de identificação apresentados intactos. 3. Dada baixa de volumes ou objectos (conforme especificado no manifesto). 4. Novos selos apostos 5. Reservas	6. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira. 
--	--

FOLHA N.º 2 2. Estância(s) aduaneira(s) da partida: 1. 2. 3. Para uso oficial. 8. Número(s) de matrícula do(s) veículo(s) rodoviário(s). 9. Certificado(s) de aprovação (número e data).		1. CADERNETA TIR N.º 3. Emitida por (nome da associação emissora). 4. Válida para aceitação pela estância aduaneira de partida até inclusive. 5. Titular da caderneta (nome, morada, país). 6. País de partida. 7. País de destino. 10. Documentos juntos ao manifesto.	
MANIFESTO DAS MERCADORIAS			
11 — a) Compartimento(s) de carga ou contentor(es). b) Marcas e números dos volumes ou objectos.	12. Quantidade e tipo dos volumes ou objectos; designação das mercadorias.	13. Peso bruto em quilogramas.	18. Selos ou marcas de identificação apostos (quantidade, identificação).
14. Total de volumes mencionados no manifesto. Destino: 1. Estância aduaneira. 2. Estância aduaneira. 3. Estância aduaneira.	Quantidade. 	15. Declaro que as indicações mencionadas nas rubricas 1 a 14 acima são exactas e completas. 16. Local e data. 17. Assinatura do titular ou do seu representante.	19. Estância aduaneira de partida. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira. 

20. Certificado de aceitação (estância aduaneira de partida ou de passagem à entrada). ☐ 21. Selos ou marcas de identificação apresentados intactos.	22. Prazo de trânsito. 23. Registado na estância aduaneira de com o n.º 24. Diversos (itinerário fixado, estância aduaneira onde o transporte deve ser apresentado, etc.). 25. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira.	26. Certificado de quitação (estância aduaneira de passagem à saída ou de destino). ☐ 27. Selos ou marcas de identificação apresentados intactos. 28. Quantidade de volumes a que foi dada baixa. 29. Reservas. 30. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira.
--	--	---

FOLHA DESTINADA EXCLUSIVAMENTE,
em caso de necessidade, à estância aduaneira do destino

FOLHA N.º 2 (rosa) 2. Estância(s) aduaneira(s) de partida: 1. _____ 2. _____ 3. _____ Para uso oficial. 8. Número(s) de matrícula do(s) veículo(s) rodoviário(s). 9. Certificado(s) de aprovação (número e data). MANIFESTO DAS MERCADORIAS		1. CADERNETA TIR N.º _____ 3. Emitida por (nome da associação emissora). _____ 4. Válida para aceitação pela estância aduaneira de partida até _____, inclusive. 5. Titular da caderneta (nome, morada, país). _____ 6. País de partida. _____ 7. País de destino. _____ 10. Documentos juntos ao manifesto. _____	
11 — a) Compartimento(s) de carga ou contentor(es). b) Marcas e números dos volumes ou objectos.	12. Quantidade e tipo dos volumes ou objectos; designação das mercadorias.	13. Peso bruto em quilogramas.	18. Selos ou marcas de identificação apostos (quantidade, identificação).
14. Total dos volumes mencionados no manifesto. Destino. 1. Estância aduaneira. 2. Estância aduaneira. 3. Estância aduaneira.	Quantidade 	15. Declare que as indicações mencionadas nas rubricas 1 a 14 acima são exactas e completas. 16. Local e data. 17. Assinatura do titular ou do seu representante.	19. Estância aduaneira de partida. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira.
20. Certificado de aceitação (estância aduaneira de partida ou de passagem à entrada). ☐ 21. Selos ou marcas de identificação apresentados intactos.	22. Prazo de trânsito.	26. Certificado de quitação (estância aduaneira de passagem à saída ou de destino). ☐ 27. Selos ou marcas de identificação apresentados intactos.	
23. Registado na estância aduaneira de _____ com o n.º _____	28. Quantidade de volumes a que foi dada baixa.		
24. Diversos (itinerário fixado, estância aduaneira onde o transporte deve ser apresentado, etc.). 25. Assinatura do funcionário, data e carimbo de estância aduaneira.	29. Reservas. 30. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira.		

PARTICIPAÇÃO (amarelo)

a efectuar nos termos do artigo 25.º da Convenção TIR

(Ver igualmente as regras 13 a 17 relativas à utilização da Caderneta TIR)

1. Estância(s) aduaneira(s) de partida.		2. CADERNETA TIR N.º	
4. Número(s) de matrícula do(s) veículo(s) rodoviário(s). Número(s) de identificação do(s) contentor(es).		3. Emitida por.	
5. Titular da caderneta.		8. Observações.	
6. O(s) selo(s) aduaneiro(s) está (estão): Intacto(s) ☐ Não intacto(s) ☐			
7. O(s) compartimento(s) da carga ou o(s) contentor(es) está (estão): Intacto(s) ☐ Não intacto(s) ☐			
9. ☐ Parece não haver mercadorias em falta. ☐ As mercadorias designadas nas rubricas 10 a 13 faltam (F) ou encontram-se destruídas (B) de acordo com o indicado na rubrica 12.			
10 — a) Compartimento(s) de carga ou contentor(es). b) Marcas e números dos volumes ou objectos.	11. Quantidade e tipo dos volumes ou objectos; designação das mercadorias.	12. F ou D	13. Observações (indicar, designadamente, as quantidades em falta ou destruídas).
14. Data, local e circunstâncias do acidente.			
15. Medidas tomadas para que a operação TIR possa continuar: ☐ Aposição de novos selos: quantidade _____ características _____ ☐ Transbordo de mercadorias (ver rubrica 16 abaixo). ☐ Outras.			
16. Se as mercadorias foram transbordadas: características do(s) veículo(s) rodoviário(s) ou do(s) contentor(es) de substituição:			
	Número de matrícula.	Aprovado Sim Não	Número do certificado de aprovação.
a) Veículo.		☐ ☐	
b) Contentor.	Número de identificação.	☐ ☐	Quantidade e características dos selos apostos.
		☐ ☐	
17. Autoridade que faz esta participação.		18. Visto da próxima estância aduaneira alcançada pelo transporte TIR.	
Local/data/carimbo		Assinatura	

☐ Marcar com uma cruz as casas que interessem.

Capa (página 3)

REGRAS RELATIVAS A UTILIZAÇÃO DA CADERNETA TIR

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.
3. *Validity.* — The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR operation 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 and item 4 of the vouchers).
4. *Number of carnets.* — Only one TIR carnet shall 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, unless otherwise authorized:
 - a) The Customs offices of departure must be situated in the same country;
 - b) The Customs offices of destination may not be situated in more than two countries;
 - c) The total number of Customs offices of departure and destination may not exceed four [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, 3 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country traversed. For each additional Customs office of departure 2 extra sheets and for each additional Customs office of destination 3 extra sheets shall be required; in addition, there must be 2 more sheets if the Customs offices of destination are situated in two different countries.
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 19 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B — How to fill in the TIR carnet

- b. *Erasures, over-writing.* — No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any corrections 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 semitrailers, the identification or manufacturer's number shall be shown instead of the registration number.
10. *The manifest:*
 - a) The manifest must 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 types or multicoloured in such a way as to be clearly legible on all the sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities;
 - c) When there is not enough space in the manifest to enter all the goods carried, 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 contain the following particulars:
 - i) The number of sheets attached (box 10);
 - ii) The number and type of packages or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 11 to 13);
 - 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 number of the vehicle or the identification number of the container (item 11 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 10 of all vouchers.
1. *Signature.* — All vouchers (items 16 and 17) must be dated and signed by the holder of the TIR 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.

ANEXO 2

REGULAMENTO RELATIVO AS 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 apostado 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 deste 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 do exterior e daí colocado novamente no seu lugar sem ficarem traços visíveis, nem a porta ou o fecho deverão poder abrir-se sem quebrar 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 de-

verá 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 elementos 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, em outros casos, se o espaço existente entre este revestimento e a parede exterior for completamente fechado, o referido revestimento deverá ser aplicado de tal forma que não possa ser desmontado e colocado novamente no seu lugar sem ficarem traços visíveis; e
- 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. Permitir-se-á, no entanto, a utilização de vidro, mas neste caso a lucarna será munida de uma rede metálica fixa que não possa ser retirada pelo 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. Deverão estar, além disso, em conformidade com as disposições deste artigo.

2 — O toldo será quer de tela forte quer de tecido revestido de matéria plástica ou de tecido com borraça, 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 dese-

nho 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) juntos 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 reunidas sem ficarem traços visíveis.

5 — Os consertos efectuar-se-ão segundo o método indicado no desenho n.º 4 junto ao presente Regulamento; as bordas serão dobradas, introduzidas uma na outra e unidas por duas costuras visíveis e distantes 15 mm, pelo menos; 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 que se executar pela substituição da parte que se encontre em mau estado por um remendo, a costura poderá também efectuar-se de acordo com o disposto no parágrafo 3 deste 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 parágrafo 4 deste artigo, mas, neste caso, a tira deverá ser aplicada nos dois lados do toldo, colocando-se o remendo por dentro.

6:

a) A fixação do toldo ao veículo deverá obedecer rigorosamente às condições estabelecidas nas alíneas a) e b) do artigo 1.º do presente Regulamento. O sistema de fechamento será constituído:

- i) Por argolas metálicas fixadas ao veículo;
- ii) Por ilhós abertos na borda do toldo;
- iii) Por 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.

7 — O toldo apoiar-se-á numa superestrutura adequada (montantes, paredes, arcos, traves, etc.).

8 — O intervalo entre as argolas e entre os ilhós não ultrapassará 200 mm. Os ilhós serão 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.

Os cabos poderão estar envolvidos por uma bainha de matéria plástica transparente não extensível.

10 — Cada cabo ou corda deverá ser de uma só peça e estar munido de uma ponteira de metal duro em cada extremidade. O dispositivo de ligação de cada ponteira metálica deverá 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 deverá ser visível de ambos os lados do rebite oco, de modo que seja possível verificar se esse cabo ou essa corda é de uma só peça (ver o desenho n.º 5 junto ao presente Regulamento).

11 — Nas aberturas do toldo por onde se efectua o carregamento e a descarga, as duas bordas do toldo deverão sobrepor-se de modo satisfatório. Além disso, o seu sistema de fechamento será constituído:

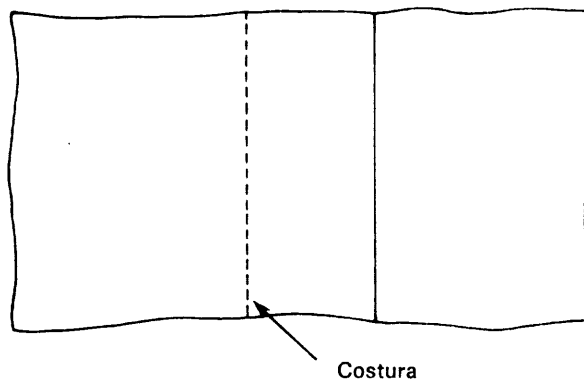
- a) Por uma aba cosida ou soldada em conformidade com os parágrafos 3 e 4 deste artigo;
- b) Por argolas e ilhós que obedeçam às condições do parágrafo 8 deste artigo; e
- c) Por uma correia, de matéria apropriada, não extensível, feita de uma só peça, com, pelo menos, 20 mm de largura e 3 mm de espessura, 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 terá um ilhó por onde passarão o cabo ou a corda mencionados no parágrafo 9 deste 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.

