

COMMISSIONE ECONOMICA PER L'EUROPA
(CEE-ONU)

MANUALE TIR



CONVENZIONE DOGANALE RELATIVA AL TRASPORTO INTERNAZIONALE DELLE
MERCİ ACCOMPAGNATE DA CARNET TIR
(CONVENZIONE TIR, 1975)



NAZIONI UNITE
New York e Ginevra, 2002

NOTA

Esclusivamente il testo custodito dal Segretariato Generale delle Nazioni Unite, in qualità di depositario della Convenzione TIR, costituisce il testo autorevole della Convenzione TIR. Pertanto, le Parti contraenti alla Convenzione dovranno basare la rispettiva legislazione nazionale sul testo giuridico autorevole della Convenzione TIR e non sulla presente pubblicazione.

Le denominazioni utilizzate e la presentazione del materiale in questa pubblicazione non implicano l'espressione di alcuna opinione da parte del Segretariato delle Nazioni Unite in merito allo status giuridico di qualsivoglia Paese, territorio, città o area, o delle rispettive autorità, né tanto meno riguardo alla delimitazione delle loro frontiere o confini.

ECE/TRANS/TIR/6

MANUALE TIR^{*/}

La presente pubblicazione è stata curata dal Segretariato della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (CEE-ONU) in collaborazione con il Segretariato TIR, a seguito di una richiesta avanzata dal Comitato Amministrativo della Convenzione TIR (1975) nel corso della sua sesta sessione tenutasi nell'ottobre 1983. Il Comitato aveva stabilito la necessità di un Manuale TIR che contenesse il testo della Convenzione TIR del 1975, i relativi commenti su specifiche disposizioni ed altre informazioni utili per le Autorità doganali ed i trasportatori.

La presente edizione del Manuale TIR, che sostituisce la quarta edizione pubblicata nel 1999, è composta da tre sezioni principali:

La prima sezione descrive il regime doganale di transito TIR, il suo ambito, il suo obiettivo ed il suo funzionamento e ne analizza i possibili sviluppi futuri.

La seconda sezione contiene il testo integrale della Convenzione TIR del 1975, così come modificata al **12 maggio 2002**. La struttura di questa sezione segue, fondamentalmente, quella della Convenzione TIR del 1975, tuttavia le note esplicative riportate negli Annessi 6 e 7, Parte III della Convenzione sono state inserite nelle rispettive disposizioni della Convenzione stessa (ad eccezione dei disegni contenuti nell'Annesso 6).

Anche i commenti sono stati integrati con le disposizioni della Convenzione cui fanno riferimento. I commenti contenuti nel manuale TIR non sono giuridicamente vincolanti per le Parti contraenti della Convenzione TIR del 1975. Tuttavia, essi sono importanti per l'interpretazione, l'armonizzazione e l'applicazione della Convenzione, in quanto riflettono il parere del Comitato Amministrativo per la Convenzione TIR del 1975 e del Gruppo di Lavoro dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti, costituito in seno alla Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (CEE-ONU), come indicato in relazione a ciascun commento.

La terza sezione fornisce informazioni sull'applicazione della Convenzione TIR del 1975, contiene il testo delle risoluzioni e raccomandazioni adottate in relazione alla Convenzione TIR del 1975, fornisce esempi di pratiche migliori e comprende il testo di un esempio di autorizzazione e di accordo fra le competenti autorità e le associazioni garanti nazionali, così come stabilito nell'Annesso 9, Parte I della Convenzione stessa.

^{*/} "TIR" è l'acronimo di: "Transports Internationaux Routiers" (Trasporto Internazionale su Strada)

MANUALE TIR INDICE

1	Il regime doganale di transito TIR.....	1
1.1	Introduzione	1
1.1.1	Premessa	1
1.1.2	Copertura geografica.....	2
1.1.3	Sviluppo della convenzione TIR.....	3
1.1.4	Obiettivo e vantaggi.....	4
1.2	Principi.....	6
1.2.1	Approvazione dei veicoli stradali e dei container.....	8
1.2.2	Sistema di garanzia internazionale	8
1.2.3	Il Carnet TIR.....	10
1.2.4	Riconoscimento internazionale delle misure di controllo doganale	10
1.2.5	Accesso controllato al regime TIR	11
1.3.	Struttura amministrativa	12
1.3.1	Il Comitato Amministrativo TIR	15
1.3.2	La Commissione Esecutiva TIR (TIRExB).....	15
1.3.3	Il Gruppo di Lavoro CEE-ONU dei problemi doganali concernenti i trasporti (WP.30).....	16
1.3.4	Il Gruppo di Contatto TIR	16
1.4	Il funzionamento del regime TIR.....	17
1.5	Futuro sviluppo del regime TIR.....	20
1.5.1	Applicazione del regime tir nel mondo.....	20
1.5.2	Il regime TIR e l'elaborazione elettronica dei dati	21
1.6	Conclusione	23

1.7	Informazioni sul regime TIR	24
1.8	Carnet TIR rilasciati dall'IRU per le varie associazioni nazionali	26
1.9	Adesione alla Convenzione TIR del 1975 e sua attuazione.....	27
1.9.1	Responsabilità dei Governi.....	27
1.9.2	Responsabilità dell'associazione garante nazionale	28
1.9.3	Responsabilità dei trasportatori	29
1.9.4	Responsabilità dell'organizzazione internazionale (attualmente: IRU).....	30
2	Convenzione TIR del 1975	31
2.1	Testo della Convenzione TIR del 1975 (incluse le relative note esplicative ed i relativi commenti).....	32
2.2	Annessi alla Convenzione TIR 1975 (inclusi le note esplicative ed i relativi commenti).....	90
Annesso 1	Modello di Carnet TIR.....	91
Annesso 2:	Regolamento relativo alle condizioni tecniche applicabili ai veicoli stradali che possono essere ammessi al trasporto internazionale sotto sigillo doganale	109
	Disegni dell'Annesso 2	148
Annesso 3	Procedura di approvazione dei veicoli stradali che rispondono ai requisiti tecnici previsti dal regolamento di cui all'Annesso 2	159
Annesso 4	Modello di certificato di approvazione per veicoli stradali 166	
Annesso 5	Targhe TIR.....	172
Annesso 6	Note esplicative.....	173
Annesso 7	Relativo all'approvazione dei container	181
	Parte I e disegni.....	181
	Parte II e appendici	205
	Parte III: Note esplicative e disegni.....	216
Annesso 8	Composizione, funzioni e regolamento interno del Comitato Amministrativo e della Commissione Esecutiva.....	218
Annesso 9	Accesso al regime TIR.....	223
	Parte I: Autorizzazione delle associazioni al rilascio dei Carnet TIR.....	223
	Parte II: Autorizzazione delle persone fisiche e giuridiche all'utilizzo dei Carnet TIR.....	228

3	Parti Contraenti della Convenzione TIR.....	232
4	Risoluzioni e Raccomandazioni relative alla Convenzione TIR (1975)	234
4.1	Risoluzione N°. 49	234
4.2	Raccomandazione adottata dal Comitato Amministrativo per la Convenzione TIR (1975) il 20 Ottobre 1995	238
4.3	Raccomandazione adottata dal Comitato Amministrativo per la Convenzione TIR (1975) il 20 Ottobre 2000.....	242
5	Esempi di pratiche migliori.....	247
5.1	Introduzione	247
5.2	Procedura per il termine di un'operazione TIR	247
5.3	Procedura per lo scarico di un'operazione TIR	248
5.4	Procedura di indagine	250
5.5	Elenco dei documenti presentati a sostegno delle richieste di non- scarico	256
6	Esempio di autorizzazione delle associazioni al rilascio di Carnet TIR e ad agire come garanti e esempio di accordo	257
6.1	Esempio di autorizzazione delle associazioni al rilascio di Carnet TIR e ad agire come garanti.....	257
6.2	Esempio di accordo.....	259

1 IL REGIME DOGANALE DI TRANSITO TIR

1.1 INTRODUZIONE

1.1.1 PREMESSA

Una Conferenza di revisione tenutasi sotto gli auspici della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (CEE-ONU) nel novembre 1975 ha elaborato la Convenzione TIR del 1975, entrata in vigore nel 1978. Da allora, la Convenzione TIR si è rivelata una delle più produttive convenzioni internazionali sui trasporti ed, infatti, è a tutt'oggi l'unico regime di transito doganale universale esistente. L'idea alla base della Convenzione e del suo regime di transito si fonda su molti regimi di transito regionali ed ha, perciò, contribuito direttamente ed indirettamente ad agevolare i trasporti internazionali, specie quelli su strada, non solo in Europa e nel Medio Oriente, ma anche in altre zone del mondo quali l'Africa e l'America Latina.

Chiunque abbia viaggiato sulle strade europee riconoscerà la nota targa TIR, blu e bianca, apposta su migliaia di camion e semirimorchi che si avvalgono del regime doganale di transito TIR. Per il conducente, il trasportatore e lo speditore, questa targa indica un trasporto internazionale su strada veloce ed efficiente.

I lavori sul regime di transito TIR iniziarono immediatamente dopo la Seconda Guerra Mondiale, sotto l'egida della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (CEE-ONU). Il primo Accordo TIR fu siglato nel 1949 fra un piccolo numero di Paesi europei, ma il suo successo portò alla negoziazione di una Convenzione TIR che fu adottata nel 1959 dal Comitato per il Trasporto Interno della CEE-ONU ed entrò in vigore nel 1960. Questa prima Convenzione fu poi riesaminata nel 1975 per inserirvi i frutti dell'esperienza pratica del funzionamento del regime e per dare effetto ai progressi tecnici ed alle mutate esigenze doganali e di trasporto.

L'esperienza ottenuta nei primi 10-15 anni di funzionamento del regime servì quindi a rendere il regime TIR più efficiente e meno complesso, pur garantendo la sicurezza doganale. Un'altra ragione che portò alla modifica del regime TIR fu l'introduzione di una nuova tecnica di trasporto agli inizi degli anni '60: il container marittimo, cui seguirono il container nazionale usato dalle ferrovie europee e dall'introduzione di una carrozzeria convertibile per il miglioramento dell'efficienza del trasporto stradale e ferroviario.

Queste nuove tecniche di trasporto, combinate e multimodali, richiedevano che, in alcune circostanze, il container fosse un'unità di carico doganale sicura. Ciò implicava che il regime TIR non riguardava più solo il trasporto su strada, ma si estendeva anche alle ferrovie, ai corsi d'acqua interni e persino al trasporto marittimo, sebbene almeno una parte del tragitto totale dovesse avvenire su strada.

Con la sua entrata in vigore, la nuova Convenzione concluse e sostituì la vecchia Convenzione del 1959 che, tuttavia, rimane ancora in vigore per alcune ragioni, fra cui quella che una delle Parti contraenti della vecchia Convenzione (il Giappone) non ha ancora aderito alla Convenzione TIR del 1975.

1.1.2 COPERTURA GEOGRAFICA

La Convenzione TIR si è rivelata uno degli strumenti internazionali più efficaci patrocinati dalla Commissione Economica per l'Europa dell'ONU (CEE-ONU). Finora essa conta 64 Parti contraenti, inclusa la Comunità Europea, e si estende su tutta l'Europa fino all'Africa settentrionale, al Vicino e al Medio Oriente. I Paesi asiatici sono stati informati delle agevolazioni offerte da questo regime di transito doganale mondiale ed il loro interesse indica che essi entreranno a far parte della Convenzione TIR in un futuro non molto lontano. Già oggi sono Parti contraenti gli Stati Uniti d'America e il Canada, nonché il Cile e l'Uruguay nell'America meridionale (si veda la Sezione 3 del Manuale TIR).

Il successo del regime TIR può essere valutato anche dal numero di Carnet TIR rilasciati annualmente. Mentre nel 1952 essi ammontavano a poco oltre 3.000, questo numero è aumentato costantemente fino a raggiungere le 100.000 unità nel 1960 e le 800.000 nel 1970. Negli anni '70-'80, le richieste di Carnet TIR oscillavano fra 500.000 e 900.000. Ciò si spiega alla luce dell'ampliamento della Comunità Europea che utilizza il proprio regime di transito comunitario all'interno del suo territorio. Pertanto, i Carnet TIR non possono essere usati per operazioni di transito doganale all'interno dei suoi Stati membri.

A seguito dell'espansione degli scambi tra l'Europa orientale e quella occidentale, specie a partire dal 1989, e del conseguente notevole aumento dei trasporti internazionali su strada, il numero dei Carnet TIR emessi ha superato il milione nel 1982 ed ha ora raggiunto i 2,7 milioni (2001), cifra che rappresenta l'inizio dei quasi 8.000 trasporti TIR che quotidianamente avvengono in oltre 50 Paesi e delle ben oltre 50.000 procedure TIR giornaliere per il passaggio alle frontiere. Le imprese di trasporti autorizzate dalle autorità doganali nazionali all'uso dei Carnet TIR sono più di 34.000 (per maggiori dettagli si veda la Sezione 1.8 del Manuale TIR).

Nei prossimi anni, con l'ingresso nella Comunità Europea di alcuni Paesi dell'Europa centrale, si prevede che il numero dei trasporti TIR diminuirà in questa zona dell'Europa, tuttavia questo andamento sarà ampiamente compensato dall'aumento dei trasporti TIR nei Paesi del Medio Oriente e dell'Asia.

In concreto, però, il rimarchevole incremento nell'uso del regime doganale di transito TIR può essere ricondotto alle speciali caratteristiche del regime TIR che offrono agli operatori del settore ed alle Autorità doganali un regime doganale semplice, flessibile, economico e sicuro per il trasporto internazionale delle merci oltre le frontiere.

1.1.3 SVILUPPO DELLA CONVENZIONE TIR

Dal 1975 la Convenzione TIR è stata modificata più di venti volte. Gli ultimi emendamenti, entrati in vigore il 17 febbraio 1999 ed il 12 maggio 2002, erano il frutto di un esteso processo di revisione avviato dal Comitato per il trasporto interno della CEE-ONU nel gennaio 1995.

Nel 1994, a seguito delle notevoli difficoltà di applicazione della Convenzione, dovute ai tentativi della criminalità organizzata internazionale di abusare delle agevolazioni doganali offerte dalla Convenzione, le Parti contraenti coinvolte, il Segretariato CEE-ONU e l'Unione Internazionale per i Trasporti su Strada (IRU) hanno adottato una serie di misure a breve termine per tutelare il regime TIR. Queste misure comprendevano, in particolare, la creazione di un sistema di controllo EDI internazionale per i Carnet TIR, gestito congiuntamente dalle autorità doganali nazionali, dalle associazioni nazionale dei trasporti e dall'IRU (cosiddetto SAFETIR). Attualmente oltre l'80% di tutti i trasporti TIR viene registrato e analizzato a livello centrale dal sistema.

Ciò nonostante, al fine di stabilizzare il regime TIR nel lungo periodo, si è ritenuto necessario apportare modifiche più sostanziali al suo funzionamento ed alla cooperazione governativa, nonché ai meccanismi di controllo. Pertanto, nel 1995 il Gruppo di lavoro CEE-ONU per i problemi doganali concernenti i trasporti (WP.30), sostenuto da numerosi gruppi di esperti ad hoc, ha avviato i lavori per la revisione globale del regime TIR. Obiettivo principale del più vasto processo di revisione mai intrapreso nella storia del regime TIR è la costituzione di un sistema di transito doganale globale, stabile, inequivocabile, trasparente e moderno, fondato sulla filosofia di base della procedura TIR: un susseguirsi di operazioni nazionali di transito doganale collegate da un set o file di dati standard (Carnet TIR) e da una catena di garanzia internazionale.

La Fase I del processo di revisione TIR si è conclusa con successo nel 1997 ed i relativi emendamenti sono entrati in vigore in tutti gli Stati contraenti della Convenzione TIR il 17 febbraio 1999. Tale fase prevedeva l'accesso controllato al regime TIR per i trasportatori, le associazioni autorizzate al rilascio dei Carnet TIR, le associazioni garanti e l'organizzazione internazionale responsabile della stampa centralizzata e della distribuzione dei Carnet. La Fase I prescriveva, inoltre, la trasparenza del funzionamento del sistema di garanzia internazionale e l'istituzione di un organo di supervisione intergovernativo: la Commissione Esecutiva TIR (TIRExB).

Un secondo pacchetto di emendamenti alla Convenzione TIR (Fase II) è entrato in vigore il 12 maggio 2002. Esso individua chiaramente ed inequivocabilmente le responsabilità giuridiche ed amministrative delle autorità doganali, dei trasportatori e dell'organizzazione internazionale che, a partire da tale data, sono divenute responsabili anche dell'organizzazione e del funzionamento efficaci del sistema di garanzia internazionale.

Nel 2000 sono stati avviati anche i lavori della Fase III del processo di revisione TIR, con lo scopo di consentire, tra l'altro, l'uso dei moderni meccanismi di elaborazione elettronica dei dati all'interno del regime TIR, senza modificarne la filosofia di base né la struttura amministrativa e giuridica recentemente modernizzate.

Con la conclusione di questo processo di revisione TIR, prevedibilmente nell'anno 2005, il regime TIR sarà in grado di fronteggiare le future esigenze di efficienza del trasporto e del commercio internazionali e dei regimi doganali. Contemporaneamente, la Convenzione TIR riveduta offrirà controlli, sicurezza e, ove necessario, interventi da parte dei Governi, sì da assicurare l'efficienza del regime di transito doganale, indispensabile per il trasporto ed il commercio moderni.

1.1.4 OBIETTIVO E VANTAGGI

I regimi doganali di transito sono concepiti per agevolare al massimo il movimento di merci sotto sigillo doganale negli scambi internazionali e per fornire la sicurezza e le garanzie doganali necessarie. Perché un tale sistema funzioni in modo soddisfacente è essenziale che le relative formalità non siano né troppo gravose per i funzionari doganali né troppo complesse per gli operatori ed i loro agenti. E', quindi, indispensabile trovare un equilibrio fra le esigenze delle Autorità doganali e quelle dei trasportatori.

Tradizionalmente, quando le merci attraversano il territorio di uno o più Stati nel corso del loro trasferimento internazionale su strada, le Autorità doganali di ogni Stato applicavano controlli e procedure nazionali. Queste misure variavano da Paese a Paese, ma spesso comprendevano l'ispezione del carico a ciascuna frontiera nazionale e l'imposizione di requisiti di sicurezza nazionali (garanzia, vincolo, deposito di dazio, ecc.) a copertura dei dazi e delle imposte potenzialmente a rischio durante il transito delle merci in ciascun territorio. Questi provvedimenti, applicati in ogni Paese di transito, comportavano notevoli spese, ritardi ed interferenze con il trasporto internazionale.

Nel tentativo di ridurre le difficoltà incontrate dai trasportatori e, contemporaneamente, di offrire alle Amministrazioni doganali un sistema internazionale di controllo che sostituisse le procedure nazionali tradizionali, pur tutelando efficacemente gli introiti degli Stati in cui le merci viaggiavano, è stato concepito il regime TIR.

(a) Vantaggi per le Amministrazioni doganali

Per quanto riguarda le misure di controllo doganale alle frontiere, il regime TIR presenta chiari vantaggi per le Amministrazioni doganali, poiché riduce le procedure nazionali di transito normalmente necessarie. Allo stesso tempo, il regime evita la necessità – costosa in termini di personale e di strutture – di ispezioni fisiche nei Paesi di transito diverse dal controllo dei sigilli e delle condizioni esterne del compartimento di carico o del container. Esso supera anche la necessità di adottare garanzie nazionali e sistemi nazionali di documentazione.

Altri vantaggi derivano dal fatto che le operazioni di transito internazionale sono scortate da un unico documento di transito, il Carnet TIR, che riduce il rischio di presentazione di informazioni inesatte alle Amministrazioni doganali.

In caso di dubbio, le autorità doganali hanno il diritto di ispezionare in qualunque momento le merci poste sotto sigillo doganale e, ove necessario, di interrompere il trasporto TIR e/o adottare misure opportune in base alla legislazione nazionale. In considerazione delle rigide disposizioni della Convenzione TIR e dell'interesse di tutte le autorità doganali e dei trasportatori ad applicare dette disposizioni, tali interventi dovranno rivestire carattere eccezionale. Pertanto, le autorità doganali potranno ridurre al minimo le procedure doganali amministrative di routine e dedicare le loro limitate risorse a specifiche misure di controllo basate sulla valutazione dei rischi e sull'intelligence.

La Commissione Esecutiva TIR (TIRExB), organo intergovernativo, garantisce che tutti gli attori del regime TIR applichino in maniera adeguata le disposizioni della Convenzione. In caso di difficoltà nell'applicazione della Convenzione TIR a livello nazionale, le autorità doganali potranno rivolgersi alla TIRExB per riceverne guida e sostegno. La TIRExB è anche a disposizione di tutte le Parti contraenti per coordinare ed incentivare lo scambio di intelligence e di informazioni.

(b) Vantaggi per il settore dei trasporti

Anche i vantaggi per gli interessi del commercio e dei trasporti sono ovvi. Le merci possono viaggiare attraverso le frontiere nazionali con un'interferenza minima da parte delle Amministrazioni doganali. Riducendo gli impedimenti tradizionali al movimento internazionale delle merci, il regime TIR incentiva lo sviluppo dei traffici internazionali e diminuendo i ritardi nel transito, consente di economizzare notevolmente sui costi di trasporto.

Attraverso la sua catena di garanzia internazionale, La Convenzione TIR offre inoltre un accesso relativamente semplice alle garanzie richieste che costituiscono la conditio sine qua non affinché i settori dei trasporti e del commercio possano beneficiare delle agevolazioni del regime doganale di transito.

Infine, riducendo gli impedimenti al traffico internazionale su strada, causati dai controlli doganali, gli esportatori sono in grado di scegliere più facilmente la forma di trasporto che meglio si confà alle loro necessità.

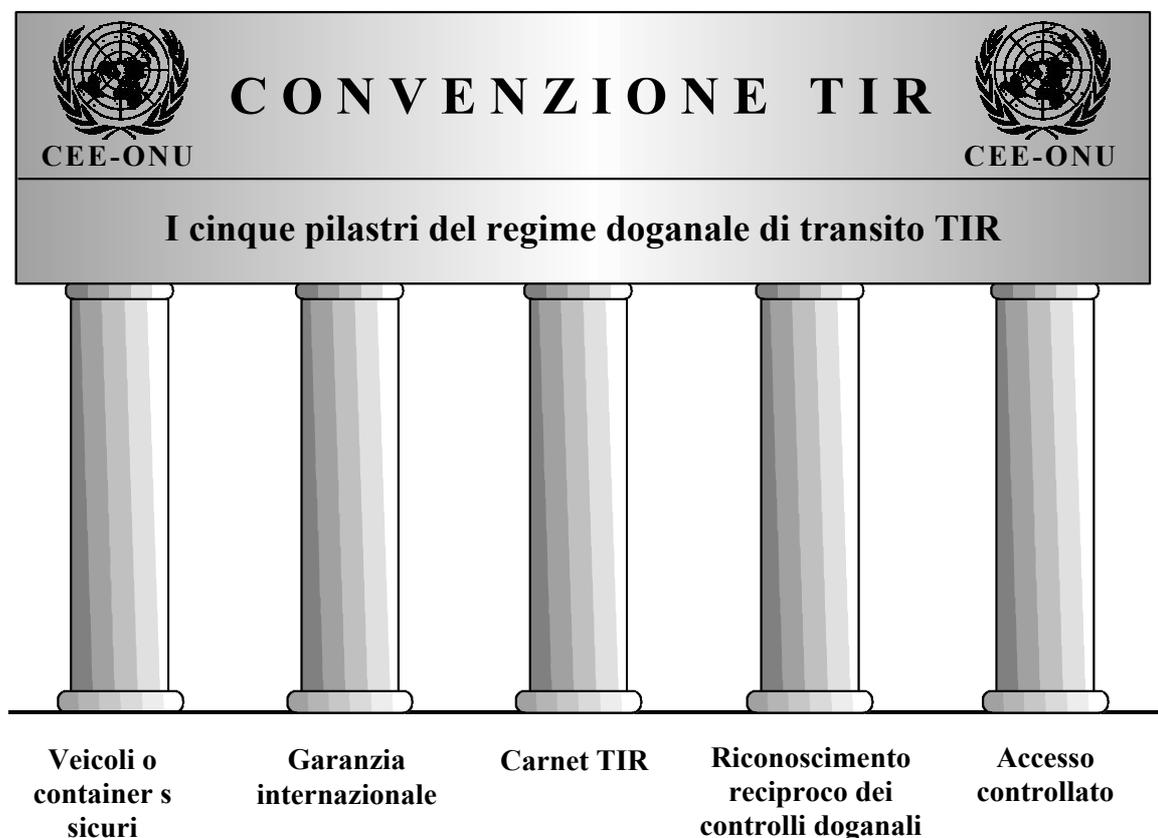
1.2 PRINCIPI

Più oltre sono brevemente descritti i principi del regime doganale di transito TIR, come sanciti nella Convenzione TIR del 1975. Sarà così evidente come, grazie alla sua semplicità ed efficacia, il regime sia attraente per i trasportatori e per le Autorità doganali.

Al fine di assicurare che le merci possano viaggiare subendo un'interferenza minima “en route”, pur offrendo la massima tutela alle Amministrazioni doganali, il regime TIR contiene cinque requisiti di base – i cinque pilastri fondamentali del regime doganale di transito TIR (vedere figura 1):

- (1) le merci devono viaggiare in veicoli o container sicuri dal punto di vista doganale;
- (2) durante il tragitto, i dazi e le imposte a rischio devono essere coperti da una garanzia valida a livello internazionale;
- (3) le merci devono essere scortate da un documento doganale riconosciuto a livello internazionale (Carnet TIR), acquisito nel Paese di partenza, che funge da documento di controllo doganale negli Stati di partenza, transito e destinazione;
- (4) le misure di controllo doganale adottate nel Paese di partenza devono essere accettate da tutti i Paesi di transito e destinazione;
- (5) l'accesso al regime TIR per
 - associazioni nazionali che rilasciano il Carnet TIR; e per
 - le persone fisiche e giuridiche che utilizzato il Carnet TIR dovrà essere autorizzato dalle competenti Autorità nazionali.

Figura 1: Principi del regime TIR



1.2.1 APPROVAZIONE DEI VEICOLI STRADALI E DEI CONTAINER

In merito ai requisiti di sicurezza, la Convenzione TIR stabilisce che le merci devono essere trasportate in container o veicoli stradali i cui compartimenti di carico sono costruiti in modo che non vi sia accesso all'interno una volta apposti i sigilli doganali, e che eventuali manomissioni siano chiaramente visibili.

A tale scopo, la Convenzione individua gli standard di costruzione e le procedure di approvazione, e le merci possono essere scortate da un Carnet TIR solo qualora il compartimento di carico del veicolo stradale o del container sia approvato secondo i predetti requisiti. Se un container o un compartimento di carico soddisfa i requisiti della Convenzione, le corrispondenti Autorità nazionali di approvazione o ispezione rilasceranno i cosiddetti certificati di approvazione per i veicoli stradali o i container. In linea di principio, questi certificati saranno riconosciuti in tutte le Parti contraenti della Convenzione TIR.

Qualora le Autorità nazionali di approvazione o ispezione siano in dubbio sulla conformità delle nuove costruzioni proposte dai produttori alle disposizioni tecniche della Convenzione TIR, esse possono rivolgersi, tramite le rispettive autorità governative, alla Commissione Esecutiva ed al Segretariato TIR, al Comitato Amministrativo TIR o al Gruppo di Lavoro dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti della CEE-ONU (WP.30) e chiederne il parere. Il Gruppo di Lavoro ed il Comitato Amministrativo TIR possono rilasciare un parere o, se si tratta di una costruzione molto importante e generalmente applicabile non ancora inserita nella Convenzione TIR, preparare, ove necessario, una proposta di emendamento per modificare il testo della Convenzione stessa.

1.2.2 SISTEMA DI GARANZIA INTERNAZIONALE

Il secondo elemento di base del regime di transito TIR è il sistema di garanzia internazionale. Esso è stato concepito per assicurare che i dazi doganali e le imposte a rischio durante le operazioni di transito siano coperte in ogni momento da un'associazione nazionale garante, qualora l'operatore TIR non possa essere ritenuto responsabile.

Il funzionamento del sistema di garanzia TIR è immediato. Ogni associazione nazionale rappresentante gli interessi del settore dei trasporti in un dato Paese ed autorizzata dall'Amministrazione doganale del Paese stesso garantisce il pagamento all'interno del proprio territorio nazionale di tutti i dazi e le imposte che possono divenire esigibili in caso si verificano irregolarità durante l'operazione di trasporto TIR. Questa associazione garante nazionale assicura così il pagamento di dazi e imposte dei vettori nazionali ed esteri coperti dai Carnet TIR che sono stati rilasciati da detta associazione garante nazionale o da un'associazione analoga in un altro Paese.

Quindi, per ogni operazione di trasporto TIR al suo interno, ogni Stato beneficia di una garanzia prestata sul suo territorio. Per così dire, vi è sempre un partner nazionale al quale le Autorità doganali possono rivolgersi in caso di irregolarità, indipendentemente dal fatto che l'irregolarità sia stata causata da un trasportatore nazionale o estero. Il regime di transito TIR può perciò essere considerato un susseguirsi di movimenti di transito nazionali basati su garanzie internazionali piuttosto che nazionali. Tuttavia, gli accordi disciplinanti la costituzione della garanzia sono fondati sulla legge nazionale e sono solitamente contenuti in un accordo fra le autorità doganali nazionali e le associazioni nazionali (un esempio di accordo è riportato nella Sezione 6 del Manuale TIR).

Le associazioni garanti nazionali costituiscono una catena di garanzie che collegano tutti i Paesi TIR. Oggi l'unica catena di garanzie esistente e ben funzionante è gestita dall'International Road Transport Union (IRU = Unione Internazionale Trasporti Stradali) di Ginevra, Svizzera, un'organizzazione non governativa che rappresenta nel mondo gli interessi degli autotrasportatori. La catena di garanzie è supportata da numerose grandi compagnie assicurative internazionali ed è sotto la supervisione della Commissione Esecutiva TIR (TIRExB).

In caso di irregolarità, prima di contattare l'associazione garante, le Autorità doganali dovranno, ove possibile, richiedere il pagamento alla(e) persona(e) direttamente responsabile(i). Qualora debba essere applicata la garanzia (ad esempio a causa del fallimento della persona direttamente responsabile), è sempre l'associazione garante del Paese in cui è stata scoperta l'irregolarità a dovere essere contattata dalle Autorità doganali del Paese stesso, in modo che la questione possa essere risolta a livello nazionale. Questa associazione garante dovrà tuttavia richiedere il rimborso delle spese tramite la catena di garanzia internazionale.

I limiti monetari della garanzia sono stabiliti separatamente da ciascuno Stato. L'importo massimo raccomandato da richiedere a ciascuna associazione nazionale è attualmente di 50.000 Dollari USA per ogni Carnet TIR (200.000 Dollari USA per i Carnet TIR riguardanti tabacchi e alcol).

1.2.3 IL CARNET TIR

Il Carnet TIR, documento doganale internazionale, rappresenta il cardine amministrativo del regime TIR e inoltre fornisce la prova dell'esistenza di una garanzia internazionale per le merci trasportate in detto regime.

Sotto la supervisione della Commissione Esecutiva TIR (TIRExB), l'IRU è attualmente l'unica organizzazione internazionale autorizzata a stampare a livello centrale e a distribuire i Carnet TIR alle sue associazioni garanti nazionali, alle condizioni stabilite in un impegno contrattuale approvato dal Comitato Amministrativo TIR. Ogni associazione nazionale, a sua volta, rilascia i Carnet TIR ai trasportatori del proprio Paese, secondo le condizioni stabilite nella dichiarazione di impegno stipulata fra ciascun trasportatore e l'associazione.

La copertina del Carnet TIR e la serie di volet e souche, accoppiati all'interno, rappresentano la funzione essenziale del Carnet TIR dal punto di vista dei controlli che devono essere svolti dalle Autorità doganali e per il funzionamento del sistema di garanzia. Ciascun Paese in cui ha luogo l'operazione TIR utilizza un insieme costituito da due volet e due souche.

La presentazione di un Carnet TIR valido, recante nomi, timbri e firme dell'organizzazione internazionale e dell'associazione di emissione, e debitamente compilato dal trasportatore, è di per se stesso prova dell'esistenza e validità della garanzia. Il Carnet TIR resta valido fino alla conclusione del trasporto TIR alla dogana di destinazione finale, purché esso sia stato presentato alla dogana di partenza entro la scadenza prevista dall'associazione emittente.

1.2.4 RICONOSCIMENTO INTERNAZIONALE DELLE MISURE DI CONTROLLO DOGANALE

Il quarto elemento su cui si fonda il regime di transito TIR è il principio secondo cui le misure di controllo doganale adottate nel Paese di partenza devono essere accettate dai Paesi di transito e destinazione.

Di conseguenza, le merci trasportate in base al regime TIR in compartimenti di carico sigillati di veicoli stradali o in container non saranno esaminati, in linea di massima, presso gli uffici doganali di transito; proprio questo costituisce il maggior vantaggio del regime TIR per i trasportatori. Ciò non esclude il diritto degli uffici doganali di effettuare controlli casuali laddove vi sia il sospetto di irregolarità, ma si intende, ed è sancito nella Convenzione, che tali controlli dovranno essere eccezionali.

Questa procedura, estremamente interessante per i trasportatori, implica essenzialmente che i controlli svolti dall'ufficio doganale di partenza siano accettabili per tutte le altre dogane coinvolte nell'operazione di transito TIR. Ne consegue che l'ufficio doganale di partenza svolge un ruolo fondamentale, anche al fine di garantire l'efficace funzionamento del regime TIR da parte di tutte le Autorità doganali interessate.

E' quindi essenziale che le ispezioni doganali presso l'ufficio doganale di partenza siano rigorose e complete, poiché il funzionamento dell'intero regime TIR dipende da esse. Prima di apporre i sigilli, l'ufficio doganale di partenza deve, inoltre, verificare le condizioni del compartimento di carico del veicolo stradale o del container e, in caso si tratti di spazi telonati, le condizioni dei teloni e delle loro legature, in quanto questi elementi non sono inclusi nel certificato di approvazione.

1.2.5 ACCESSO CONTROLLATO AL REGIME TIR

Nel 1999 la Fase I dell'attuale processo di revisione TIR ha apportato alcune modifiche alla Convenzione TIR che stabiliscono ulteriori requisiti ed obblighi per i trasportatori che intendono avvalersi del regime TIR. Questi provvedimenti sono stati introdotti per tutelare il regime dalle attività fraudolente commesse in particolare dalla criminalità organizzata.

Nel nuovo Annesso 9 della Convenzione, che prevede l'autorizzazione da parte delle competenti autorità nazionali (solitamente le Autorità doganali) delle associazioni nazionali che rilasciano i Carnet TIR, sono stabilite condizioni e requisiti minimi per ottenere tale autorizzazione (i dettagli di queste autorizzazioni possono essere stabiliti tramite la conclusione di un contratto scritto o con un decreto di stato). Oltre ai requisiti commerciali che possono essere richiesti dall'organizzazione internazionale (es. l'IRU), la revisione della Convenzione prevede che alle associazioni nazionali sia concessa l'autorizzazione solo se esistono da almeno un anno, godono di una situazione finanziaria solida, dispongono di personale esperto e non hanno commesso reati gravi o reiterati contro la legislazione doganale o fiscale. Inoltre, queste associazioni devono concludere un accordo scritto con le Autorità competenti del Paese in cui hanno sede e devono, fra l'altro, dimostrare alle Autorità doganali di poter coprire con garanzia tutte le loro eventuali passività (un esempio di accordo di autorizzazione è contenuto nella Sezione 6 del Manuale TIR).