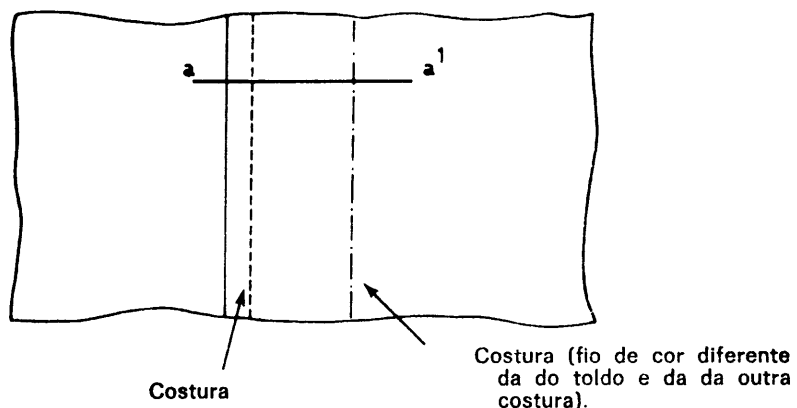
DESENHO N.º 1

Toldo feito de várias peças reunidas por costura

Vista do exterior

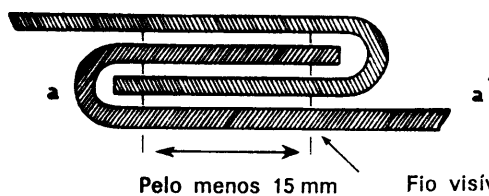


Vista do Interior



Secção a-a¹

União de duas dobras por costura.



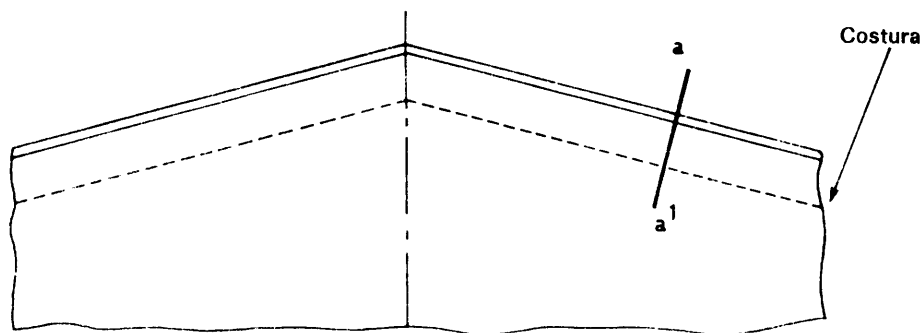
Fio visível apenas do interior e de cor diferente da do toldo e da da outra costura.

DESENHO N.º 2

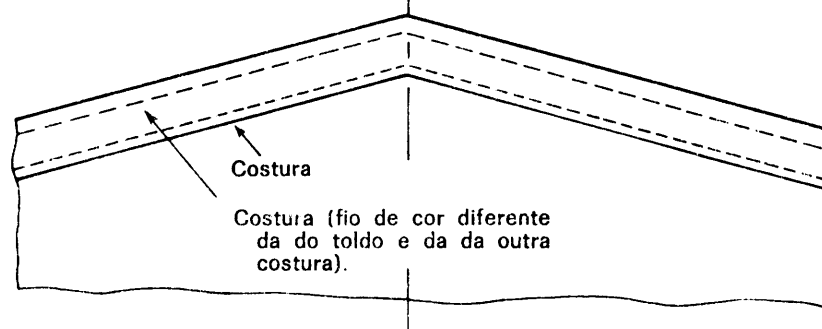
Toldo feito de várias peças reunidas por costura

Costura de ângulo

Vista do exterior

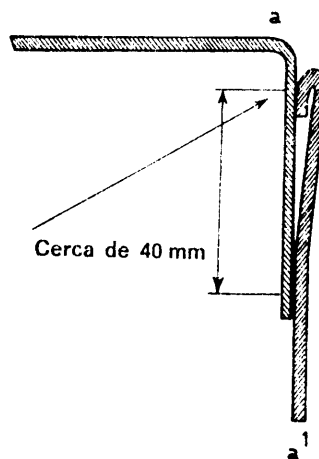


Vista do interior



Secção a-a'

Fio visível apenas do interior
e de cor diferente da do
toldo e da da outra costura.

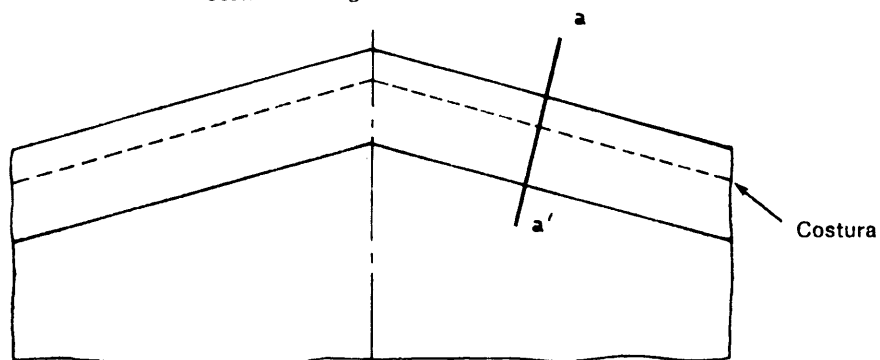


DESENHO N.º 2-A

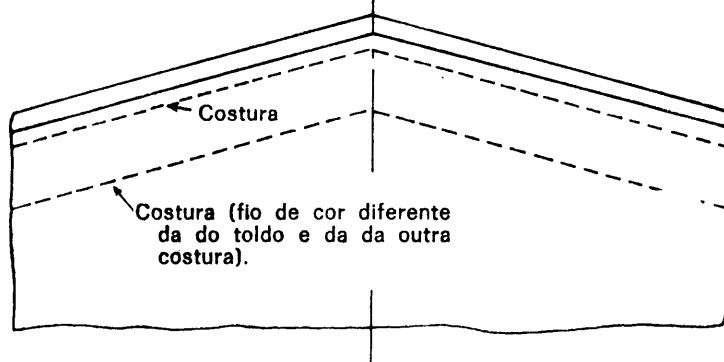
Toldo feito de várias peças reunidas por costura

Costura de ângulo

Vista do exterior

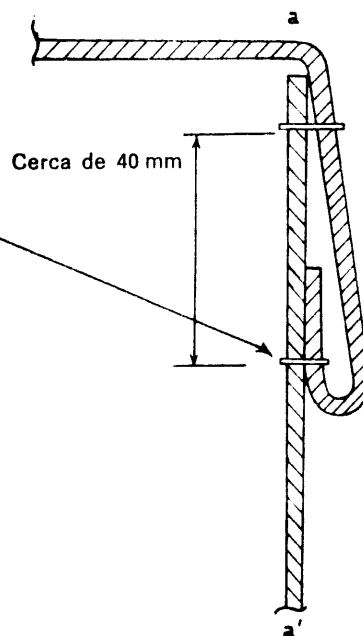


Vista do interior



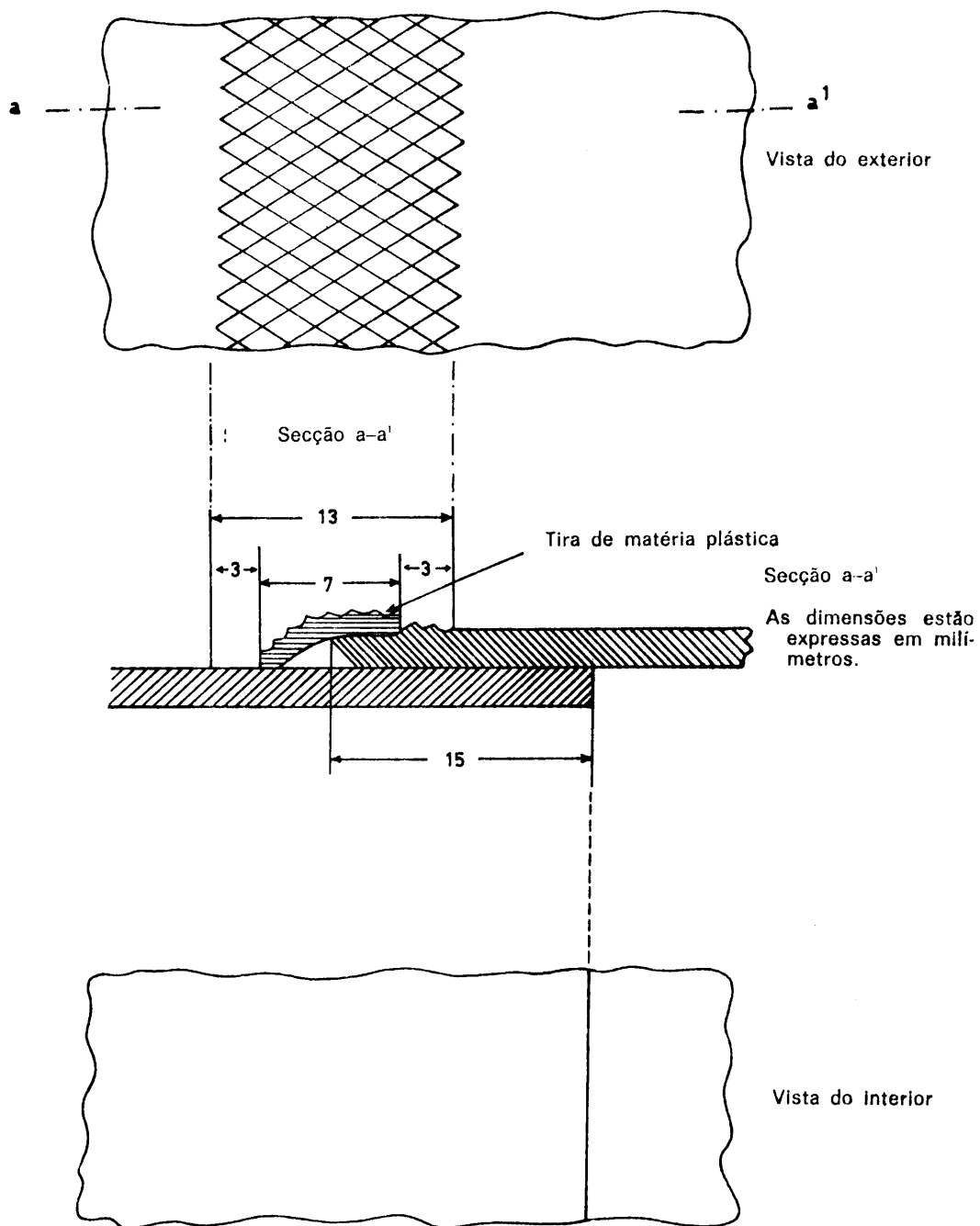
Secção a-a'

Fio visível apenas do interior e de cor diferente da do toldo e da da outra costura.