Il nuovo Annesso 9 della Convenzione introduce anche la condizione che le Autorità doganali debbano controllare l'accesso al regime TIR di tutti i suoi utenti, ossia dei trasportatori. Le condizioni ed i requisiti minimi sanciti dalla Convenzione includono una solida situazione finanziaria, l'assenza di reati gravi o reiterati contro la legislazione doganale o fiscale e la presentazione di una dichiarazione scritta presso l'associazione nazionale che rilascia i Carnet TIR, in cui si specificano le responsabilità dell'operatore. Le informazioni su tutti i trasportatori autorizzati all'uso dei Carnet TIR vengono conservate a livello centrale nella banca-dati TIR internazionale (ITDB), presso la Commissione Esecutiva TIR (TIRExB) di Ginevra, che utilizza un sistema con codice di identificazione (ID) unico. Anche le eventuali revoche dell'autorizzazione da parte delle Autorità doganali e l'esclusione dal regime ai sensi dell'Articolo 38 della Convenzione vengono inserite nel sistema.

1.3 STRUTTURA AMMINISTRATIVA

La Convenzione TIR del 1975 è una delle convenzioni doganali internazionali più moderne ed aggiornate. La sua applicazione è efficiente, con poche possibilità di vertenze che potrebbero derivare da disposizioni non chiare o vaghe e da differenti interpretazioni.

Il funzionamento fluido della Convenzione ha molte spiegazioni, fra cui l'interesse di tutte le Parti coinvolte, sia che si tratti dei trasportatori che delle Autorità doganali, al buon funzionamento del regime in virtù del risparmio in termini di tempo e costi.

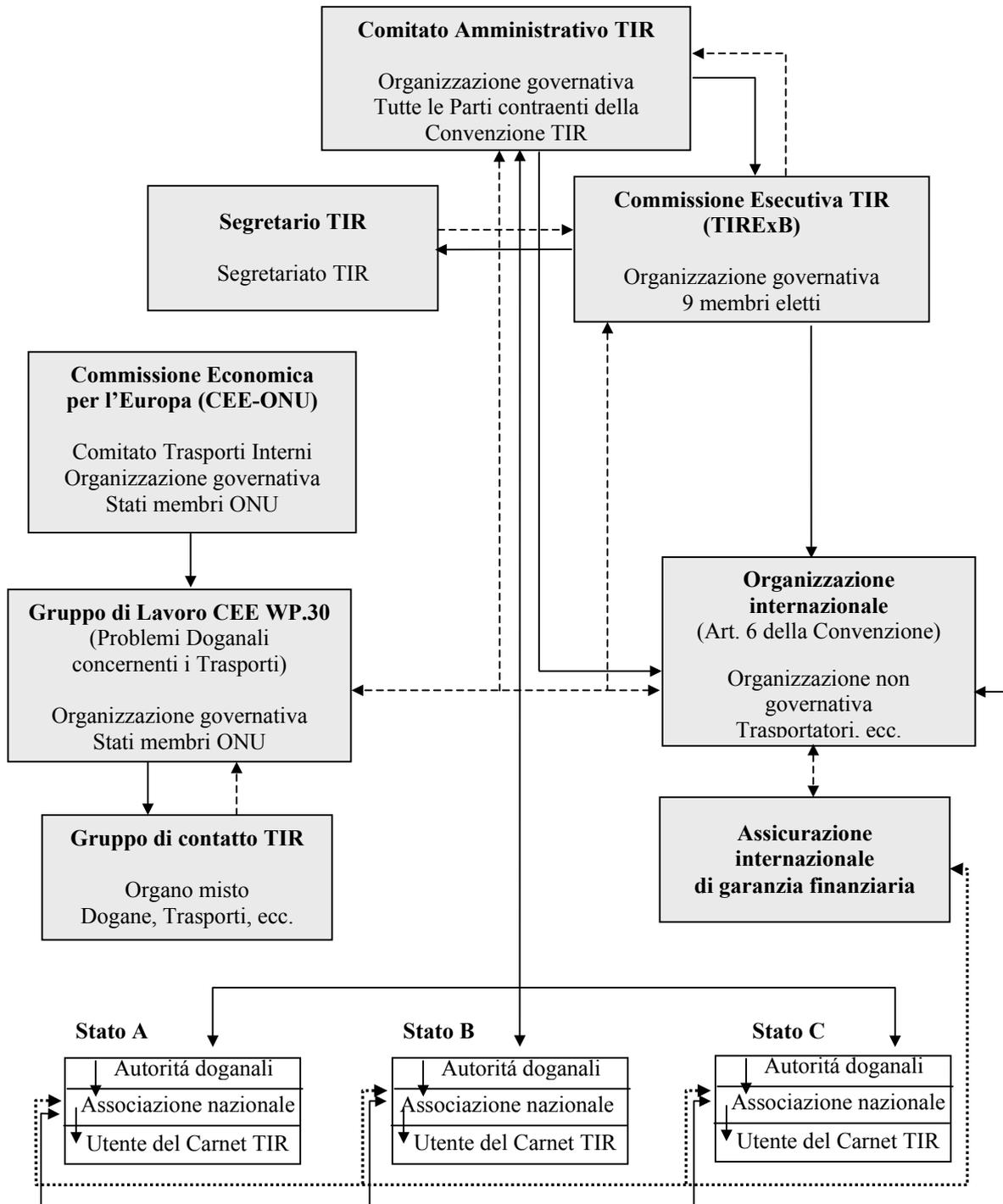
Un altro motivo è che gli autori della Convenzione TIR hanno già fornito alcune interpretazioni del testo giuridico nell'introduzione alle Note Esplicative della Convenzione. Queste note, contenute nell'Annesso 6 della Convenzione, formano parte integrante della Convenzione stessa. Esse interpretano alcune disposizioni della Convenzione ed i suoi annessi e descrivono alcune pratiche raccomandate per il funzionamento quotidiano del regime TIR. Le note esplicative non modificano le disposizioni della Convenzione, ma ne precisano il contenuto, il significato e la portata.

I cambiamenti tecnici oggi sono molto rapidi e ciò che era “all’avanguardia” nel 1975, ossia all’epoca della creazione della Convenzione, non è necessariamente valido ora. Ciò non riguarda solo le tecniche doganali, ma anche la produzione di veicoli e container, nonché le tecniche di contrabbando. Inoltre, poiché le merci contrabbandate, specie gli stupefacenti, sono sempre più costose, i profitti dei contrabbandieri crescono vertiginosamente, con la conseguenza che vengono elaborate tecniche di contrabbando sempre più complesse. Alla luce di questi sviluppi, il regime TIR e la Convenzione che ne costituisce la base giuridica sono sempre stati mantenuti aggiornati. Questo compito è stato affidato al Comitato Amministrativo TIR, alla Commissione Esecutiva TIR (TIRExB) ed alla Commissione Economica per l’Europa delle Nazioni Unite (CEE-ONU) di Ginevra.

Nella Figura 2 più oltre è riportato uno schema della struttura amministrativa della Convenzione TIR.

Nel capitolo 1.9 del Manuale TIR viene fornito un quadro dei passi principali che tutte le Parti del regime TIR – Governi, associazioni garanti nazionali, trasportatori e organizzazioni internazionali – devono compiere per aderire a ed attuare le disposizioni della Convenzione TIR.

Figura 2: Struttura amministrativa della Convenzione TIR



- Decisione o approvazione
- - - Consulenza o consultazione
- Sistema di assicurazione internazionale o di garanzia finanziaria

1.3.1 IL COMITATO AMMINISTRATIVO TIR

Il Comitato Amministrativo, composto da tutte le Parti contraenti della Convenzione, è l'organo più alto della Convenzione stessa. Esso si riunisce solitamente due volte all'anno, in primavera ed in autunno, sotto l'egida della CEE-ONU, a Ginevra, ed approva gli emendamenti alla Convenzione, al fine di offrire a tutti i Paesi, alle autorità competenti ed alle organizzazioni internazionali coinvolte l'occasione per scambiare le rispettive opinioni sul funzionamento del sistema. Finora il Comitato ha adottato più di venti emendamenti alla Convenzione TIR ed ha approvato numerose risoluzioni, raccomandazioni e commenti.

1.3.2 LA COMMISSIONE ESECUTIVA TIR (TIREXB)

La Commissione Esecutiva TIR (TIRExB) è stata istituita dalle Parti contraenti della Convenzione nel 1999. Essa mira a migliorare la cooperazione internazionale fra le Autorità doganali nell'ambito dell'applicazione della Convenzione TIR ed a supervisionare e fornire sostegno nell'applicazione del regime TIR e del sistema di garanzia internazionale. La TIRExB è composta da 9 membri eletti, con incarico biennale, per le loro capacità personali dai governi delle Parti contraenti della Convenzione.

La TIRExB è, fra l'altro, incaricata di supervisionare la stampa centralizzata e la distribuzione dei Carnet TIR, di sorvegliare il funzionamento del sistema di garanzia e assicurazione internazionale e di coordinare ed incentivare lo scambio di informazioni fra le Autorità doganali ed altre Autorità governative.

Le decisioni della TIRExB sono eseguite dal Segretario TIR, coadiuvato dal Segretariato TIR. Il Segretario TIR dovrà essere anche membro del Segretariato CEE-ONU.

Le attività della TIRExB sono finanziate, attualmente, tramite un prelievo (tassa) su ciascun Carnet TIR emesso.

1.3.3 IL GRUPPO DI LAVORO CEE-ONU DEI PROBLEMI DOGANALI CONCERNENTI I TRASPORTI (WP.30)

Il lavoro del Comitato Amministrativo TIR è sostenuto e coadiuvato dal Gruppo di Lavoro CEE-ONU dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti (WP.30) che si riunisce due o tre volte l'anno a Ginevra, solitamente in connessione con le sessioni del Comitato Amministrativo TIR. La partecipazione al Gruppo di Lavoro è aperta a tutti gli Stati membri delle Nazioni Unite ed alle organizzazioni internazionali interessate.

Il Gruppo di Lavoro adotta regolarmente anche commenti su determinate disposizioni della Convenzione. Tali commenti non sono giuridicamente vincolanti per le Parti contraenti della Convenzione, al contrario degli Articoli e delle Note esplicative. Tuttavia, essi sono importanti per l'interpretazione, l'armonizzazione e l'applicazione della Convenzione TIR, in quanto riflettono il parere consensuale del Gruppo di Lavoro in cui è rappresentata la maggioranza delle Parti contraenti e dei principali utenti del regime TIR (i commenti adottati dal Gruppo di Lavoro sono generalmente trasmessi al Comitato Amministrativo TIR per la valutazione e l'approvazione).

1.3.4 IL GRUPPO DI CONTATTO TIR

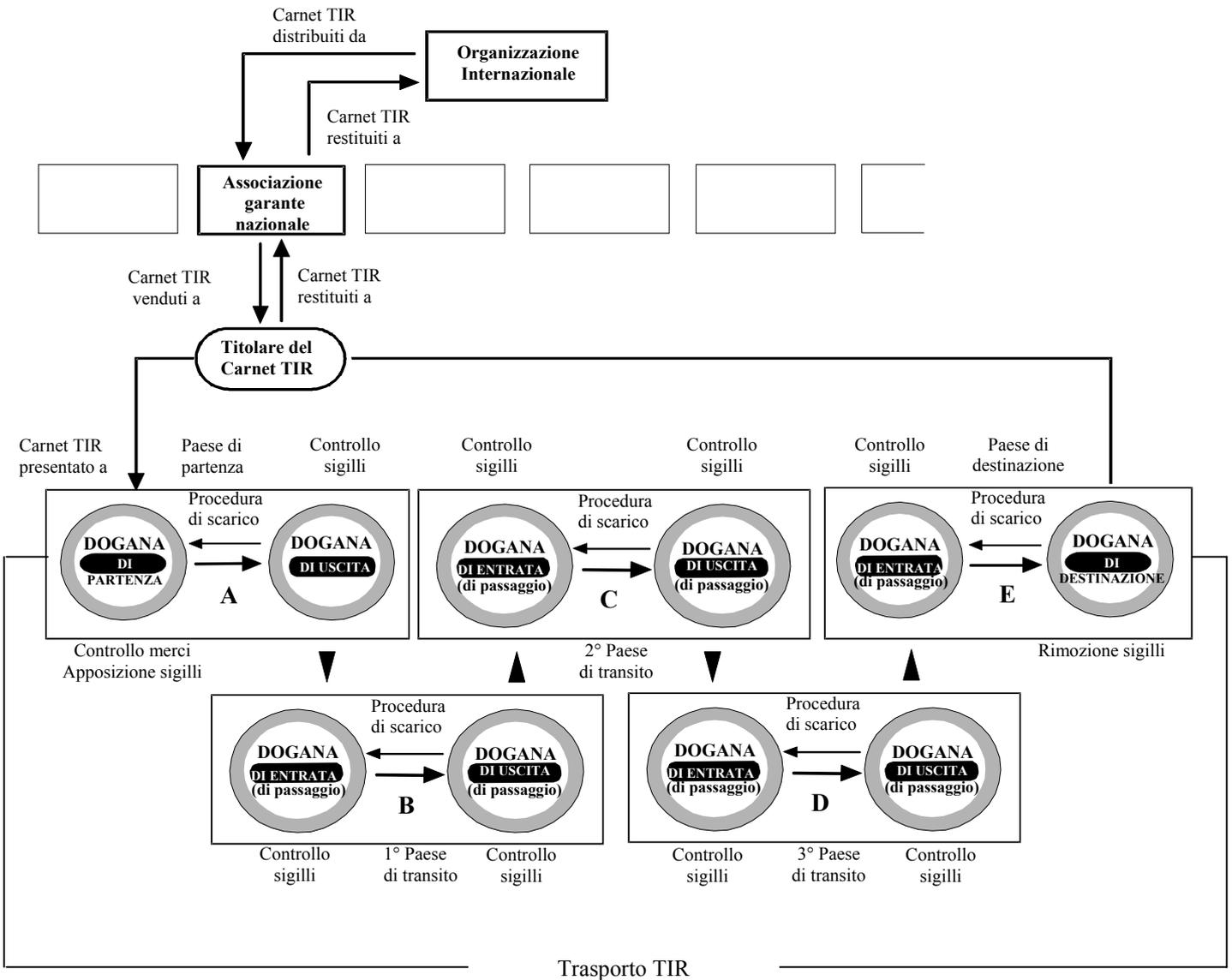
Il Gruppo di Contatto TIR è stato istituito nell'ottobre 1994 dal Gruppo di Lavoro CEE-ONU dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti (WP.30) per fornire un meccanismo consultivo fra i governi membro della CEE-ONU, le Parti contraenti della Convenzione TIR e le organizzazioni non governative interessate, al fine di reagire rapidamente ai nuovi problemi emergenti nell'applicazione del regime TIR e di fornire un approccio armonizzato a livello internazionale nell'attuazione nazionale della Convenzione TIR.

Il Gruppo di Contatto TIR riferisce direttamente al Gruppo di Lavoro CEE-ONU dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti (WP.30) ed è assistito dal Segretariato CEE-ONU.

1.4 IL FUNZIONAMENTO DEL REGIME TIR

Le procedure descritte più oltre indicano in modo schematico il funzionamento del regime TIR vigente, con particolare riferimento alle procedure di controllo doganale (v. Figura 3 qui sotto).

Figura 3: Il funzionamento del regime TIR



Presso l'ufficio doganale di partenza, ove solitamente vengono espletate le formalità di esportazione, la dogana controlla il carico sulla base delle informazioni fornite nel Carnet TIR (manifesto delle merci) compilato dal trasportatore. La dogana sigilla quindi il compartimento di carico e lo annota nel Carnet TIR, trattiene un foglio (volet bianco) ed autentica la souche corrispondente. Il Carnet TIR viene riconsegnato al trasportatore che dà inizio all'operazione di trasporto. Al momento di attraversare la frontiera in uscita da quello Stato, la dogana controlla i sigilli, preleva un secondo foglio (volet verde) dal Carnet TIR e vista la souche corrispondente. Il veicolo può ora lasciare il paese, poiché il visto apposto dalla dogana su entrambe le souche attesta al trasportatore che l'operazione TIR in quello stato è stata completata.

Le Autorità doganali procederanno quindi allo scarico dell'operazione TIR, ossia al riconoscimento da parte della dogana che l'operazione TIR è stata terminata correttamente in base alla seguente procedura (sebbene sia possibile applicare altre procedure, compreso l'uso di mezzi elettronici o uffici centrali): l'ufficio doganale di uscita (ossia quello alla frontiera) invia il foglio prelevato (volet verde) all'ufficio doganale di partenza che confronta il documento ricevuto con quello inizialmente trattenuto. Se non vi sono obiezioni o riserve da parte dell'ufficio doganale di uscita, le Autorità doganali possono scaricare l'operazione.

Qualora il volet prelevato dall'ufficio doganale di uscita contenga una qualche riserva, o non pervenga all'ufficio doganale di partenza, o qualora le autorità doganali abbiano motivo di dubitare del corretto svolgimento dell'operazione TIR, sarà avviata un'indagine interna. Anche il trasportatore e l'associazione garante nazionale interessata saranno informati che l'operazione TIR è stata certificata come terminata con riserva o non è stata affatto terminata, oppure che sussistono altre motivazioni che hanno indotto a dubitare del corretto svolgimento dell'operazione TIR e, pertanto, si richiede loro di fornire spiegazioni. Se la spiegazione fornita non soddisfa le autorità doganali, queste ultime applicheranno le disposizioni della Convenzione TIR e della legislazione nazionale per determinare i diritti e le imposte dovuti alla dogana. Qualora appaia impossibile riscuotere detti importi dalla persona direttamente responsabile, le Autorità doganali informeranno l'associazione garante che dovrà pagare la somma richiesta, secondo le scadenze indicate nella Convenzione.

In ogni Paese attraversato, il sistema è simile a quello applicato nel paese di partenza.

La dogana di arrivo in un paese di transito controlla i sigilli e ritira un foglio dal Carnet TIR; parimenti procederà l'ufficio di uscita. Entrambi i fogli sono confrontati reciprocamente e l'operazione viene terminata o, in caso di irregolarità, soggetta alla procedura di cui sopra. Nel paese di destinazione, qualora la dogana di frontiera di arrivo sia anche quella di destinazione, sarà essa a vistare il Carnet TIR e a trattenere due fogli, diventando responsabile del trasferimento della merce ad un altro regime doganale (deposito, sdoganamento di importazione, ecc.). Se il carico deve essere portato in un'altra dogana dello stesso paese, la dogana di arrivo agisce come ufficio di frontiera d'arrivo, ed il successivo ufficio interno fungerà da dogana di destinazione finale.

Il regime è normalmente applicato come sopra descritto, ma le procedure amministrative nazionali e le prerogative dei controlli degli uffici doganali coinvolti rimangono immutate. Qualora un ufficio doganale sospetti una frode, rinvenga sigilli difettosi o tema che il Carnet TIR sia stato manipolato, controllerà la merce e, ove opportuno, potrà interrompere l'operazione TIR.

Per garantire controlli più efficienti, le dogane possono prevedere un itinerario di trasporto lungo il quale i veicoli possano essere facilmente individuati tramite la targa TIR apposta. Inoltre, il percorso dovrà essere coperto entro un limite di tempo ragionevole. Il trasportatore che, per qualunque motivo (allagamenti, neve, guasto, ecc.), non riesce a rispettare i tempi o il percorso di viaggio dovrà essere in grado di fornire una giustificazione. In casi più gravi (sigilli rotti, necessità di trasbordare la merce su un altro veicolo, distruzione totale o parziale del carico, ecc.), il trasportatore dovrà ottenere una dichiarazione ufficiale da parte di un'autorità locale disponibile, avvalendosi del verbale certificato contenuto nel Carnet TIR. Sulla base di questo verbale, le Autorità doganali potranno avviare le indagini eventualmente necessarie.

La Sezione 5 del Manuale TIR riporta esempi di pratiche migliori riguardanti il termine e le procedure di indagine.

1.5 FUTURO SVILUPPO DEL REGIME TIR

1.5.1 APPLICAZIONE DEL REGIME TIR NEL MONDO

Il regime TIR viene costantemente pubblicizzato sotto l'egida delle Nazioni Unite, al fine di metterlo a disposizione di tutti i Paesi che intendono avvalersene. Nel 1984, il Consiglio Economico e Sociale delle Nazioni Unite (ECOSOC) ha adottato una Risoluzione (1984/79) nella quale si raccomanda che i Paesi in tutto il mondo valutino la possibilità di accedere alla Convenzione e di introdurre il regime TIR. Inoltre, essa raccomanda che le organizzazioni internazionali, intergovernative e non governative, specie le Commissioni Regionali delle Nazioni Unite, promuovano l'introduzione del regime TIR come regime di transito doganale universale.

Secondo quanto previsto dalla Risoluzione ECOSOC, sono state intraprese attività per promuovere l'applicazione della Convenzione TIR anche oltre le attuali 64 Parti contraenti. Molti seminari e tavoli di lavoro regionali e sub-regionali sono già stati svolti in Europa, Asia e Medio Oriente, allo scopo di far familiarizzare i governi, gli operatori ed i trasportatori con le agevolazioni della Convenzione.

Al momento si sta lavorando per ampliare la portata del regime TIR fino a raggiungere l'Asia ed il Medio Oriente. Questa attività è svolta principalmente dai segretariati della CEE-ONU e delle Commissioni Economica e Sociale per l'Asia ed il Pacifico (ONU/ESCAP) e per l'Asia occidentale (ESCWA), che promuovono il regime TIR come uno dei pilastri per un trasporto internazionale su strada efficiente anche in Asia e nel Medio Oriente. Questi sforzi sono sostenuti da vari organismi e banche internazionali quali la Commissione Europea e l'Asian Development Bank (ADB) che vede il regime TIR come un elemento importante per agevolare il trasporto su strada lungo la storica via della seta o nella sub-regione del Grande Mekong dell'Asia orientale.

1.5.2 IL REGIME TIR E L'ELABORAZIONE ELETTRONICA DEI DATI

In tutto il mondo continua la sostituzione dei documenti cartacei con l'elaborazione elettronica dei dati, la cui importanza crescerà anche per le Amministrazioni doganali ed i trasportatori. Questa tendenza riguarderà in misura crescente le procedure doganali ed i documenti utilizzati dalle autorità doganali.

Ciò è riconducibile al fatto che le Amministrazioni doganali devono confrontarsi con un grave dilemma. Da un lato esse sono regolate da norme che le obbligano a riscuotere e contabilizzare le entrate in modo efficace ed efficiente ed a prevenire frodi e contrabbando; dall'altro lato, esse vengono spesso accusate dagli operatori (importatori, esportatori, trasportatori, spedizionieri) di non agevolare il rapido transito dei carichi.

Considerando i limiti delle risorse umane doganali ed i sempre più sofisticati metodi di frode doganale e contrabbando, sembra non vi sia altra soluzione che aumentare la produttività ed i controlli doganali adattando le procedure amministrative nazionali ed internazionali attraverso il ricorso alle più aggiornate tecnologie ed all'elaborazione elettronica dei dati.

I regimi basati su supporto cartaceo, quali l'attuale Carnet TIR, sono un mezzo estremamente inefficiente per la raccolta e l'autenticazione dei dati. Quindi, già nel 1985 la CEE-ONU aveva elaborato alcune idee sull'introduzione di un micro-circuito dedicato, "smart card" o Carnet TIR elettronico per il trasporto internazionale di merci su strada, per l'eventuale sostituzione dell'attuale Carnet-TIR cartaceo. Mentre in quel periodo sarebbe stato complesso e dispendioso trasformare queste idee in realtà, oggi strutture come Internet ed i formati universali quali XML (Extensible Markup Language), usati non solo dal settore privato ma anche dal pubblico, consentirebbero uno scambio di dati sicuro ed economico all'interno del regime TIR.

L'introduzione di un sistema di controllo elettronico dei Carnet TIR, già elaborato e raccomandato dal Comitato Amministrativo TIR nell'ottobre 1985, è stato un primo passo nella giusta direzione. Mentre il cosiddetto sistema SAFETIR, progettato ed applicato dall'IRU sulla base della suddetta raccomandazione del Comitato Amministrativo, non può sostituire le procedure doganali nazionali di transito necessarie, esso costituisce già uno strumento molto importante che può essere utilizzato dal settore dei trasporti e dalla catena di garanzia internazionale nell'applicazione della gestione dei rischi nel funzionamento commerciale del regime TIR. L'accesso alla banca-dati SAFETIR da parte delle autorità doganali ha inoltre facilitato notevolmente le procedure di indagine successive al termine delle operazioni TIR nazionali.

Le Parti contraenti della Convenzione TIR hanno inserito l'informatizzazione del regime TIR nella Fase III del processo di revisione TIR. Esse riconoscono che l'informatizzazione della procedura TIR è inevitabile alla luce:

- degli attuali sviluppi tecnologici, estremamente rapidi, basati su Internet e sulle tecnologie Smart Card, riguardanti in particolare i trasporti ed il commercio internazionali;
- della crescente esigenza di migliorare l'efficienza delle procedure doganali e delle pratiche commerciali; e
- della lotta alle attività fraudolente che deve essere svolta con i mezzi più appropriati ed efficaci.

Dato l'elevato numero e la struttura amministrativa diversificata delle oltre 60 Parti contraenti della Convenzione TIR, un eventuale sistema informatico dovrebbe essere in grado di funzionare in modo estremamente decentralizzato e flessibile, sulla base solo di poche caratteristiche standard accettate a livello internazionale. E' un compito notevole. Comunque, è indubbio che il regime TIR debba essere in linea con i più recenti sviluppi informatici che hanno già cambiato, e cambieranno ancora di più in futuro, tutte le attività doganali, di trasporto e commerciali. In caso contrario, il regime TIR, specie il Carnet TIR cartaceo, diventerà un ostacolo all'efficienza dei trasporti e del commercio internazionali e potrà pregiudicare l'efficacia delle procedure e dei controlli doganali nazionali.

Questa sfida dovrà essere affrontata da tutte le Parti contraenti della Convenzione TIR, dalle organizzazioni nazionali ed internazionali e dai trasportatori interessati.

1.6 CONCLUSIONE

Il regime TIR, creato oltre 50 anni fa, e la Convenzione Tir si sono rivelati un regime di transito doganale internazionale estremamente efficace ed hanno svolto un ruolo importante nell'agevolazione degli scambi e dei trasporti internazionali, innanzi tutto in Europa, e più recentemente anche fra l'Europa e le zone confinanti.

Con la rapida crescita degli scambi tra l'Europa orientale e quella occidentale e con l'emergere di molti nuovi stati indipendenti nell'Europa centrale ed orientale, il regime TIR oggi deve affrontare sfide nuove e senza precedenti. Allo stesso tempo, le Autorità doganali devono confrontarsi con un insolito volume di casi di frode doganale e contrabbando a seguito delle mutevoli situazioni politiche, economiche e sociali di molti Paesi della regione ed a causa dei dazi doganali e delle imposte spesso in costante forte aumento.

Inoltre, la gestione ed il controllo del regime TIR pongono problemi alle Autorità doganali nazionali che, specie nei nuovi Stati indipendenti, talvolta devono ancora acquisire la necessaria esperienza e spesso non dispongono di personale sufficiente ed adeguatamente preparato.

Per contrastare alcune di queste tendenze indesiderate, i governi e le altre parti coinvolte nel regime TIR talvolta impongono misure unilaterali, quali la richiesta di ulteriori garanzie per le operazioni di transito TIR o l'esclusione di determinate categorie di merci non in linea con le disposizioni e lo spirito della Convenzione TIR.

Se da un lato tali misure possono offrire un vantaggio temporaneo, dall'altro non solo indurrebbero, a lungo andare, altre nazioni ad introdurre simili provvedimenti, ma renderebbero gli scambi ed i trasporti internazionali più costosi e, infine, potrebbero portare ad un collasso totale del regime di transito TIR, senza proporre alcuna alternativa plausibile.

La Convenzione TIR prevede già alcune misure a salvaguardia degli interessi legittimi delle Autorità doganali, quali la necessità di servizi di scorta, la prescrizione degli itinerari di transito e i tempi di transito limitati. Altri provvedimenti possono essere predisposti qualora le Parti contraenti della Convenzione lo desiderino.

Si possono trovare soluzioni stabili e a lungo termine mediante l'azione congiunta e concertata di tutte le Parti contraenti della Convenzione. La Commissione Esecutiva TIR (TIRExB), la CEE-ONU ed il suo Gruppo di Lavoro dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti (WP.30) offrono un foro per questo tipo di cooperazione e coordinamento. L'esperienza indica che le soluzioni a molti nuovi problemi posti dall'applicazione della Convenzione TIR sono state trovate nell'ambito di organi ed enti istituiti nel quadro della Convenzione TIR stessa e della CEE-ONU.

Il Segretariato TIR e la CEE-ONU con il suo segretariato mirano a continuare il lavoro in questa direzione ed a fornire uno strumento internazionale ben funzionante, idoneo a migliorare ulteriormente la cooperazione ed il coordinamento fra le Parti contraenti della Convenzione TIR ed il settore dei trasporti. E' essenziale continuare a migliorare il quadro giuridico nel quale opera il regime di transito TIR e a snellirne il funzionamento, cosicché tale regime sia sempre in linea con le necessità del settore dei trasporti e delle Autorità doganali.

Le Nazioni Unite, come organizzazione internazionale, sono depositarie della Convenzione TIR e forniscono il quadro ed i servizi per amministrare e, ove necessario, adattare la Convenzione TIR alle mutevoli necessità. L'esperienza passata ha mostrato che la Convenzione TIR, come parte dell'attività di agevolazione dei trasporti intrapresa dalla CEE-ONU, ha operato nell'interesse di tutte le parti interessate, delle Autorità doganali come dei trasportatori, e vi è motivo per ritenere che continuerà in questo compito anche in futuro.

1.7 INFORMAZIONI SUL REGIME TIR

Oltre al presente Manuale TIR, di cui esistono copie cartacee e versioni elettroniche in numerose lingue, presso le Parti contraenti sono disponibili molte altre fonti di informazione sulla Convenzione TIR e la sua applicazione.

La fonte di informazioni più completa e costantemente aggiornata è il sito web TIR della CEE-ONU, gestito congiuntamente dal Segretariato CEE-ONU e dal Segretariato TIR (http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm). In aggiunta alle versioni del Manuale TIR in numerose lingue, questo sito web offre informazioni aggiornate sull'amministrazione e l'applicazione della Convenzione TIR in tutte le Parti contraenti. Esso contiene le più recenti informazioni sulle interpretazioni giuridiche della Convenzione TIR, sulle Notifiche al depositario e sulle misure di controllo nazionali ed internazionali adottate dalle Autorità doganali e dal Comitato Amministrativo TIR. Il sito web TIR contiene, inoltre, tutti i documenti ed i verbali delle sessioni del Comitato Amministrativo TIR, del Gruppo di lavoro CEE-ONU (WP.30) e dei suoi gruppi di esperti ad hoc (in Inglese, Francese e Russo).

Inoltre, il Segretariato CEE-ONU conserva un elenco internazionale dei Punti di riferimento TIR nazionali esistenti in tutti i paesi che applicano il regime TIR. Questi esperti delle Autorità doganali nazionali e delle associazioni nazionali possono essere contattati in merito all'applicazione della Convenzione a livello nazionale. Le informazioni sui Punti di riferimento TIR sono disponibili anche sul sito web TIR (la relativa parola di accesso sarà fornita, su richiesta, dal Segretariato CEE-ONU e dal Segretariato TIR).

Il Segretariato CEE-ONU ed il Segretariato TIR tengono, inoltre, un registro internazionale dei dispositivi di suggellamento doganale e dei timbri doganali utilizzati nell'ambito della Convenzione TIR. Tale registro è disponibile per l'uso, soggetto a restrizioni, da parte delle Autorità doganali interessate.

I riferimenti per raggiungere il Segretariato CEE-ONU, la Commissione Esecutiva TIR (TIRExB) ed il Segretariato TIR sono i seguenti: Ufficio 410, Palais des Nations, CH-1210 Ginevra (Svizzera); tel.: +41-22-917-2453; fax: +41-22-917-0039 o +41-22-917-0614; e.mail: tirexb@uncec.org.

1.8 CARNET TIR RILASCIATI DALL'IRU ALLE ASSOCIAZIONI NAZIONALI

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Albania	1.200	200	0	0	0	250
Austria	21.000	25.150	34.550	11.150	15.100	21.000
Armenia	-	-	-	-	-	200
Azerbaijan	-	300	600	650	4.000	3.600
Bielorussia	110.200	160.000	157.000	201.000	230.200	232.000
Belgio/Lussemburgo	4.700	3.850	2.900	2.600	2.400	2.200
Bulgaria	136.000	215.000	181.000	149.000	205.000	211.000
Repubblica Ceca	66.050	63.450	41.400	34.750	32.550	34.700
Croazia	2.650	11.600	7.800	6.650	7.700	7.900
Cipro	950	1.400	800	1.050	1.000	1.150
Danimarca	20.000	11.500	5.500	12.900	7.350	6.350
Estonia	41.000	63.000	77.000	61.500	79.600	97.000
Finlandia	28.200	65.500	36.500	20.700	17.000	20.300
Francia	21.150	21.350	21.650	19.500	18.750	14.250
Georgia	300	500	300	900	1.000	2.500
Germania	77.200	67.500	41.500	31.250	41.400	42.950
Giordania	2.000	2.500	2.000	700	0	150
Grecia	22.500	34.150	27.500	18.500	20.000	22.000
Iran (Rep. Islamica)	20.000	30.000	30.000	30.000	30.000	15.000
Irlanda	50	0	0	0	0	0
Israele	-	-	-	-	500	0
Italia	37.000	42.000	41.000	33.000	40.000	41.000
Kazakistan	2.000	0	3.500	9.000	10.400	5.000
Kuwait	-	-	500	0	500	0
Kyrgyzstan	-	-	-	-	100	550
Lettonia	71.400	106.200	111.300	88.500	127.500	110.300
Libano	-	-	-	150	0	0
Lituania	105.700	177.000	195.000	178.000	247.000	265.900
Marocco	-	-	-	-	-	-
Norvegia	1.500	2.000	1.000	500	500	24.500
Paesi Bassi	103.650	96.300	73.800	28.150	46.450	35.450
Polonia	367.300	317.350	323.100	293.000	244.500	167.000
Portogallo	100	100	0	100	0	0
Regno Unito	27.900	19.900	19.600	10.500	10.900	9.800
Repubblica di Moldova	8.500	15.000	12.000	18.050	18.000	21.100
Romania	138.000	177.500	239.800	227.400	333.000	363.800
Federazione Russa	145.500	191.500	218.000	174.350	236.800	192.800
Serbia e Montenegro	-	-	-	-	-	700
Slovacchia	102.800	112.800	80.950	40.700	35.550	31.100
Slovenia	38.000	28.100	42.100	16.900	20.500	19.300
Spagna	3.000	2.000	2.000	1.000	1.000	2.000
Svezia	19.900	6.700	7.600	5.300	4.900	5.200
Svizzera	5.050	4.000	4.800	2.000	2.200	3.200
Repubblica di Macedonia dell'Ex Iugoslavia	48.000	32.500	19.400	26.100	17.050	22.100
Tunisia	-	-	-	-	-	-
Turchia	263.000	307.000	307.000	279.000	336.000	327.000
Turkmenistan	-	-	-	-	-	150
Ucraina	91.000	113.000	128.000	128.000	184.000	200.000
Ungheria	267.300	261.450	234.000	180.400	150.600	123.500
Uzbekistan	600	250	450	600	900	600
Totale	1.505.400	2.102.080	2.789.650	2.344.000	2.782.600	2.707.950

1.9 ADESIONE ALLA CONVENZIONE TIR DEL 1975 E SUA ATTUAZIONE

Più oltre viene offerta una panoramica delle fasi che tutte le parti coinvolte nel regime TIR – governi, associazioni garanti nazionali, trasportatori e organizzazioni internazionali – devono percorrere per aderire alla Convenzione TIR e beneficiare delle sue disposizioni.

1.9.1 RESPONSABILITA' DEI GOVERNI

- Recepimento della Convenzione TIR nella legislazione nazionale (es. tramite pubblicazione sulla gazzetta ufficiale nazionale);
- Presentazione di uno strumento di adesione presso l'Ufficio Legale delle Nazioni Unite a New York (depositario) (Articolo 52 della Convenzione);
- Autorizzazione di una (o più) organizzazione garante nazionale (Articolo 6 e Annesso 9, Parte I, della Convenzione);
- Autorizzazione di persone all'uso dei Carnet TIR (Articolo 6, Annesso 9, Parte II, della Convenzione);
- Pubblicazione di un elenco delle dogane autorizzate a svolgere operazioni TIR (Articolo 45 della Convenzione);
- Formazione dei funzionari doganali nell'ambito delle operazioni del regime doganale TIR;
- Istituzione o designazione di un'autorità responsabile per l'approvazione dei veicoli stradali e dei container (Articolo 12 della Convenzione);
- Presentazione presso la Commissione Esecutiva TIR (TIRExB) della documentazione e delle informazioni seguenti:

Sistema di garanzia internazionale

- Una copia autenticata dell'accordo scritto, o di altro documento legale, fra le competenti autorità (Dogane) e le associazioni nazionali, nonché delle eventuali modifiche apportate (scadenza: appena possibile);
- Una copia autenticata del contratto di assicurazione o garanzia finanziaria, nonché delle eventuali modifiche apportate (scadenza: appena possibile);

- Una copia del certificato (soggetto a riesame annuale) di assicurazione (scadenza: appena possibile).

Accesso controllato al regime TIR

- Dati di tutte le persone autorizzate dalle competenti autorità all'uso dei Carnet TIR o alle quali è stata revocata detta autorizzazione (scadenza: entro una settimana);
- Un elenco completo ed aggiornato di tutte le persone autorizzate dalle autorità competenti all'uso dei Carnet TIR o alle quali è stata revocata detta autorizzazione (scadenza: entro il 31 dicembre di ogni anno e, in ogni caso, appena possibile);
- Dati di tutte le persone escluse dall'applicazione della Convenzione in base all'Articolo 38 (scadenza: entro una settimana).

Misure di controllo nazionali

- Dettagli delle eventuali misure di controllo nazionali che le competenti autorità di quel Paese intendono adottare in base all'Articolo 42 bis (scadenza: appena possibile).

1.9.2 RESPONSABILITA' DELL'ASSOCIAZIONE GARANTE NAZIONALE

- Conclusione di un contratto (accordo) di impegno con le Autorità doganali nazionali;
- Conclusione di un accordo scritto sul funzionamento del sistema di garanzia internazionale con un'organizzazione internazionale (attualmente l'Unione Internazionale per i Trasporti su Strada – IRU – gestisce l'unica catena di garanzia internazionale esistente) (Nota esplicativa 0.6.2 bis);
- Conclusione di una dichiarazione di impegno con il trasportatore che richiede i Carnet TIR (l'associazione garante può richiedere una garanzia o un deposito bancari);
- Rilascio dei Carnet TIR a favore dei trasportatori autorizzati (Articolo 6, paragrafo 3 della Convenzione);

- Trasmissione alle competenti autorità nazionali della documentazione e delle informazioni seguenti:

Sistema di garanzia internazionale

- Una copia autenticata del contratto di assicurazione o garanzia finanziaria, nonché delle eventuali modifiche apportate (scadenza: appena possibile);
- Una copia del certificato (soggetto a riesame annuale) di assicurazione (scadenza: appena possibile).

Accesso controllato al regime TIR

- Dati di tutte le persone che hanno richiesto l'autorizzazione all'uso dei Carnet TIR presso le competenti autorità;
- Un elenco completo ed aggiornato di tutte le persone autorizzate dalle autorità competenti all'uso dei Carnet TIR o alle quali è stata revocata detta autorizzazione (scadenza: il 31 dicembre di ogni anno e, comunque, entro una settimana dopo il 31 dicembre).

1.9.3 RESPONSABILITA' DEI TRASPORTATORI

- Conclusione di una dichiarazione di impegno con l'associazione garante nazionale (stipula delle condizioni per l'uso dei Carnet TIR);
- Concessione del certificato di approvazione dei veicoli stradali e dei container da parte delle competenti Autorità ispettive nazionali;
- Installazione della targa TIR sui veicoli stradali e sui container (Articolo 16 della Convenzione).

1.9.4 RESPONSABILITA' DELL'ORGANIZZAZIONE INTERNAZIONALE (ATTUALMENTE: IRU)

- Ottenimento dell'autorizzazione dell'associazione garante nazionale tramite assicurazione o garanzia internazionale;
- Ottenimento dell'autorizzazione alla stampa ed alla distribuzione dei Carnet TIR, concessa dal Comitato Amministrativo TIR (Annesso 8, Articolo 10 (b));
- Ottenimento dell'autorizzazione all'assunzione della responsabilità per l'efficace organizzazione ed il funzionamento di un sistema di garanzia internazionale, concessa dal Comitato Amministrativo TIR (articolo 6, paragrafo 2 bis della Convenzione);
- Conclusione di accordi scritti sul funzionamento del sistema di garanzia internazionale con le associazioni garanti nazionali, (Nota esplicativa 0.6.2 bis);
- Informativa a tutte le associazioni garanti nazionali ed alle Autorità doganali nazionali riguardo all'accettazione delle nuove associazioni garanti;
- Amministrazione del regime del Carnet TIR, inclusa la stampa centralizzata e la distribuzione dei Carnet stessi alle associazioni nazionali garanti;
- Amministrazione del sistema di garanzia TIR;
- Rappresentanza e partecipazione ai seguenti organi riguardo al regime TIR:
 - Comitato Amministrativo TIR (Annesso 8, Articolo 1 (ii) della Convenzione);
 - Commissione Esecutiva TIR (TIRExB) (Annesso 8, Articolo 11, paragrafo 5 della Convenzione);
 - Gruppo di Lavoro CEE-ONU dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti (WP.30);
 - Gruppo di Contatto TIR.

2. CONVENZIONE TIR DEL 1975

Questa sezione contiene il testo completo della Convenzione TIR del 1975, come emendata il 12 maggio 2002. Il formato di questa sezione segue la struttura della Convenzione TIR del 1975.

Le note esplicative contenute negli Annessi 6 e 7, Parte III della Convenzione sono state, tuttavia, inserite insieme alle disposizioni della Convenzione cui fanno riferimento (ad eccezione dei disegni riportati nell'Annesso 6). Secondo l'Articolo 43 della Convenzione stessa, le Note esplicative interpretano alcune disposizioni della Convenzione e dei suoi Annessi. Esse descrivono inoltre alcune pratiche raccomandate.

Le Note esplicative non modificano le disposizioni di questa Convenzione o dei suoi Annessi, ma semplicemente ne precisano il contenuto, il significato e la portata. In particolare, in riferimento alle disposizioni dell'Articolo 12 della Convenzione e dell'Annesso 2 relative alle condizioni tecniche per l'approvazione dei veicoli stradali per il trasporto sotto sigillo doganale, le Note esplicative specificano, ove appropriato, le tecniche di costruzione che devono essere accettate dalle Parti contraenti in quanto conformi a dette disposizioni. Le Note esplicative, inoltre, chiariscono, ove necessario, quali tecniche costruttive non siano conformi alle succitate disposizioni.

Le Note esplicative consentono di applicare le disposizioni della presente Convenzione e dei suoi Annessi tenendo conto dei progressi tecnici e delle esigenze economiche.

Anche i **Commenti** sono inseriti vicino alle disposizioni della Convenzione cui si riferiscono. I commenti contenuti nel Manuale TIR non sono giuridicamente vincolanti per le Parti contraenti della Convenzione TIR del 1975, tuttavia essi sono importanti per l'interpretazione, l'armonizzazione e l'applicazione della Convenzione, in quanto riflettono il parere del Comitato Amministrativo per la convenzione TIR del 1975 e del Gruppo di Lavoro dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti nell'ambito della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (CEE-ONU), come indicato in relazione a ciascun commento {TRANS/GE.30/55, paragrafo 40}.

**2.1 TESTO DELLA CONVENZIONE TIR DEL 1975
(incluse le relative note esplicative
ed i commenti)**

**CONVENZIONE RELATIVA AL TRASPORTO INTERNAZIONALE
DELLE MERCI ACCOMPAGNATE DA CARNET TIR
(CONVENZIONE TIR, 1975)**

LE PARTI CONTRAENTI,

DESIDEROSE di facilitare i trasporti internazionali di merci con veicoli stradali,

CONSIDERANDO che il miglioramento delle condizioni di trasporto costituisce un fattore essenziale per lo sviluppo della reciproca collaborazione,

DICHIARANDOSI favorevoli ad una semplificazione ed armonizzazione delle formalità amministrative nell'ambito dei trasporti internazionali, in particolare alle frontiere,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

Capitolo I

DISPOSIZIONI GENERALI

(A) DEFINIZIONI

Articolo 1

Secondo la presente Convenzione, sono considerati:

- (a) “trasporto TIR”, il trasporto di merci da un ufficio doganale di partenza ad un ufficio doganale di destinazione, effettuato nel cosiddetto regime TIR, disciplinato nella presente Convenzione;**
- (b) l'espressione “operazione TIR” indica la parte di un trasporto TIR che si svolge in una Parte contraente da un ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio) ad un ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio);
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}**

- (c) **l'espressione "inizio di un'operazione TIR" indica che il veicolo stradale, l'autotreno o il container sono stati presentati ai fini del controllo all'ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio), insieme al carico ed al Carnet TIR corrispondente, e che il Carnet TIR è stato accettato dall'ufficio doganale;**
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}
- (d) **l'espressione "termine di un'operazione TIR" indica che il veicolo stradale, l'autotreno o il container sono stati presentati ai fini del controllo all'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio), insieme al carico ed al Carnet TIR corrispondente;**
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}
- (e) **l'espressione "scarico di un'operazione TIR" indica il riconoscimento da parte delle autorità doganali che l'operazione TIR è stata terminata correttamente in una Parte contraente. Ciò viene stabilito dalle autorità doganali sulla base di un confronto dei dati o delle informazioni disponibili presso l'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio) e presso l'ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio);**
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}
- (f) **"dazi e tasse all'importazione o all'esportazione", i dazi doganali e tutti gli altri diritti, tasse, tributi e aggravii diversi riscossi all'importazione o all'esportazione, oppure in correlazione con l'importazione o l'esportazione di merci, esclusi i tributi e gli aggravii il cui importo è limitato al costo approssimativo dei servizi resi;**

Note esplicative all'Articolo 1(f)

- 0.1 (f) Per eccezioni (tributi e aggravii) di cui all'Articolo 1, sottoparagrafo (f), si intendono tutte le somme, diverse dai dazi e dalle tasse sulle importazioni o esportazioni, riscosse dalle Parti contraenti sull'importazione o esportazione oppure in correlazione ad esse. Queste somme saranno limitate al costo approssimativo dei servizi resi e non dovranno costituire un mezzo indiretto di tutela dei prodotti nazionali o una tassa sulle importazioni o esportazioni a fini fiscali. Tali tributi e aggravii includono, fra l'altro, versamenti relativi a:

- certificati di origine, se richiesti per il transito,
 - analisi svolte dai laboratori doganali ai fini dei controlli,
 - ispezioni doganali ed altre operazioni di sdoganamento effettuate al di fuori del normale orario lavorativo o lontano dagli uffici doganali,
 - ispezioni per motivi sanitari, veterinari o fitopatologici.
- (g) “veicolo stradale” non solo un autoveicolo stradale, ma anche qualsiasi rimorchio o semirimorchio concepito per potergli essere agganciato;**
- (h) “autotreno”, i veicoli agganciati l’un l’altro, inseriti nel traffico stradale come un’unità;**
- (j) “container”, un dispositivo per il trasporto (cassa mobile, cisterna amovibile o altro dispositivo analogo):**
- (i) rappresentante un corpo cavo, interamente o parzialmente chiuso, destinato a contenere merci,**
 - (ii) di natura durevole e quindi sufficientemente resistente da poter essere adoperato più volte,**
 - (iii) concepito appositamente per agevolare il trasporto di merci, senza interruzione di carico, da parte di uno o più mezzi di trasporto,**
 - (iv) concepito in modo da essere facilmente manipolato, specie all’atto del trasbordo da un mezzo di trasporto ad un altro,**
 - (v) concepito in modo da poter essere facilmente riempito e svuotato, e**
 - (vi) avente un volume interno di almeno un metro cubo,**
- le “carrozzerie amovibili” sono assimilate ai container;**

Note esplicative all'Articolo 1(j)

- 0.1 (j) Con il termine “carrozzeria amovibile” si intende un compartimento di carico privo di mezzo di locomozione e concepito in particolare per essere trasportato sopra un veicolo stradale, il cui chassis, insieme all'intelaiatura inferiore della carrozzeria, è appositamente adattato allo scopo. Il termine include anche una carrozzeria convertibile costituita da un compartimento di carico specifico per trasporti stradali e ferroviari combinati.
{ECE/TRANS/17/Amend.12; entrato in vigore il 1° agosto 1990}

Note esplicative all'Articolo 1(j) (i)

- 0.1 (j) (i) Il termine “parzialmente chiuso”, applicato al dispositivo di cui all'Articolo 1, sottoparagrafo (j) (i), si riferisce ad un dispositivo generalmente composto da un pavimento e da una sovrastruttura delimitanti uno spazio di carico equivalente a quello di un container chiuso. La sovrastruttura è generalmente costituita da componenti di metallo che formano lo scheletro di un container. I container di questo tipo possono anche includere una o più pareti laterali o frontali. In alcuni casi vi è solo un tetto collegato al pavimento tramite montanti. Questo tipo di container è usato in particolare per il trasporto di merci voluminose (es. autovetture).
- (k) **l'espressione “ufficio doganale di partenza” indica ogni ufficio doganale di una Parte contraente presso il quale inizia il trasporto TIR di un carico di merci o di una sua parte;**
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}
- (l) **l'espressione “ufficio doganale di destinazione” indica ogni ufficio doganale di una Parte contraente presso il quale termina il trasporto TIR di un carico di merci o di una sua parte;**
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}
- (m) **l'espressione “ufficio doganale di passaggio” indica ogni ufficio doganale di una Parte contraente attraverso il quale un veicolo stradale, un autotreno o un container entra o lascia detta Parte contraente durante un trasporto TIR;**
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}
- (n) **“persone”, tanto le persone fisiche, quanto le persone giuridiche;**

- (o) **il termine “titolare” di un Carnet TIR indica la persona nei confronti della quale è stato emesso un Carnet TIR secondo le relative disposizioni della Convenzione, e per cui conto è stata presentata una dichiarazione doganale sotto forma di Carnet TIR indicante l'intenzione di vincolare la merce al regime TIR presso l'ufficio doganale di partenza. Detta persona è responsabile della presentazione del veicolo stradale, dell'autotreno o del container, nonché del carico e del Carnet TIR corrispondente, presso l'ufficio doganale di partenza, l'ufficio doganale di passaggio e l'ufficio doganale di destinazione. Essa è inoltre responsabile dell'osservanza di tutte le altre disposizioni della Convenzione applicabili;**
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}
- (p) **“merci ponderose o voluminose”, tutte le merci ponderose o voluminose che a causa del loro peso, delle loro dimensioni o della loro natura non sono di solito trasportate né in un veicolo stradale chiuso, né in un container chiuso;**
- (q) **“associazione garante”, un'associazione riconosciuta dalle autorità doganali di una Parte contraente come garante delle persone che usufruiscono del regime TIR.**

(B) CAMPO D'APPLICAZIONE

Articolo 2

La presente Convenzione concerne i trasporti di merci, senza interruzione di carico, attraverso una o più frontiere, che si svolgono da un ufficio doganale di partenza d'una Parte contraente ad un ufficio doganale di destinazione di un'altra Parte contraente, o della medesima Parte contraente, in veicoli stradali, autotreni o container, a condizione che una parte del tragitto tra l'inizio e la fine del trasporto TIR sia effettuato su strada.

{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Note esplicative

- 0.2-1 L'Articolo 2 prevede che un'operazione di trasporto scortata da un Carnet TIR possa iniziare e terminare nello stesso Paese, a condizione che una parte del tragitto si svolga su territorio estero. In questi casi, non esiste nulla che impedisca alle Autorità doganali del Paese di partenza di richiedere, oltre al Carnet TIR, un documento nazionale volto ad assicurare la reimportazione esente da dazi delle merci. Si raccomanda, tuttavia, alle Autorità doganali di rinunciare ad un tale documento, accettando in sua vece un visto adeguato sul Carnet TIR.
- 0.2-2 Le disposizioni del presente Articolo consentono di trasportare le merci scortate da un Carnet TIR anche qualora solo una parte del tragitto si svolga su strada. Esse non specificano quale parte del percorso debba essere su strada ed è sufficiente che ciò avvenga in un momento qualunque fra l'inizio e la conclusione del trasporto TIR. Tuttavia, potrebbe accadere che, contrariamente alle intenzioni dello speditore alla partenza, per ragioni impreviste di natura commerciale o accidentale, nessuna parte del tragitto possa essere svolta su strada. In questi casi eccezionali le Parti contraenti accetteranno comunque il Carnet TIR e resterà valida la responsabilità delle associazioni garanti.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Commento all'Articolo 2

Uso dei Carnet TIR

In alcuni casi i Carnet TIR sono stati usati per percorsi che si svolgevano per intero in un unico Paese (ad esempio da un ufficio all'interno dello Stato ad un ufficio di uscita alla frontiera, senza presentazione del Carnet all'ingresso nel Paese successivo), allo scopo di ottenere i sigilli doganali per fini fraudolenti.

*L'IRU si impegna ad informare le Autorità doganali di questi casi.
{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragrafo 34; TRANS/GE.30/35,
paragrafi 64 e 65}*

Articolo 3

Per beneficiare delle disposizioni della presente Convenzione:

- (a) i trasporti devono essere effettuati**
 - (i) con veicoli stradali, autotreni o container precedentemente ammessi secondo le condizioni menzionate nel Capitolo III (a), o**
 - (ii) con altri veicoli stradali, autotreni o container, purché siano adempiute le condizioni menzionate nel Capitolo III (c), o**
 - (iii) con veicoli stradali o con veicoli speciali, quali autobus, gru, macchine spazzatrici, betoniere, ecc., esportati e, quindi, essi stessi considerati merci trasferite con propri mezzi da un ufficio doganale di partenza ad un ufficio doganale di destinazione secondo le condizioni menzionate nel Capitolo III (c). Qualora questi veicoli trasportino altre merci, si applicano le condizioni di cui al punto (i) o (ii) più sopra;**
- (b) i trasporti devono essere garantiti da associazioni abilitate conformemente all'Articolo 6 ed essere accompagnati da un Carnet TIR conforme al modello riprodotto nell'Annesso 1 della presente Convenzione.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}**

Commento all'Articolo 3

Veicoli stradali considerati merci pesanti o ingombranti

Nel caso di veicoli stradali o veicoli speciali, considerati merci pesanti o ingombranti, che trasportano altre merci pesanti o ingombranti in modo che sia il veicolo che le merci soddisfano le condizioni sancite nel Capitolo III (c) della Convenzione, è necessario un solo Carnet TIR. La copertina e tutti i volet del Carnet TIR devono riportare l'annotazione prevista dall'Articolo 32 della Convenzione. Se tali veicoli trasportano merci ordinarie nel compartimento di carico o in container, il veicolo o i container devono essere preventivamente autorizzati in base ai requisiti stabiliti nel Capitolo III (a) ed essere sigillati.

Le disposizioni dell'Articolo 3 (a) (iii) della Convenzione si applicano nel caso di veicoli stradali o speciali esportati dal Paese in cui è sito l'ufficio doganale di partenza ed importati in un altro Paese in cui è sito l'ufficio doganale di destinazione. In questo caso non sono applicabili le disposizioni dell'Articolo 15 della Convenzione in materia di importazione temporanea di veicoli stradali. Pertanto, non sono necessari documenti doganali relativi all'importazione temporanea di tali veicoli.

{TRANS/WP.30/AC.2/65, Annesso 2; TRANS/WP.30/200, paragrafo 72; TRANS/WP.30/AC.2/59 Annesso 6}

(C) PRINCIPI

Articolo 4

Presso gli uffici doganali di passaggio, le merci trasportate nel regime TIR non soggiacciono all'obbligo di pagare o di depositare i dazi e le tasse all'importazione o all'esportazione.

Commento

Si faccia riferimento ai commenti alla Nota esplicativa 0.8.3 (dazi e tasse a rischio) e all'Articolo 23 (scorta dei veicoli stradali).

Articolo 5

- 1. Le merci trasportate nel regime TIR in veicoli stradali, autotreni o container piombati non sono, in linea di massima, sottoposte alla visita presso gli uffici doganali di passaggio.**
- 2. Per impedire abusi le autorità doganali possono, tuttavia, in casi straordinari ed in particolare allorché vi sia il sospetto di irregolarità, procedere alla visita delle merci presso detti uffici.**

Nota esplicativa all'Articolo 5

- 0.5 Il presente Articolo non esclude il diritto di svolgere controlli per sondaggio sulle merci, ma sottolinea che il numero di questi controlli dovrebbe essere molto limitato. Il regime internazionale del Carnet TIR offre infatti una tutela maggiore rispetto ai regimi nazionali. Innanzi tutto, i dati nel Carnet TIR relativi alle merci devono corrispondere a quelli riportati sui documenti doganali che possono essere richiesti nel Paese di partenza. Inoltre, i Paesi di transito e destinazione sono tutelati dai controlli svolti alla partenza e certificati dalle Autorità doganali di detto ufficio di partenza (vedi nota all'Articolo 19 più oltre).

Commento all'Articolo 5, paragrafo 2

Visite presso gli uffici doganali di passaggio o controlli per sondaggio su richiesta dei trasportatori

I casi straordinari indicati nell'Articolo 5, paragrafo 2, comprendono quelli in cui le autorità doganali svolgono visite presso gli uffici doganali di passaggio o durante il trasferimento, dietro richiesta specifica da parte dei trasportatori che sospettino si siano verificate irregolarità nel corso del trasporto TIR. In tale situazione, le autorità doganali non potranno rifiutare di svolgere la visita, salvo qualora ritengano la richiesta ingiustificata.

Nei casi in cui le autorità doganali svolgono una visita su richiesta del trasportatore, i canoni che ne derivano sono a carico di quest'ultimo, come previsto dalle disposizioni dell'Articolo 46, paragrafo 1, e dal relativo commento, insieme a tutti gli altri costi che possono sorgere a seguito della visita.

{TRANS/WP.30/196, Annesso 3; TRANS/WP.30/AC.2/63, Annesso 3}

Capitolo II

RILASCIO DEI CARNET TIR

RESPONSABILITA' DELLE ASSOCIAZIONI GARANTI

Articolo 6

1. Ogni Parte contraente può abilitare delle associazioni a rilasciare Carnet TIR, sia direttamente, sia per il tramite di associazioni corrispondenti, nonché ad assumerne la garanzia, purché vengano rispettate le condizioni ed i requisiti minimi stabiliti nell'Annesso 9, Parte I. L'autorizzazione è revocata qualora vengano meno le condizioni ed i requisiti minimi di cui all'Annesso 9, Parte I.
{ECE/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

2. Un'associazione può essere abilitata in un Paese soltanto se la garanzia da essa prestata copre anche gli obblighi risultanti in tale Paese, in relazione a trasporti accompagnati da Carnet TIR rilasciati da associazioni estere affiliate alla medesima organizzazione internazionale cui è affiliata l'associazione garante.

Nota esplicativa

0.6.2 In base alle disposizioni del presente paragrafo, le Autorità doganali di un Paese possono autorizzare più associazioni, ciascuna delle quali può incorrere negli obblighi derivanti dalle operazioni scortate dai Carnet TIR rilasciati dall'associazione stessa o dalle associazioni sue corrispondenti.

2 bis. Una organizzazione internazionale, come definita al paragrafo 2, è autorizzata dal Comitato Amministrativo ad assumere la responsabilità per l'efficace organizzazione e funzionamento di un sistema di garanzia internazionale, a condizione che essa accetti questa responsabilità.

{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Nota esplicativa all'articolo 6, paragrafo 2 bis

0.6.2 bis. I rapporti fra un'organizzazione internazionale e le sue associazioni-membro sono definiti per mezzo di accordi scritti sul funzionamento del sistema internazionale di garanzia.

{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

3. Un'associazione rilascia i Carnet TIR solo alle persone cui non è stato rifiutato l'accesso al regime TIR da parte delle competenti Autorità delle Parti contraenti in cui la persona risiede o ha sede.

{ECE/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

4. L'autorizzazione all'accesso al regime TIR è concessa solo alle persone che soddisfano le condizioni ed i requisiti minimi stabiliti nell'Annesso 9, Parte II, della presente Convenzione. Facendo salvo l'Articolo 38, l'autorizzazione è revocata qualora non sia più garantito il rispetto di questi criteri.

{ECE/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

5. L'autorizzazione all'accesso al regime TIR è concessa secondo la procedura stabilita nell'Annesso 9, Parte II, della presente Convenzione. {EC/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

Articolo 7

I moduli dei Carnet TIR, inviati alle associazioni garanti da associazioni corrispondenti estere o da organizzazioni internazionali, saranno ammessi in esenzione da dazi e tasse all'importazione o all'esportazione e non saranno assoggettati né a divieti, né a restrizioni d'importazione e d'esportazione.

Articolo 8

1. L'associazione garante s'impegna a pagare i dazi e le tasse all'importazione o all'esportazione esigibili, più eventuali interessi di mora, dovuti in virtù di leggi e regolamenti doganali del paese in cui è stata accertata un'irregolarità in correlazione ad un'operazione TIR. L'associazione garante risponde solidalmente del pagamento di dette somme, insieme con le persone debtrici dei succitati importi.

Commenti all'Articolo 8

Sanzioni amministrative

La responsabilità delle associazioni garanti di cui all'Articolo 8, paragrafo 1, non include sanzioni amministrative o pecuniarie di altro tipo.

*{TRANS/WP30/137, paragrafi 68-70;
TRANS/WP30/AC.2/29, Annesso 3}*

Riscossione degli importi aggiuntivi

L'Articolo 8, paragrafi 1 e 2, consente alle autorità doganali, qualora lo ritengano necessario, di riscuotere dal titolare del Carnet importi aggiuntivi come danni liquidati o altre sanzioni.

*{TRANS/WP30/135, paragrafi 52-55;
TRANS/WP30/137, paragrafo 69}*

2. Allorché le leggi e i regolamenti di una Parte contraente non prevedono il pagamento di dazi e tasse all'importazione o all'esportazione nei casi di cui al paragrafo 1 che precede, l'associazione garante deve impegnarsi a pagare, nelle medesime condizioni, una somma pari all'importo dei dazi e delle tasse d'entrata o d'uscita, più gli eventuali interessi di mora.

Nota esplicativa all'Articolo 8, paragrafo 2

0.8.2 Le disposizioni del presente paragrafo sono applicabili laddove, in caso di irregolarità del tipo descritto dall'Articolo 8, paragrafo 1, le leggi ed i regolamenti di una Parte contraente prevedano il versamento di una somma diversa dai dazi e dalle tasse di importazione o esportazione, quali sanzioni amministrative o pecuniarie di altro genere. La somma da pagare non dovrà tuttavia superare l'importo dei dazi e delle tasse d'entrata o d'uscita che avrebbero dovuto essere versati se le merci fossero state importate o esportate secondo le relative disposizioni doganali, più eventuali interessi di mora.
{ECE/TRANS/17/Amend.8; entrato in vigore il 1° agosto 1987}

3. Ogni Parte contraente fissa l'importo massimo, per ogni Carnet TIR, delle somme che possono essere richieste dall'associazione garante in virtù delle disposizioni dei succitati paragrafi 1 e 2.

Nota esplicativa all'Articolo 8, paragrafo 3

0.8.3 Si raccomanda alle Autorità doganali di limitare ad una somma pari a 50.000 Dollari USA per ogni Carnet TIR l'importo massimo che può essere richiesto alle associazioni garanti. In caso di trasporti di alcol o tabacchi, di cui si parlerà più oltre, ed eccedenti i livelli di soglia forniti più in basso, si raccomanda alle Autorità doganali di elevare l'importo massimo esigibile dalle associazioni garanti fino ad una somma pari a 200.000 Dollari USA:

- (1) alcol etilico non denaturato con titolo alcolometrico volumico minimo pari a 80% vol (codice SA: 22.07.10)
- (2) alcol etilico non denaturato con titolo alcolometrico volumico inferiore a 80% vol; acquaviti, liquori ed altre bevande spiritose; preparazioni alcoliche composte dei tipi usati per la fabbricazione di bevande (codice SA: 22.08)
- (3) sigari, sigari spuntati e sigaretti contenenti tabacco (codice SA: 24.02.10)
- (4) sigarette contenenti tabacco (codice SA: 24.02.20)
- (5) tabacco da fumo, contenente o meno sucedanei del tabacco in qualunque proporzione (codice SA: 24.03.10)

Si raccomanda di limitare l'importo massimo esigibile dalle associazioni garanti ad una somma pari a 50.000 Dollari USA, qualora le categorie di alcol e tabacchi sopra riportate non superino le seguenti quantità:

- (1) 300 litri
- (2) 500 litri
- (3) 40.000 pezzi
- (4) 70.000 pezzi
- (5) 100 chilogrammi.

Le quantità esatte (litri, pezzi, chilogrammi) delle suddette categorie di alcol e tabacchi devono essere riportate nel manifesto delle merci del Carnet TIR.

{ECE/TRANS/17/Amend.17; entrato in vigore il 1° ottobre 1994;
ECE/TRANS/17/Amend.18; entrato in vigore il 1° agosto 1995}

Commento alle note esplicative 0.8.3

Dazi e tasse a rischio

In base all'Articolo 4 della Convenzione, le merci trasportate in regime TIR non saranno soggette al pagamento o al deposito di dazi e tasse di importazione o esportazione anche qualora detti tributi a rischio eccedano l'importo di 50.000 Dollari USA per le spedizioni scortate dal Carnet TIR ordinario, e 200.000 Dollari USA per le spedizioni scortate dal Carnet TIR per "tabacchi/alcol", o una somma analoga stabilita dalle Autorità doganali nazionali. In questi casi, le Autorità doganali dei Paesi di transito possono tuttavia, in conformità all'Articolo 23 della Convenzione, richiedere che i veicoli stradali siano scortati sul territorio del loro Paese a spese dei vettori.

{TRANS/GE.30/59, paragrafi 34 e 35; TRANS/WP.30/137, paragrafi 75 e 76; TRANS/WP.30/159, paragrafo 25}

4. La responsabilità solidale dell'associazione garante verso le Autorità del Paese nel quale è sito l'ufficio doganale di partenza sorge all'atto di accettazione del Carnet TIR da parte dall'ufficio doganale. Per gli altri Paesi, attraverso i quali le merci sono successivamente trasportate nel regime TIR, la responsabilità sorge quando le merci entrano in questi Paesi, oppure, in caso di sospensione trasporto TIR conformemente all'Articolo 26, paragrafi 1 e 2, quando il Carnet TIR è accettato dall'ufficio doganale presso il quale è nuovamente iniziato il trasporto TIR.

{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

5. L'associazione garante risponde non solo delle merci menzionate nel Carnet TIR, ma anche delle merci che, pur non essendo indicate nel Carnet TIR, si trovassero nella parte piombata di un veicolo stradale o di un container piombato; essa non è invece tenuta a risponderne di altre merci.

Nota esplicativa all'Articolo 8, paragrafo 5

- 0.8.5 Qualora venga richiesta la garanzia per merci non elencate nel Carnet TIR, l'Amministrazione interessata dovrà indicare i fatti sui quali si è basata per raggiungere la conclusione che le merci erano contenute nella sezione piombata del veicolo stradale o del contenitore piombato.
{ECE/TRANS/17/Amend.6; entrato in vigore il 1° agosto 1985}

6. Per la determinazione dei dazi e delle tasse di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente Articolo, fanno stato, fino a prova contraria, le indicazioni contenute nel Carnet TIR.

Nota esplicativa all'Articolo 8, paragrafo 6

- 0.8.6
1. Qualora il Carnet TIR non contenga dati sufficientemente precisi per consentire la determinazione dei diritti sulle merci, le Parti interessate possono provare la loro natura esatta.
 2. Qualora non venga fornita alcuna prova, non saranno imposti diritti e tasse forfetarie indipendenti dalla natura delle merci, bensì all'aliquota massima applicabile al tipo di merce indicata nei dati riportati sul Carnet TIR.

7. Allorché le somme di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente Articolo sono esigibili, prima di reclamarle all'associazione garante, le Autorità competenti devono, nella misura del possibile, chiederne il pagamento alla(e) persona(e) direttamente tenuta(e) a pagarle.

Nota esplicativa all'Articolo 8, paragrafo 7

- 0.8.7 Le misure che le autorità competenti devono adottare per esigere il pagamento dalla persona o dalle persone direttamente responsabili comprendono almeno la notifica del mancato scarico dell'operazione TIR e/o la trasmissione della richiesta di pagamento al titolare del Carnet TIR.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Articolo 9

1. L'associazione garante fissa la durata di validità del Carnet TIR, specificando l'ultimo giorno di validità dopo il quale il Carnet non può più essere presentato per l'accettazione all'ufficio doganale di partenza.

2. Se il Carnet TIR è stato accettato dall'ufficio doganale di partenza al più tardi l'ultimo giorno della sua validità, conformemente al paragrafo 1 che precede, esso rimarrà valido sino al termine dell'operazione TIR presso l'ufficio doganale di destinazione.

Articolo 10

1. Lo scarico di un'operazione TIR deve avvenire immediatamente.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

2. Se le autorità doganali di un Paese hanno scaricato un'operazione TIR, esse non possono più esigere dall'associazione garante il pagamento delle somme di cui all'Articolo 8, paragrafi 1 e 2, a meno che l'attestazione di termine dell'operazione TIR sia stata ottenuta abusivamente o fraudolentemente o l'operazione non sia stata effettivamente terminata.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Nota esplicativa all'Articolo 10

0.10 L'attestazione di termine dell'operazione TIR è considerata ottenuta abusivamente o fraudolentemente quando l'operazione TIR è stata svolta usando compartimenti di carico o container modificati per scopi fraudolenti, o quando siano state scoperte azioni illecite quali l'uso di documenti falsi o imprecisi, la sostituzione delle merci, la manomissione dei piombi doganali, ecc., oppure quando l'attestazione è stata ottenuta con altri mezzi illeciti.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Articolo 11

1. Se un'operazione TIR non è stata scaricata, le autorità competenti possono esigere dall'associazione garante il pagamento delle somme di cui all'Articolo 8, paragrafi 1 e 2, soltanto se entro il termine di un anno, a decorrere dall'accettazione del Carnet TIR da parte delle autorità doganali, esse avranno notificato per iscritto all'associazione garante che il Carnet non è stato scaricato. Detta disposizione è applicabile anche allorché l'attestazione di termine dell'operazione TIR sia stata ottenuta abusivamente o fraudolentemente, ma in tal caso il termine per la notifica è di due anni.