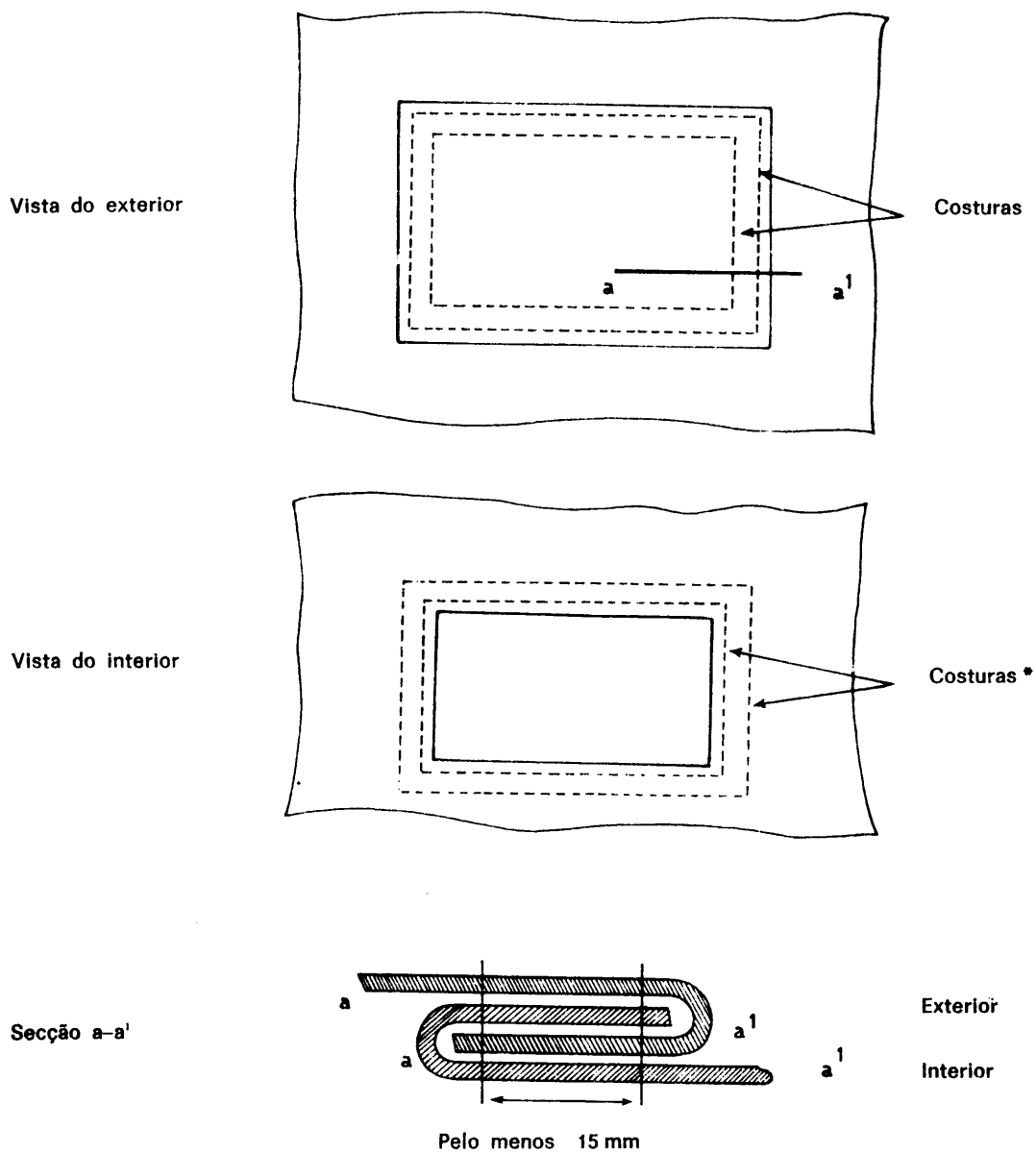
DESENHO N.º 3

Toldo feito de várias peças reunidas por soldadura



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.

DESENHO N.º 5

Modelo de ponteira

1 — Vista lateral: Recto

Rebite oco para a passagem do ligamento do selo aduaneiro (dimensões mínimas do orifício: largura 3 mm, comprimento 11 mm).

Rebite cheio

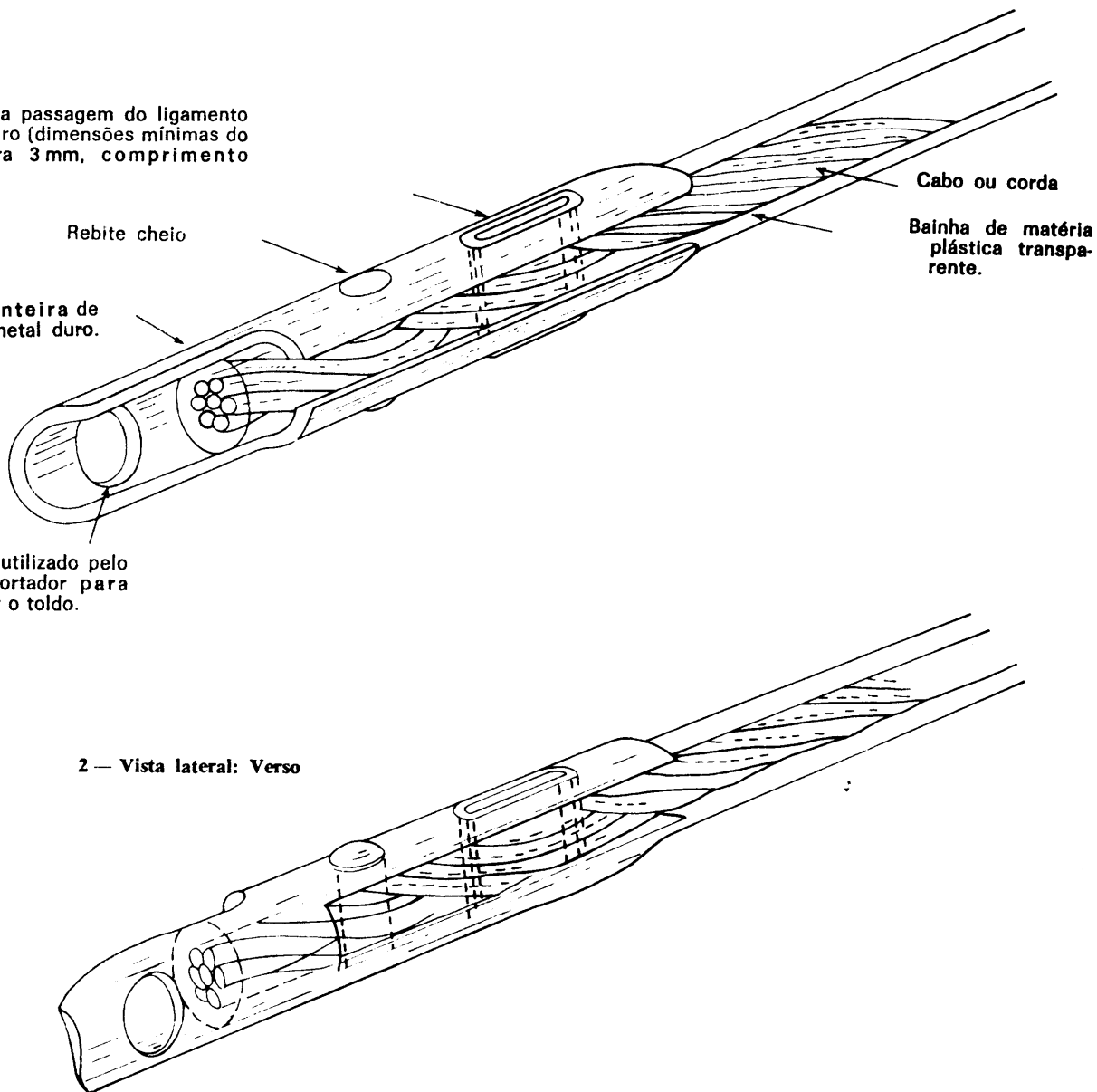
Ponteira de metal duro.

Cabo ou corda

Bainha de matéria plástica transparente.

Orifício utilizado pelo transportador para fechar o toldo.

2 — Vista lateral: Verso



ANEXO 3

DISPOSIÇÕES RELATIVAS À APROVAÇÃO DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS QUE OBEDEÇAM AS CONDIÇÕES TÉCNICAS PREVISTAS NO REGULAMENTO DO ANEXO 2.

Generalidades

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 utente estiver domiciliado.

5 — Se um veículo rodoviário deixar de satisfazer às 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 parágrafos 4, 5 e 6 deste anexo.

Aprovação individual

8 — A aprovação individual será requerida à autoridade competente pelo proprietário, pelo «explorador» ou pelo representante de cada um deles. A autoridade competente procederá à inspeção do veículo rodoviário apresentado de acordo com as regras gerais previstas nos parágrafos 1 a 7 acima, assegu-

rar-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.

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 queira 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 será datada e numerada e designará com precisão a autoridade que a tomou.

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 de o 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 *contrôle* 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.

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

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**.

ANEXO 4
MODELO DO CERTIFICADO DE APROVAÇÃO
DE UM VEÍCULO RODOVIÁRIO

(Última página)

(Capa)

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 destes documentos será mencionado por essa autoridade na rubrica n.º 6 do certificado.
- 2 — O certificado deverá ser guardado no veículo rodoviário.
- 3 — Os veículos rodoviários serão apresentados de dois em dois anos, a fim de serem inspecionados e de, eventualmente, lhes ser renovada a aprovação, às autoridades competentes do país de matrícula do veículo ou, no caso de veículos não matriculados, do país onde o proprietário ou utente estiver domiciliado.
- 4 — Se um veículo rodoviário deixar de satisfazer às 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.
- 5 — 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.

(Dobrar)

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

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

Certificado n.º

Convenção TIR de 14 Novembro de 1975

Emitido por (autoridade competente)

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO
N.º

IDENTIFICAÇÃO

1. Número de matrícula
2. Tipo do veículo
3. Número do *chassis*
4. Marca (ou nome do construtor)
5. Outras características
6. Número de anexos

7. APROVAÇÃO

- ☐ Aprovação individual
☐ Aprovação por modelo de construção
(marcar com uma cruz a casa apropriada)

Local

Data

Assinatura

Carimbo

Válido até

8. TITULAR (somente para veículos não matriculados)

Nome e morada

9. RENOVAÇÕES

Válido até

Local

Data

Assinatura

Selo

OBSERVAÇÕES

(reservado às autoridades competen

10. Defeitos constatados	11. Reparação
Autoridade	Autoridade
Assinatura	Assinatura
Carimbo	Carimbo
10. Defeitos constatados	11. Reparação
Autoridade	Autoridade
Assinatura	Assinatura
Carimbo	Carimbo
10. Defeitos constatados	11. Reparação
Autoridade	Autoridade
Assinatura	Assinatura
Carimbo	Carimbo
12. Outras observações	

AVISO IMPORTANTE NO VERSO

(Dobrar)

ANEXO 5

PLACAS TIR

1 — As placas terão as dimensões de 250 mm × 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.

ANEXO 6

NOTAS EXPLICATIVAS

Introdução

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 consideração 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) As excepções (emolumentos e encargos) visadas na alínea b) do artigo 1.º incluem todas as quantias, salvo os direitos e taxas, que as Partes contratantes cobram pela importação ou pela exportação ou quando com as mesmas se relacionam. Essas quantias limitar-se-ão ao custo aproximado dos serviços prestados e não constituirão uma forma indirecta de protecção dos produtos nacionais nem uma taxa 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 *contrôle*;

Verificações aduaneiras e outras operações de desalfandegação efectuadas fora das horas normais de serviço ou das estâncias aduaneiras; Inspeções efectuadas por motivos de ordem sanitária, veterinária ou fitopatológica.

0.1, e) 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 *châssis*, assim como a armação inferior da carroçaria, foi especialmente adaptado para este fim.

0.1, e), i) A expressão «parcialmente fechado», tal como se aplica ao equipamento visado na alínea e), 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 da operação TIR. No entanto, apesar das instruções 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 responsáveis manter-se-á em vigor.

0.5 — Artigo 5.º

Este artigo não exclui o direito de se proceder ao *contrôle* das mercadorias por sondagem, mas põe em evidência que tais *contrôles* 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 documentos aduaneiros emitidos eventualmente no país de partida; por outro lado, os países de passagem e destino têm as garantias que lhes são dadas pelos *contrôles* efectuados à partida e que são certificados pela estância aduaneira de partida. (Ver nota relativa ao artigo 19.º)

0.6.2 — Artigo 6.º, parágrafo 2

Segundo as disposições deste parágrafo, as autoridades aduaneiras de um país poderão aprovar várias associações, assumindo cada uma delas a responsabilidade resultante do cancelamento das cadernetas emitidas por ela ou pelas suas associações correspondentes.

0.8.3 — Artigo 8.º, parágrafo 3

Recomenda-se às autoridades aduaneiras que limitem o montante máximo eventualmente exigível à associação responsável a uma importância equivalente a 50 000 dólares dos Estados Unidos por caderneta TIR.

0.8.6 — Artigo 8.º, parágrafo 6

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

2 — Se não for fornecida qualquer prova, não se aplicarão direitos e taxas globais (*taux forfaitaires, flat rates*) sem relação com a natureza das mercadorias, mas os direitos e taxas mais elevados aplicáveis ao tipo de mercadorias abrangidas pelas indicações da caderneta TIR.

0.10 — Artigo 10.º

O certificado de quitação 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 constatadas determinadas manobras tais como o emprego de documentos falsos ou inexactos, a substituição de mercadorias, a manipulação dos selos aduaneiros, ou quando o certificado tiver sido obtido por outros meios ilícitos.

0.11 — Artigo 11.º

0.11-1 — As autoridades aduaneiras, quando tiverem de tomar a decisão de libertar ou não as mercadorias ou os veículos, não deverão deixar-se influenciar pelo facto de a associação responsável garantir o pagamento dos direitos, taxas ou juros de mora devidos pelo titular da caderneta, sempre que a respectiva legislação lhes der outros meios para assegurar a protecção dos interesses pelos quais são responsáveis.

0.11-2 — Se a associação responsável for notificada, de acordo com o disposto no artigo 11.º, para pagar as quantias a que aludem os parágrafos 1 e 2 do artigo 8.º 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 respectiva regulamentação nacional, visto tratar-se da não execução de um contrato de garantia subscrito pela associação responsável ao abrigo da legislação nacional.

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 mencionarem nas folhas n.ºs 1 e 2 da caderneta TIR utilizadas pelos países em questão e nos talões correspondentes às características (marcas e números) desses veículos.

0.17 — Artigo 17.º

0.17-1 — A disposição que prevê que o manifesto das mercadorias abrangidas pela caderneta TIR deverá mencionar separadamente o conteúdo de cada veículo que faça parte de um conjunto de veículos, ou de cada contentor, tem unicamente por finalidade facilitar o *contrôle* aduaneiro do conteúdo de cada veículo ou de cada 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 provar a contento das autoridades competentes 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 — No caso de mudanças de casa, poderão aplicar-se as disposições previstas no parágrafo 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 relativamente a 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 a postos 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 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 autoridades aduaneiras têm o direito de inspecionar todas as partes dos veículos mesmo quando se não trate de compartimentos selados destinados à carga. As disposições deste artigo em nada limitam esse direito.

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 *contrôle* 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.

0.28 — Artigo 28.º

1 — O artigo 28.º prevê que a quitação dos compromissos assumidos na caderneta TIR na estância aduaneira de destino deverá efectuar-se sem demora, sob reserva de as mercadorias serem submetidas a um outro regime aduaneiro ou despachadas para consumo.

2 — O uso da caderneta TIR deve limitar-se às funções que lhe são próprias, isto é, ao trânsito. O estacionamento de mercadorias sob fiscalização aduaneira no local de destino, por exemplo, não deve efectuar-se ao abrigo da caderneta TIR. Se não tiver sido cometida nenhuma irregularidade, a estância aduaneira de destino deve dar quitação dos compromissos assumidos na caderneta TIR logo que as mercadorias a que a mesma se refere sejam submetidas a outro regime aduaneiro ou despachadas para consumo. Na prática, a quitação deve ser dada após

a reexportação imediata das mercadorias (embarque directo num porto marítimo, por exemplo) ou ainda logo que sejam submetidas a despacho ou dêem entrada em armazém, por exemplo, segundo as disposições em vigor no país de destino.

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 às 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

0.38.1 — Artigo 38.º, parágrafo 1

Não deverá ser excluída do benefício do regime TIR uma empresa por virtude de infracções cometidas sem conhecimento dos seus responsáveis por um dos seus condutores.

0.38.2 — Artigo 38.º, parágrafo 2

Quando uma Parte contratante tiver sido informada de que uma pessoa estabelecida ou domiciliada no seu território foi condenada por uma infracção cometida num outro país, tal facto não a obriga a opor-se a que sejam emitidas cadernetas TIR para a pessoa em causa.

0.39 — Artigo 39.º

A expressão «erros cometidos por negligência» visa actos que 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.

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.

2 — Anexo 2

2.2 — Artigo 2.º

2.2.1, a) — *Alínea 1, a) «Reunião 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 introduzidos por meio de uma carga explosiva ou de rebites autoperfuradores 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 se apresentem ao nível da superfície exterior da travessa ou estejam 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 (*expansion rivets*), de rebites «cegos» (*blind rivets*) e semelhantes;
- 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) desta nota, os elementos constitutivos poderão ser unidos por meio dos dispositivos visados na alínea c) da presente nota, desde que os dispositivos utilizados na parte interior da parede não sejam acessíveis do exterior.

2.2.1, b) — Alínea 1, 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 2.2.1, a); 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 segurança igual 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) 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. 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 isolados, o dispositivo para a aplicação dos selos aduaneiros, as charneiras e outras peças que, sendo retiradas, permitirão atingir o interior do compartimento destinado à carga ou espaços onde as mercadorias possam ser escondidas, poderão ser fixados às portas do referido compartimento por meio de 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:
 - i) As extremidades das cavilhas ou dos parafusos sejam fixadas aos orifícios roscados de uma chapa ou a um dispositivo semelhante montado por detrás da almofada exterior da porta; e
 - ii) 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 visíveis¹.

A expressão «compartimento para carga isolado» deverá ser interpretada como aplicando-se aos compartimentos frigoríficos e isotérmicos reservados à carga;

¹ Ver desenho n.º 1 junto a este anexo.

- 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.

2.2.1, c)-1 — *Alínea 1, c) «Aberturas de ventilação»:*

- a) A dimensão máxima das aberturas de ventilação não deverá, em princípio, exceder 400 mm;
- b) As aberturas que possam permitir o acesso directo ao compartimento destinado à carga serão obstruídas por 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);
- 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, podendo, no entanto, os orifícios e as malhas ter uma dimensão máxima de 10 mm e 20 mm, respectivamente);
- 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.

2.2.1, c)-2 — *Alínea 1, c) «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.

2.3 — Artigo 3.º

2.3.3 — *Parágrafo 3 «Toldos feitos de várias peças»:*

- a) As diversas peças de um toldo podem ser de materiais diferentes, de acordo com as disposições do parágrafo 2 do artigo 3.º do anexo 2;
- 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) — *Alínea 6, a) «Veículos com argolas corrediças».* — Para os fins do presente parágrafo poderão aceitar-se argolas de fixação metálicas que deslizem sobre barras metálicas fixadas aos veículos (ver desenho n.º 2 junto ao presente anexo), 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;
- c) O toldo seja fixado ao veículo de forma a satisfazer rigorosamente à condição enunciada na alínea a) do artigo 1.º do anexo 2 da presente Convenção.

2.3.6, b) — *Alínea 6, 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 tira de metal ou qualquer outro material apropriado, fixa à carroçaria do veículo por dispositivos de ligação que satisfaçam às exigências da alínea a) da nota 2.2.1, a), do presente anexo.

2.3.9 — *Parágrafo 9 «Cabos de aço com alma de matéria têxtil».* — Para os efeitos deste parágrafo, aceitar-se os cabos com alma de matéria têxtil envolvida por seis cabos, formados apenas por fios de aço, que a cubram inteiramente, desde que o diâmetro dos cabos assim constituídos (sem ter em consideração a eventual bainha de matéria plástica transparente) tenha, pelo menos 3 mm.

2.3.11, a) — *Alínea 11, a) «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 semelhantes. As referidas abas têm sido utilizadas para esconder cortes horizontais efectuados

nos 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 idêntico, fixadas no interior do toldo; ou
- b) Pequenas abas individuais com um ilhó cada uma, 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, c) — *Alínea 11, c) «Correias dos toldos»:*

2.3.11, c)-1 — 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 ou 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, c)-2 — O dispositivo que figura no desenho n.º 3 junto ao presente anexo obedece aos requisitos

da última parte do parágrafo 11 do artigo 3.º do anexo 2. Obedece igualmente aos requisitos do parágrafo 6 do artigo 3.º do anexo 2.

3 — Anexo 3

3.0.17 — *Disposições relativas à aprovação:*

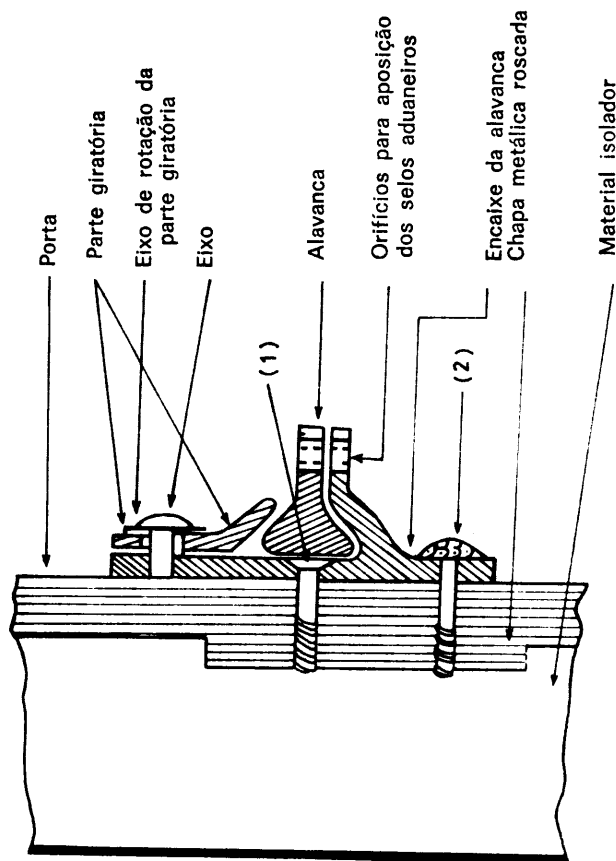
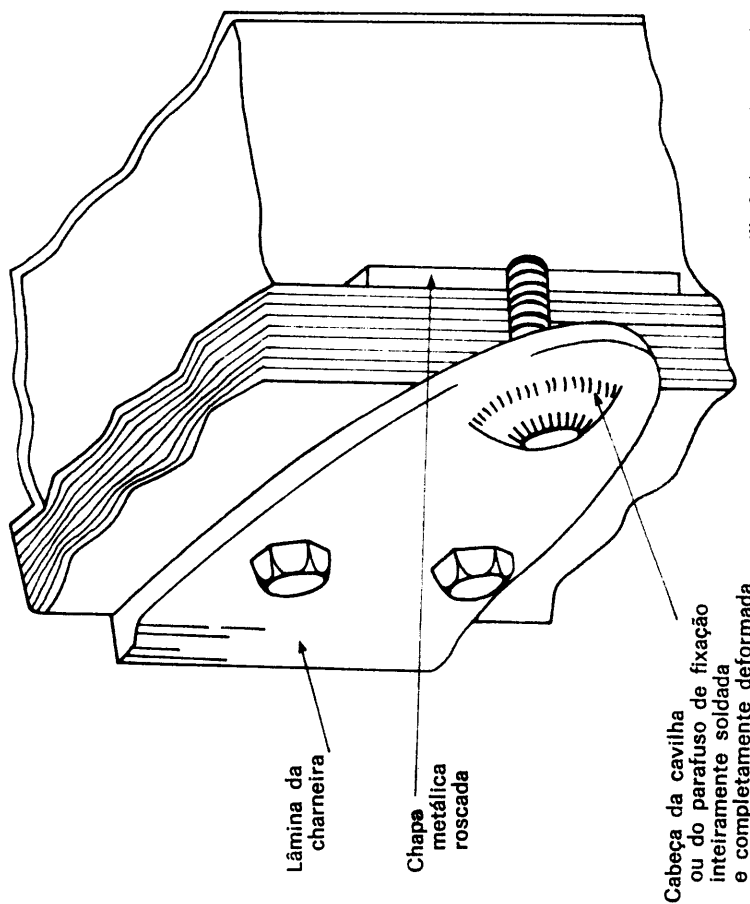
1 — O anexo 3 estabelece que as autoridades competentes de uma Parte contratante podem emitir um certificado de aprovação para um veículo fabricado no respectivo território e que o referido veículo não será submetido a qualquer processo de aprovação suplementar no país de matrícula, ou no país do domicílio do seu proprietário, consoante os casos;

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 *contrôle* do veículo ou com formalidades análogas.