{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Nota esplicativa all'Articolo 11, paragrafo 1

0.11-1 Le autorità doganali notificano al più presto il mancato scarico di un'operazione TIR, oltre che all'associazione garante, anche al titolare del Carnet TIR. Tali notifiche possono avvenire contemporaneamente.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Commenti all'Articolo 11, paragrafo 1

Pagamento dei dazi e delle tasse

Nel fare ricorso alle associazioni garanti, le autorità competenti devono limitarsi al pagamento dei dazi e delle tasse evasi in relazione alla parte delle merci per la quale sono state commesse irregolarità.

*{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragrafo 22;
TRANS/GE.30/GRCC/11, para. 8}*

Termine per le notifiche

Ai fini del termine per la notifica del mancato scarico dei Carnet TIR all'associazione garante, è decisiva la data di ricevimento e non quella di invio. Tuttavia, il metodo di prova della notifica è lasciato all'amministrazione doganale interessata (posta con ricevuta di ritorno come esempio di prova del ricevimento). Qualora il termine venga superato, l'associazione garante nazionale non è più ritenuta responsabile.

*{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragrafo 28;
TRANS/GE.30/35, paragrafi 47 e 48; TRANS/GE.30/GRCC/11,
paragrafi 14 e 15}.*

Notifica alle associazioni garanti

Le Amministrazioni doganali devono notificare, appena possibile, alle associazioni garanti nazionali i casi rientranti nell'Articolo 11, paragrafo 1, ossia quelli in cui un'operazione TIR non è stata scaricata. {TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Notifica al titolare del Carnet TIR

L'obbligo di notifica al titolare del Carnet TIR indicata nelle Note esplicative 0.8.7 e 0.11-1 può essere adempiuto mediante lettera raccomandata. {TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

- 2. La richiesta di pagamento delle somme di cui all'Articolo 8, paragrafi 1 e 2, deve essere inviata all'associazione garante al più presto dopo tre mesi, al più tardi due anni, a contare dal giorno in cui l'associazione è stata informata che l'operazione TIR non è stata scaricata o che l'attestazione di termine dell'operazione TIR è stata ottenuta abusivamente o fraudolentemente. Tuttavia, nei casi deferiti ad un tribunale durante il succitato termine di due anni, la richiesta di pagamento dovrà essere notificata entro il termine di un anno, a decorrere dal giorno in cui la sentenza è passata in giudicato. {ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}**

Note esplicative all'Articolo 11, paragrafo 2

- 0.11-2 Nel decidere se rilasciare o meno le merci o il veicolo, le autorità doganali non devono, avendo a disposizione altri mezzi giuridici per tutelare gli interessi di cui sono responsabili, essere influenzate dal fatto che l'associazione garante è responsabile del pagamento dei dazi, delle tasse e degli interessi di mora che possono essere versati dal titolare del Carnet.

- 3. L'associazione garante dispone di un termine di tre mesi, a partire dalla data della richiesta di pagamento, per versare gli importi richiesti. Gli importi versati saranno restituiti all'associazione garante allorché, entro due anni dalla data di richiesta di pagamento, si comprovi a soddisfazione delle autorità doganali che durante l'operazione di trasporto in questione non è stata commessa alcuna irregolarità.**

Note esplicative all'Articolo 11, paragrafo 3

- 0.11-3 Se ad un'associazione garante viene chiesto, nel rispetto della procedura fissata nell'Articolo 11, di versare gli importi di cui all'Articolo 8, paragrafi 1 e 2, ed essa non ottempera entro il termine di tre mesi prescritto dalla Convenzione, le autorità competenti possono richiedere il pagamento delle somme in questione sulla base dei regolamenti nazionali, poichè in questi casi l'elemento fondamentale è la mancata esecuzione di un contratto di garanzia sottoscritto dall'associazione garante in virtù della legislazione nazionale.

Capitolo III

TRASPORTO DI MERCI ACCOMPAGNATE DA CARNET TIR

(A) Approvazione di veicoli e container

Articolo 12

Per beneficiare delle disposizioni delle sezioni (a) e (b) del presente capitolo, ogni veicolo stradale deve soddisfare, per quanto riguarda la sua costruzione ed il suo equipaggiamento, le condizioni fissate nell'Annesso 2 della presente Convenzione e deve essere stato approvato secondo la procedura stabilita nell'Annesso 3 della Convenzione stessa. Il certificato di approvazione deve essere conforme al modello riprodotto nell'Annesso 4.

Commento all'Articolo 12

Certificato di approvazione

In conformità al modello inserito nell'Annesso 4, il certificato di approvazione dovrà essere nel formato A3 piegato a metà.

{TRANS/GE.30/10, paragrafo 33; TRANS/WP.30/157, paragrafi 27-30; TRANS/WP.30/AC.2/35, Annesso 6}

Rilascio del certificato e della targa di approvazione

Il certificato di approvazione, come previsto nell'Annesso 4 della Convenzione, deve essere conservato nel veicolo solo per il compatimento di carico di un veicolo stradale, come descritto nell'Annesso 2, articolo 1 della Convenzione. In caso di trasporto di una carrozzeria amovibile, così come definita nell'Annesso 6, nota esplicativa 0.1(e), o di un container, una targa di approvazione, prevista nell'Annesso 7, Parte II, della Convenzione, deve essere apposta sulla carrozzeria amovibile o sul container approvati.

{TRANS/WP.30/168, paragrafo 38;

TRANS/WP.30/AC.2/39, paragrafo 17}

Articolo 13

1. Per beneficiare delle disposizioni delle sezioni (a) e (b) del presente capitolo, i container devono essere costruiti conformemente alle condizioni fissate nell'Annesso 7, Parte I, e devono essere approvati secondo la procedura stabilita nella Parte II di detto Annesso.

2. Sono reputati conformi alle disposizioni del paragrafo 1 che precede i container ammessi al trasporto di merci sotto sigillo doganale, in applicazione della Convenzione Doganale sulle Casse Mobili (1956), dei successivi accordi stipulati in tale ambito sotto l'egida delle Nazioni Unite, della Convenzione Doganale sui Container (1972), o di qualsiasi altro trattato internazionale che abbia sostituito o modificato quest'ultima Convenzione; i succitati container devono essere ammessi al trasporto nel regime TIR senza nuova approvazione.

Articolo 14

1. Ciascuna Parte contraente si riserva il diritto di rifiutare il riconoscimento della validità dell'approvazione dei veicoli stradali o dei container che non soddisfano le condizioni previste negli Articoli 12 e 13 che precedono. Le Parti contraenti eviteranno tuttavia di ritardare il trasporto quando i difetti accertati sono di poco conto e non comportano rischi di frode.

2. Prima di essere riutilizzato per il trasporto di merci sotto sigillo doganale, il veicolo stradale o il container che non soddisfa più le condizioni che ne avevano giustificato l'approvazione dovrà essere ripristinato nel suo stato iniziale, oppure ottenere una nuova approvazione.

(B) Procedura per il trasporto scortato da un Carnet TIR

Articolo 15

1. Per l'importazione temporanea di veicoli stradali, autotreni o container utilizzati per il trasporto di merci nel regime TIR non sono richiesti documenti doganali particolari. Per i veicoli stradali, gli autotreni o i container non è richiesta alcuna garanzia.

2. Le disposizioni del paragrafo 1 di questo Articolo non impediscono ad una Parte contraente di esigere che presso l'ufficio doganale di destinazione siano effettuate le formalità prescritte dai suoi regolamenti nazionali, al fine di assicurarsi che il veicolo stradale, l'autotreno o il container sia riesportato al termine dell'operazione TIR.

Nota esplicativa all'Articolo 15

0.15 Possono sorgere alcune difficoltà qualora non siano richiesti documenti doganali per l'importazione temporanea di veicoli non soggetti ad immatricolazione, come avviene in alcuni Paesi i rimorchi o i semirimorchi. In questo caso, possono essere osservate le disposizioni dell'Articolo 15, purché si assicuri alle Autorità doganali un'adeguata tutela registrando i dati di detti veicoli (marca e numeri) sui volet 1 e 2 del Carnet TIR usato nei paesi interessati e sulle corrispondenti souche.

Commenti all'Articolo 15

Documenti doganali

Poiché per i veicoli non sono richiesti documenti o garanzie, i volet prelevati presso la dogana di entrata ed a quella di uscita sono utilizzati per i controlli. In base all'Articolo 41 della Convenzione, nemmeno la distruzione del veicolo rappresenta un problema. Qualora il veicolo dovesse semplicemente scomparire, si adotteranno i provvedimenti previsti dalla legislazione nazionale per richiedere la compensazione al trasportatore, il cui indirizzo è riportato sul Carnet TIR.
{TRANS/GE.30/10, paragrafi 26 e 27}

Procedure doganali

Il Regolamento 4151/88 della Comunità Economica Europea (CEE), del 21 novembre 1988 (G.U. L 367, 31.12.1988, p. 1) sullo svolgimento delle procedure doganali per le merci importate nel territorio comunitario, ed il Regolamento CEE 1855/89 del 14 giugno 1989 (G.U. L 186, 30.06.1989, p. 8) sull'importazione temporanea dei mezzi di trasporto, non modificano le procedure doganali stabilite nella Convenzione TIR del 1975 e non sono in contrasto con l'Art. 15 della Convenzione stessa.
{TRANS/WP30/131, paragrafi 37 e 38}

Articolo 16

I veicoli stradali e gli autotreni impiegati per effettuare trasporto TIR devono essere provvisti, sulla parte anteriore, di una targa rettangolare recante l'iscrizione "TIR" ed avente le caratteristiche menzionate nell'Annesso 5 della presente Convenzione. Una targa identica sarà posta sulla parte posteriore del veicolo stradale o dell'autotreno. Dette targhe devono essere apposte in modo da essere ben visibili; esse devono essere amovibili o essere poste o concepite in modo da potere essere rovesciate, coperte, piegate o da indicare in ogni caso che non è in corso un'operazione nel regime TIR.

**{ECE/TRANS/17/Amend.16; entrato in vigore il 24 giugno 1994;
ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}**

Commento all'Articolo 16

Caratteristiche tecniche delle targhe TIR

Le targhe TIR devono essere solide e conformi ai requisiti tecnici di cui all'Articolo 16 ed all'Annesso 5 della Convenzione. Le targhe autoadesive non sono ammesse per l'uso nel regime TIR.

{TRANS/WP.30/157, paragrafo 61}

Articolo 17

1. Deve essere approntato un Carnet TIR separatamente per ogni veicolo stradale e ogni container. E' tuttavia possibile rilasciare un unico carnet TIR per un autotreno o per parecchi container carichi su un solo veicolo stradale o su un autotreno. In tal caso, il manifesto delle merci del Carnet TIR deve elencare separatamente il contenuto di ciascun veicolo facente parte di un autotreno o di ciascun container.

Note esplicative all'Articolo 17, paragrafo 1

0.17-1 La disposizione secondo cui il manifesto delle merci del Carnet TIR deve indicare separatamente il contenuto di ciascun veicolo, autotreno o container è volta semplicemente a semplificare il controllo doganale del contenuto di ogni veicolo o container. Essa non deve, quindi, essere interpretata tanto rigidamente da considerare violazioni delle disposizioni della Convenzione eventuali variazioni fra il contenuto effettivo del veicolo o container e quello indicato sul manifesto.

Se, a soddisfazione delle Autorità competenti, il vettore prova che, nonostante la variazione, tutte le merci indicate sul manifesto corrispondono al totale delle merci caricate sull'autotreno o in tutti i container scortati dal Carnet TIR, detta variazione non sarà, di regola, considerata una violazione dei requisiti doganali.

2. Il Carnet TIR è valido solo per un viaggio. Esso deve contenere almeno il numero di volet staccabili necessario per lo svolgimento del trasporto TIR in questione.

{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Note esplicative all'Articolo 17, paragrafo 2

0.17-2 Nel caso di traslochi, si può applicare la procedura stabilita nel paragrafo 10 (c) delle norme per l'uso del Carnet TIR, semplificando ragionevolmente l'elenco degli oggetti trasportati.

Commento all'Articolo 17

Rilascio dei Carnet TIR per autotreni e autotreni composti da motrice e semirimorchio

Presso l'ufficio doganale di partenza le autorità doganali decidono a loro discrezione se rilasciare uno o più Carnet TIR per un autotreno o vari container caricati su un unico veicolo stradale o su un autotreno, come definiti nell'Articolo 1 (c) e (d) della Convenzione. In base all'Articolo 4 della Convenzione, tuttavia, dopo il rilascio del(i) Carnet TIR non è più possibile richiedere l'emissione di altri Carnet presso gli uffici doganali di passaggio.

{TRANS/WP.30/157, paragrafo 26}

Articolo 18

Un trasporto TIR può coinvolgere diversi uffici doganali di partenza e destinazione, ma, in ogni caso, non più di quattro in totale. Il Carnet TIR può essere presentato agli uffici doganali di destinazione solo se è stato accettato dagli uffici doganali di partenza.

{ECE/TRANS/17/Amend.10; entrato in vigore il 23 maggio 1989;

ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Note esplicative all'Articolo 18

- 0.18-1 Per il corretto svolgimento della procedura TIR è essenziale che le Autorità doganali di un Paese rifiutino di designare un ufficio doganale di uscita come ufficio doganale di destinazione per un trasporto diretto in un Paese confinante, anch'esso Parte contraente della presente Convenzione, a meno che non sussistano particolari circostanze che giustificano la richiesta.
- 0.18-2
1. Le merci devono essere caricate in modo che la spedizione destinata ad essere scaricata al primo punto di scarico possa essere prelevata dal veicolo o dal container senza dover necessariamente scaricare anche l'altra(e) consegna(e) che deve, invece, essere scaricata nei luoghi di scarico successivi.
 2. Qualora un trasporto comporti lo scarico in più di un ufficio, è necessario che ogni scarico parziale venga registrato nella casella 12 di tutti i manifesti del Carnet TIR restanti. Contemporaneamente, sui volet rimanenti e sulle rispettive souche deve essere annotata l'apposizione dei nuovi piombi.

Commento all'Articolo 18*Vari uffici doganali di partenza e/o destinazione*

Un trasporto TIR può coinvolgere più di un ufficio doganale di partenza e/o destinazione in uno o più Paesi, posto che il numero totale degli uffici doganali di partenza e destinazione non sia superiore a quattro. In osservanza al punto n°. 6 delle Norme relative all'impiego del Carnet TIR (Annesso 1 alla Convenzione, Modello di Carnet TIR: versione 1 e versione 2, pagina 3 della copertina) sono necessari due volet aggiuntivi per ciascun ulteriore ufficio doganale di partenza o destinazione. Nel caso siano interessati diversi uffici doganali di partenza/destinazione, i volet del Carnet TIR dovranno essere compilati in modo che le merci caricate/scaricate successivamente presso uffici diversi siano aggiunte/cancellate nel manifesto delle merci (caselle 9, 10 e 11). Gli uffici di partenza/destinazione dovranno vistare le merci caricate/scaricate successivamente alla voce 16.

{TRANS/GE.30/55, paragrafo 22; TRANS/WP.30/141, paragrafo 39- 41; TRANS/WP.30/AC.2/31, Annesso 3; TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP30/AC.2/59, Annesso 5}

Commento alla Nota esplicativa 0.18-2*Scarico delle merci*

Il termine "scarico" riportato, in particolare, nella Nota esplicativa 0.18-2, non implica necessariamente la rimozione fisica delle merci dal veicolo o dal container, ad esempio nei casi in cui un'operazione di trasporto prosegue con lo stesso veicolo o container successivamente al termine di una spedizione TIR. Tuttavia, se una spedizione TIR è stata conclusa per una parte del carico delle merci e prosegue per il carico rimanente, la prima sarà fisicamente rimossa dal compartimento di carico o dal container sigillati o, in caso di merci pesanti o ingombranti, sarà separata dalle restanti merci pesanti o ingombranti per le quali prosegue il trasporto TIR.

{TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5; TRANS/WP.30/192, paragrafo 26}

Articolo 19

Le merci ed il veicolo stradale, l'autotreno o il container devono essere presentati all'ufficio doganale di partenza insieme al Carnet TIR. Le autorità doganali del paese di partenza devono prendere i necessari provvedimenti per verificare l'esattezza del manifesto delle merci e per l'apposizione delle chiusure doganali, oppure per controllare le chiusure doganali apposte, sotto la responsabilità delle citate autorità doganali, dalle persone debitamente autorizzate.

Nota esplicativa all'Articolo 19

- 0.19 La condizione che l'ufficio doganale di partenza controlli l'esattezza del manifesto delle merci implica la necessità di verificare almeno che i dati riportati nel manifesto delle merci corrispondano a quelli sui documenti di esportazione e su quelli di spedizione o commerciali di altro tipo relativi alle merci; l'ufficio doganale di partenza può anche dover ispezionare le merci. Inoltre, prima di apporre le chiusure, l'ufficio doganale di partenza deve verificare le condizioni del veicolo stradale o del container e, in caso di veicoli o container telonati, verificare le condizioni dei teloni e dei loro mezzi di fissaggio, in quanto questi dispositivi non sono compresi nel Certificato di approvazione.

Commento all'Articolo 19

Controlli presso l'ufficio di partenza

Per il corretto funzionamento del regime TIR è essenziale che i controlli doganali all'ufficio di partenza siano severi e completi, in quanto il funzionamento della procedura TIR dipende da essi. In particolare, occorre evitare quanto segue:

- *falsa dichiarazione delle merci che consenta di sostituire altre merci durante il tragitto (es. carico di sigarette dichiarato come carta da parati, in cui le sigarette vengono successivamente scaricate e sostituite con la carta da parati); e*
- *trasporto di merci non inserite nel manifesto del Carnet TIR (es. sigarette, alcol, stupefacenti, armi).*
{TRANS/GE.30/AC.2/12, para. 31; TRANS/GE.30/GRCC/11, paragrafo 19-21}

Articolo 20

Le Autorità doganali possono fissare un termine per il trasporto attraverso il loro Paese ed esigere che il veicolo stradale, l'autotreno o il container segua un itinerario prestabilito.

Nota esplicativa all'Articolo 20

- 0.20 Nel fissare il termine per il trasporto di merci attraverso il loro territorio nazionale, le autorità doganali devono tenere in considerazione, fra l'altro, eventuali regolamenti speciali cui sono soggetti i vettori, specie quelli riguardanti gli orari di lavoro ed i periodi di sosta obbligatoria per gli autisti dei veicoli stradali. Si raccomanda a tali autorità di esercitare il loro diritto per la prescrizione di un itinerario preciso solo qualora lo ritengano essenziale.

Commento all'articolo 20

Pene pecuniarie

Nel caso di violazioni agli obblighi derivanti dagli Articoli 20 e 39 per le quali si applicano previste pene pecuniarie, queste ultime non possono essere richieste all'associazione garante, ma solo al titolare del Carnet TIR o alla persona responsabile della violazione.

{TRANS/GE.30/AC.2/14, paragrafo 29;

TRANS/GE.30/39, paragrafo 30}

Articolo 21

Il veicolo stradale, l'autotreno o il container devono essere presentati con il carico e il rispettivo Carnet TIR, per il controllo, ad ogni ufficio doganale di passaggio e agli uffici doganali di destinazione.

Note esplicative all'Articolo 21

- 0.21-1 Le disposizioni del presente Articolo non limitano il diritto delle Autorità doganali di esaminare tutte le parti di un veicolo in aggiunta al compartimento di carico chiuso con sigillo doganale.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}
- 0.21-2 L'ufficio doganale di entrata può rinviare il trasportatore all'ufficio doganale di uscita del Paese adiacente qualora rilevi che detto ufficio abbia omesso il visto di uscita o non lo abbia apposto correttamente. In questi casi, l'ufficio doganale di entrata inserisce una nota sul Carnet TIR destinata all'ufficio doganale di uscita interessato.
- 0.21-3 Se durante l'ispezione le Autorità doganali prelevano campioni delle merci, esse devono apporre sul manifesto delle merci del Carnet TIR una nota contenente tutte le informazioni sulle merci prelevate.

Commento all'Articolo 21

“Termine di un’operazione TIR presso l’ufficio doganale di uscita (di passaggio) e presso l’ufficio doganale di destinazione

Termine di passaggio

Il veicolo stradale, l’autotreno o il container sono stati presentati ai fini del controllo presso l’ufficio doganale di uscita (di passaggio), insieme al carico ed al corrispondente Carnet TIR.

Termine parziale

Il veicolo stradale, l’autotreno o il container sono stati presentati ai fini del controllo presso l’ufficio doganale di destinazione, insieme al carico ed al corrispondente Carnet TIR; successivamente parte della merce è stata scaricata.

Termine finale

Il veicolo stradale, l’autotreno o il container sono stati presentati ai fini del controllo presso l’ultimo ufficio doganale di destinazione, insieme al carico o alla sua parte rimanente in caso di precedente termine parziale, ed al corrispondente Carnet TIR.

{TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Articolo 22

- 1. Semprechè siano intatte, le Autorità doganali degli uffici doganali di passaggio di ogni Parte contraente accetteranno, di regola, le chiusure doganali delle altre Parti contraenti, salvo i casi in cui esse procedano ad una visita delle merci in applicazione dell’Articolo 5, paragrafo 2. Ove necessario ai fini del controllo, dette Autorità possono tuttavia aggiungere le proprie chiusure doganali.**
- 2. Le chiusure doganali così accettate da una Parte contraente beneficiano, sul territorio di detta Parte, della massima tutela giuridica prevista per le chiusure doganali nazionali.**

Articolo 23

Le autorità doganali non devono:

- **far scortare sul loro territorio, a spese dei vettori, i veicoli stradali, gli autotreni o i container,**
- **procedere, in corso di viaggio, al controllo e alla visita del carico dei veicoli stradali, degli autotreni o dei container**

tranne in casi eccezionali.

Commento all'Articolo 23

Scorta dei veicoli stradali

In base all'Articolo 4 della Convenzione, le merci trasportate in regime TIR non sono soggette al versamento o al deposito di dazi e imposte di importazione o esportazione, anche qualora i dazi e le tasse a rischio eccedano la somma di 50.000 Dollari USA per ciascuna spedizione scortata da Carnet TIR ordinario e 200.000 Dollari USA per le spedizioni accompagnate da Carnet TIR per "alcol/tabacchi", o una somma analoga determinata dalle Autorità doganali nazionali. In conformità all'Articolo 23 della Convenzione, in questi casi le Autorità doganali dei Paesi di transito possono tuttavia richiedere che i veicoli stradali siano scortati sul loro territorio a spese dei trasportatori. In tali casi e, in particolare, qualora il vettore non presenti alcun altro mezzo di prova scritto, si raccomanda alle Autorità doganali di inserire, su richiesta del vettore, alla voce 5 "Altro" della souche n° 1 del Carnet TIR la parola "scorta", seguita da una breve indicazione delle motivazioni che hanno indotto ad una tale richiesta.

{TRANS/GE.30/59, paragrafi 34 e 35; TRANS/WP.30/137, paragrafi 75 e 76; TRANS/WP.30/159, paragrafo 25; TRANS/WP.30/194, paragrafo 63; TRANS/WP.30/AC.2/63, Annesso 3}

Articolo 24

Se le Autorità doganali procedono, in corso di viaggio o presso un ufficio doganale di passaggio, alla visita del carico di un veicolo stradale, di un autotreno o di un container, esse devono menzionare le nuove chiusure apposte, nonché il genere dei controlli eseguiti, nei volet del Carnet TIR impiegati nel loro Paese, nelle rispettive souche e nei rimanenti volet del Carnet TIR.

Articolo 25

Se, in casi diversi da quelli menzionati agli articoli 24 e 35, una chiusura doganale è deteriorata in corso di viaggio, o se delle merci sono state distrutte o danneggiate senza lesione delle chiusure doganali, il Carnet TIR dovrà essere utilizzato secondo la procedura prevista nell'Annesso 1 della presente Convenzione, salva restando l'eventuale applicazione delle disposizioni legislative nazionali; si dovrà inoltre stendere il processo verbale di accertamento inserito nel Carnet TIR.

Articolo 26

1. Se una parte di un trasporto scortato da un Carnet TIR attraversa il territorio di uno stato che non è Parte contraente della presente Convenzione, il trasporto TIR è sospeso durante detto tragitto. In tal caso, le Autorità doganali della Parte contraente sul cui territorio il trasporto è successivamente proseguito in quell'area accetteranno il Carnet TIR per la ripresa del trasporto TIR, sempreché le chiusure doganali e/o i segni di riconoscimento siano rimasti intatti.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

2. Ciò vale anche per la parte del tragitto in cui il titolare non utilizza il Carnet TIR, pur trovandosi sul territorio di una Parte contraente, in quanto può usufruire di procedure doganali di transito più semplici o qualora non sia richiesto un regime doganale di transito

3. In tali casi, gli uffici doganali presso cui il trasporto TIR è sospeso o ripreso saranno reputati uffici di passaggio, rispettivamente in uscita e in entrata.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Commento all'Articolo 26

Sospensione di un trasporto TIR in una Parte contraente dove non esistono associazioni garanti autorizzate

L'Articolo 26 si applica anche alle Parti contraenti presso le quali non esistono associazioni garanti autorizzate e dove, quindi, non sono applicabili le disposizioni della Convenzione, in base all'Articolo 3, paragrafo (b). Un elenco di tali Parti contraenti viene redatto dal Comitato Amministrativo TIR e dalla Commissione Esecutiva TIR (TIRExB) sulla base della documentazione depositata presso la TIRExB dalle Parti contraenti, conformemente alle disposizioni dell'Annesso 9, Parte I della Convenzione.

{TRANS/WP.30/AC.2/63, Annesso 3}

Articolo 27

Con riserva delle disposizioni della presente Convenzione, in particolare l'Articolo 18, l'ufficio doganale di destinazione inizialmente designato può essere sostituito con un altro ufficio doganale di destinazione.

Articolo 28

1. Il termine dell'operazione TIR deve essere immediatamente certificata dalle autorità doganali. Il termine di un'operazione TIR può essere certificato senza riserve o con riserve: la certificazione con riserve deve basarsi su fatti legati all'operazione TIR stessa, che devono essere chiaramente indicati nel Carnet TIR. {ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

2. Nei casi in cui le merci sono assoggettate ad un altro regime doganale o ad un altro sistema di controllo doganale, tutte le irregolarità che possono essere commesse in tale altro regime doganale o sistema di controllo doganale non sono attribuite al titolare del Carnet TIR in quanto tale o ad altra persona che agisce per suo conto. {ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Nota esplicativa all'Articolo 28

- 0.28 L'uso del Carnet TIR deve essere limitato alla funzione per cui è stato concepito, ossia l'operazione di transito. Il Carnet TIR, ad esempio, non deve essere usato a scorta del deposito delle merci soggette a controllo doganale a destinazione.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Commenti all'Articolo 28*Restituzione del Carnet TIR al titolare o ad altra persona agente per suo conto*

Occorre sottolineare che la restituzione immediata del Carnet TIR, certificato come terminato con o senza riserve, al titolare o ad altra persona agente per suo conto è un dovere essenziale per l'ufficio doganale di destinazione. Ciò non solo agevola il controllo da parte dell'associazione che lo ha rilasciato e dell'organizzazione internazionale di cui all'Articolo 6, ma consente anche a dette organizzazioni di rilasciare, al momento della restituzione, un nuovo Carnet TIR a favore del titolare, in quanto il numero di Carnet in uso (in possesso del titolare) in un determinato periodo può essere limitato.
{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragrafo 33; TRANS/GE.30/GRCC/11, paragrafi 24 e 25; TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Possibilità di utilizzare due Carnet TIR per un singolo trasporto TIR

Talvolta, il numero dei volet nel Carnet TIR non è sufficiente per completare l'intero trasporto TIR. In questi casi, la prima parte del trasporto TIR deve essere terminata secondo quanto previsto dagli Articoli 27 e 28 della Convenzione ed un nuovo Carnet deve essere approvato dallo stesso ufficio doganale che ha certificato il termine dell'operazione TIR precedente, ed essere utilizzato per la parte restante del trasporto TIR. Entrambi i Carnet TIR devono riportarne una precisa menzione.
{TRANS/WP30/AC.2/23, paragrafo 21; TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Regimi applicabili dopo il termine di un'operazione TIR

L'Articolo 28 prevede che il termine di un'operazione TIR sia immediatamente certificato dalle autorità doganali. Il termine sarà condizionato al vincolo delle merci ad un altro regime doganale o ad un altro sistema di controllo doganale, fra cui lo sdoganamento per l'immissione in consumo, il trasferimento frontaliero in un Paese terzo, in una zona franca o in un deposito sito in un luogo approvato dalle autorità doganali, in attesa della dichiarazione di vincolo ad altro regime doganale.

{TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Termine di un'operazione TIR

1. Nei casi in cui un'operazione TIR è stata certificata come terminata senza riserve, le autorità doganali che dichiarano che l'attestazione di termine è stata ottenuta abusivamente o fraudolentemente dovranno specificare, nella loro notifica di mancato scarico e/o nella richiesta di pagamento, le motivazioni che le hanno indotte a dichiarare il termine abusivo o fraudolento.

2. Le autorità doganali non devono certificare il termine delle operazioni TIR soggette a riserve sistematiche non specificate, senza motivazione, esclusivamente al fine di evitare le condizioni poste dall'Articolo 10, paragrafo 1, e dall'Articolo 11, paragrafo 1.

{TRANS/GE.30/GRCC/11, paragrafo 12; TRANS/GE.30/AC.2/12, paragrafo 25; TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Indicazione delle riserve

Le autorità doganali devono rendere molto chiare tutte le riserve sul termine di un'operazione TIR ed indicarne anche l'esistenza compilando la casella 27 del volet n° 2 del Carnet TIR ed inserendo una "R" alla voce n° 5 della souche n° 2 del Carnet, nonché, ove opportuno, completando il verbale certificato del Carnet TIR.

{TRANS/GE.30/8, paragrafo 12; TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Mezzi di prova alternativi per il termine di un'operazione TIR

Ala autorità doganali si raccomanda di utilizzare fine di individuare mezzi di prova alternativi del corretto termine di un'operazione TIR, alle zure, in via eccezionale, ad esempio le seguenti informazioni, posto che siano soddisfacenti:

- *le attestazioni o conferme ufficiali del termine di un'operazione TIR inclusa nello stesso trasporto TIR rilasciate da un'altra Parte contraente a fronte della rispettiva operazione TIR, o le conferme di vincolo delle merci in questione ad un altro regime doganale o sistema di controllo doganale, ad esempio sdoganamento per l'immissione in consumo;*
- *la souche n°. 1 o 2 del Carnet TIR, debitamente vistata, presentata da una Parte contraente, o una sua copia fornita dall'organizzazione internazionale indicata nell'Articolo 6 della Convenzione, che deve confermare che si tratta di una copia esatta dell'originale.*
{TRANS/WP.30/159, paragrafo 38; TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Procedure perfezionate per l'uso dei Carnet TIR da parte dei trasportatori

In alcune Parti contraenti il trasportatore non ha contatti diretti con i funzionari competenti presso l'ufficio doganale di destinazione prima che il destinatario o i suoi agenti assolvano alle formalità necessarie per lo sdoganamento delle merci per l'immissione in consumo o per il vincolo ad un altro regime doganale a successivamente all'operazione di transito TIR. Per consentire al trasportatore od al suo autista di verificare che la procedura TIR è stata correttamente terminata dai competenti funzionari doganali, il trasportatore o il suo autista possono, se lo desiderano, trattenere il Carnet TIR e consegnare al destinatario od al suo agente solo una copia del volet giallo n°. 1/n°. 2 (non per uso doganale), insieme ad eventuali altri documenti richiesti. Successivamente allo sdoganamento delle merci per l'immissione in consumo o il trasferimento ad un altro regime doganale, il trasportatore o il suo autista devono presentarsi personalmente ai funzionari doganali competenti per ottenere la certificazione del Carnet TIR.
{TRANS/WP.30/188, paragraphe 54; TRANS/WP.30/AC.2/59, annexe 6}

(C) Disposizioni concernenti il trasporto di merci ponderose e voluminose**Articolo 29**

1. Le disposizioni della presente sezione sono applicabili unicamente al trasporto di merci ponderose o voluminose, come definite all'Articolo 1, lettera (p) della presente Convenzione.

{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

2. Allorché le disposizioni della presente sezione sono applicabili, spetta alle autorità dell'ufficio doganale di partenza decidere se il trasporto delle merci ponderose o voluminose può essere effettuato con veicoli o container non sigillati.

3. Le disposizioni della presente sezione saranno applicate soltanto se le autorità dell'ufficio doganale di partenza reputano che, sulla scorta della descrizione presentata, è senz'altro possibile identificare le merci ponderose o voluminose, nonché eventuali accessori trasportati contemporaneamente, o se le merci possono essere provviste di chiusure doganali e/o segni di riconoscimento, in modo da impedire che siano sostituite o sottratte senza lasciare tracce visibili.

Nota esplicativa all'Articolo 29

0.29 Non sono richiesti certificati di approvazione per i veicoli stradali o i container che trasportano merci ponderose o voluminose. Tuttavia, è responsabilità dell'ufficio doganale di partenza assicurarsi che siano rispettate le altre condizioni stabilite in questo Articolo per questo tipo di trasporti. Gli uffici doganali delle altre Parti contraenti accetteranno la decisione dell'ufficio doganale di partenza, salvo che la ritengano nettamente in contrasto con le disposizioni dell'Articolo 29.

Commento all'Articolo 29

Veicoli stradali considerati merci pesanti o ingombranti

Nel caso di veicoli stradali o veicoli speciali, considerati merci pesanti o ingombranti, che trasportano altre merci pesanti o ingombranti in modo che sia il veicolo che le merci soddisfano le condizioni sancite nel Capitolo III (c) della Convenzione, è necessario un solo Carnet TIR. La copertina e tutti i volet del Carnet TIR devono riportare l'annotazione prevista dall'Articolo 32 della Convenzione. Se tali veicoli trasportano merci ordinarie nel compartimento di carico o in container, il veicolo o i container devono essere preventivamente autorizzati in base ai requisiti stabiliti nel Capitolo III (a) ed essere sigillati.

Le disposizioni dell'Articolo 3 (a) (iii) della Convenzione si applicano nel caso di veicoli stradali o speciali esportati dal Paese in cui è sito l'ufficio doganale di partenza ed importati in un altro Paese in cui è sito l'ufficio doganale di destinazione. In questo caso non sono applicabili le disposizioni dell'Articolo 15 della Convenzione in materia di importazione temporanea di veicoli stradali. Pertanto, non sono necessari documenti doganali relativi all'importazione temporanea di tali veicoli.

{ TRANS/WP.30/AC.2/59 Annesso 6; TRANS/WP.30/AC.2/65, Annesso 2; TRANS/WP.30/200, paragrafo 72; }

Trasporto di bestiame

Al trasporto di bestiame si applicano le disposizioni dell'Articolo 29 della Convenzione riguardanti il trasporto di merci ponderose e voluminose.

{TRANS/GE.30/AC.2/21, paragrafo 30}

Articolo 30

Fatte salve le eccezioni previste dalle disposizioni speciali di questa sezione, tutte le disposizioni della presente Convenzione sono applicabili al trasporto di merci ponderose o voluminose nel regime TIR.

Articolo 31

L'associazione garante risponde non solo delle merci indicate nel Carnet TIR, ma anche delle merci che, pur non essendo annotate nel Carnet, si trovassero sulla superficie di carico o tra le merci menzionate nel Carnet TIR.

Articolo 32

Il Carnet TIR utilizzato deve recare sulla copertina e su tutti i volet l'indicazione "merci ponderose o voluminose", scritta in grassetto in lingua inglese o francese.

Articolo 33

Le Autorità dell'ufficio doganale di partenza possono esigere che al Carnet TIR siano allegati liste dei colli, fotografie, piani, ecc., necessari per identificare le merci trasportate. In tal caso, dette Autorità devono apporre un visto su tali documenti, indi appuntare un esemplare di ognuno di essi sul verso della copertina del Carnet TIR; tutti i manifesti delle merci dovranno parimenti menzionare tali documenti.

Articolo 34

Le Autorità degli uffici doganali di passaggio di ciascuna Parte contraente accetteranno le chiusure doganali e/o i segni di riconoscimento apposti dalle Autorità competenti delle altre Parti contraenti. Esse possono tuttavia aggiungere altre chiusure doganali e/o altri segni di riconoscimento e annoteranno nei volet del Carnet TIR utilizzati nel loro Paese, nelle rispettive souche e nei rimanenti volet del Carnet TIR, le chiusure doganali e/o i segni di riconoscimento apposti.

Articolo 35

Se in occasione di una visita del carico, eseguita in corso di viaggio o presso un ufficio doganale di passaggio, le Autorità doganali sono costrette a rompere le chiusure doganali e/o a rimuovere i segni di riconoscimento, esse dovranno annotare nei volet del Carnet TIR utilizzati nel loro Paese, nelle rispettive souche e nei rimanenti volet del Carnet TIR, le nuove chiusure doganali e/o i nuovi segni di riconoscimento apposti.

Capitolo IV

IRREGOLARITA'

Articolo 36

Qualsiasi infrazione alle disposizioni della presente Convenzione esporrà il contravventore alle sanzioni previste dalla legislazione nazionale del Paese in cui è stata commessa l'infrazione.

Articolo 37

Qualora non sia possibile stabilire dove un'irregolarità è stata commessa, la stessa sarà reputata commessa nel territorio della Parte contraente in cui è stata accertata.

Articolo 38

1. Ciascuna Parte contraente ha il diritto di escludere, temporaneamente o definitivamente, dalle agevolazioni della presente Convenzione chiunque abbia commesso una grave infrazione alle leggi o ai regolamenti doganali applicabili ai trasporti internazionali di merci.

Nota esplicativa all'Articolo 38, paragrafo 1

0.38.1 Un'impresa non dovrebbe essere esclusa dal regime TIR a causa di infrazioni commesse da uno dei suoi conducenti all'insaputa della dirigenza.

2. Detta esclusione sarà notificata entro una settimana alle Autorità competenti della Parte contraente sul cui territorio il contravventore risiede o è domiciliato, nonché alla(e) associazione(i) garante(i) del Paese o del territorio doganale in cui l'infrazione è stata commessa, ed alla Commissione Esecutiva TIR. {ECE/TRANS/17/Amend.19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

Nota esplicativa all'Articolo 38, paragrafo 2

0.38.2 La nota esplicativa è stata cancellata.
{ECE/TRANS/17/Amend.19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

Commento all'art 38

Cooperazione fra le autorità competenti

Per quanto concerne l'autorizzazione di una persona all'uso di Carnet TIR in linea con l'Annesso 9, Parte II della Convenzione, le autorità competenti della Parte contraente in cui la persona in questione risiede o è domiciliata terranno in debita considerazione eventuali informazioni, notificate da un'altra Parte contraente in base all'Articolo 38, paragrafo 2, riguardanti violazioni gravi o reiterate della legislazione doganale, commesse da detta persona. Pertanto, al fine di consentire alla Parte contraente in cui risiede o è domiciliata la persona interessata una efficiente valutazione del caso, detta notifica essere quanto più dettagliata possibile.

{TRANS/WP.30/196/ paragrafo 76; TRANS/WP.30/200, paragrafo 68}

Esclusione di un trasportatore nazionale dal regime TIR

Allo scopo di escludere dal regime TIR un trasportatore nazionale colpevole di gravi violazioni delle norme doganali, commesse nel territorio del Paese in cui egli risiede o è domiciliato, si raccomanda alle autorità doganali di applicare le disposizioni dell'Articolo 6, paragrafo 4, e dell'Annesso 9, Parte II, paragrafo 1 (d), piuttosto che le disposizioni dell'Articolo 38, paragrafo 1.

{TRANS/WP.30/196, paragraph 77; TRANS/WP.30/200, paragraph 68}.

Articolo 39

Se nel rimanente le operazioni TIR sono repute regolari:

- 1. Le parti contraenti trascureranno le divergenze di poco conto nell'osservanza degli obblighi relativi ai percorsi.**
- 2. Parimenti, le divergenze tra le indicazioni nel manifesto delle merci del Carnet TIR e il contenuto effettivo di un veicolo stradale, di un autotreno o di un container non saranno considerate infrazioni alla presente Convenzione a carico del titolare del Carnet TIR, allorché venga addotta la prova, a soddisfazione delle Autorità competenti, che le discordanze non sono dovute a errori commessi con cognizione di causa o per negligenza all'atto del caricamento o della spedizione delle merci o della stesura del suddetto manifesto.**

Nota esplicativa all'Articolo 39

- 0.39 L'espressione "errori commessi per negligenza" deve essere intesa come indicante le azioni che, sebbene non commesse deliberatamente e con cognizione di causa, sono dovute alla mancata adozione delle misure ragionevoli e necessarie per assicurare la precisione dei suoi singoli casi.

Articolo 40

Le Amministrazioni doganali dei Paesi di partenza e di destinazione non imputeranno al titolare del Carnet TIR le divergenze eventualmente accertate nei loro Paesi, allorché le stesse concernono regimi doganali precedenti o successivi al trasporto TIR, e ai quali il titolare del Carnet TIR non ha partecipato.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Articolo 41

Allorché è accertato, a soddisfazione delle Autorità doganali, che le merci indicate nel manifesto di un Carnet TIR sono state distrutte o sono irrimediabilmente perse a causa di un incidente o per forza maggiore, oppure che esse mancano per ragioni connesse alla loro natura, sarà accordata l'esenzione dal pagamento dei dazi e delle tasse normalmente esigibili.

Articolo 42

Dietro presentazione di domanda motivata di una Parte contraente, le Autorità competenti delle Parti contraenti interessate ad un trasporto TIR accetteranno di comunicare alla stessa tutte le informazioni disponibili, necessarie per l'applicazione degli Articoli 39, 40 e 41 che precedono.

{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 maggio 2002}

Commento all'Articolo 42

Cooperazione fra autorità doganali

Nei casi di mancato scarico dei Carnet TIR, spesso è difficile per le Autorità doganali stabilire di dazi e le tasse di importazione ed esportazione da esigere, in quanto la descrizione delle merci nel Carnet è sovente molto vaga e non ne è riportato il relativo valore. Pertanto, vengono spesso chieste all'ufficio doganale di partenza ulteriori informazioni sulle merci caricate. In questi casi la stretta collaborazione e lo scambio di informazioni fra le Autorità competenti di tutte le Parti contraenti è fondamentale, poiché solo la rigida conformità alle disposizioni degli Articoli 42 e 50 della Convenzione può garantire l'efficace funzionamento del regime di transito TIR.

{TRANS/WP30/131, paragrafi 39 e 40}

Articolo 42 bis

Le Autorità competenti, in stretta collaborazione con le associazioni, adottano tutte le misure necessarie per assicurare il corretto uso dei Carnet TIR. A tal fine, esse possono applicare adeguati provvedimenti di controllo nazionali ed internazionali. Le misure di controllo nazionali adottate in questo contesto dalle Autorità competenti devono essere comunicate immediatamente alla Commissione Esecutiva TIR che ne valuterà la conformità alle disposizioni della Convenzione. Le misure di controllo internazionale devono essere adottate dal Comitato Amministrativo.

{ECE/TARNS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

Capitolo V

NOTE ESPLICATIVE

Articolo 43

Le note esplicative degli Annessi 6 e 7 (Parte III) contengono l'interpretazione di talune disposizioni della presente Convenzione e dei suoi Annessi. Esse descrivono parimenti alcune pratiche raccomandate.

Capitolo VI

DISPOSIZIONI VARIE

Articolo 44

Ciascuna Parte contraente accorderà alle associazioni garanti interessate delle facilitazioni per:

- a) il trasferimento della valuta necessaria al pagamento delle somme richieste dalle Autorità delle Parti contraenti in base alle disposizioni dell'Articolo 8 della presente Convenzione; e
- b) il trasferimento della valuta necessaria per il pagamento dei moduli di Carnet TIR inviati alle associazioni garanti dalle associazioni estere corrispondenti o dalle organizzazioni internazionali.

Articolo 45

Ciascuna Parte contraente pubblicherà un elenco degli uffici doganali di partenza, di passaggio e di destinazione abilitati a compiere le operazioni TIR. Le Parti contraenti i cui territori sono limitrofi designeranno, di comune accordo, i rispettivi uffici doganali di confine e le ore di apertura degli stessi.

Nota esplicativa all'Articolo 45

- 0.45 Si raccomanda alle Parti contraenti di autorizzare il maggior numero possibile di uffici doganali, sia interni che di confine, allo svolgimento delle operazioni TIR.

Articolo 46

1. L'intervento del personale delle dogane per le operazioni doganali indicate nella presente Convenzione non darà luogo al pagamento di canoni, tranne nei casi in cui esso avvenga fuori dei giorni, delle ore e dei luoghi normalmente previsti per tali operazioni.

2. Per quanto possibile, le Parti contraenti agevoleranno presso gli uffici doganali lo sdoganamento delle merci facilmente deperibili.

Commento all'Articolo 46

Canoni derivanti dallo svolgimento di controlli doganali su richiesta dell'operatore

*Come indicato nel commento all'Articolo 5 della Convenzione TIR, gli eventuali canoni derivanti da interventi doganali richiesti dal trasportatore saranno a carico del trasportatore stesso.
{TRANS/WP.30/196, Annesso 3; TRANS/WP.30/AC.2/63, Annesso 3}*

Articolo 47

1. Le disposizioni della presente Convenzione non impediscono l'applicazione di restrizioni e controlli previsti da ordinamenti nazionali e fondati su considerazioni di pubblica moralità, pubblica sicurezza, igiene o salute pubblica, oppure su considerazioni d'ordine veterinario o fitopatologico, né impediscono la riscossione di somme esigibili in virtù di tali ordinamenti.

2. Le disposizioni della presente Convenzione non impediscono l'applicazione di altre prescrizioni nazionali o internazionali disciplinanti i trasporti.

Commento all'Articolo 47

Applicazione dei controlli

*Tutti i controlli dovranno essere mantenuti al minimo e limitati ai casi in cui siano giustificati dalle circostanze o dai rischi reali.
{TRANS/GE.30/17, paragrafo 42}*

Articolo 48

Nessuna delle disposizioni della presente Convenzione pregiudica il diritto delle Parti contraenti che formano un'unione doganale o economica di adottare norme particolari relative alle operazioni di trasporto che partono, si concludono o transitano attraverso i loro territori, a condizione che tali norme non riducano le facilitazioni previste dalla presente Convenzione.

Articolo 49

La presente Convenzione non impedisce l'applicazione di facilitazioni più ampie che le Parti contraenti accordano o intendono accordare, sia mediante disposizioni unilaterali, sia in virtù di accordi bilaterali o multilaterali, a condizione che tali facilitazioni non intralcino l'applicazione delle disposizioni della presente Convenzione, in particolare lo svolgimento delle operazioni TIR.

Articolo 50

Le Parti contraenti si comunicheranno reciprocamente, su richiesta, le informazioni necessarie all'applicazione delle disposizioni della presente Convenzione, in particolare quelle concernenti l'ammissione dei veicoli stradali o dei container, nonché le caratteristiche tecniche della loro costruzione.

Articolo 51

Gli Annessi alla presente Convenzione costituiscono parte integrante della Convenzione.

Capitolo VII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 52

Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. Tutti gli Stati membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite o membri di una delle sue istituzioni specializzate o dell'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica, parti allo Statuto della Corte Internazionale di Giustizia, e qualsiasi altro Stato invitato dall'Assemblea Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite possono diventare Parti contraenti della presente Convenzione:

- (a) firmandola, senza riserva di ratifica, d'accettazione o d'approvazione;**
- (b) depositando uno strumento di ratifica, d'accettazione o d'approvazione, dopo averla firmata con riserva di ratifica, accettazione o approvazione; o**
- (c) depositando uno strumento d'adesione.**

2. La presente Convenzione sarà aperta dal 1° gennaio 1976 al 31 dicembre 1976, incluso, presso l'Ufficio delle Nazioni Unite a Ginevra, per la firma da parte degli Stati menzionati nel paragrafo 1 del presente articolo. Dopo tale data, essa sarà aperta alla loro adesione.

3. Anche le unioni doganali o economiche possono, conformemente alle disposizioni dei paragrafi 1 e 2 di questo articolo, diventare Parti contraenti della presente Convenzione, contemporaneamente a tutti i loro Stati membri o in qualsiasi momento dopo che tutti i loro Stati membri sono diventati Parti contraenti di detta Convenzione. Tuttavia, tali unioni non avranno diritto di voto.

4. Gli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione saranno depositati presso il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Articolo 53

Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entrerà in vigore sei mesi dopo la data alla quale cinque degli Stati membri di cui al paragrafo 1 dell'Articolo 52 l'avranno firmata senza riserva di ratifica, d'accettazione, d'approvazione, o abbiano depositato il loro strumento di ratifica, d'accettazione, d'approvazione o d'adesione.
2. Dopo che cinque degli Stati membri menzionati al paragrafo 1 dell'Articolo 52 l'avranno firmata senza riserva di ratifica, d'accettazione, o d'approvazione, o avranno depositato il loro strumento di ratifica, d'accettazione, d'approvazione o d'adesione, la presente Convenzione entrerà in vigore, per tutte le nuove Parti contraenti, sei mesi dopo la data del deposito del rispettivo strumento di ratifica, d'accettazione, d'approvazione o d'adesione.
3. Ogni strumento di ratifica, d'accettazione, d'approvazione o d'adesione depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione sarà reputato come applicatesi al testo modificato della presente Convenzione.
4. Ogni strumento di tal genere, depositato dopo l'accettazione di un emendamento, ma prima della sua entrata in vigore, sarà considerato come applicantesi al testo modificato della presente Convenzione alla data dell'entrata in vigore dell'emendamento.

Articolo 54

Denuncia

1. Ciascuna Parte contraente potrà denunciare la presente Convenzione mediante notifica indirizzata al Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.
2. La denuncia avrà effetto quindici mesi dopo la data di ricevimento della notifica da parte del Segretario Generale.
3. La validità dei Carnet TIR accettati dall'ufficio doganale di partenza prima della data alla quale ha effetto la denuncia non sarà inficiata dalla denuncia e la garanzia prestata dall'associazione garante conserverà la sua validità secondo le disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 55

Estinzione

Se, dopo l'entrata in vigore della presente Convenzione, il numero degli Stati che sono Parti contraenti risulta inferiore a cinque per un qualsiasi periodo di dodici mesi consecutivi, la presente Convenzione perderà efficacia a contare dalla scadenza di detto periodo di dodici mesi.

Articolo 56

Abrogazione della Convenzione TIR ,1959

1. All'atto della sua entrata in vigore, la presente Convenzione abrogherà e sostituirà, nei rapporti fra le Parti contraenti della presente Convenzione, la Convenzione TIR, 1959.

2. I certificati di approvazione rilasciati per i veicoli stradali e i container secondo le condizioni della Convenzione TIR (1959) saranno accettati dalle Parti contraenti alla presente Convenzione, per il trasporto di merci sotto sigillo doganale, nell'ambito del loro periodo di validità o verso riserva di rinnovo, sempreché tali veicoli e container continuino a soddisfare le condizioni che ne avevano inizialmente giustificato l'ammissione.

Articolo 57

Risoluzione delle controversie

1. Ogni controversia tra due o più Parti contraenti riguardante l'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione sarà regolata, per quanto possibile, mediante negoziazioni tra le parti alla controversia o in altro modo.

2. Ogni controversia tra due o più Parti riguardante l'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione, che non può essere regolata nel modo previsto al paragrafo 1 del presente articolo, sarà sottoposta, a richiesta di una di esse, ad un tribunale arbitrale così composto: ciascuna delle Parti contendenti nominerà un arbitro; gli arbitri designati nomineranno a loro volta un altro arbitro che fungerà da presidente. Se, tre mesi dopo aver ricevuto la richiesta, una delle Parti non ha ancora designato un arbitro o se gli arbitri non hanno potuto scegliere un presidente, ciascuna delle Parti potrà allora chiedere al Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite di procedere alla nomina di un arbitro o del presidente del tribunale arbitrale.
3. La decisione del tribunale arbitrale costituito conformemente alle disposizioni del paragrafo 2 avrà forza vincolante per le Parti alla controversia.
4. Il tribunale arbitrale adotterà il proprio regolamento interno.
5. Le decisioni del tribunale arbitrale saranno prese alla maggioranza.
6. Qualsiasi controversia che potrebbe sorgere tra le Parti alla controversia riguardo all'interpretazione ed all'esecuzione della sentenza arbitrale potrà essere portata da una delle Parti davanti al tribunale arbitrale che ha reso la sentenza, per il giudizio da parte di quest'ultimo.

Articolo 58

Riserve

1. All'atto della firma o della ratifica della presente Convenzione o in occasione della sua adesione, ogni Stato può dichiarare che non si considera vincolato dai paragrafi da 2 a 6 dell'Articolo 57 della presente Convenzione. Le altre Parti contraenti non saranno vincolate da tali paragrafi rispetto alla Parte che avrà espresso una siffatta riserva.
2. La Parte contraente che avrà espresso una riserva conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, potrà ritirarla in qualsiasi momento mediante notifica al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.
3. Fatta eccezione per le riserve previste al paragrafo 1 del presente articolo, nessuna riserva è ammessa alla presente Convenzione.

Articolo 58 bis

Comitato Amministrativo

Viene istituito un Comitato Amministrativo composto da tutte le Parti contraenti. La sua composizione, le sue funzioni e le regole procedurali sono fissate nell'Annesso 8.

{ECE/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

Articolo 58 ter

Commissione Esecutiva TIR

Il Comitato Amministrativo istituirà una Commissione Esecutiva come organo sussidiario che, per suo conto, adempierà ai compiti affidatigli dalla Convenzione e dal Comitato. La sua composizione, le sue funzioni e le norme procedurali sono fissate nell'Annesso 8.

{ECE/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

Articolo 59

Procedura d'emendamento della presente Convenzione

1. La presente Convenzione, compresi i suoi Annessi, potrà essere modificata su proposta di una Parte contraente, seguendo la procedura prevista in questo Articolo.

2. Ogni proposta di emendamento della Convenzione sarà esaminata dal Comitato Amministrativo composto da tutte le Parti contraenti, secondo quanto prescritto dal Regolamento interno oggetto dell'Annesso 8. Ogni emendamento di detto genere, esaminato o elaborato durante la riunione del Comitato Amministrativo e da esso adottato con la maggioranza dei due terzi dei membri presenti e votanti, sarà comunicato dal Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite alle Parti contraenti, per l'accettazione.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

3. Con riserva alle disposizioni dell'Articolo 60, ogni emendamento proposto, comunicato in applicazione delle disposizioni del paragrafo precedente, entrerà in vigore per tutte le Parti contraenti tre mesi dopo la scadenza di un periodo di dodici mesi, a partire dalla data alla quale è stato comunicato, semprechè durante tale periodo nessuna obiezione all'emendamento proposto sia stata notificata al Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite da uno Stato che è Parte contraente.

4. Se un'obiezione all'emendamento proposto è stata notificata in conformità alle disposizioni del paragrafo 3 del presente Articolo, l'emendamento sarà reputato non accettato e non avrà alcun effetto.

Articolo 60

Procedura speciale d'emendamento degli Annessi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9

1. Ogni proposta di emendamento degli Annessi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9, esaminata in base alle disposizioni dei paragrafi 1 e 2 dell'Articolo 59, entrerà in vigore ad una data che sarà fissata dal Comitato Amministrativo all'atto della sua accettazione, a meno che a una data anteriore, fissata simultaneamente dal Comitato di Gestione, un quinto degli Stati che sono Parti contraenti o cinque Stati che sono Parti contraenti, qualora detto numero sia inferiore, non abbiano notificato al Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite le loro obiezioni all'emendamento. Le date menzionate nel presente paragrafo saranno fissate dal Comitato Amministrativo alla maggioranza di due terzi dei suoi membri presenti e votanti.

{ECE/TRANS/17/Amend.19, entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

2. All'atto della sua entrata in vigore, un emendamento adottato seguendo la procedura prevista al paragrafo 1 che precede sostituirà, per tutte le Parti contraenti, qualsiasi disposizione anteriore cui esso si riferisce.

Articolo 61

Domande, comunicazioni e obiezioni

Il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite notificherà a tutte le Parti contraenti ed a tutti gli Stati citati al paragrafo 1 dell'Articolo 52 della presente Convenzione ogni domanda, comunicazione o obiezione presentata in virtù dei succitati articoli 59 e 60, nonché la data dell'entrata in vigore di eventuali emendamenti.

Articolo 62

Conferenza di revisione

1. Uno Stato che è Parte contraente potrà, mediante notifica indirizzata al Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, chiedere la convocazione di una conferenza al fine di sottoporre la presente Convenzione a revisione.
2. Una conferenza di revisione, alla quale saranno invitate tutte le Parti contraenti e tutti gli Stati citati al paragrafo 1 dell'Articolo 52, sarà convocata dal Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite allorché entro un termine di sei mesi, a decorrere dalla data di notifica da parte del Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, almeno un quarto degli Stati che sono Parti contraenti gli avranno comunicato che acconsentono alla domanda.
3. Una conferenza di revisione, alla quale saranno invitate tutte le Parti contraenti e tutti gli Stati indicati al paragrafo 1 dell'Articolo 52, sarà parimenti convocata dal Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite non appena gli sarà notificata una richiesta in tal senso da parte del Comitato Amministrativo. La presentazione di una tale richiesta sarà decisa con la maggioranza dei due terzi dei membri del Comitato Amministrativo presenti e votanti.

4. Se una conferenza è convocata in applicazione delle disposizioni del paragrafo 1 o 3 del presente articolo, il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite ne informerà tutte le Parti contraenti e le inviterà a sottoporre, entro un termine di tre mesi, le proposte che esse desiderano siano esaminate durante la conferenza. Il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite trasmetterà a tutte le Parti contraenti, almeno tre mesi prima della data d'apertura della conferenza, l'ordine del giorno provvisorio della conferenza ed i testi di tali proposte.

Articolo 63

Notifiche

Oltre alle notifiche e comunicazioni previste agli Articoli 61 e 62, il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite notificherà a tutti gli Stati indicati all'Articolo 52:

- a) le firme, ratifiche, accettazioni, approvazioni e adesioni ai sensi dell'Articolo 52;**
- b) le date d'entrata in vigore della presente Convenzione, in base all'Articolo 53;**
- c) denunce ai sensi dell'Articolo 54;**
- d) l'abrogazione della presente Convenzione, ai sensi dell'Articolo 55;**
- e) le riserve formulate ai sensi dell'Articolo 58.**

Articolo 64

Testo autentico

Dopo il 31 dicembre 1976, l'originale della presente Convenzione sarà depositato presso il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, il quale ne trasmetterà copie autenticate a ciascuna delle Parti contraenti e a ciascuno degli Stati menzionati al paragrafo 1 dell'Articolo 52 che non sono Parti contraenti.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, a ciò debitamente autorizzati, hanno firmato la presente Convenzione.

FATTO a Ginevra, il quattordici novembre millenovecentosettantacinque, in un solo esemplare, in inglese, francese e russo, testi che fanno ugualmente fede.

2.2. ANNESSI ALLA CONVENZIONE TIR (1975)

**(INCLUSI LE NOTE ESPLICATIVE
ED I RELATIVI COMMENTI)**

Annesso 1

MODELLO DI CARNET TIR

VERSIONE 1

1. Il Carnet TIR è stampato in francese, salvo la pagina 1 di copertina le cui rubriche sono stampate anche in inglese; le “Norme relative all’impiego del Carnet TIR”, riportate in francese nella pagina 2 della copertina, sono stampate anche in inglese alla pagina 3 della copertina stessa. Ove opportuno, il “Processo verbale di accertamento” può anche comparire, a tergo, in una lingua diversa dal francese. {ECE/TRANS/17/Amend.18; entrato in vigore il 1° agosto 1995}

2. I Carnet utilizzati per le operazioni TIR nell’ambito di un sistema di garanzia regionale possono essere stampati in una delle lingue ufficiali dell’Organizzazione delle Nazioni Unite, salvo la pagina 1 di copertina, le cui rubriche sono stampate anche in inglese o francese. Le “Norme relative all’impiego del Carnet TIR” sono riportate alla pagina 2 della copertina, nella lingua ufficiale dell’Organizzazione delle Nazioni Unite utilizzata, e sono contemporaneamente stampate in inglese o in francese a pagina 3 della copertina stessa.

VERSIONE 2

3. Per il trasporto di tabacchi ed alcol, per i quali all’associazione garante può essere richiesta una garanzia superiore, secondo quanto sancito nella Nota esplicativa 0.8.3 dell’Annesso 6, le autorità doganali richiederanno che sulla copertina di ciascun volet dei Carnet TIR sia chiaramente riportata l’indicazione “TOBACCO/ALCOHOL” e “TABAC/ALCOOL”. Inoltre, questi Carnet devono contenere informazioni, redatte almeno in inglese e francese su un foglio a parte inserito nel Carnet dopo la pagina 2 della copertina, sulla categoria dei tabacchi e degli alcoli soggetti a garanzia. {ECE/TRANS/17/Amend.17; entrato in vigore il 1° ottobre 1994}

Nota esplicativa al modello di Carnet TIR

1.10 (c) Norme relative all'impiego del Carnet TIR

Distinte di carico allegate al manifesto delle merci

La norma n°. 10 (c) delle norme relative all'impiego del Carnet TIR consente di allegare al Carnet stesso le distinte di carico anche qualora vi fosse spazio sufficiente sul manifesto per inserire tutte le merci trasportate. Tuttavia, ciò è permesso solo se le distinte di carico contengono tutte le informazioni richieste nel manifesto delle merci, riportate in forma leggibile e riconoscibile, e se tutte le altre disposizioni della norma n°. 10 (c) sono rispettate.

{ECE/TRANS/17/Amend.2; entrato in vigore il 1° ottobre 1980}

Commenti al modello del Carnet TIR*Metodo di inserimento dei documenti supplementari*

Qualora, nel rispetto dei punti n°. 10 (c) o n°. 11 delle Norme relative all'impiego del Carnet TIR, fosse necessario allegare documenti supplementari ai volet o alla copertina del Carnet, le Autorità doganali dovranno allegarli al Carnet mediante punti metallici o altro dispositivo, ed apponendovi il timbro in modo che l'eventuale rimozione lasci tracce evidenti sul Carnet.

{TRANS/WP30/139, paragrafo 43; TRANS/WP30/AC.2/29, Annesso 3; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Descrizione delle merci nel manifesto delle merci (caselle 9-11 del volet)

Le Amministrazioni doganali ed i titolari dei Carnet TIR dovranno rispettare strettamente le norme relative all'impiego del Carnet TIR. Ove necessario, le merci dovranno essere descritte nei documenti allegati, che saranno vistati dalla dogana ed ai quali si dovrà fare riferimento nella casella 8 dei volet. E' necessaria almeno la descrizione commerciale delle merci che ne consenta la chiara identificazione, senza ambiguità ai fini doganali.

{TRANS/GE.30/45, paragrafi 12-15; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Dichiarazione del valore delle merci

Il fatto che il Carnet TIR non prevede la dichiarazione del valore delle merci non costituisce un motivo per la detenzione delle merci da parte delle amministrazioni doganali.

{TRANS/GE.30/17, paragrafo 44}

Termine di un'operazione TIR

Per la certificazione del termine di un'operazione TIR sono necessari e sufficienti solo un timbro doganale ed una firma nelle caselle 24-28 del volet n° 2. Autorità diverse da quelle doganali non sono autorizzate a timbrare e firmare i volet, le souche, e la copertina. La compilazione della souche del volet n° 2 da parte delle autorità competenti, incluso un timbro doganale, la data e la firma, indica al titolare del Carnet TIR ed all'associazione garante che il termine dell'operazione TIR è stato certificato, con o senza riserve.

{ TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59,Annesso 5}

Visti doganali sulla souche

Talvolta, le Autorità doganali dei Paesi di transito non vistano le souche dei Carnet TIR, come invece previsto dalla Convenzione. Tali casi, sebbene non consentiti, non inficiano la validità dell'operazione TIR, a condizione che il Carnet TIR sia accettato dal successivo ufficio doganale di entrata (di passaggio).

{TRANS/WP.30/135, paragrafo 57; TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Visti doganali sul volet giallo

In alcuni Paesi, le Autorità doganali hanno richiesto l'apposizione del visto doganale sul volet giallo del Carnet TIR che non è inteso per uso doganale, ma è stato incluso nel Carnet per fornire un esempio, nella lingua del paese di partenza, della compilazione dei volet. Si raccomanda, quindi, di barrare con delle croci le caselle 13-15, 17, 23 e 28 del Carnet TIR e la casella 6 della souche gialla, in modo da indicare chiaramente che i visti doganali e le firme non sono necessari su questo tagliando del Carnet TIR.

{TRANS/WP.30/139, paragrafi 48 e 49}

Versioni in lingua delle Norme relative all'impiego del Carnet TIR

Si raccomanda che le "Norme relative all'impiego del Carnet TIR" siano riportate anche a tergo del manifesto delle merci (non per uso doganale) contenuto nel Carnet TIR, in qualunque lingua possa essere appropriata per agevolare la compilazione e l'uso corretti del Carnet TIR.

{TRANS/WP.30/159, paragrafo 45}

Mezzi alternativi di prova del termine di un'operazione TIR

Al fine di stabilire mezzi alternativi di prova del corretto termine di un'operazione TIR, alle autorità doganali si raccomanda di usare, in via eccezionale, ad esempio le seguenti informazioni, a condizione che siano soddisfacenti:

- *le attestazioni o conferme ufficiali del termine di un'operazione TIR, inclusa nello stesso trasporto TIR, rilasciate da un'altra Parte contraente a fronte della rispettiva operazione TIR, o le conferme di vincolo delle merci in questione ad un altro regime doganale o sistema di controllo doganale, es. sdoganamento per l'immissione in consumo;*
- *la souche n° 1 o 2 del Carnet TIR, debitamente vistata, presentata da una Parte contraente, o una sua copia fornita dall'organizzazione internazionale indicata nell'Articolo 6 della Convenzione, che deve confermare che si tratta di una copia esatta dell'originale.*

{TRANS/WP.30/159, paragrafo 38; TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Indicazione delle riserve

Le autorità doganali devono rendere molto chiare tutte le riserve sul termine di un'operazione TIR ed indicarne anche l'esistenza compilando la casella 27 del volet n° 2 del Carnet TIR ed inserendo una "R" alla voce n° 5 della souche n° 2 del Carnet, nonché, ove opportuno, completando il verbale certificato del Carnet TIR..

{TRANS/GE.30/8, paragrafo 12; TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Modello di Carnet TIR e Carnet TIR effettivamente stampati e distribuiti

Al fine di impedire la falsificazione dei Carnet TIR e di facilitarne la distribuzione e registrazione, i Carnet TIR effettivamente stampati e distribuiti possono contenere dettagli e caratteristiche aggiuntive non presenti nel modello di Carnet TIR riprodotto nell'Annesso 1, quali il numero identificativo e di pagina, codici a barre ed altre caratteristiche di sicurezza speciali. Questi elementi aggiuntivi devono essere approvati dal Comitato Amministrativo TIR.

{TRANS/WP.30/192, paragrafo 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, Annesso 5}

Compilazione del Carnet TIR

La norma n°. 10 (b) delle Norme relative all'impiego del Carnet TIR non vieta la compilazione manuale o con altro mezzo, a condizione che i dati indicati su tutti i volet siano chiaramente leggibili.

{TRANS/WP.30/200, paragrafo n.77}

Riferimenti per la versione 1 del modello di Carnet TIR

ECE/TRANS/17/Amend.21; entrato in vigore il 12 maggio 2002
ECE/TRANS/17/Amend.20; entrato in vigore il 23 maggio 1989
ECE/TRANS/17/Amend.8; entrato in vigore il 1° agosto 1987
ECE/TRANS/17/Amend.7 e Corr. 1; entrati in vigore il 1° agosto 1986
ECE/TRANS/17/Amend.2; entrato in vigore il 1° ottobre 1980

Riferimenti per la versione 2 del modello di Carnet TIR

ECE/TRANS/17/Amend.21; entrato in vigore il 12 maggio 2002
ECE/TRANS/17/Amend.17; entrato in vigore il 1° ottobre 1994

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 1

Pagina 1 della copertina

Page 1 of cover

[Annex 1
page 3]

(Name of International Organization)

CARNET TIR*

.....vouchers

No

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

2. Délivré par _____
Issued by

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

3. Titulaire _____
Holder

(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/Countries of departure ⁽¹⁾

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

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

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

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

11. Observations diverses _____
Remarks

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

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

* 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.