3.0.20 — *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.

DESENHO N.º 1

Exemplo de charneira e de dispositivo para aposição dos selos aduaneiros nas portas dos veículos munidos de compartimentos isoladores destinados à carga



(1) Cabeça do parafuso de fixação completamente deformada por soldagem, inacessível quando a porta está selada.

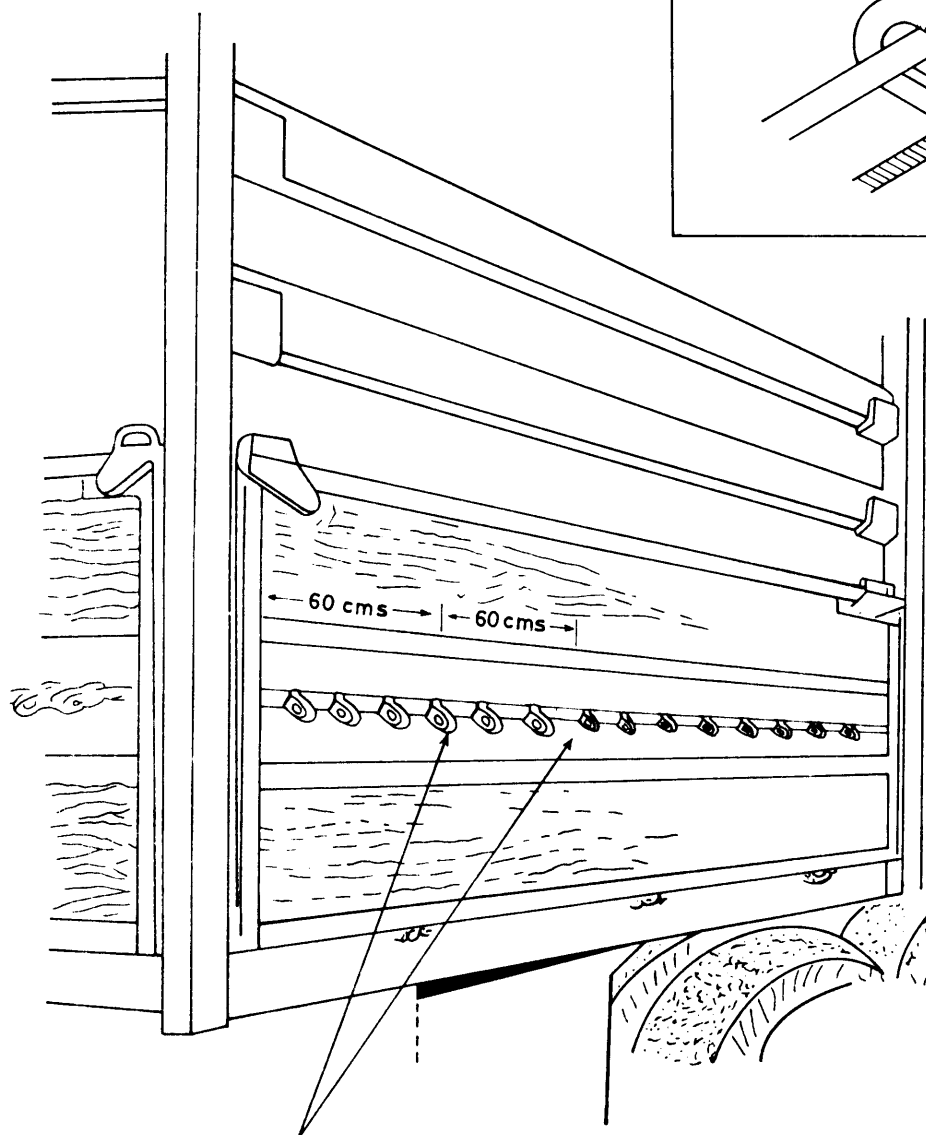
(2) Cabeça da cavilha ou do parafuso de fixação completamente deformada por soldagem.

Charneira

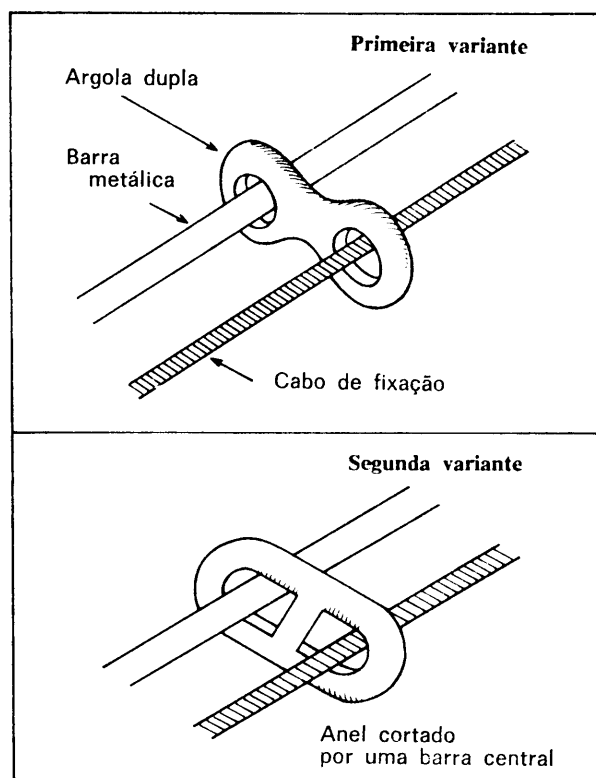
Dispositivo para aposição dos selos aduaneiros

DESENHO N.º 2

Veículos com toldo com argolas corrediças



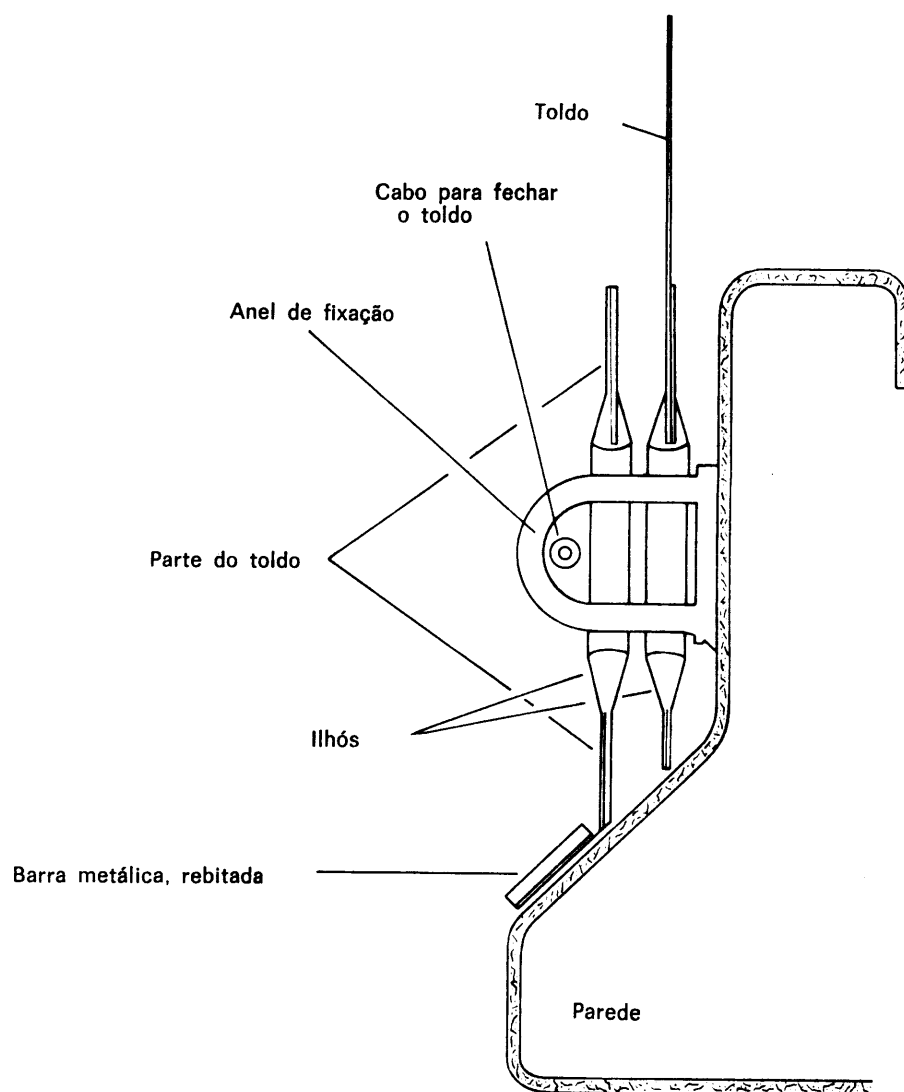
Pontos de fixação da barra



DESENHO N.º 3

Exemplo de um dispositivo para fechar o toldo de um veículo

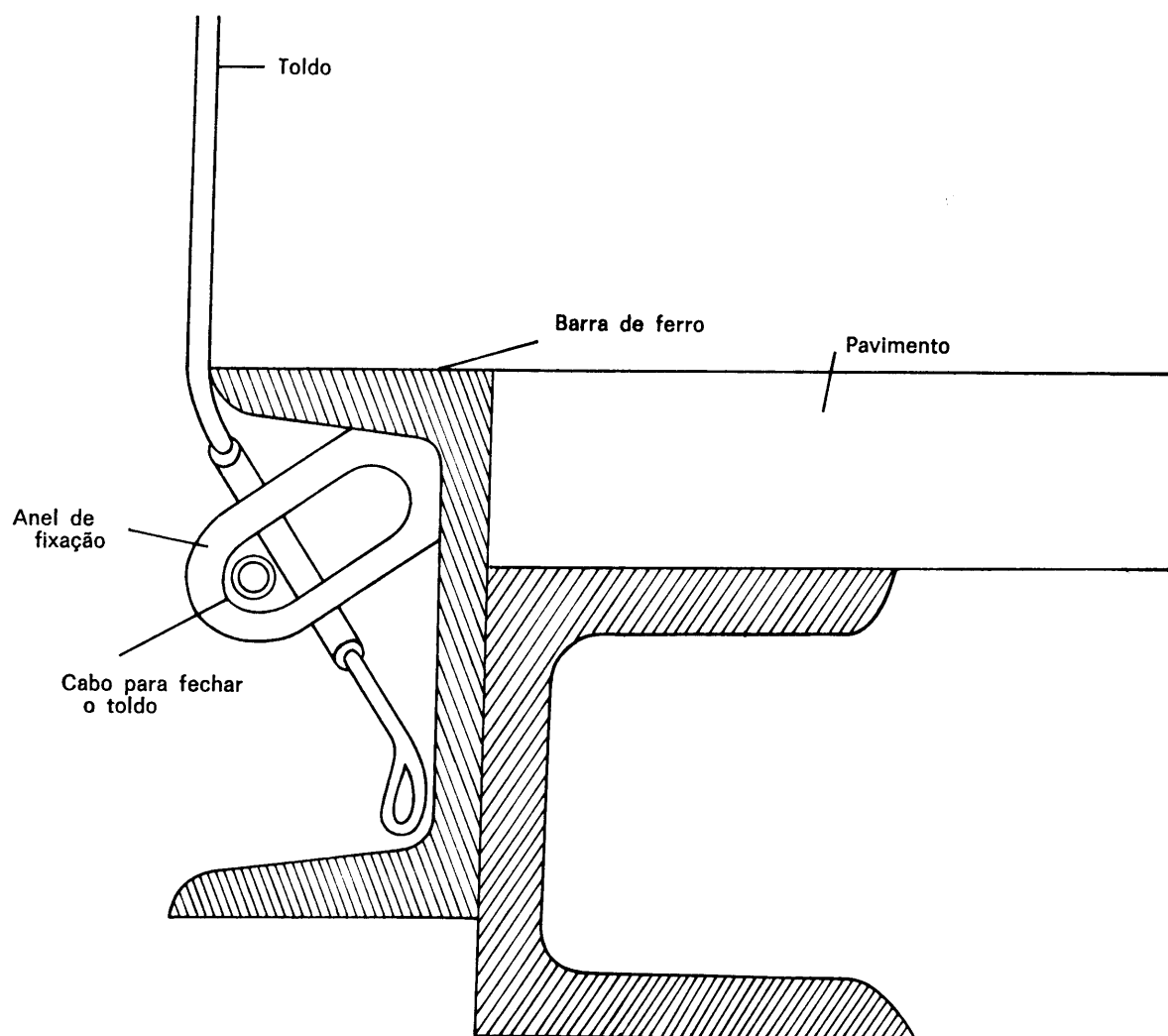
O dispositivo que o desenho abaixo representa obedece aos requisitos da última alínea do parágrafo 11 do artigo 3 do anexo 2. Obedece igualmente às prescrições do parágrafo 6 do artigo 3 do anexo 2.