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 1

Pagina 2 della copertina

[Annesso 1, pagina 4]

Page 2 of cover

[Annex 1
page 4]**RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR****A. Généralités**

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

B. Manière de remplir le carnet TIR

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

C. Incidents ou accidents

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

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 1

[Annesso 1, pagina 5 (bianca)]

[Annex 1
page 5
(white)]

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization _____	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office 2. Customs office 3. Customs office		Number _____ _____ _____	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent _____ _____
		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="text-align: right; width: 50px; height: 50px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin: 0 auto;"></div>	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact		20. Time-limit for transit	
21. Registered by the Customs office at _____		under No. _____	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp _____		<div style="width: 50px; height: 50px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin: 0 auto;"></div>	

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="width: 50px; height: 50px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin: 0 auto;"></div>	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied _____			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____ _____			

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 1

[Annesso 1, pagina 6 (verde)]

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office _____ 2. Customs office _____ 3. Customs office _____		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date _____ 15. Signature of holder or agent _____	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination)	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit	<input type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp _____ <div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp _____ <div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2 of TIR CARNET No			
1. Arrival certified by the Customs office at _____ 2. <input type="checkbox"/> Seals or Identification marks found to be intact 3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____ 4. New seals affixed _____ 5. Reservations _____ _____ _____			6. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>

[Annex 1 page 6 (green)]

TIR CARNET No PAGE 2

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 1

[Annesso 1, pagina 7 (giallo)]

[Annex 1
page 7
(yellow)]

Certified report			
Drawn up in accordance with article 25 of the TIR Convention (See also Rules 13 to 17 regarding the use of the TIR carnet)			
1. Customs office(s) of departure	2. TIR CARNET No		
4. Registration No(s). of road vehicle(s) Identification No(s). of container(s)		3. Name of the international organization	
		5. Holder of the carnet	
6. The Customs seal(s) is/are	intact <input type="checkbox"/> not intact <input type="checkbox"/>	8. Remarks	
7. The load compartment(s) or container(s) is/are	intact <input type="checkbox"/> not intact <input type="checkbox"/>		
9. <input type="checkbox"/> No goods appeared to be missing <input type="checkbox"/> The goods indicated in items 10 to 13 are missing (M) or have been destroyed (D) as indicated in column 12			
10. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	11. Number and type of packages or articles; description of goods	12. M or D	13. Remarks (give particulars of quantities missing or destroyed)
14. Date, place and circumstances of the accident			
15. Measures taken to enable the TIR operation to continue <input type="checkbox"/> affixing of new seals: number _____ description _____ <input type="checkbox"/> transfer of load (see item 16 below) <input type="checkbox"/> other			
16. If the goods have been transferred: description of road vehicle(s)/container(s) substituted			
	Registration No. Approved	Yes No	No. of certificate of approval Number and particulars of seals affixed
(a) vehicle	_____ Identification No.	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	_____ / _____ _____ / _____
(b) container	_____ _____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	_____ / _____ _____ / _____
17. Authority which drew up this certified report		18. Endorsement of next Customs office reached by the TIR transport	
_____ Place/Date/Stamp	_____ Signature	_____ Signature	
<input type="checkbox"/> Mark the appropriate boxes with a cross			

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 1

Pagina 3 della copertina

[Annesso 1, pagina 8]

Page 3 of cover

[Annex 1
page 8]**RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET****A. General**

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

B. How to fill in the TIR carnet

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

C. Incidents or accidents

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

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 2

Pagina 1 della copertina

[Annesso 1, pagina 9]

Page 1 of cover

[Annex 1
page 9]

(Name of International Organization)

CARNET TIR*

.....vouchers **No**

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

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

3. Titulaire _____
Holder
_____ (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/Countries of departure ⁽¹⁾

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

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicules(s) routiers(s) ⁽¹⁾
Registration No(s). of road vehicle(s) ⁽¹⁾

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

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

11. Observations diverses _____
Remarks

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

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

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

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 2

Pagina 2 della copertina

[Annesso 1, pagina 10]

Page 2 of cover

[Annex 1
page 10]**RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR****A. Généralités**

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

B. Manière de remplir le carnet TIR

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

C. Incidents ou accidents

13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.
14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous 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 au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 2

[Annesso 1, pagina 11]

[Annex 1
page 11]**Liste des marchandises devant être
impérativement transportées sous le couvert
de ce carnet TIR tabac/alcool**

- 1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)
- 2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)
- 3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)
- 4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)
- 5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.10)

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

- (1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)
- (2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)
- (3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)
- (4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)
- (5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code: 24.03.10)

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

- 1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)
- 2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединения на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС: 22.08)
- 3) Сигары, манильские сигары и сигары типа "сигарильо", содержащие табак (код СС: 24.02.10)
- 4) Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)
- 5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС: 24.03.10)

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 2

[Annesso 1, pagina 12 (bianca)]

[Annex 1
page 12
(white)]

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization 4. Holder of the carnet (name, address and country)	
For official use		5. Country/Countries of departure	
		6. Country/Countries of destination	
7. Registration No(s), of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office _____ 2. Customs office _____ 3. Customs office _____		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date _____ 15. Signature of holder or agent _____	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; border-radius: 50%; margin: 0 auto;"></div>
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit		
21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____			
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; border-radius: 50%; margin: 0 auto;"></div>			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at _____ 2. Under No. _____ 3. Seals or identification marks applied _____ 4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact 5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; border-radius: 50%; margin: 0 auto;"></div>	

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 2

[Annesso 1, pagina 13]

[Annex 1
page 13
(green)]

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles		10. Number and type of packages or articles; description of goods	
		11. Gross weight in kg	17. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office	Number	14. Place and date	
2. Customs office		15. Signature of holder or agent	
3. Customs office		17. Customs office at departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination)	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit	<input type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2 of TIR CARNET No			
1. Arrival certified by the Customs office at _____			6. Customs officer's signature and Customs office date stamp
2. <input type="checkbox"/> Seals or Identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 1

[Annesso 1, pagina 14 (gialla)]

[Annex 1
page 14
(yellow)]

Certified report <small>Drawn up in accordance with article 25 of the TIR Convention (See also Rules 13 to 17 regarding the use of the TIR carnet)</small>																																								
1. Customs office(s) of departure			2. TIR CARNET No																																					
4. Registration No(s), of road vehicle(s) Identification No(s), of container(s)			3. Name of the international organization																																					
6. The Customs seal(s) is/are intact not intact <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			5. Holder of the carnet																																					
7. The load compartment(s) or container(s) is/are intact not intact <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			8. Remarks																																					
9. <input type="checkbox"/> No goods appeared to be missing <input type="checkbox"/> The goods indicated in items 10 to 13 are missing (M) or have been destroyed (D) as indicated in column 12																																								
10. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	11. Number and type of packages or articles; description of goods		12. M or D	13. Remarks (give particulars of quantities missing or destroyed)																																				
14. Date, place and circumstances of the accident																																								
15. Measures taken to enable the TIR operation to continue <input type="checkbox"/> affixing of new seals: number _____ description _____ <input type="checkbox"/> transfer of load (see item 16 below) <input type="checkbox"/> other																																								
16. If the goods have been transferred: description of road vehicle(s)/container(s) substituted <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 10%;">Registration No.</th> <th style="width: 10%;">Approved</th> <th style="width: 10%;">Yes</th> <th style="width: 10%;">No</th> <th style="width: 10%;">No. of certificate of approval</th> <th style="width: 10%;">Number and particulars of seals affixed</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(a) vehicle</td> <td>_____</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>_____</td> <td>_____/_____/_____</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Identification No.</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>_____</td> <td>_____/_____/_____</td> </tr> <tr> <td>(b) container</td> <td>_____</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>_____</td> <td>_____/_____/_____</td> </tr> <tr> <td></td> <td>_____</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>_____</td> <td>_____/_____/_____</td> </tr> </tbody> </table>							Registration No.	Approved	Yes	No	No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed	(a) vehicle	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____/_____/_____		Identification No.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____/_____/_____	(b) container	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____/_____/_____		_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____/_____/_____
	Registration No.	Approved	Yes	No	No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed																																		
(a) vehicle	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____/_____/_____																																		
	Identification No.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____/_____/_____																																		
(b) container	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____/_____/_____																																		
	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____	_____/_____/_____																																		
17. Authority which drew up this certified report			18. Endorsement of next Customs office reached by the TIR transport																																					
Place/Date/Stamp _____ Signature _____			Signature _____																																					
<input type="checkbox"/> Mark the appropriate boxes with a cross																																								

Modello di Carnet TIR: VERSIONE 1

Pagina 3 della copertina

[Annesso 1, pagina 15]

Page 3 of cover

[Annex 1
page 15]**RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET****A. General**

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

B. How to fill in the TIR carnet

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

C. Incidents or accidents

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

Annesso 2

REGOLAMENTO RELATIVO ALLE CONDIZIONI TECNICHE APPLICABILI AI VEICOLI STRADALI CHE POSSONO ESSERE AMMESSI AL TRASPORTO INTERNAZIONALE SOTTO SIGILLO DOGANALE

Articolo 1

Principi fondamentali

Potranno essere approvati per il trasporto internazionale di merci sotto sigillo doganale soltanto i veicoli il cui compartimento di carico è costruito e attrezzato in modo che:

- (a) nessuna merce possa essere rimossa dalla parte sigillata del veicolo od esservi introdotta senza lasciare tracce visibili di scasso o senza rotture del sigillo doganale;**
- (b) il sigillo doganale possa esservi apposto in modo semplice ed efficace;**
- (c) non comportino alcun spazio nascosto che consenta l'occultamento di merci;**
- (d) tutti gli spazi che possono contenere merci siano facilmente accessibili per le visite doganali.**

Commenti all'Articolo 1

Serbatoi cilindrici dei veicoli

I serbatoi opzionali non saranno considerati compartimenti di carico, purché servano esclusivamente per il rifornimento di carburante del veicolo stesso. I serbatoi supplementari usati per il trasporto di merci diverse dal carburante non saranno considerati compartimenti di carico a causa delle difficoltà tecniche relative allo loro approvazione e distinzione dai normali serbatoi per carburanti.

{TRANS/GE.30/39, paragrafi 51-54}

Segni identificativi sui compartimenti di carico

*Pitture, trasferibili, bande di materiale riflettente ed altri segni analoghi che non possono essere rimossi dalle pareti o dai teloni dei compartimenti di carico sono consentiti qualora non coprano la struttura delle pareti o dei teloni, che dovranno rimanere chiaramente visibili. Adesivi ed altri segni analoghi che possono celare aperture nei compartimenti di carico non saranno tuttavia consentiti (si veda anche il commento all'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 5).
{TRANS/WP.30/151, paragrafo 39; TRANS/GE.30/57, paragrafo 45}*

Articolo 2

Struttura del compartimento di carico

- 1. Per soddisfare le prescrizioni dell'Articolo 1 del presente regolamento:**
 - (a) gli elementi costitutivi del compartimento di carico (pareti, pianali, porte, tetto, montanti, telai, traverse, ecc.) saranno montati mediante dispositivi che non possono essere rimossi e rimontati dall'esterno senza lasciare tracce visibili o secondo metodi che permettono di costituire un insieme che non possa essere modificato senza lasciare tracce visibili. Se le pareti, il pianale, le porte ed il tetto sono costituiti da elementi diversi, questi elementi dovranno rispondere alle stesse prescrizioni ed essere sufficientemente resistenti;**

Nota esplicativa all'Articolo 2, paragrafo 1 (a)

- 2.2.1 (a) Montaggio degli elementi costitutivi
 - (a) Se si usano dispositivi di congiungimento (rivetti, viti, bulloni, dadi ecc.), un numero sufficiente di tali dispositivi dovrà essere inserito dall'esterno, attraversare gli elementi costitutivi assemblati, sporgere all'interno ed essere qui saldamente assicurato (es. rivettato, saldato, fissato con anelli o bullontato e forgiato con stampo o saldato sul dado). Tuttavia, i rivetti tradizionali (il cui posizionamento richiede la manipolazione da entrambe le parti dell'assemblaggio degli elementi costitutivi) possono essere inseriti anche dall'interno.

Prescindendo da quanto sopra riportato, i pianali del compartimento di carico possono essere assicurati attraverso viti autofilettanti, rivetti autoperforanti o rivetti inseriti tramite una carica esplosiva o perni inseriti pneumaticamente, se posizionati dall'interno e passanti ad angolo retto attraverso il pianale e le traverse metalliche sottostanti, a condizione, eccetto il caso delle viti autofilettanti, che alcune delle loro estremità siano rasenti al livello della parte esterna della traversa o vi siano saldate.

{L'ultima frase della sezione (a) è stata sostituita dall'ECE/TRANS/17/Amend.3; entrato in vigore il 1° ottobre 1981}

- (b) L'Autorità competente stabilirà il numero ed il tipo dei dispositivi di congiungimento che dovranno rispettare le condizioni di cui al sottoparagrafo (a) della presente nota; essa adempirà a questo compito assicurandosi che gli elementi costitutivi assemblati in questo modo non possano essere rimossi e rimontati senza lasciare tracce visibili. La scelta ed il posizionamento degli altri dispositivi di congiungimento non sono soggetti a restrizioni;
- (c) I dispositivi di congiungimento che possono essere rimossi e rimontati da una parete senza lasciare tracce visibili, ossia senza richiedere manipolazione da entrambe le parti dell'elemento costitutivo da assemblare, non saranno consentiti ai sensi del sottoparagrafo (a) della presente nota. Esempi di questo tipo di dispositivi sono i rivetti a espansione, i rivetti ciechi e simili;
- (d) I metodi di montaggio sopra descritti si applicheranno ai veicoli speciali, ad esempio quelli isothermici, frigoriferi e alle autocisterne, purché essi non siano incompatibili con i requisiti tecnici ai quali tali veicoli devono adempiere relativamente al loro uso. Laddove, a causa di motivi tecnici, non sia possibile assicurare le parti nel modo descritto al sottoparagrafo (a) di questa nota, gli elementi costitutivi possono essere congiunti tramite i dispositivi citati nel sottoparagrafo (c) della presente nota, sempreché i dispositivi usati nella parte interna della parete non siano accessibili dall'esterno.

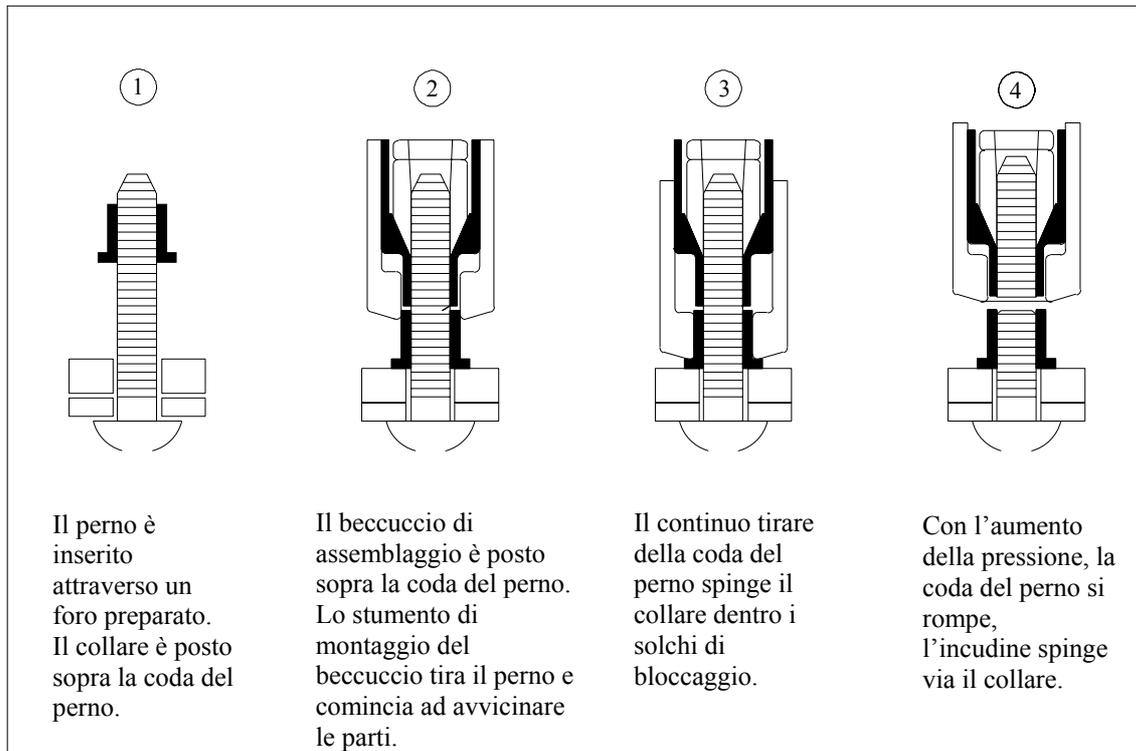
Commenti alla Nota esplicativa 2.2.1 (a)

1. *Dispositivo di congiungimento*

Il dispositivo di congiungimento sotto illustrato è conforme alle paragrafo 1(a) dell'Articolo 2 dell'Annesso 2, a condizione che un numero sufficiente di tali dispositivi sia inserito dall'esterno e fermamente assicurato dall'interno, come previsto nella Nota esplicativa 2.2.1 (a) dell'Annesso 6.

{TRANS/WP30/123, paragrafi 34-36; TRANS/WP30/127, paragrafo 45; TRANS/WP30/AC.2/23, Annesso 3}

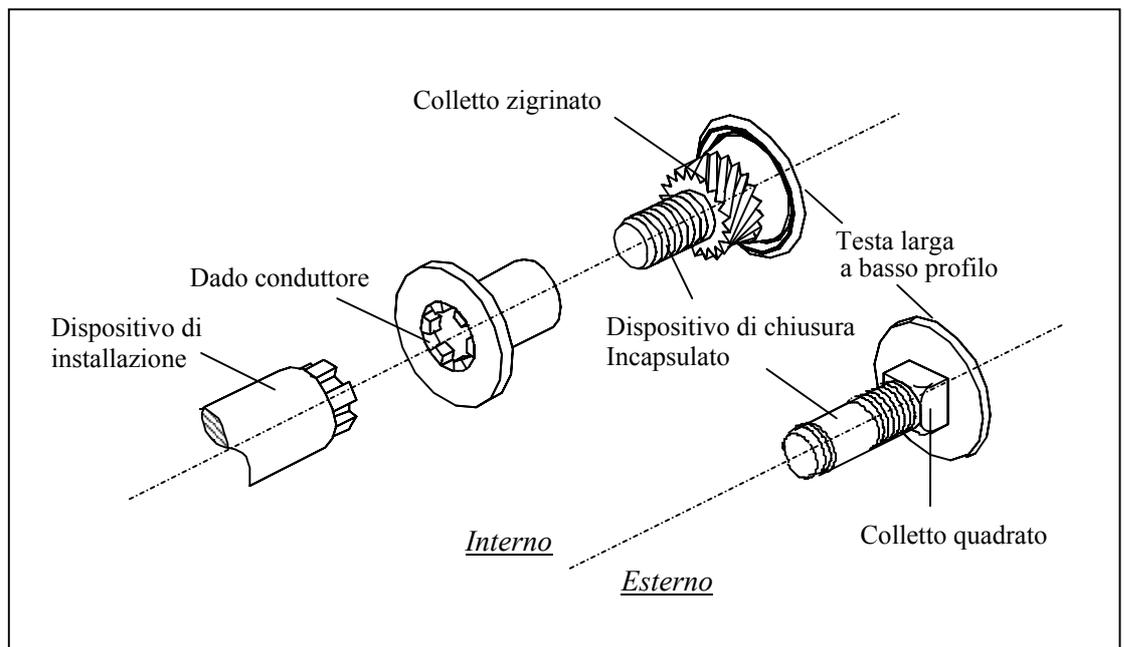
Sequenza di installazione



2. Dispositivo di congiungimento

Il dispositivo di congiungimento, di cui sono forniti alcuni esempi più oltre, è conforme alla Nota esplicativa 2.2.1 (a) dell'Annesso 6. Alla luce delle sue caratteristiche tecniche intrinseche, quali la larga testa a basso profilo, il colletto zigrinato o squadrato sulla parte inferiore della testa larga a basso profilo e il dispositivo di chiusura incapsulato (impugnatura di plastica), il dispositivo può essere fermamente assicurato alla parte interna del compartimento di carico, senza richiedere saldature, rivettature, ecc. Mentre il montaggio del dispositivo di congiungimento necessita di manipolazione da entrambe le parti degli elementi costitutivi da assemblare, il dispositivo può essere aperto solo dalla parte del dado-guida, ossia dall'interno del compartimento di carico. Il dispositivo con la spalla squadrata è solitamente applicato ai cardini fissi del compartimento di carico.
 {TRANS/WP30/135, paragrafi 43 e 44; TRANS/WP30/137, paragrafi 59-61; TRANS/WP30/AC.2/27, Annesso 3}

Esempi di dispositivo di congiungimento



*Perni inseriti pneumaticamente per assicurare i pianali del
compartimento di carico*

In un sistema di costruzione, vengono usati chiodi con gambi filettati a spirale che, sotto molti aspetti, ricordano le viti autofilettanti, e conferiscono una maggiore forza di coesione quando il pianale è relativamente sottile. In questo metodo, la frizione prodotta quando il chiodo viene inserito fa sì che lo zinco cromato che ricopre il gambo ed il materiale della traversa del pianale si fondano insieme in modo soddisfacente.

*{TRANS/GE.30/33, paragrafo 125; TRANS/GE.30/GRCC/10,
paragrafo n. 52-54}*

Viti autofilettanti e autoperforanti

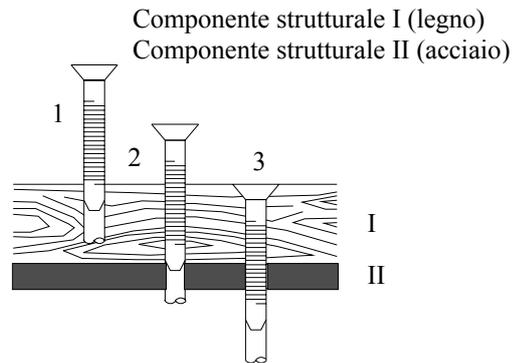
La vite autofilettante, autoperforante mostrata nel disegno 1 non è considerata una vite autofilettante nel senso di cui alla Nota esplicativa 2.2.1 (a) (a) dell'Annesso 6 della Convenzione. In base alle disposizioni delle Note esplicative 2.2.1 (a) (a) e (b) dell'Annesso 6, questo tipo di vite autofilettante, autoperforante dovrà essere saldata sulle traverse metalliche sottostanti. In alternativa, la parte sporgente di alcune di queste viti può essere piegata con un angolo di almeno 45°, come indicato nel disegno 2. Tuttavia, se usate insieme ad un pianale, dalla costruzione esemplificata nei disegni 3 e 4, non è ritenuto necessario saldare o piegare le viti.

*{TRANS/WP30/135, paragrafi 48-51;
TRANS/WP30/AC.2/27, Annesso 3}*

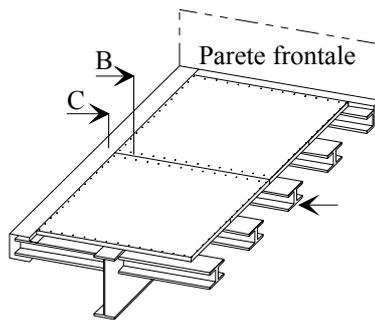
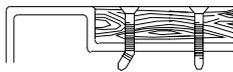
Disegno 1

Procedura di messa in opera

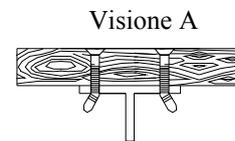
1. Penetrazione del legno
2. Penetrazione dell'arcareccio di legno e di acciaio
(le alette si spezzano al contatto con il metallo)
3. Conclusione della formazione del filo
(i componenti I e II sono fissati insieme)



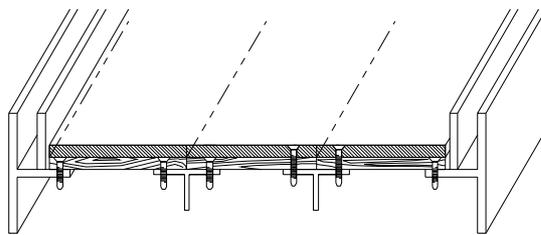
Sezione B-C



Disegno 2

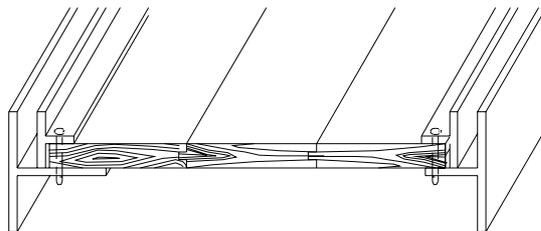


Disegno 3



Pianale e rivestimento rigido supplementare del pianale, fissato al telaio inferiore mediante viti autopercoranti autofilettanti

Disegno 4



Pianale composto da perline fissate al telaio inferiore mediante viti autopercoranti autofilettanti

Validità del rivetto cieco

In generale, l'uso dei rivetti ciechi per il montaggio degli elementi costitutivi del compartimento di carico non è consentito dalla Convenzione, come sancito nella Nota esplicativa 2.2.1 (a) (c) dell'Annesso 6. Tuttavia, i rivetti ciechi possono essere utilizzati a condizione che nel montaggio degli elementi costitutivi sia impiegato un numero sufficiente di dispositivi di congiungimento come descritti nella Nota esplicativa 2.2.1 (a) (a) dell'Annesso 6 della Convenzione.

{TRANS/WP30/137, paragrafi 54-58;

TRANS/WP30/AC.2/29, Annesso 3}

- b) le porte e tutti gli altri sistemi di chiusura (compresi rubinetti, portelli, dispositivi di chiusura, ecc.) saranno muniti di un dispositivo che consenta di apporvi un sigillo doganale. Tale dispositivo non deve poter essere rimosso e rimontato dall'esterno senza lasciare tracce visibili e la porta o la chiusura non deve potere essere aperta senza rompere il sigillo doganale. Quest'ultimo sarà protetto in modo adeguato. Saranno ammessi i tetti apribili;**

Note esplicative all'Articolo 2, paragrafo 1 (b)

2.2.1 (b) Porte ed altri sistemi di chiusura

- (a) Il dispositivo sul quale può essere apposto il sigillo doganale deve:
- (i) essere assicurato tramite saldatura, o da almeno due dispositivi di congiungimento conformi a quanto stabilito al sottoparagrafo (a) della Nota esplicativa 2.2.1 (a); o
 - (ii) essere concepiti in modo che, dopo che il compartimento di carico è stato chiuso e sigillato, il dispositivo non possa essere rimosso senza lasciare tracce visibili.

Esso deve inoltre:

- (iii) contenere fori del diametro di almeno 11 mm o fessure aventi lunghezza minima di 11 mm e spessore minimo di 3 mm, e
 - (iv) garantire la stessa sicurezza a prescindere dal tipo di sigillo usato.
- (b) Cerniere, cerniere a bandella, cardini ed altri attacchi per le porte e simili devono essere assicurati in conformità alle condizioni stabilite nei sottoparagrafi (a) (i) e (ii) di questa nota. Inoltre, i vari componenti di questi dispositivi (es. cerniere, perni o anelli girevoli), posto che siano necessari per garantire la sicurezza doganale del compartimento di carico, dovranno essere inseriti in modo che non possano essere rimossi o smontati senza lasciare tracce visibili quando il compartimento di carico è chiuso e sigillato;(si veda il disegno n°. 1 a allegato all'Annesso 6)
{ECE/TRANS/17/Amend. 8; entrato in vigore il 1° agosto 1987}

Tuttavia, qualora tale dispositivo non sia accessibile dall'esterno, sarà sufficiente che la porta o la chiusura, una volta chiusa e sigillata, non possa essere staccata dalla cerniera o dal dispositivo simile senza lasciare tracce evidenti. Laddove una porta o un dispositivo di chiusura abbia più di due cardini, solo i due cardini più vicini alle estremità della porta dovranno essere fissati, in conformità alle condizioni stabilite al sottoparagrafo (a) (i) e (ii) che precede.

Commento alla Nota esplicativa 2.2.1 (b) (b)

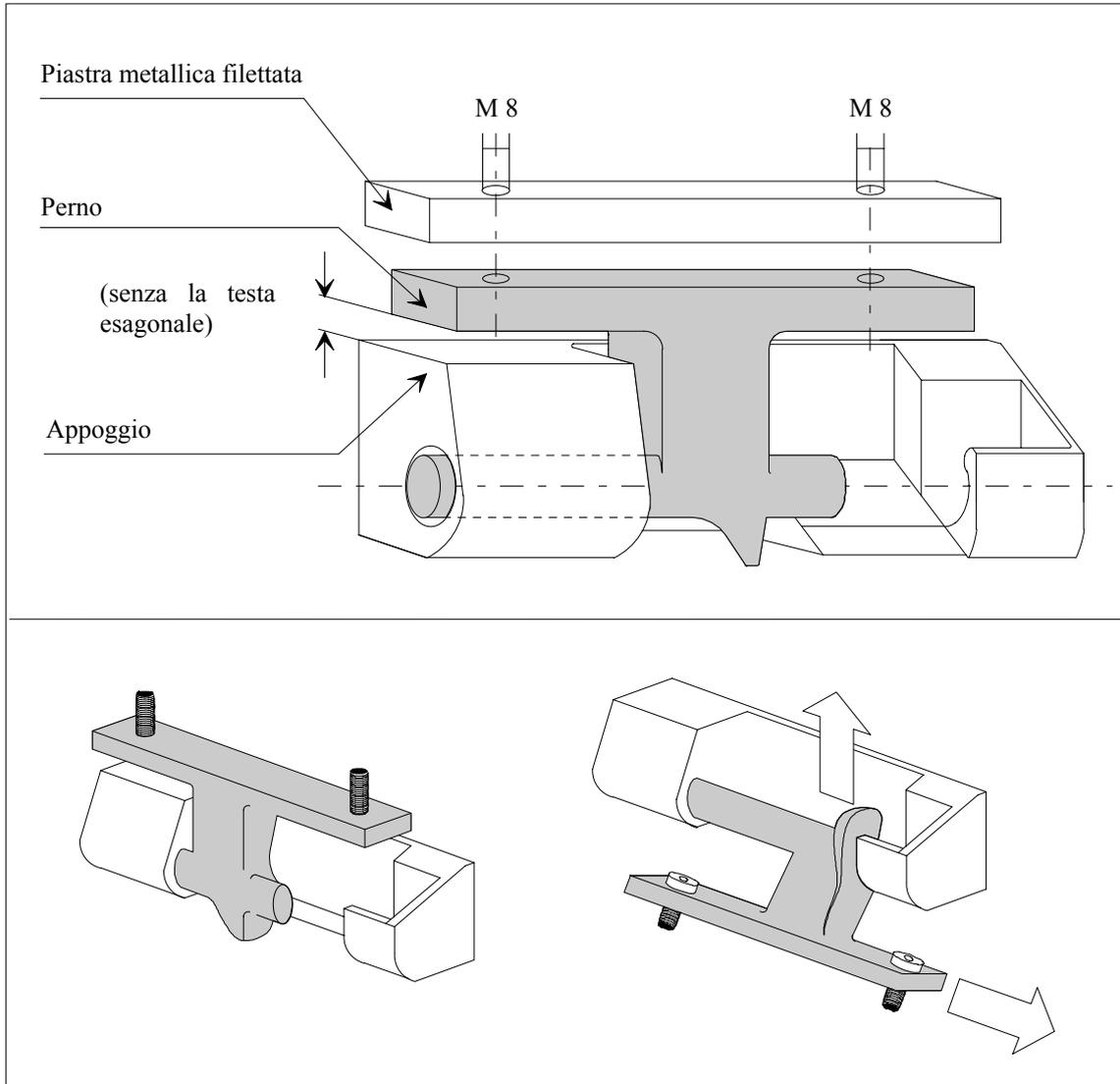
Porta o dispositivo di chiusura con più di due cardini

Qualora una porta o un dispositivo di chiusura abbia più di due cardini, le Autorità competenti possono richiedere che ulteriori cardini siano assicurati, al fine di rispettare i requisiti dell'Articolo 1 dell'Annesso 2 della Convenzione.

{TRANS/WP.30/AC.2/35, Annesso6; TRANS/WP.30/155, paragrafo 45}

Cerniere

Il dispositivo illustrato qui sotto è conforme ai requisiti del sottoparagrafo (b) della Nota esplicativa 2.2.1 (b) dell'Annesso 6, in combinazione con il sottoparagrafo (a) (ii).



Descrizione:

Il perno e l'appoggio di questo dispositivo hanno una forma speciale che consente di smontarli quando la cerniera è chiusa. Occorre usare una vite a testa esagonale sporgente oltre il perno. Quando la cerniera è chiusa, lo spazio fra la testa della vite e l'appoggio dovrebbe essere tanto piccolo da evitare l'estrazione della vite senza lasciare tracce visibili. In questo caso non sarebbe necessario saldare le viti.

*{TRANS/WP30/123, paragrafi 46 e 47 e Annesso 2;
TRANS/WP.30/AC.2/23, Annesso 3}*

(c) Eccezionalmente, nel caso di veicoli con compartimento di carico isolato, il dispositivo di chiusura doganale, le cerniere ed eventuali accessori, la cui rimozione consentirebbe l'accesso all'interno del compartimento di carico o agli spazi in cui potrebbero essere occultate le merci, possono essere fissati alla porta del compartimento di carico stesso, mediante i seguenti sistemi:

(i) bulloni o viti di arresto inseriti dall'esterno ma non rispondenti in altro modo ai requisiti del sottoparagrafo (a) della Nota esplicativa 2.2.1 (a) che precede, a condizione che:

le punte dei bulloni o delle viti di arresto siano fissate ad una piastra filettata o ad un dispositivo simile posto dietro il pannello o i pannelli esterni della struttura della porta, e

le teste del numero appropriato di bulloni o viti di arresto siano saldate al dispositivo di chiusura doganale, alle cerniere, ecc., in modo che le teste siano completamente deformate e che i bulloni o le viti di arresto non possano essere rimossi senza lasciare segni visibili di scasso (si veda il disegno n°. 1 allegato all'Annesso 6);

- (ii) Un dispositivo di fissaggio inserito dall'interno della costruzione della porta isolata, a condizione che:

il perno di fissaggio ed il collare di sicurezza del dispositivo siano montati mediante attrezzi pneumatici o idraulici e fissati dietro una piastra o dispositivo simile posti fra il pannello esterno della struttura della porta e l'isolante; e

la testa del perno di fissaggio non sia accessibile dall'interno del compartimento di carico; e

un numero sufficiente di collari di sicurezza e perni di fissaggio siano saldati insieme e i dispositivi non possano essere rimossi senza lasciare tracce evidenti di scasso (si veda il disegno n° 5 allegato all'Annesso 6).

{ECE/TRANS/17/Amend.13; entrato in vigore il 1° agosto 1991}

Il termine "compartimento di carico isolato" deve intendersi come comprensivo dei compartimenti di carico frigoriferi ed isothermici.

Commento alla Nota esplicativa 2.2.1 (b) (c) (ii)

Il testo del primo capoverso potrebbe essere compreso meglio se, dopo la dicitura "montati mediante attrezzi pneumatici o idraulici" le parole "e fissati" fossero sostituite da "assicurando la testa del perno".
{TRANS/WP30/AC.2/29, paragrafo 25}

- (d) i veicoli dotati di un alto numero di chiusure quali valvole, rubinetti di arresto, portelli, flange e simili, devono essere concepiti in modo da ridurre al minimo il numero dei sigilli doganali. A tal fine, le chiusure adiacenti devono essere collegate fra di loro tramite un dispositivo comune che richieda un solo sigillo doganale, o essere provviste di un coperchio che serva allo stesso scopo;

- (e) i veicoli con tetto apribile devono essere costruiti in modo da limitare al minimo il numero dei sigilli doganali.

Commenti all'Articolo 2, paragrafo 1 b

Assicurare le porte

Nel caso di porte di veicoli o container non refrigerati e non isolati ma con rivestimento interno, i dispositivi (bulloni, rivetti, ecc.) che fissano i cardini ed il dispositivo di chiusura doganale devono passare attraverso l'intero spessore della porta (incluso il rivestimento) ed essere visibilmente fissati all'interno.

{TRANS/GE.30/14, paragrafo 101}

Numero dei sigilli doganali

Si raccomanda che, nei casi in cui siano necessari numerosi sigilli doganali per assicurare le chiusure, il numero di tali sigilli sia indicato al punto n° 5 del Certificato di approvazione (Annesso 4 della convenzione TIR, 1975). Ove opportuno, uno schema che indichi esattamente la collocazione dei sigilli doganali deve essere allegato al Certificato di approvazione.

{TRANS/GE.30/57, paragrafo 41}

Esempi di dispositivi di chiusura doganale

Al fine di assicurare la chiusura doganale dei compartimenti di carico e dei container, i dispositivi di chiusura devono rispettare i requisiti di cui al sottoparagrafo (a) della Nota esplicativa 2.2.1 (b) dell'Annesso 6 (si vedano le figure da 1 a 4). Inoltre, i sigilli doganali devono essere affissi secondo le seguenti condizioni:

La corda di fissaggio non deve essere più lunga del necessario e deve essere tirata opportunamente;

La corda di fissaggio deve scorrere attraverso gli anelli TIR;

I sigilli doganali sono affissi nel modo più serrato possibile;

Le altre parti del sistema di chiusura, es. maniglie dei meccanismi di chiusura, dispositivi di innesto della camma, slitte dell'asta di chiusura, sono fissate come previsto nel sottoparagrafo (a) della Nota esplicativa 2.2.1 (a) dell'Annesso 6 (si vedano le Figure da 1 a 4).

Occorre ricordare che l'efficacia dei dispositivi di chiusura sarà ridotta se vi è logorio nelle aste di chiusura, nei cardini o nei dispositivi di innesto delle camme. Occorrerà adottare misure adeguate per individuare questi casi.