DESENHO N.º 4

Dispositivo para fechar um toldo

O dispositivo que o desenho abaixo representa obedece às prescrições da alínea a) do parágrafo 6 do artigo 3 do anexo 2.



ANEXO 7

ANEXO RELATIVO A APROVAÇÃO DE 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 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 do exterior e daí colocado novamente no seu lugar sem ficarem traços visíveis, nem a porta ou o fecho deverão poder abrir-se sem quebrar o selo aduaneiro. Este último será protegido de maneira adequada. Permitir-se-ão tectos corredeiros;
- c) As aberturas de ventilação e de escoamento serão munidas de um dispositivo que impeça o acesso ao interior do contentor. 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 elementos

constitutivos do contentor que, por razões de ordem prática, devem 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) O revestimento interior do contentor não deverá poder ser desmontado e colocado novamente no seu lugar sem ficarem traços visíveis; ou
- ii) Os referidos espaços deverão reduzir-se ao mínimo e ser facilmente acessíveis às inspecções aduaneiras.

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. Deverão estar, além disso, em conformidade com as disposições deste artigo.

2 — O toldo será quer de tela forte, quer de tecido revestido de matéria plástica ou de tecido com borraça, 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 do 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 reunidas sem ficarem traços visíveis.

5 — Os consertos efectuar-se-ão segundo o método indicado no desenho n.º 4 junto ao presente Regulamento; as bordas serão dobradas, introduzidas uma na outra, e unidas por duas costuras visíveis e distantes 15mm, pelo menos; 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 encontre em mau estado por um remendo, a costura poderá também efectuar-se de acordo com o disposto no parágrafo 3 deste 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 parágrafo 4 deste artigo, mas, neste caso, a soldadura deverá efectuar-se nos dois lados do toldo, colocando-se o remendo por dentro.

6:

a) A fixação do toldo ao contentor deverá obedecer rigorosamente às condições estabelecidas nas alíneas a) e b) do artigo 1.º do presente Regulamento. O sistema de fechamento será constituído:

i) Por argolas metálicas fixas ao contentor;

ii) Por ilhós abertos na borda do toldo;

iii) Por 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 de ser fixada ao contentor de um modo permanente, a junção será contínua e efectuar-se-á por meio de dispositivos sólidos.

7 — O intervalo entre as argolas e entre os ilhós não ultrapassará 200 mm. Os ilhós serão reforçados.

8 — 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.

Os cabos poderão estar envolvidos por uma bainha de matéria plástica transparente não extensível.

9 — Cada cabo ou corda deverá ser de uma só peça e estar munido de uma ponteira de metal duro em cada extremidade. O dispositivo de ligação de cada ponteira metálica deverá 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 deverá ser visível de ambos os lados do rebite oco, de modo que seja possível verificar se esse cabo ou essa corda é de uma só peça (ver o desenho n.º 5 junto ao presente Regulamento).

10 — Nas aberturas do toldo por onde se efectua o carregamento e a descarga, as duas bordas do toldo deverão sobrepor-se de modo satisfatório.

Além disso, o seu sistema de fechamento será constituído:

a) Por uma aba cosida ou soldada em conformidade com os parágrafos 3 e 4 deste artigo;

b) Por argolas e ilhós que obedeçam às condições do parágrafo 7 deste artigo; e

c) 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 terá um ilhó por onde passarão o cabo ou a corda mencionados no parágrafo 8 deste artigo.

Não se exigirá a aba se for aplicado um dispositivo especial (chicana, por exemplo) que impeça o acesso à carga sem ficarem traços visíveis.

11 — As marcas de indicação que os contentores devem apresentar, assim como a placa de aprovação prevista na segunda parte do presente anexo, não deverão em caso algum ser cobertas pelo toldo.

ARTIGO 5.º

Disposições transitórias

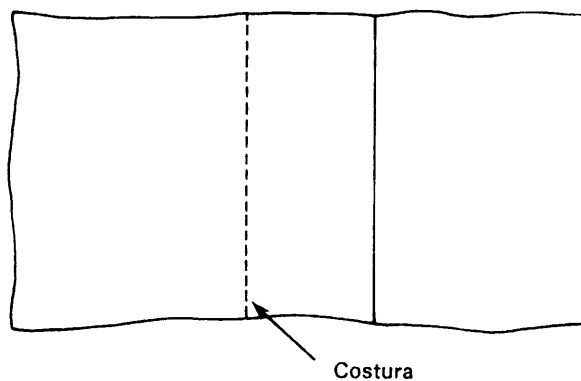
Até 1 de Janeiro de 1977 serão autorizadas as ponteiros que se apresentem em conformidade com o desenho n.º 5 junto ao presente Regulamento, cujo rebite oco, de um modelo aprovado anteriormente, apresente, porém, um orifício de dimensões inferiores às indicadas no referido desenho.

DESENHO N.º 1

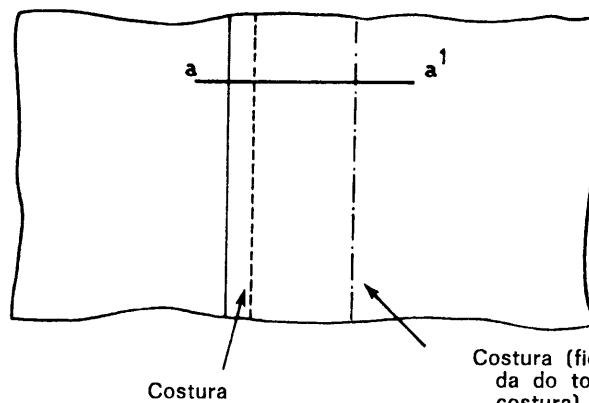
Toldo feito de várias peças

Reunião por costura

Vista do exterior



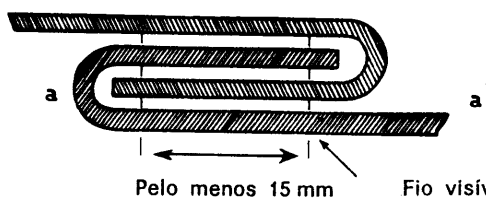
Vista do interior



Costura (fio de cor diferente da do toldo e da da outra costura).

Secção a-a¹

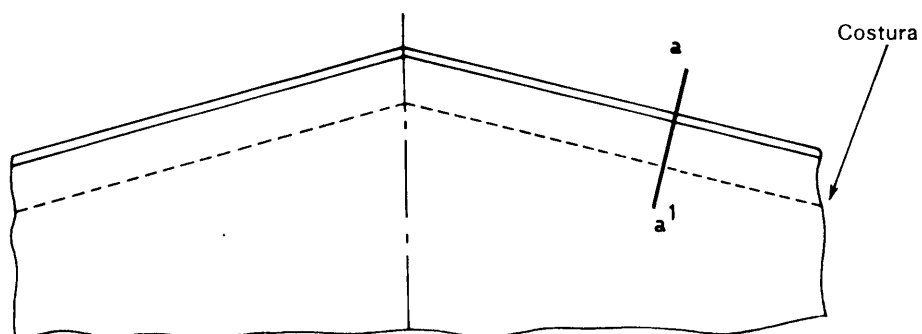
União de duas dobras por costura.



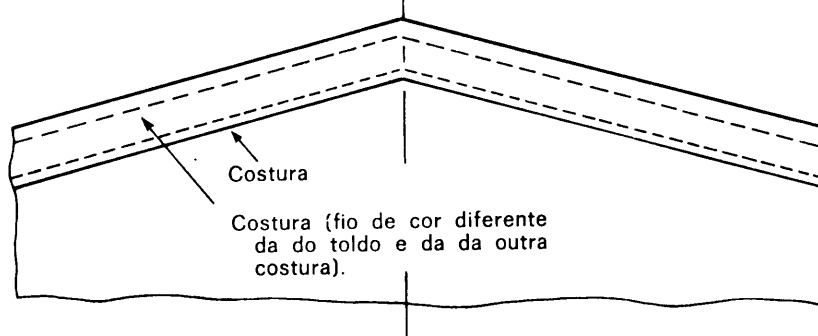
Fio visível apenas do interior e de cor diferente da do toldo e da da outra costura.

DESENHO N.º 2
Toldo feito de várias peças
Costura de ângulo

Vista do exterior

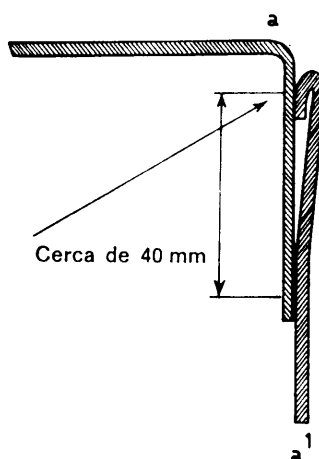


Vista do interior



Secção a-a¹

Fio visível apenas do interior
e de cor diferente da do
toldo e da da outra costura.

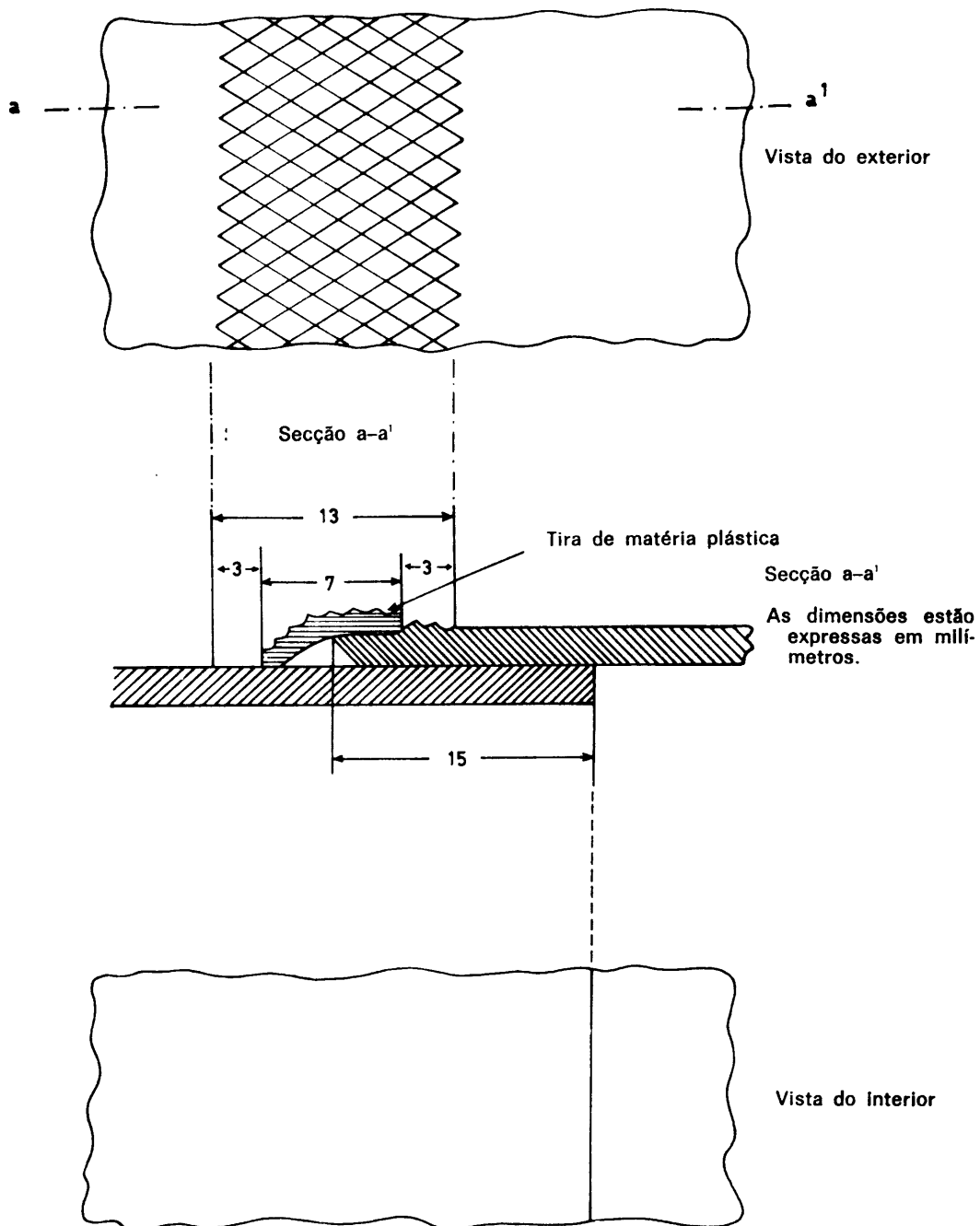


Nota. — As costuras de ângulo efectuadas segundo o método reproduzido no desenho n.º 2-A do anexo 2 da presente Convenção são igualmente aceites.

DESENHO N.º 3

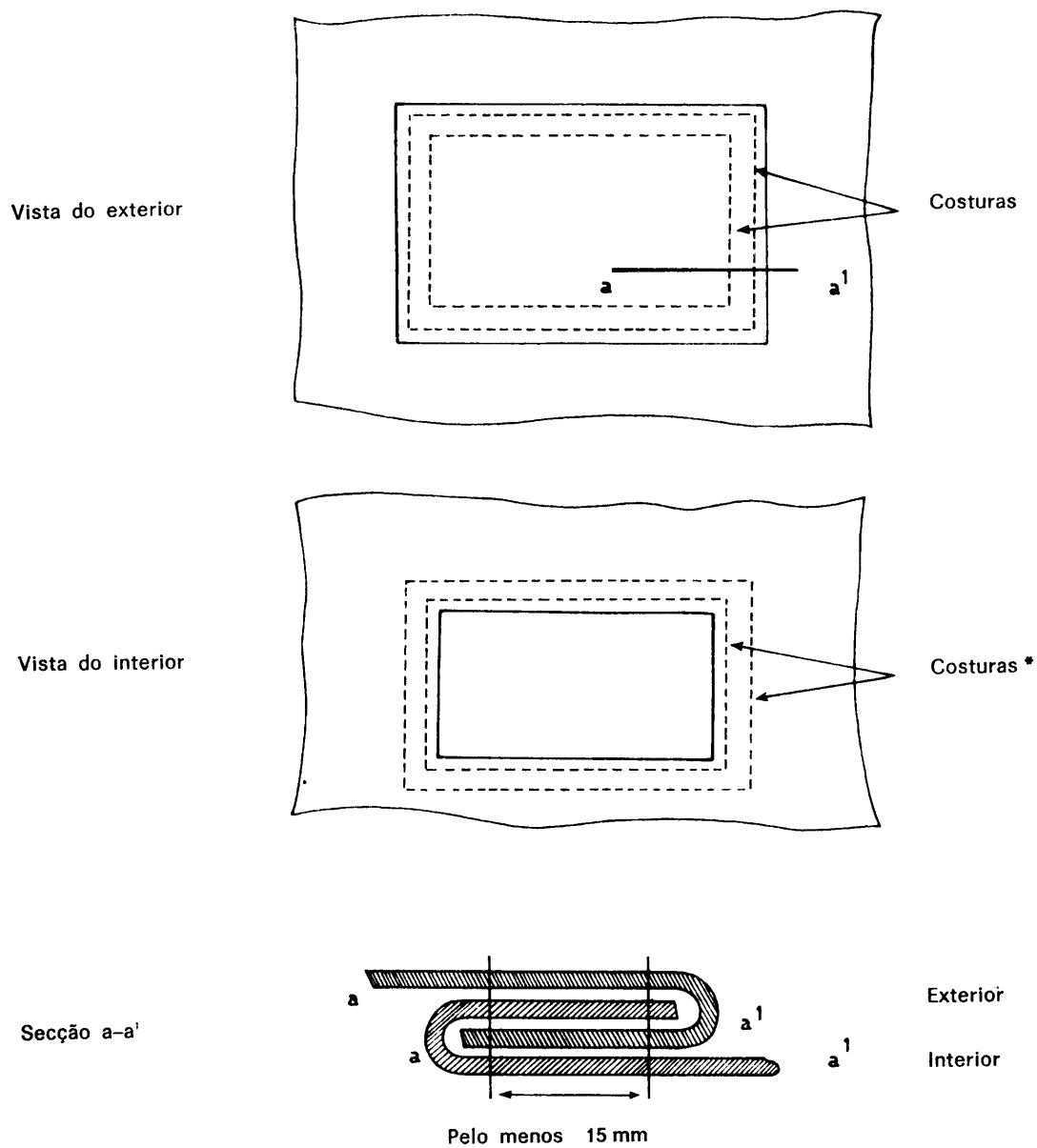
Toldo feito de várias peças

Reunião por soldadura



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.

DESENHO N.º 5

Modelo de ponteira

Rebite oco para a passagem do ligamento do selo aduaneiro (dimensões mínimas do orifício: largura 3 mm, comprimento 11 mm).

Rebite cheio

Ponteira de metal duro.

Cabo ou corda

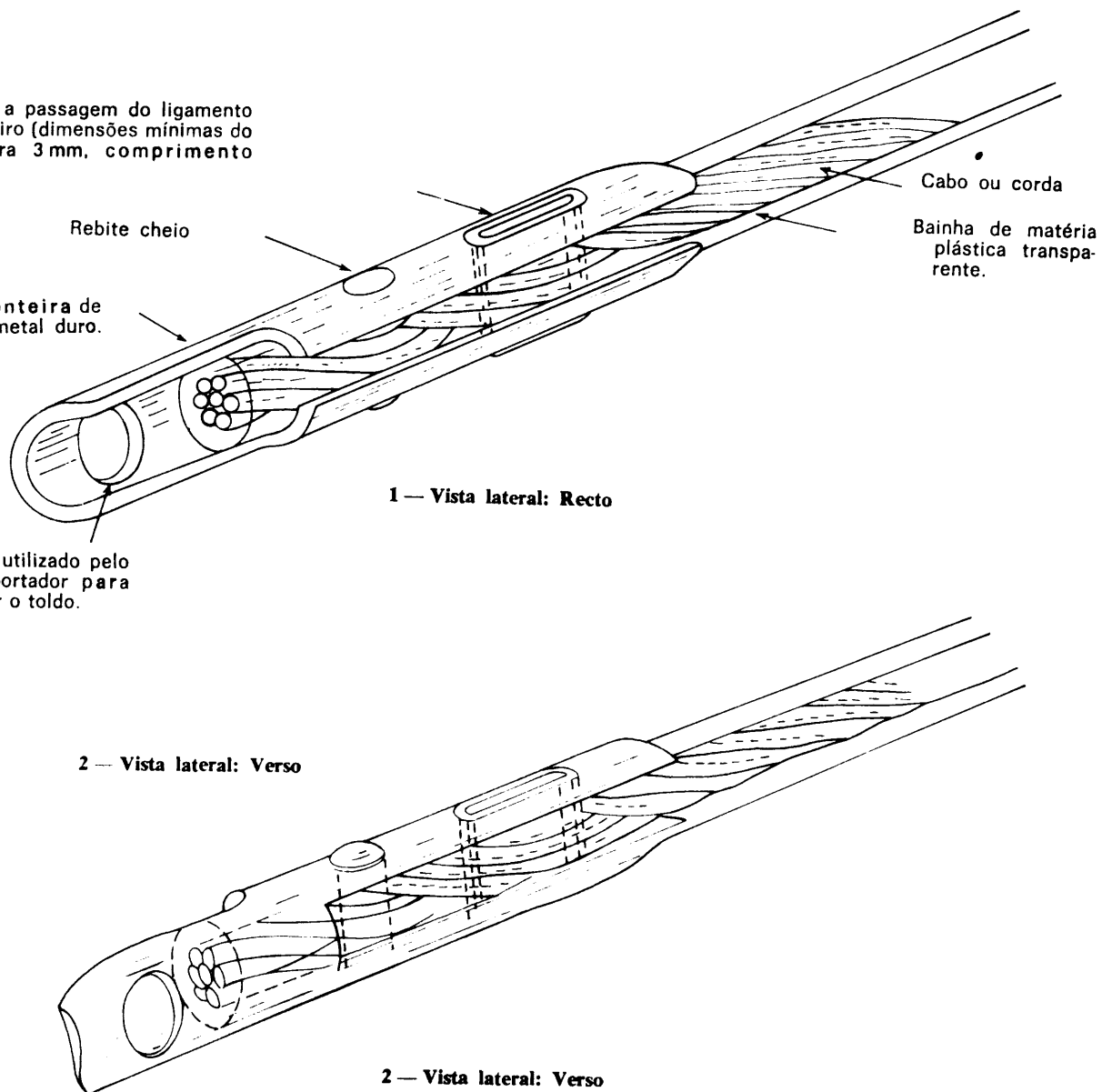
Bainha de matéria plástica transparente.

1 — Vista lateral: Recto

Orifício utilizado pelo transportador para fechar o toldo.

2 — Vista lateral: Verso

2 — Vista lateral: Verso



2.ª PARTE

Disposições relativas à aprovação de contentores que obedeçam às condições técnicas previstas na 1.ª parte**Generalidades**

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);
- 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 os casos, 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 I reproduzido no apêndice 1 desta 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 do 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 ser 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 pedido.

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 desta 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 parágrafo 5 da presente parte.