{TRANS/WP30/145, paragrafo 17; TRANS/WP30/AC.2/31, Annesso 3}

Figura 1

Esempio di porta posteriore di compartimenti di carico e container con sistema di chiusura doganale della porta con sigillo doganale

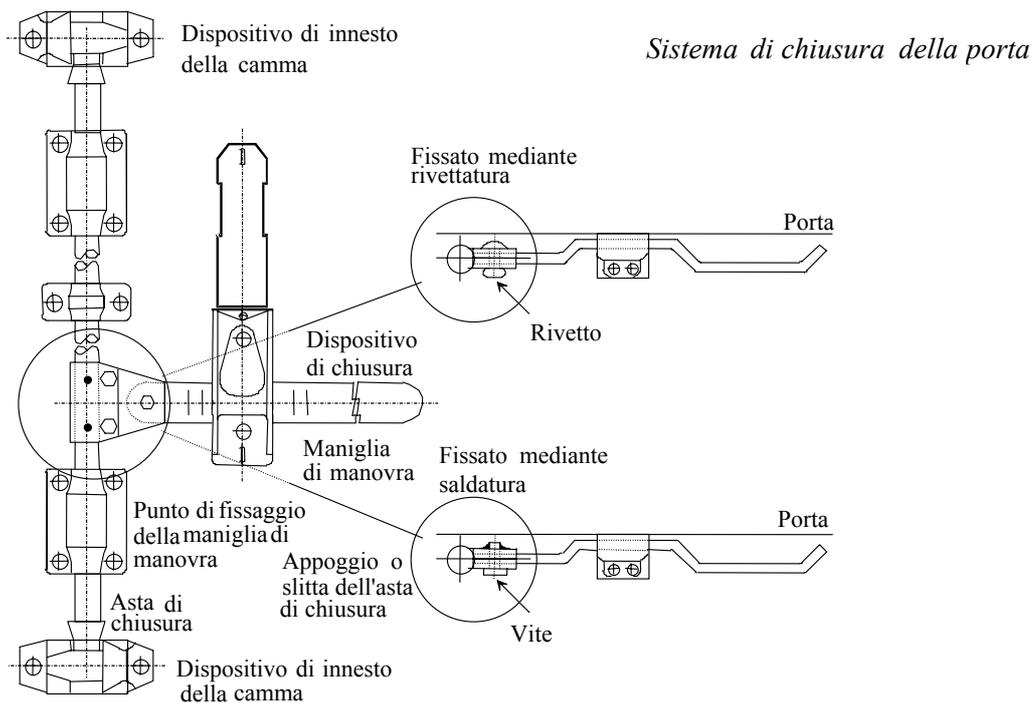
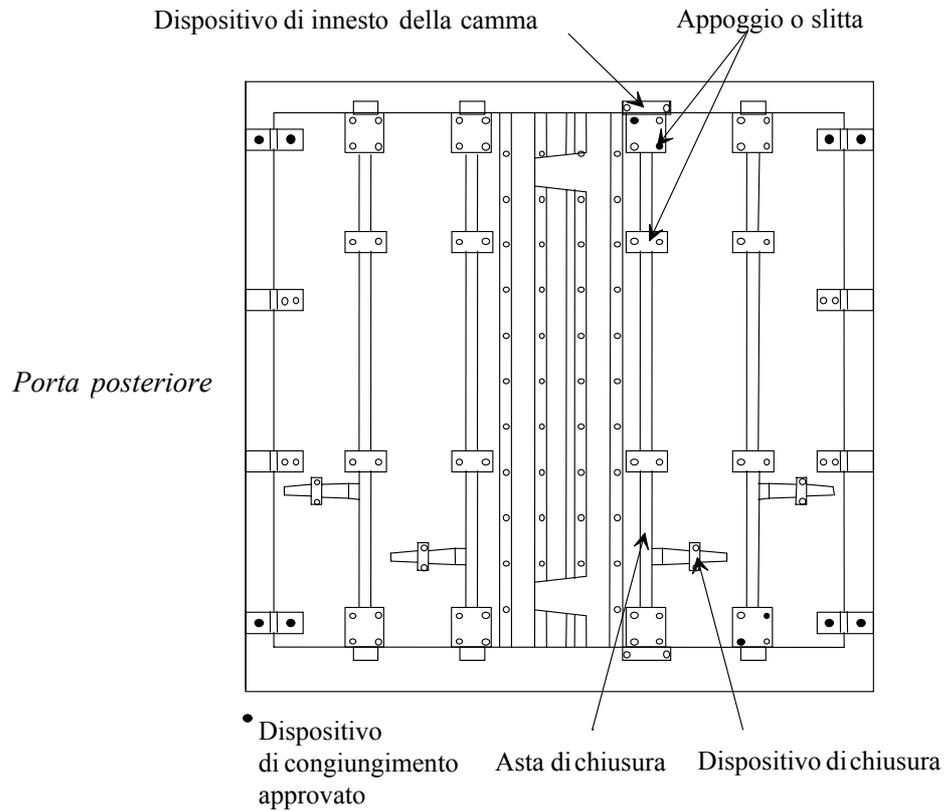
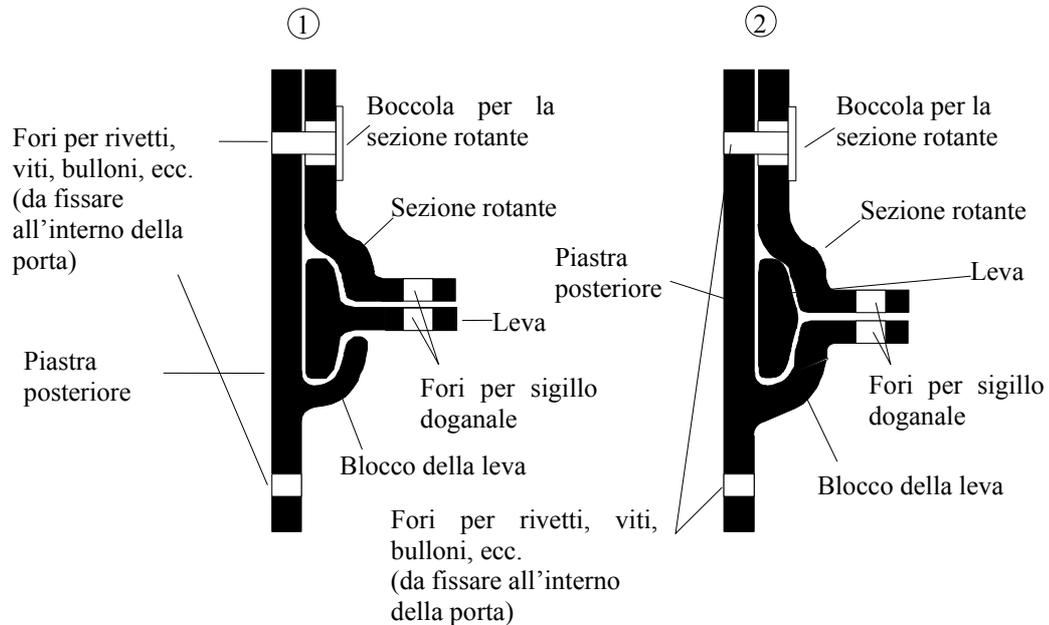
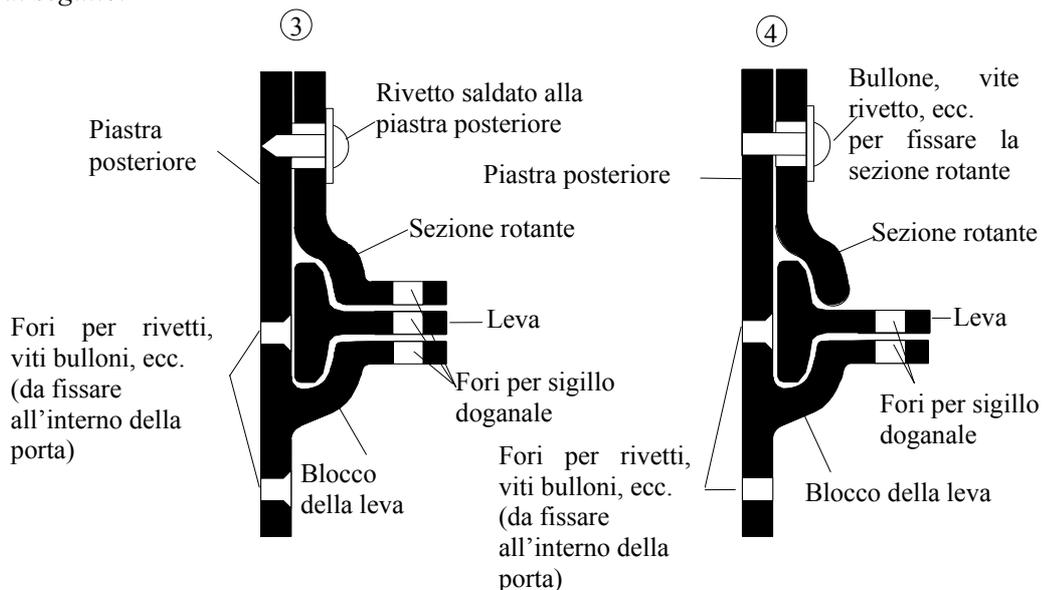


Figura 2
Esempi di dispositivi di chiusura doganale

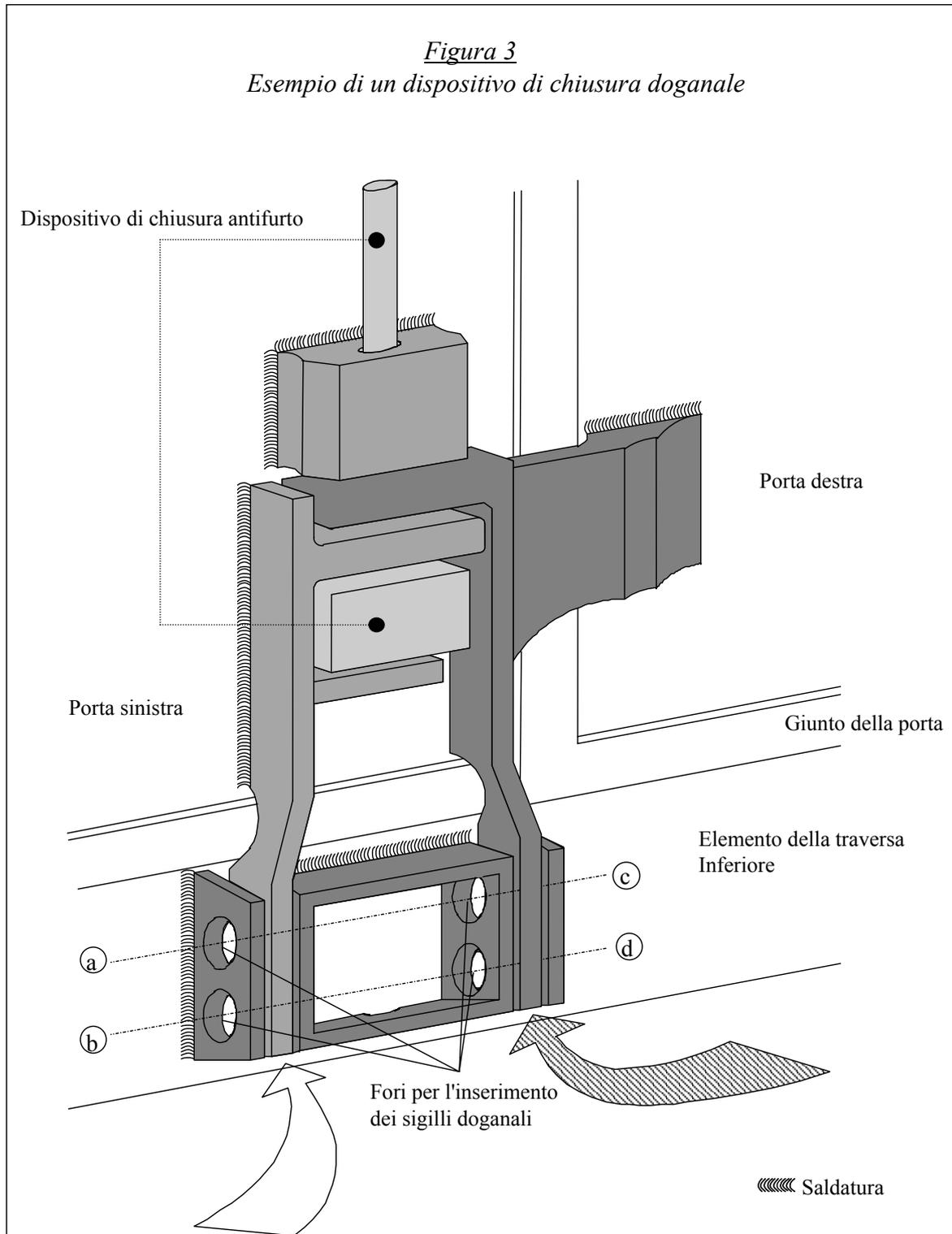


Qualora i requisiti di cui sopra non siano rispettati, il dispositivo di chiusura n.1 in particolare si presta a manomissioni. Al fine di proteggerlo meglio da eventuali forzature prima dell'apposizione dei sigilli doganali sarebbe preferibile utilizzare i dispositivi descritti qui di seguito.

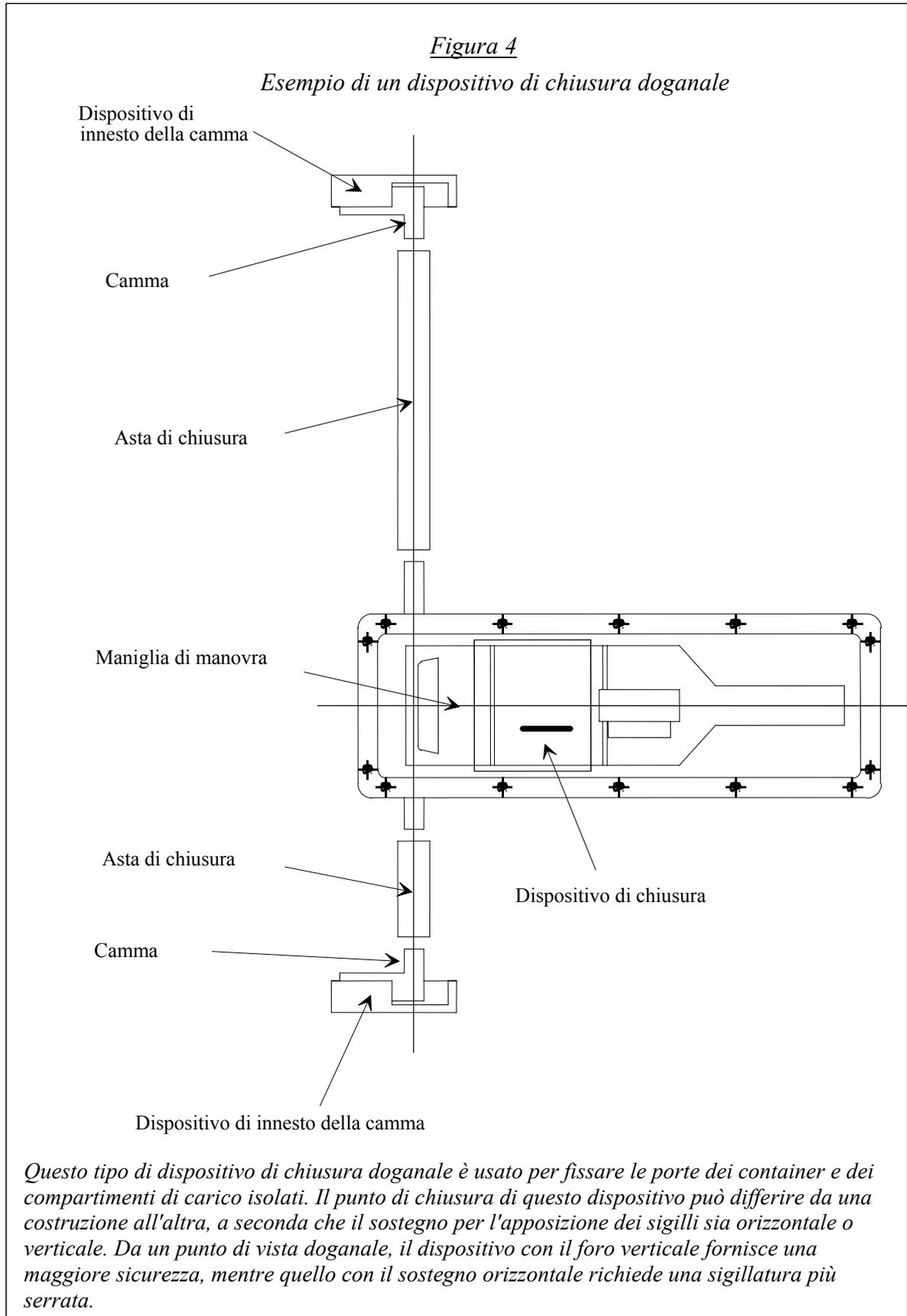


I dispositivi di chiusura doganale n.3 e 4 possono essere usati anche per sigillare le porte container e compartimenti di carico refrigeranti e isolanti. Se usati in tal modo, tali dispositivi possono essere apposti mediante due serie di bulloni o viti fissate in una piastra metallica filettata inserita dietro il pannello esterno della porta. In questi casi, le teste dei bulloni o delle viti devono essere fuse in modo da essere completamente deformate. (v. anche il disegno n.1 dell'Annesso 6). {TRANS/GE.30/6, paragrafo 35}

Figura 3
Esempio di un dispositivo di chiusura doganale



Questo dispositivo di chiusura doganale dovrebbe essere usato preferibilmente per i container ed i compartimenti di carico metallici. Occorre accertarsi di evitare confusione su dove posizionare esattamente i sigilli. Possono essere utilizzati molti tipi di sigilli. Se si usano sigilli a cavo dalla forma di un "8", si raccomanda di verificare che il cavo passi attraverso tutti e quattro i fori (a, b, c, d). Se si usano i sigilli rigidi, essi devono passare attraverso i fori (c) o (d).



- (c) le aperture di ventilazione e di scarico saranno munite di un dispositivo che impedisca l'accesso all'interno del compartimento di carico. Tale dispositivo non deve poter essere rimosso e rimontato dall'esterno senza lasciare tracce visibili.**

Nota esplicativa all'Articolo 2, paragrafo 1 (c)

2.2.1 (c)-1 Aperture di ventilazione

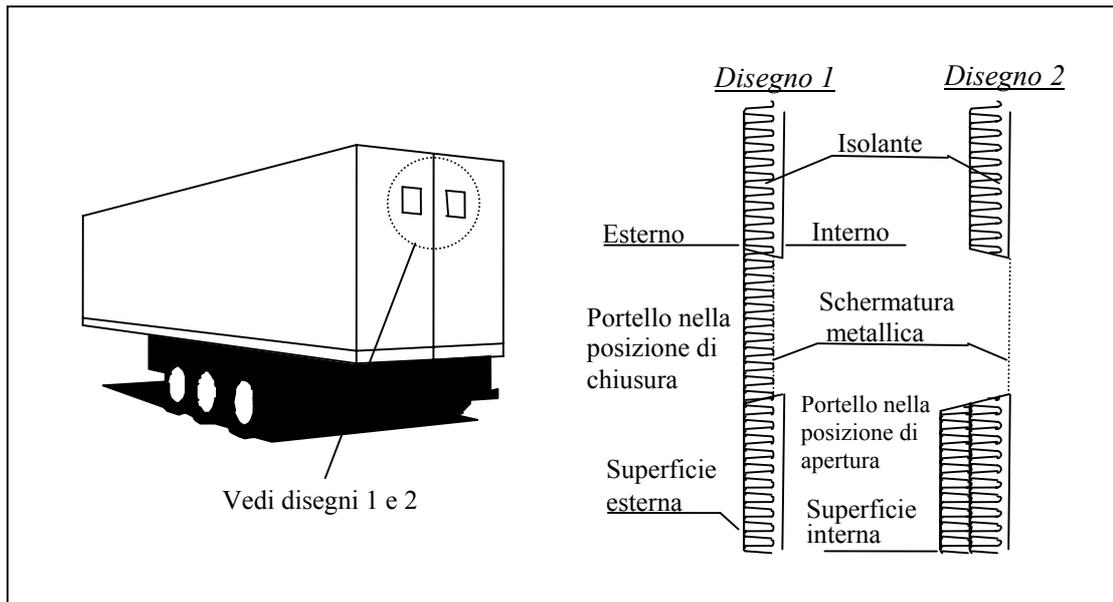
- (a) In linea di principio, la loro dimensione massima non deve superare i 400 mm.
- (b) Le aperture che consentono l'accesso diretto al compartimento di carico devono essere ostruite
- (i) mediante reticella metallica o schermatura di metallo perforata (dimensione massima dei fori: 3 mm in entrambi i casi) e protette da una griglia di metallo saldata (dimensione massima delle maglie: 10 mm); o
- (ii) mediante un'unica schermatura di metallo perforato sufficientemente resistente (dimensione massima dei fori: 3 mm; spessore della schermatura: almeno 1 mm).
{ECE/TRANS/17/Amend. 12; entrato in vigore il 1° agosto 1990}

Commento alla Nota esplicativa 2.2.1 (c)-1

Aperture di ventilazione per compartimenti di carico isolati

Esempio di una schermatura inserita fra le superfici interna ed esterna dei compartimenti di carico isolati.

{TRANS/WP30/127, paragrafo 43; TRANS/WP30/AC.2/25, Annesso 3}

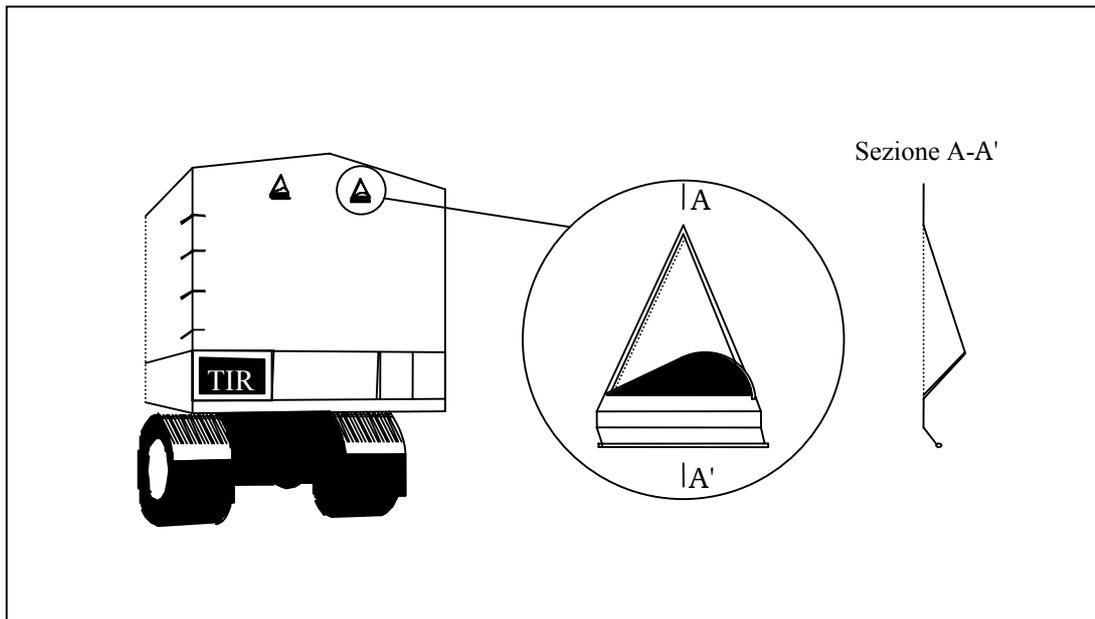


- (c) Le aperture che non consentono l'accesso diretto al compartimento di carico (es. a causa di sistemi a gomito o a deflettore) devono essere provviste dei dispositivi di cui al sottoparagrafo (b), nei quali, tuttavia, la dimensione dei fori deve essere di 10 mm (per la reticella o la schermatura metalliche) e di 20 mm (per la griglia metallica).
{ECE/TRANS/17/Amend. 12; entrato in vigore il 1° agosto 1990}
- (d) Qualora vi siano delle aperture nei teloni, in linea di massima devono essere prescritti i di bloccaggio costituiti da una schermatura metallica perforata fissata all'esterno e da reti metalliche o di altro materiale apposte all'interno.

- (e) Possono essere consentiti dispositivi identici non metallici, a condizione che i fori siano delle dimensioni richieste e che il materiale usato sia sufficientemente resistente per evitare che i fori siano notevolmente allargati senza lasciare tracce visibili. Inoltre, deve essere impossibile sostituire il dispositivo di ventilazione lavorandovi da un lato solo dello strato.
- (f) L'apertura di ventilazione può essere dotata di un dispositivo di protezione. Questo dovrà essere assicurato al telone in modo da consentire la visita doganale dell'apertura. Questo dispositivo di protezione dovrà essere fissato al telone ad una distanza non inferiore a 5 cm dalla schermatura dell'apertura di ventilazione.
{ECE/TRANS/17/Amend. 5; entrato in vigore il 1° agosto 1984}

Commenti alla Nota esplicativa 2.2.1 (c) -1

Esempio di dispositivo di protezione



Aperture di ventilazione nei compartimenti di carico

Sebbene le aperture di ventilazione non dovrebbero, in linea di massima, superare i 400 mm, l'Amministrazione competente può approvare un'apertura maggiore di 400 mm, qualora le venga presentata e a condizione che tutti gli altri requisiti siano rispettati.

{TRANS/GE.30/14, paragrafo 102; TRANS/WP30/143, paragrafi 36 e 37; TRANS/WP30/AC.2/31, Annesso 3}

Nota esplicativa all'Articolo 2, paragrafo 1 (c)

2.2.1 (c)-2 Aperture di scolo

- (a) in linea di massima, la loro dimensione massima non deve superare i 35 mm;
- (b) le aperture che consentono l'accesso diretto al compartimento di carico devono essere dotate o dei dispositivi descritti nel sottoparagrafo (b) della Nota esplicativa 2.2.1 (c)-1 per le aperture di ventilazione;
- (c) se le aperture di scolo non consentono l'accesso diretto al compartimento di carico, i dispositivi di cui al sottoparagrafo (b) della presente nota non saranno prescritti, a condizione che le aperture siano fornite di un sistema di deflettori affidabile, facilmente accessibile dall'interno del compartimento di carico.

2. Nonostante le disposizioni dell'Articolo 1, lettera (c), del presente regolamento, saranno ammessi gli elementi costitutivi del compartimento di carico che, per motivi pratici, devono comportare spazi vuoti (ad esempio fra i divisori di una parete doppia). Affinché tali spazi non possano essere utilizzati per l'occultamento delle merci:

- (i) **se il rivestimento interno del compartimento ricopre tutta l'altezza della parete, dal pianale al tetto o, in altri casi, se lo spazio esistente tra questo rivestimento e la parete esterna è completamente chiuso, detto rivestimento dovrà essere applicato in modo da non poter essere rimosso e reinserto senza lasciare tracce visibili, e**

- (ii) **se il rivestimento non ricopre tutta l'altezza della parete e gli spazi che lo separano dalla parete esterna non sono interamente chiusi, e in tutti gli altri casi in cui si creano spazi durante la costruzione, il numero di detti spazi dovrà essere ridotto al minimo ed essi dovranno essere facilmente accessibili per le visite doganali.**

Commento all'Articolo 2, paragrafo 2

Eliminazione degli elementi strutturali con asta cava

Gli elementi strutturali ideati per i compartimenti di carico che racchiudono spazi chiusi, quali le aste cave, dovranno essere ridotti al minimo ed essere gradualmente eliminati nella progettazione dei nuovi compartimenti di carico, utilizzando, ove possibile, aste a profilo aperto. Se, per motivi costruttivi, vengono usati gli spazi racchiusi negli elementi strutturali dei compartimenti di carico, è possibile praticare fori volti a facilitare le ispezioni doganali degli spazi cavi. La presenza di tali fori di ispezione dovrà essere menzionata alla voce 12 del Certificato di approvazione dei veicoli stradali (Annesso 4 della Convenzione) {TRANS/WP30/135, paragrafi 63-65; TRANS/WP30/137, paragrafi 65-67; TRANS/WP30/AC.2/27, Annesso 3; TRANS/WP.30/151, paragrafi 33-36}

- 3. Saranno consentite le prese di luce a condizione che siano costituite da materiali sufficientemente resistenti e che non possano essere rimosse e reinstallate dall'esterno senza lasciare tracce visibili. Il vetro potrà essere ammesso, ma qualora non si trattasse di vetro di sicurezza, le prese di luce saranno munite di una rete metallica fissa che non possa essere rimossa dall'esterno. Le maglie della rete non potranno avere una dimensione superiore a 10 mm. {ECE/TRANS/17/Amend. 7; entrato in vigore il 1° agosto 1986}**

Nota esplicativa all'Articolo 2, paragrafo 3

2.2.3 Vetro di sicurezza

Sarà considerato vetro di sicurezza il vetro che non presenti rischi di essere distrutto a seguito di eventuali fattori verificantisi nelle normali condizioni di impiego di un veicolo. Il vetro dovrà recare un marchio che lo contraddistingua come vetro di sicurezza.

{ECE/TRANS/17/Amend. 7; entrato in vigore il 1° agosto 1986}

4. Saranno consentite le aperture praticate sul pianale a scopi tecnici, quale l'ingrassaggio, la manutenzione, il riempimento del serbatoio della sabbia, solo a condizione che siano munite di un coperchio che deve poter essere fissato in modo che non sia possibile accedere dall'esterno al compartimento di carico.

Commento all'Articolo 2, paragrafo 4

Protezione delle aperture praticate sul pianale per scopi tecnici

I coperchi delle aperture praticate sul pianale per scopi tecnici nei veicoli stradali sono sufficientemente sicuri se gli accorgimenti per prevenire l'accesso dall'esterno al compartimento di carico saranno anch'essi all'interno del compartimento.

{TRANS/GE.30/AC.2/14, paragrafi 35-39}

Articolo 3

Veicoli telonati

1. Ove possibile, i veicoli telonati dovranno soddisfare le condizioni di cui agli Articoli 1 e 2 del presente regolamento. Essi saranno inoltre conformi alle disposizioni del presente Articolo.

2. Il telone sarà in tela forte o in tessuto ricoperto di materia plastica o gommato, non estensibile e sufficientemente resistente. Dovrà essere in buono stato e confezionato in modo che, una volta apposto il dispositivo di chiusura, non si possa accedere al compartimento di carico senza lasciare tracce visibili.

3. Se il telone è composto da più pezzi, i bordi di questi ultimi dovranno essere ripiegati uno nell'altro e riuniti mediante due cuciture distanti almeno 15 mm. Queste cuciture dovranno essere eseguite conformemente al disegno n° 1 allegato al presente regolamento. Tuttavia, quando, per alcune parti del telone (quali i lembi posteriori e gli angoli rinforzati), detta cucitura non sia realizzabile, sarà sufficiente ripiegare il bordo della parte superiore e cucirlo conformemente ai disegni n° 2 o 2 (a), allegati al presente regolamento. Una di tali cuciture sarà visibile soltanto dall'interno ed il colore del filo utilizzato dovrà essere nettamente diverso dal colore del telone e dal colore del filo impiegato per l'altra cucitura. Tutte le cuciture dovranno essere eseguite a macchina.

Nota esplicativa all'Articolo 3, paragrafo 3

2.2.3 Teloni composti da più pezzi

- (a) I vari pezzi che compongono un telone possono essere di diversi materiali, conformemente alle disposizioni dell'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 2.
- (b) Nel confezionamento del telone saranno consentite eventuali disposizioni dei pezzi che garantiscano un'adeguata sicurezza, a condizione che i pezzi siano riuniti in conformità ai requisiti dell'Articolo 3 dell'Annesso 2.

4. Se il telone è in tessuto ricoperto di materia plastica ed è composto da più pezzi, questi pezzi potranno essere alternativamente saldati insieme, come indicato nel disegno n° 3 allegato al presente Regolamento. Il bordo di ciascun pezzo ricoprirà il bordo dell'altro per almeno 15 mm di larghezza. I pezzi dovranno essere saldati su tutta la larghezza della sovrapposizione. Il bordo esterno di unione sarà ricoperto di un nastro di materia plastica, largo almeno 7 mm, fissato con lo stesso procedimento di saldatura. Su questo nastro e su una larghezza di almeno 3 mm per ciascun lato dello stesso verrà impresso un rilievo uniforme e molto marcato. La saldatura verrà eseguita in modo che i pezzi non possano essere separati e successivamente riuniti senza lasciare tracce visibili.

Commenti all'Articolo 3, paragrafo 4

Nastro di materia plastica

Il requisito del nastro di materia plastica è essenziale ai fini del controllo doganale. Di conseguenza, non saranno concesse deroghe.
{TRANS/GE.30/17, paragrafo 99}

Sovrapposizione dei bordi dei pezzi del telone

Mentre per fini di sicurezza doganale è sufficiente una sovrapposizione di 15 mm dei bordi dei pezzi che compongono il telone, per motivi tecnici connessi al materiale del telone ed alla sua aderenza può essere concessa o addirittura necessaria una sovrapposizione di almeno 20 mm.

{TRANS/WP.30/162, paragrafi 64 e 65;
TRANS/WP.30/AC.2/37, Annesso 6}

Metodi di saldatura dei pezzi che compongono il telone

I metodi di saldatura dei pezzi che compongono il telone ritenuti sicuri dal punto di vista doganale se applicati conformemente alle disposizioni dell'Annesso 2 della Convenzione includono il "metodo di fusione" in cui i pezzi sono fusi mediante alte temperature, ed il "metodo ad alta frequenza" in cui i pezzi sono saldati attraverso l'alta frequenza e la pressione.