**Disposições especiais relativas à aprovação num estágio
posterior ao fabrico**

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

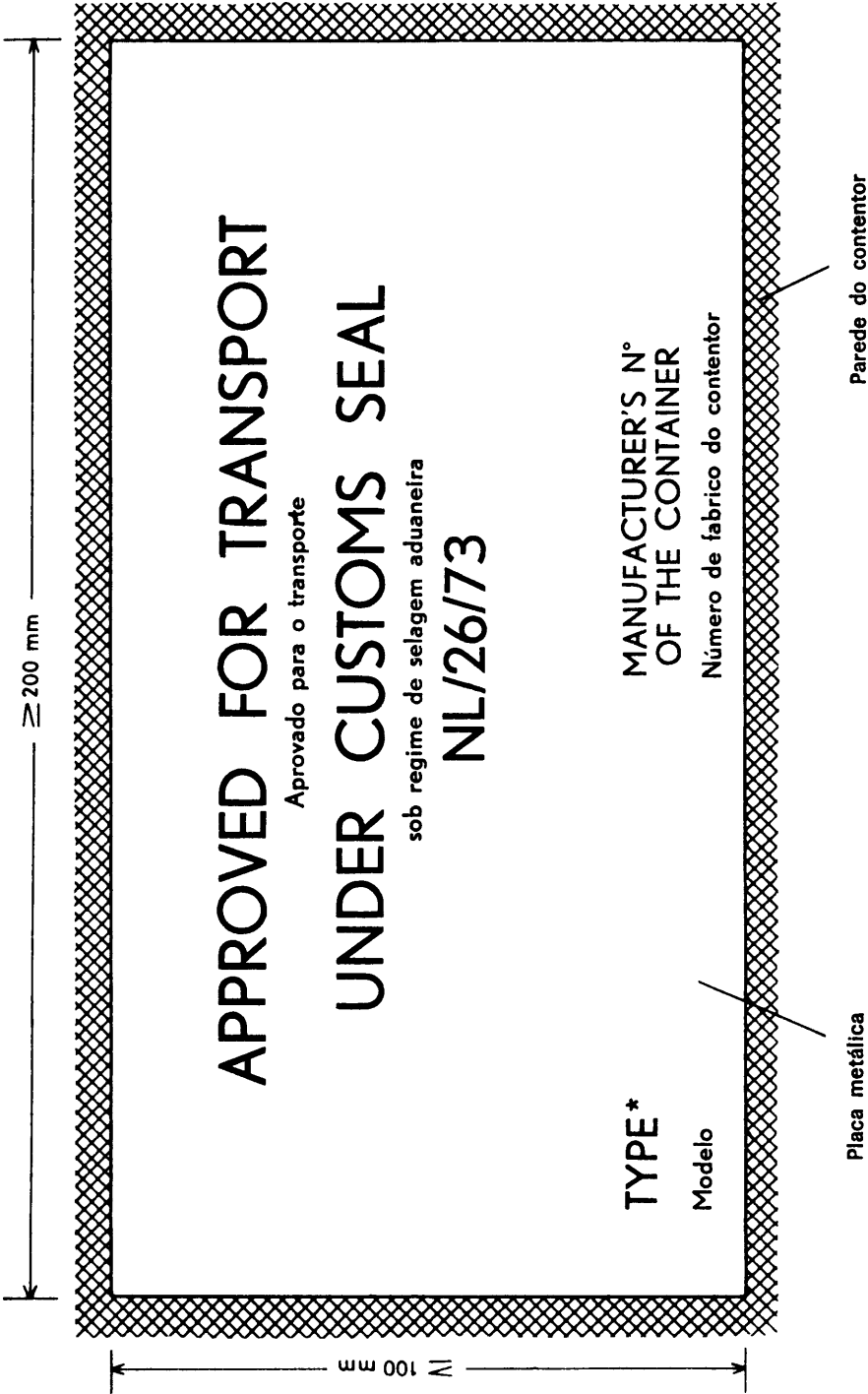
16 — Qualquer pedido de aprovação apresentado ao abrigo do parágrafo 15 desta parte deverá indicar o número de ordem (número de fabrico) inscrito em cada contentor pelo construtor.

17 — A autoridade competente inspeccionará os contentores que considerar necessário e, depois de ter constatado que o contentor 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 desta 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 parágrafo 5 desta parte.

APÊNDICE 1 DA 2.ª PARTE

MODELO N.º I

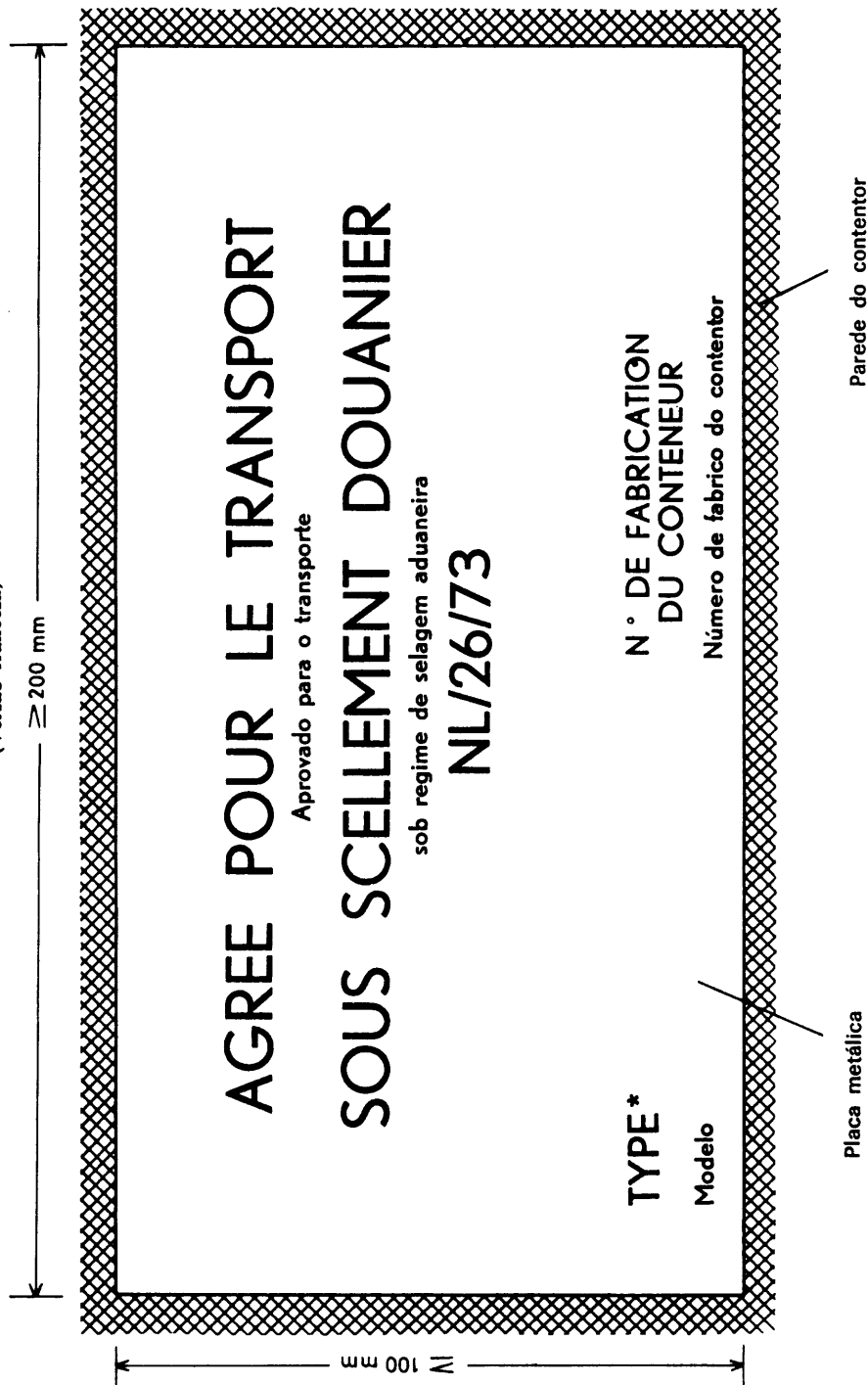
Placa de aprovação
(Versão inglesa)



* Somente no caso de a aprovação ser concedida em relação a um determinado modelo

APÊNDICE 1 DA 2.ª PARTE

MODELO N.º I

Placa de aprovação
(Versão francesa)

* Somente no caso de a aprovação ser concedida em relação a um determinado modelo.

APÊNDICE 2 DA SEGUNDA PARTE

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 de construção
6. Número de identificação das especificações da 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 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 19
Local) (Data)
Por
(Assinatura e selo da organização ou do serviço emissor)
(Ver aviso no verso)

* Mencionar as letras e os algarismos que serão apostos na placa de aprovação (ver alínea b) do parágrafo 5 da segunda parte do anexo 7 da Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias Efectuado ao Abrigo de Cadernetas TIR, 1975).

Aviso Importante

(Parágrafos 6 e 7 da segunda 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 ser 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.

APÊNDICE 3 DA SEGUNDA PARTE

MODELO N.º III

Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias Efectuadas ao Abrigo de Cadernetas TIR (1975)

Certificado de aprovação concedido num estágio posterior ao fabrico

1. Número do certificado *
2. Certifica-se que o(s) contentor(es) abaixo descrito(s) fo
(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 cons-
trutor
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 , a 19
(Local) (Data)
Por
(Assinatura e selo da organização ou do serviço emissor)
(Ver aviso no verso)

* Mencionar as letras e os algarismos que serão apostos na placa de aprovação [ver alínea b) do parágrafo 5 da segunda parte do anexo 7 da Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias Efectuado ao Abrigo de Cadernetas TIR, 1975].

Aviso importante

(Parágrafos 6 e 7 da segunda 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 ser 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.

3.ª PARTE**Notas explicativas**

1 — 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.

2 — 1.ª parte — artigo 4.º, parágrafo 6, alínea a):

O desenho junto a esta 3.ª parte dá um exemplo de um sistema para a fixação dos toldos nas

cantoneiras dos contentores aceitável para a alfândega.

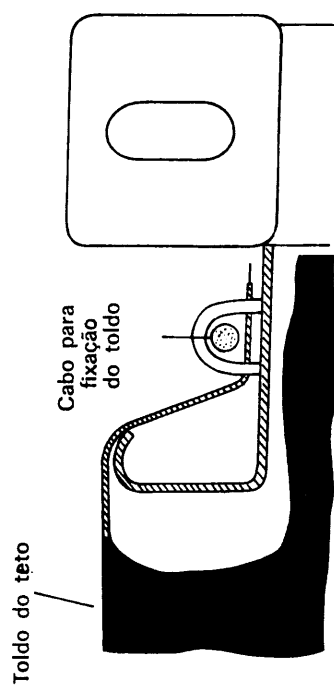
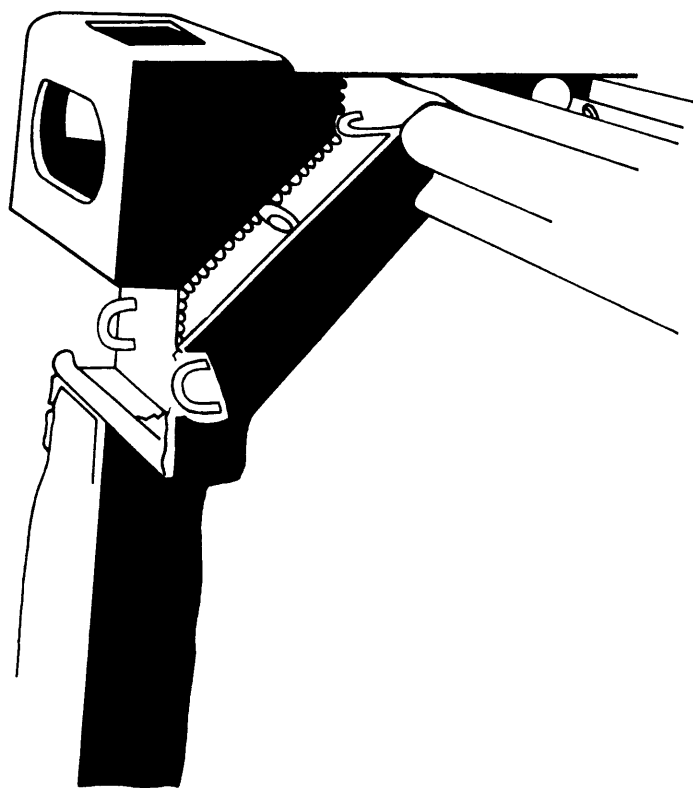
3 — 2.ª parte — parágrafo 5:

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 se exigirá um certificado de aprovação ou uma placa de aprovação distintos para o conjunto.

Dispositivo para a fixação dos toldos em volta das ferragens de canto

O dispositivo que o desenho abaixo representa obedece aos requisitos da alínea a) do parágrafo 6 do artigo 4.º da 1.ª parte.

Fixação aos montantes de canto



Secção transversal

ANEXO 8**COMPOSIÇÃO 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 visados no parágrafo 1 do artigo 52.º da presente Convenção que não são Partes contratantes ou os representantes das organizações internacionais poderão, para as questões que lhes interessarem, assistir às sessões do Comité na qualidade de observadores.

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 adoptadas pelo Comité por maioria dos membros presentes e votantes. As emendas à presente Convenção, assim como as decisões visadas nos artigos 59.º e 60.º da presente Convenção, serão adoptadas por maioria de dois terços dos membros presentes e votantes.

ARTIGO 6.º

Para tomar decisões é necessário um quórum de, pelo menos, metade dos Estados Partes contratantes.

ARTIGO 7.º

Antes do encerramento da sessão, o Comité aprovará 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.