{TRANS/WP.30/162, paragrafi 64 e 65; TRANS/WP.30/AC.2/37,
Annesso 6}

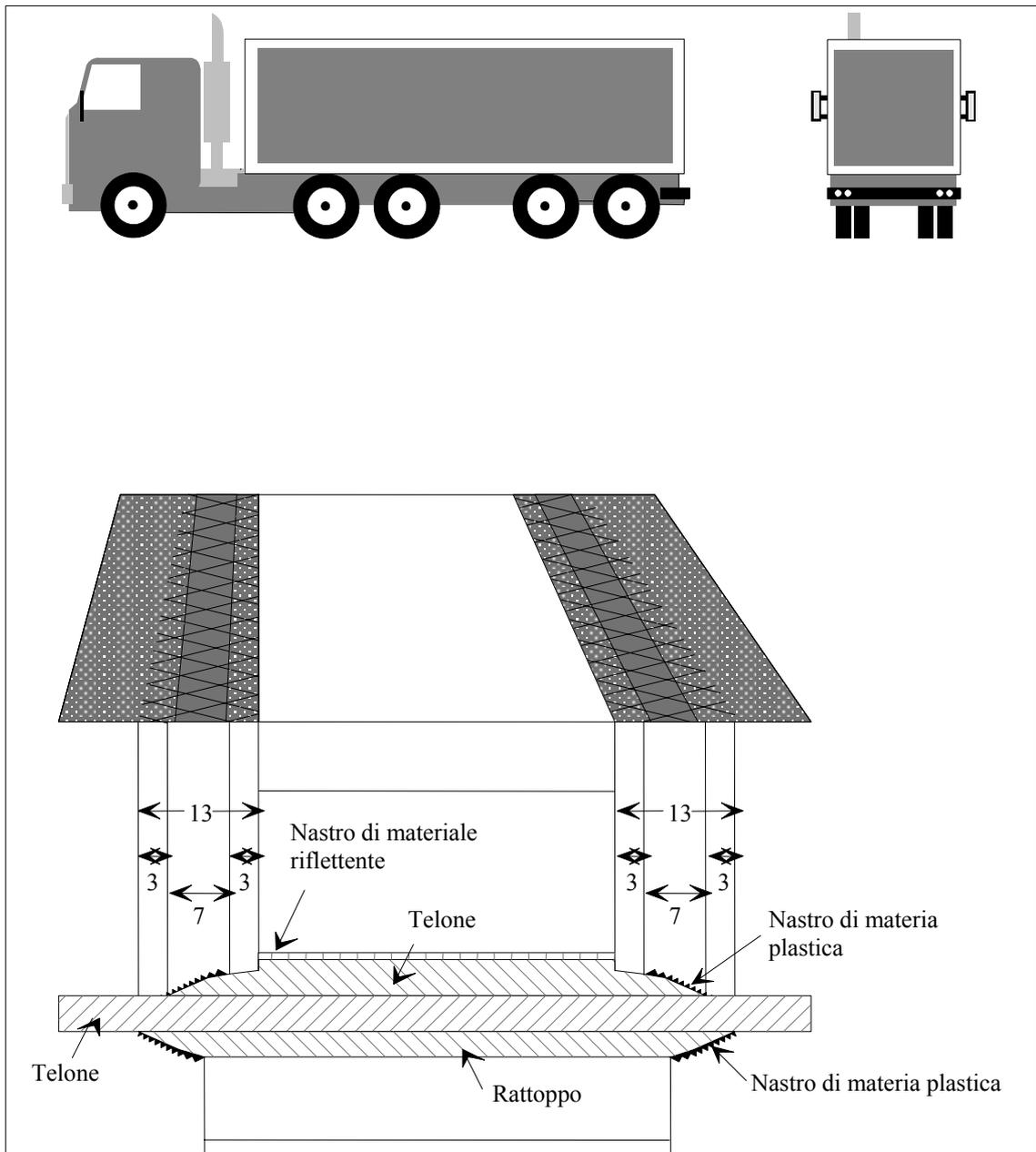
5. Le riparazioni dovranno essere effettuate secondo il metodo illustrato nel disegno n° 4 allegato al presente Regolamento; i bordi dovranno essere ripiegati uno nell'altro e riuniti mediante due cuciture, visibili e distanti almeno 15 mm; il filo visibile dall'interno sarà di colore diverso da quello del filo visibile dall'esterno, nonché da quello del telone; tutte le cuciture dovranno essere eseguite a macchina. Se la riparazione di un telone danneggiato vicino ai bordi deve essere effettuata sostituendo la parte in questione con un altro pezzo, la cucitura potrà anche essere eseguita conformemente alle prescrizioni del paragrafo 3 del presente Articolo e del disegno n° 1 allegato al presente Regolamento. Le riparazioni dei teloni in tessuto ricoperto di materia plastica potranno anche essere eseguite secondo il metodo descritto nel paragrafo 4 del presente Articolo, ma in tal caso il nastro dovrà essere apposto su ambedue le parti del telone ed il nuovo pezzo dovrà essere applicato nella parte interna.

Commenti all'Articolo 3, paragrafo 5

Nastri di materiale riflettente

Sono consentiti i nastri di materiale riflettente che possono essere asportati e che coprono la struttura del telone del compartimento di carico, a condizione che essi siano completamente saldati al telone di tessuto coperto di materia plastica e fissati secondo i requisiti di cui all'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 5, della Convenzione (si veda il disegno più oltre).

{TRANS/WP.30/151, paragrafo 40}



Riparazione dei teloni in tessuto coperto di materia plastica

Per la riparazione di questo tipo di teloni è ammesso il seguente metodo: vinile liquefatto a pressione e calore è usato per fissare, tramite saldatura, il pezzo al telone. Ovviamente, in questi casi un nastro di materia plastica con impresso un rilievo sarà apposto al bordo del pezzo sostituito su entrambi i lati del telone.

{TRANS/GE.30/6, paragrafo 40;

TRANS/GE.30/GRCC/4, paragrafo 33}

6. Il telone sarà fissato al veicolo in modo da soddisfare rigorosamente le condizioni dell'Articolo 1 (a) e (b) del presente Regolamento. Potranno essere utilizzati i seguenti sistemi:

(a) Il telone potrà essere agganciato a mezzo di:

- (i) anelli metallici applicati al veicolo;**
- (ii) occhielli inseriti lungo il bordo del telone;**
- (iii) un cavo di chiusura che passi negli anelli sopra il telone e che resti visibile dall'esterno per tutta la lunghezza.**

Il telone ricoprirà le sponde del veicolo per almeno 250 mm, misurati a partire dal centro degli anelli di fissaggio, salvo nel caso in cui il sistema di costruzione del veicolo impedisca di per sé di accedere al compartimento di carico.

Nota esplicativa all'Articolo 3, paragrafo 6 (a)

2.3.6 (a)-1 Veicolo con anelli scorrevoli

Ai fini di questo paragrafo (si veda il disegno n°. 2 allegato all'Annesso 6), sono consentiti gli anelli metallici di fissaggio scorrevoli su aste metalliche fisse a condizione che:

- (a) le barre siano apposte sul veicolo ad intervalli massimi di 60 cm ed in modo che non possano essere rimosse e reinserte senza lasciare tracce evidenti;**
- (b) gli anelli siano composti da un doppio occhiello o dotati di una barra centrale costituita da un pezzo senza saldature; e**

- (c) il telone sia fissato al veicolo in stretta conformità alle condizioni stabilite nell'Articolo 1 (a) dell'Annesso 2 della presente Convenzione.

2.3.6 (a)-2 Veicoli con anelli a tornello

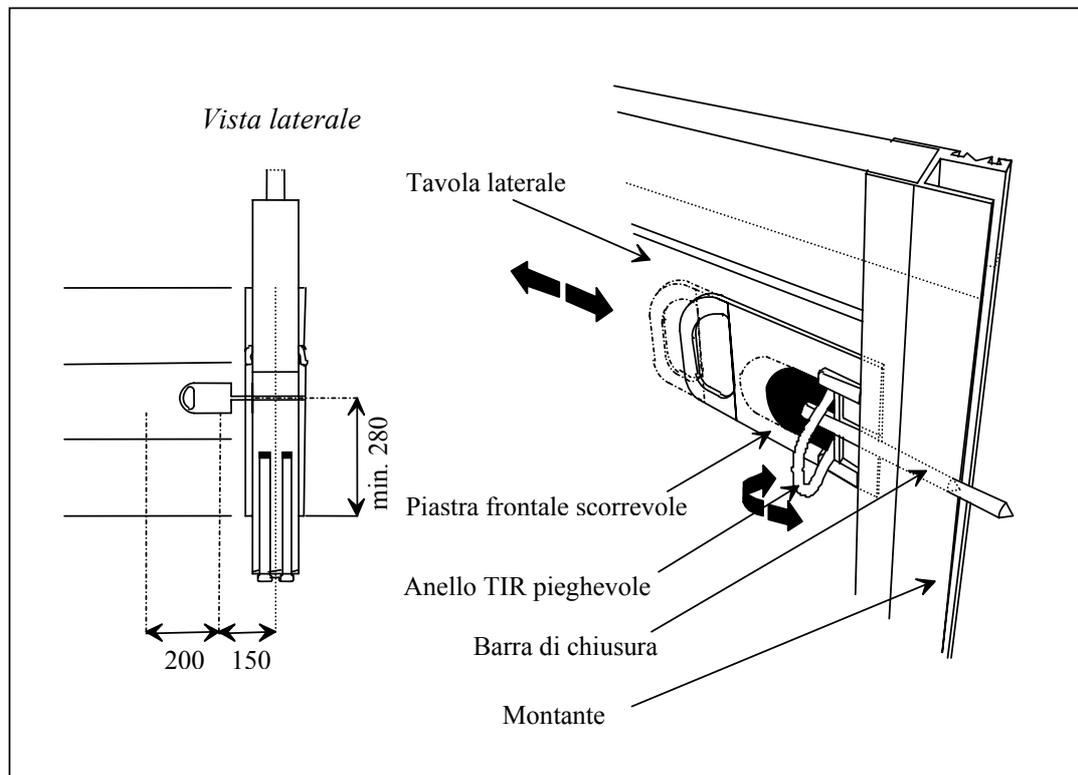
Ai fini di questo paragrafo (si veda il disegno n°. 2a allegato all'Annesso 6), sono consentiti gli anelli metallici a tornello, ciascuno dei quali ruoti su una staffa metallica fissata al veicolo, a condizione che:

- (a) ogni staffa sia fissata al veicolo in modo che non possa essere rimossa e riposizionata senza lasciare tracce visibili; e
- (b) la molla posta sotto a ciascuna staffa sia completamente racchiusa in un coperchio metallico a forma di campana.
{ECE/TRANS/17/Amend. 4; entrato in vigore il 1° ottobre 1982}

Commenti all'Articolo 3, paragrafo 6 (a)

Esempio di una costruzione con barra di chiusura

Il dispositivo illustrato qui soddisfa i requisiti di cui all'Annesso 2, Articolo 1, paragrafo (a), e all'Annesso 2, Articolo 3, paragrafi 6 (a) e 8.



Descrizione del disegno che precede

Il dispositivo viene inserito nella tavola laterale nella stessa posizione di un anello TIR tradizionale, in modo che l'anello TIR del dispositivo sia posto ad una distanza massima di 150 mm dalla linea centrale del montante. Il dispositivo viene fissato alla tavola laterale mediante due rivetti, in maniera simile al fissaggio degli anelli TIR tradizionali. Esso consta di tre parti metalliche integrate: la piastra di base, l'anello TIR pieghevole ed una piastra frontale scorrevole che comprende la barra di chiusura. Quando la piastra frontale viene fatta scorrere nella posizione di chiusura, la barra di chiusura penetra in un foro del montante e blocca la tavola laterale con il montante. Tuttavia, la barra di chiusura deve inserirsi nel montante per almeno 20 mm. Contemporaneamente, l'anello TIR viene automaticamente tirato all'infuori. Nella posizione esterna, con il cavo di chiusura passante attraverso l'anello sopra il telone, la piastra frontale scorrevole è bloccata e fissata e non può essere fatta scorrere all'indietro nella posizione di apertura.

{TRANS/WP30/125, paragrafo 40; TRANS/WP30/127, paragrafi 46 e 47; TRANS/WP30/AC.2/23, Annesso 3}

Forma degli occhielli

Gli occhielli nel telone possono essere tondi od ovali e gli anelli non dovranno sporgere oltre il necessario dalle relative parti del veicolo. Al fine di garantire che il telone sia fissato correttamente, le autorità doganali si assicureranno, al momento di sigillare il veicolo stradale, che il cavo di chiusura sia adeguatamente serrato.

{TRANS/GE.30/57, paragrafo 35}

Esempio di anelli metallici per il fissaggio dei telone al veicolo

Nei pilastri metallici saldati che sostengono e contengono i meccanismi di chiusura delle tavole laterali, è integrato un anello TIR metallico pieghevole. Detto anello TIR può essere tirato verso l'esterno manualmente, mediante una piccola apertura nella piastra esterna del pilastro. Caricando la molla, l'anello TIR viene mantenuto nella posizione "dentro" o "fuori". Il funzionamento di questo anello speciale è integrato nel meccanismo di chiusura della tavola laterale come segue:

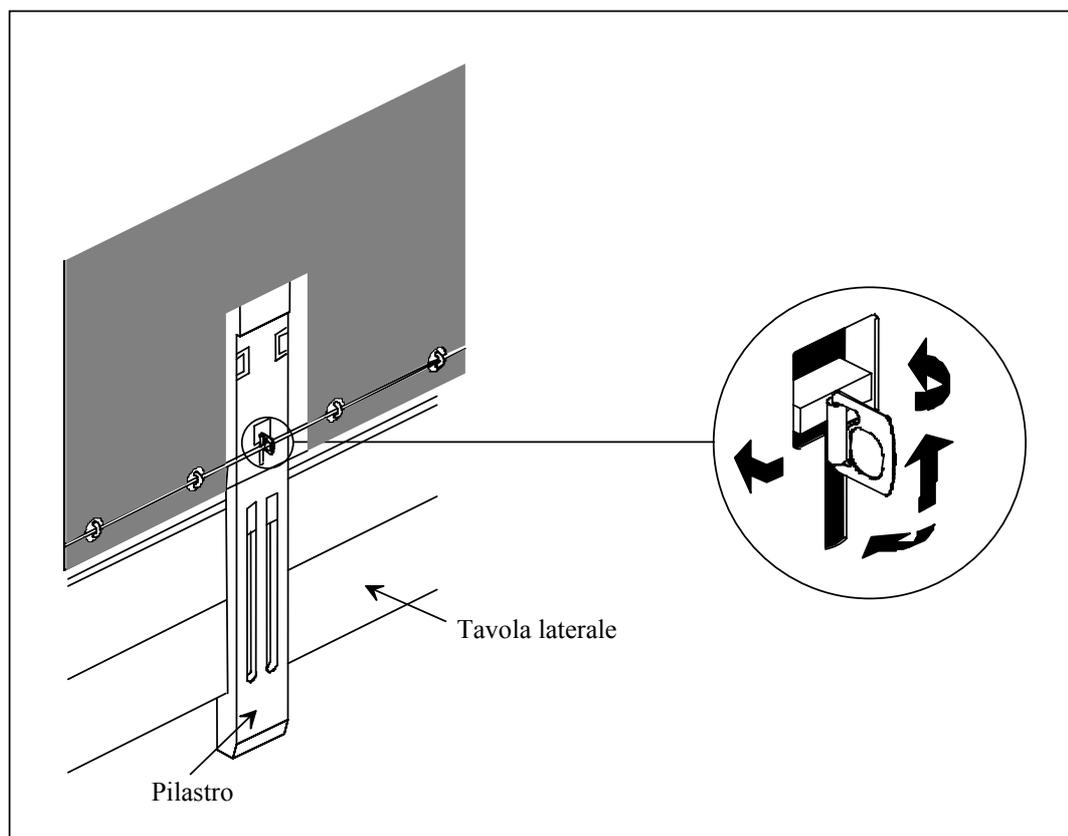
Un pezzo di metallo viene saldato su ciascun perno di chiusura della tavola laterale, in modo che quando l'anello TIR si trova nella posizione esterna il movimento dei perni di chiusura sia limitato e le tavole laterali non possano essere rilasciate. Contemporaneamente, la forma e la collocazione di questi pezzi di metallo evitano che gli anelli TIR vengano tirati verso l'esterno, aprendo così la tavola laterale.

Ciò implica che, nella posizione esterna, quando è fissato al telone ed il cavo di chiusura passa attraverso l'anello, l'anello TIR fisserà innanzi tutto le tavole laterali al pilastro e, secondariamente, il pilastro al pianale del compartimento di carico (sponda laterale).

Inoltre, il perno superiore di chiusura del pilastro, saldato su uno dei perni di chiusura delle tavole laterali, fisserà la costruzione del tetto e, parimenti, le tavole laterali.

*Finché l'anello TIR è nella posizione esterna, la tavola laterale o il tetto potranno essere aperti solo distruggendo completamente il pilastro.
{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragrafo 15; TRANS/GE.30/35, paragrafo 109 e Annesso 2; TRANS/GE.30/GRCC/11, paragrafi 27-29; si veda il disegno che segue}*

Esempio di anelli metallici per il fissaggio del telone



- (b) Qualora il bordo del telone debba essere collegato in modo permanente al veicolo, esso sarà fissato senza interruzione mediante dispositivi stabili.**

Nota esplicativa all'Articolo 3, paragrafo 6 (b)

- 2.3.6 (b) Teloni fissati in modo permanente

Laddove uno o più bordi del telone siano fissati in modo permanente alla carrozzeria del veicolo, il telone sarà trattenuto da uno o più nastri metallici o di altro materiale idoneo agganciati alla carrozzeria del veicolo mediante dispositivi di congiungimento conformi ai requisiti di cui al sottoparagrafo (a) della Nota esplicativa 2.2.1(a) dell'Annesso 6.

Commento all'Articolo 3, paragrafo 6 (b)

Il dispositivo illustrato nel disegno n°. 4 allegato all'Annesso 6 è conforme ai requisiti indicati nell'Annesso 2, Articolo 3, sottoparagrafi 6(a) e 6(b).

{TRANS/GE.30/35, paragrafo 41}

- (c) Se il telone viene fissato mediante un sistema a lucchetto, quest'ultimo dovrà, quando è serrato, unire rigidamente il telone all'esterno del compartimento di carico (si veda, a titolo esemplificativo, il disegno n°. 6 allegato al presente Regolamento).**

{ECE/TRANS/17/Amend. 7; entrato in vigore il 1° agosto 1986}

- 7. Il telone sarà sostenuto da una sovrastruttura adeguata (montanti, pareti, centine o assi, ecc.).**

Commento all'Articolo 3, paragrafo 7

Sostegni per il telone

I cerchi che sostengono il telone sono talvolta vuoti e possono essere utilizzati come luogo di occultamento. E' comunque sempre possibile ispezionarli, come del resto molte altre parti del veicolo. I cerchi vuoti sono consentiti purché rispettino queste condizioni.

{TRANS/GE.30/14, paragrafo 90; TRANS/GE.30/12, paragrafi 100 e 101; TRANS/GE.30/6, paragrafo 41}

8. La distanza fra gli anelli e fra le asole non dovrà essere superiore a 200 mm. Tuttavia, la distanza fra gli anelli e le asole situati su ambedue le parti di un montante potrà superare il valore dato, senza eccedere i 300 mm, qualora la struttura del veicolo e del telone sia tale da impedire qualsiasi accesso al compartimento di carico. Le asole dovranno essere rinforzate.
{ECE/TRANS/17/Amend. 1; entrato in vigore il 1° agosto 1979}

Nota esplicativa all'Articolo 3, paragrafo 8

2.3.8 La distanza compresa fra 200 mm e 300 mm è accettabile di ambedue le parti dei montanti qualora gli anelli siano inseriti in rientranze nei pannelli laterali e le asole siano ovali e sufficientemente piccole da poter appena essere infilate sugli anelli.
{ECE/TRANS/17/Amend. 1; entrato in vigore il 1° agosto 1979}

9. Per le legature di chiusura saranno utilizzati:

- (a) cavi di acciaio del diametro minimo di 3 mm, o
- (b) corde di canapa o di sisal del diametro minimo di 8 mm, con un rivestimento in materia plastica trasparente non estensibile.

I cavi potranno essere muniti di un rivestimento in materia plastica trasparente non estensibile.

Nei casi in cui il telone debba essere fissato alla sponda in un sistema di costruzione conforme alle disposizioni del paragrafo 6 (a) del presente Articolo, per la legatura può essere usata una cinghia (un esempio di questo sistema di costruzione è illustrato nel disegno n°. 7 allegato a questo Annesso). La cinghia dovrà soddisfare i requisiti sanciti nel paragrafo 11 (a)(iii) relativamente al materiale, alle dimensioni ed alla forma.

{ECE/TRANS/17/Amend. 11; entrato in vigore il 1° agosto 1989;
ECE/TRANS/17/Amend. 17; entrato in vigore il 1° agosto 1994}

Nota esplicativa all'Articolo 3, paragrafo 9

- 2.3.9 Ai fini del presente paragrafo, i cavi composti da una parte centrale in materiale tessile circondata da almeno quattro trefoli costituiti esclusivamente da fili di acciaio e che ricoprono interamente la parte centrale, saranno consentiti a condizione che i cavi (escludendo il rivestimento plastico trasparente esterno) abbiano un diametro minimo di 3 mm.
{ECE/TRANS/17/Amend. 4; entrato in vigore il 1° ottobre 1982}

Commenti alla Nota esplicativa 2.3.9

Cavi in nylon

I cavi in nylon, circondati da un rivestimento in materiale plastico, non sono consentiti in quanto non soddisfano i requisiti dell'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 9, né la descrizione della Nota esplicativa che precede.

*{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragrafo 16;
TRANS/GE.30/GRCC/11, paragrafi 30-33}*

Cavi di legatura

Laddove il telone deve essere fissato alla sponda in un sistema di costruzione conforme alle disposizioni dell'Articolo 3, paragrafo 6 (a), invece della cinghia può essere usato un cavo formato da due pezzi.
{TRANS/WP30/125, paragrafo 33}

- 10. Ogni cavo o corda dovrà essere in un unico pezzo e ciascuna estremità sarà munita di un puntale di metallo duro. Il dispositivo di attacco di ogni puntale metallico dovrà essere provvisto di un rivetto forato che attraversi il cavo o la corda e permetta il passaggio della legatura del sigillo doganale. Il cavo o la corda dovrà essere visibile da ambedue le parti del rivetto forato, in modo che sia possibile accertare che tale cavo o corda è un unico pezzo (vedi disegno n°. 5 allegato al presente Regolamento).**

11. Presso le aperture praticate nel telone, destinate al carico o allo scarico, i due bordi del telone dovranno essere sovrapposti. Potranno essere usati i seguenti metodi:

(a) I due lembi del telone dovranno essere sovrapposti in misura adeguata. Inoltre, essi dovranno essere assicurati:

- (i) da un lembo cucito o saldato conformemente ai paragrafi 3 e 4 del presente Articolo,**
- (ii) da anelli e asole che soddisfino le condizioni del paragrafo 8 del presente Articolo, purché gli anelli siano in metallo, e**
- (iii) da una cinghia in materiale idoneo, costituita da un solo pezzo e non estensibile, larga almeno 20 mm e spessa almeno 3 mm, che passi attraverso gli anelli e tenga uniti i due bordi del telone ed il lembo; tale cinghia sarà fissata all'interno del telone e munita di:**

un occhiello per ricevere il cavo o la corda di cui al paragrafo 9 di questo Articolo, o

un occhiello che possa essere collegato all'anello metallico citato nel paragrafo 6 del presente articolo ed essere fissato mediante il cavo o la corda di cui al paragrafo 9 di questo Articolo.

Qualora esista un dispositivo speciale (deflettore, ecc.) che impedisca l'accesso al compartimento di carico senza lasciare tracce visibili, il lembo non sarà richiesto. Il lembo non sarà altresì necessario per i veicoli con telone scorrevole.

**{ECE/TRANS/17/Amend. 14; entrato in vigore il 1 agosto 1992;
ECE/TRANS/17/Amend. 20 e l'Add.1; entrato in vigore il 12 giugno 2001}**

Nota esplicativa all'Articolo 3, paragrafo 11 (a)

2.3.11 (a)-1 Lembi di tensione del telone

In molti veicoli il telone è provvisto all'esterno di un lembo orizzontale forato da asole per tutta la lunghezza laterale del veicolo. Questi lembi, denominati lembi di tensione, sono usati per tendere il telone mediante corde di tensione o dispositivi analoghi. Detti lembi sono stati utilizzati per occultare fenditure orizzontali operate nel telone per consentire l'accesso improprio alle merci trasportate nel veicolo. Si raccomanda quindi di non consentire l'uso di questo tipo di lembi. Al loro posto possono essere impiegati i seguenti dispositivi:

- (a) lembi di tensione o dispositivi simili fissati all'interno del telone;
o
- (b) piccoli lembi singoli, ciascuno forato da un occhiello fissato alla superficie esterna del telone e posto ad una distanza tale da consentire un'adeguata tensione del telone.

In alcuni casi è possibile evitare l'uso dei lembi di tensione sui teloni.

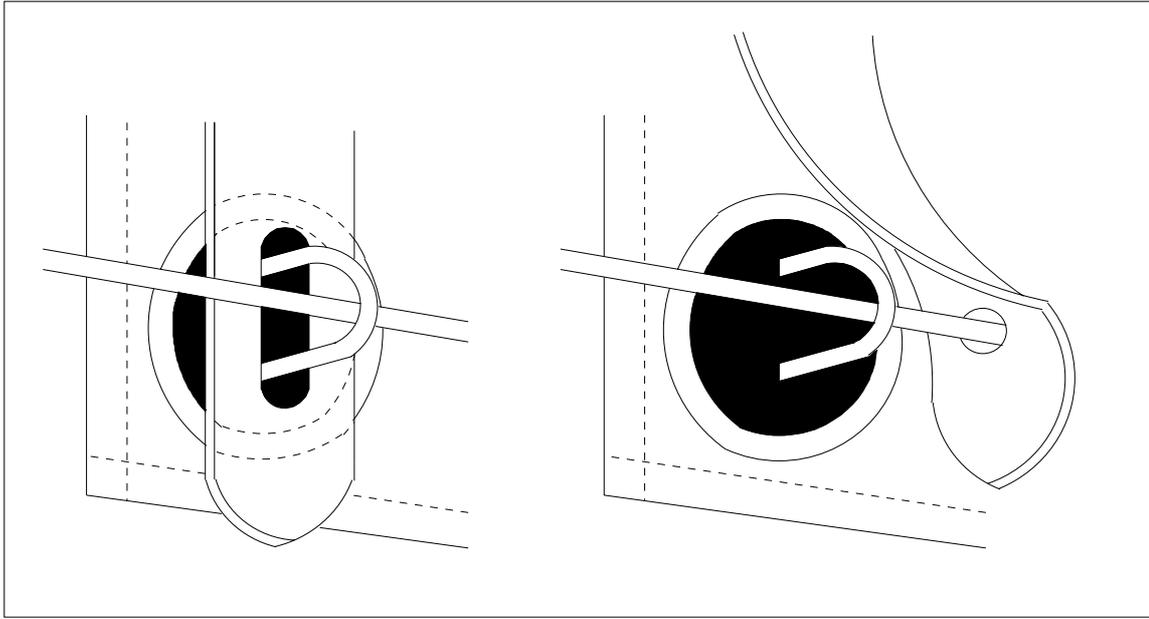
2.3.11 (a)-2 Cinghie del telone

Per la composizione delle cinghie sono considerati idonei i seguenti materiali:

- (a) cuoio;
- (b) materiali non tessili, inclusi i tessuti rivestiti di materia plastica o gommata, a condizione che tali materiali non possano essere saldati o ricostituiti, dopo essere stati separati, senza lasciare tracce visibili. Inoltre, la materia plastica usata per ricoprire la cinghia dovrà essere trasparente ed avere una superficie liscia.

Commenti alla Nota esplicativa 2.3.11 (a)-2

Esempio di cinghia per la legatura del telone

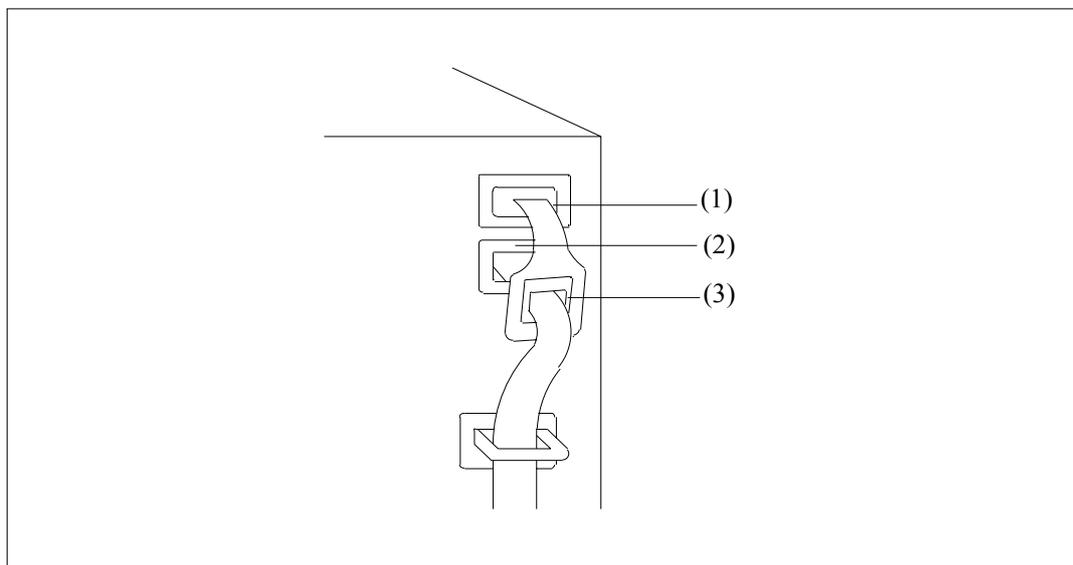


Il Comitato Amministrativo ritiene che le asole della cinta debbano essere rinforzate.

{TRANS/GE.30/AC.2/21, paragrafo 16}

Legatura della cinghia

Il dispositivo illustrato qui di seguito soddisfa le condizioni di cui all'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 11 (a) (iii).



Descrizione

La cinghia deve passare attraverso l'asola superiore (1) nell'apertura del telone adibita al carico ed allo scarico, quindi deve fuoriuscire dal compartimento di carico attraverso l'asola inferiore (2) e passare nell'asola rinforzata (3) all'estremità della cinghia.

{TRANS/WP30/123, paragrafi da 45 a 47 e Annesso 3;

TRANS/WP30/AC.2/23, Annesso 3}

2.3.11 (a)-3 Il dispositivo illustrato nel disegno n° 3 allegato all'Annesso 6 soddisfa le condizioni dell'ultima parte dell'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 11 (a). Esso è inoltre conforme ai requisiti dell'Annesso 2, Articolo 3, paragrafi 6 (a) e 6 (b).

{ECE/TRANS/17/Amend. 17; entrato in vigore il 1° agosto 1994}

(b) Uno speciale sistema a lucchetto che unisca in modo serrato i bordi del telone quando il compartimento di carico è chiuso e sigillato. Il sistema dovrà essere dotato di un'apertura attraverso la quale possa passare l'anello metallico citato nel paragrafo 6 del presente Articolo che sarà poi fissato al cavo o alla corda di cui al paragrafo 9 di questo Articolo. Tale sistema è descritto nel disegno n° 8 allegato a questo Annesso.

{ECE/TRANS/17/Amend.14; entrato in vigore il 1° agosto 1992}

Articolo 4

Veicoli con telone scorrevole

1. Ove opportuno, le disposizioni di cui agli Articoli 1, 2 e 3 della presente Convenzione si applicano ai veicoli con telone scorrevole. Inoltre, tali veicoli devono essere conformi alle disposizioni di questo Articolo.

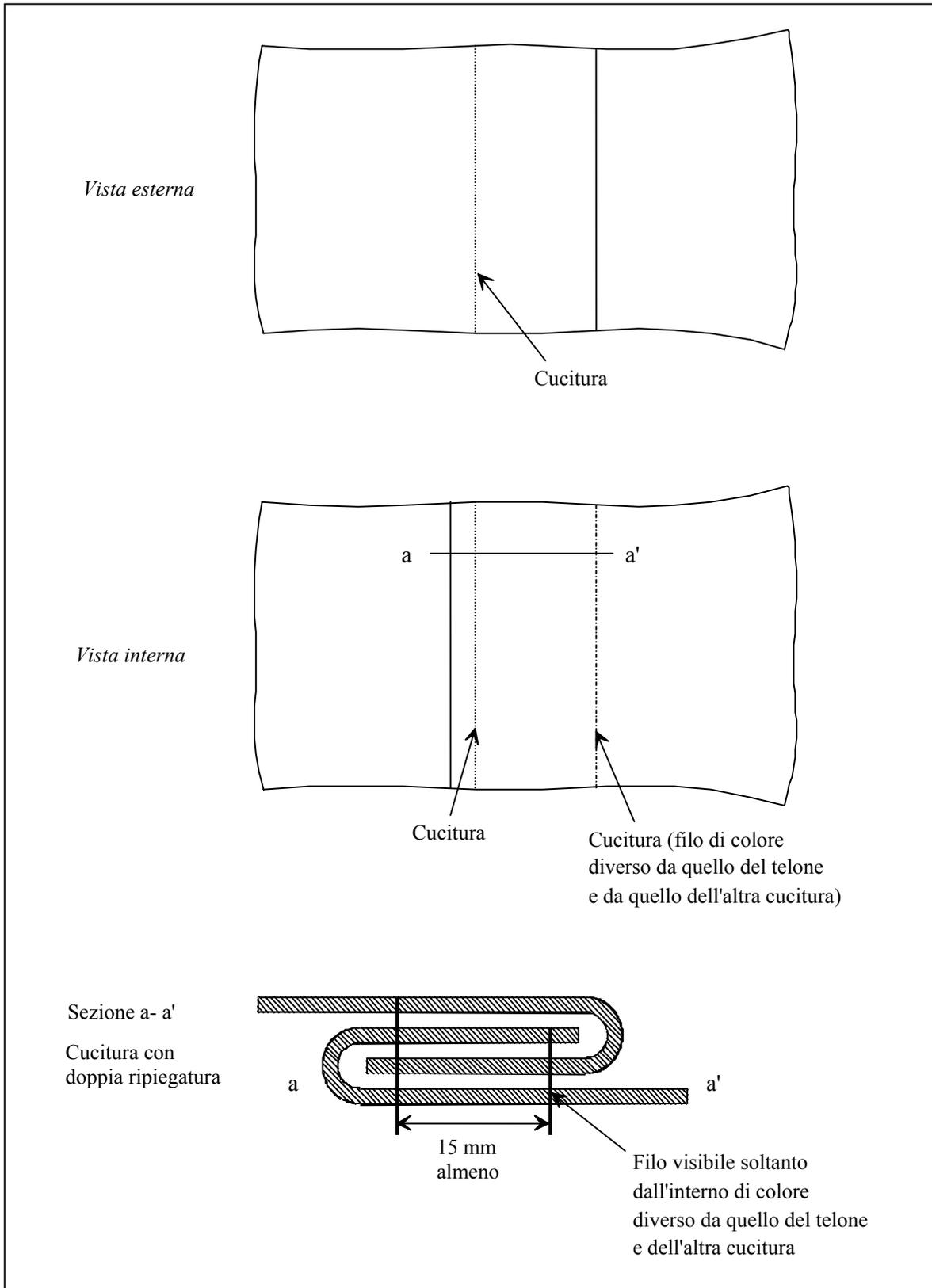
2. I teloni scorrevoli, il pianale, le porte e le altre parti costituenti del compartimento di carico devono soddisfare le condizioni sancite nell'Articolo 3, paragrafi 6, 8, 9 e 11, di questo Regolamento o le condizioni fissate ai punti da (i) a (vi) più oltre.

(i) I teloni scorrevoli, il pianale, le porte e tutte le altre parti costituenti del compartimento di carico sono assemblati in modo da non poter essere aperti o chiusi senza lasciare tracce visibili.

- (ii) Il telone deve ricoprire le sponde superiori del veicolo di almeno $\frac{1}{4}$ della distanza effettiva fra le fasce di tensione. Il telone deve ricoprire le sponde inferiori del veicolo di almeno 50 mm. L'apertura orizzontale fra il telone e le sponde del compartimento di carico non può superare i 10 mm, misurati in qualunque punto perpendicolarmente all'asse longitudinale del veicolo dopo che il compartimento di carico è stato chiuso e sigillato ai fini doganali.**
- (iii) La guida del telone scorrevole e le altre parti mobili devono essere assemblate in modo che le porte chiuse e dotate di sigillo doganale e le altre parti mobili non possano essere aperte o chiuse dall'esterno senza lasciare tracce visibili. La guida del telone scorrevole e le altre parti mobili devono essere assemblate in modo che sia impossibile accedere al compartimento di carico senza lasciare tracce visibili. Questo sistema è descritto nel disegno n°. 9 allegato a questo Regolamento.**
- (iv) La distanza orizzontale fra gli anelli usati per fini doganali, posti sulle sponde del veicolo, non deve superare i 200 mm. Tuttavia, la distanza fra gli anelli situati su ambedue le parti di un montante può superare il valore dato, senza eccedere i 300 mm, qualora la struttura del veicolo e dei teloni sia tale da impedire qualsiasi accesso al compartimento di carico. In ogni caso, le condizioni fissate al punto (ii) di cui sopra devono essere osservate.**
- (v) La distanza tra le fasce di tensione non deve essere superiore a 600 mm.**
- (vi) Le legature di chiusura utilizzate per fissare i teloni alle sponde del veicolo devono rispettare le condizioni di cui all'Articolo 3, paragrafo 9, di questo Regolamento.
{ECE/TRANS/17/Amend. 20; entrato in vigore il 12 giugno 2001}**

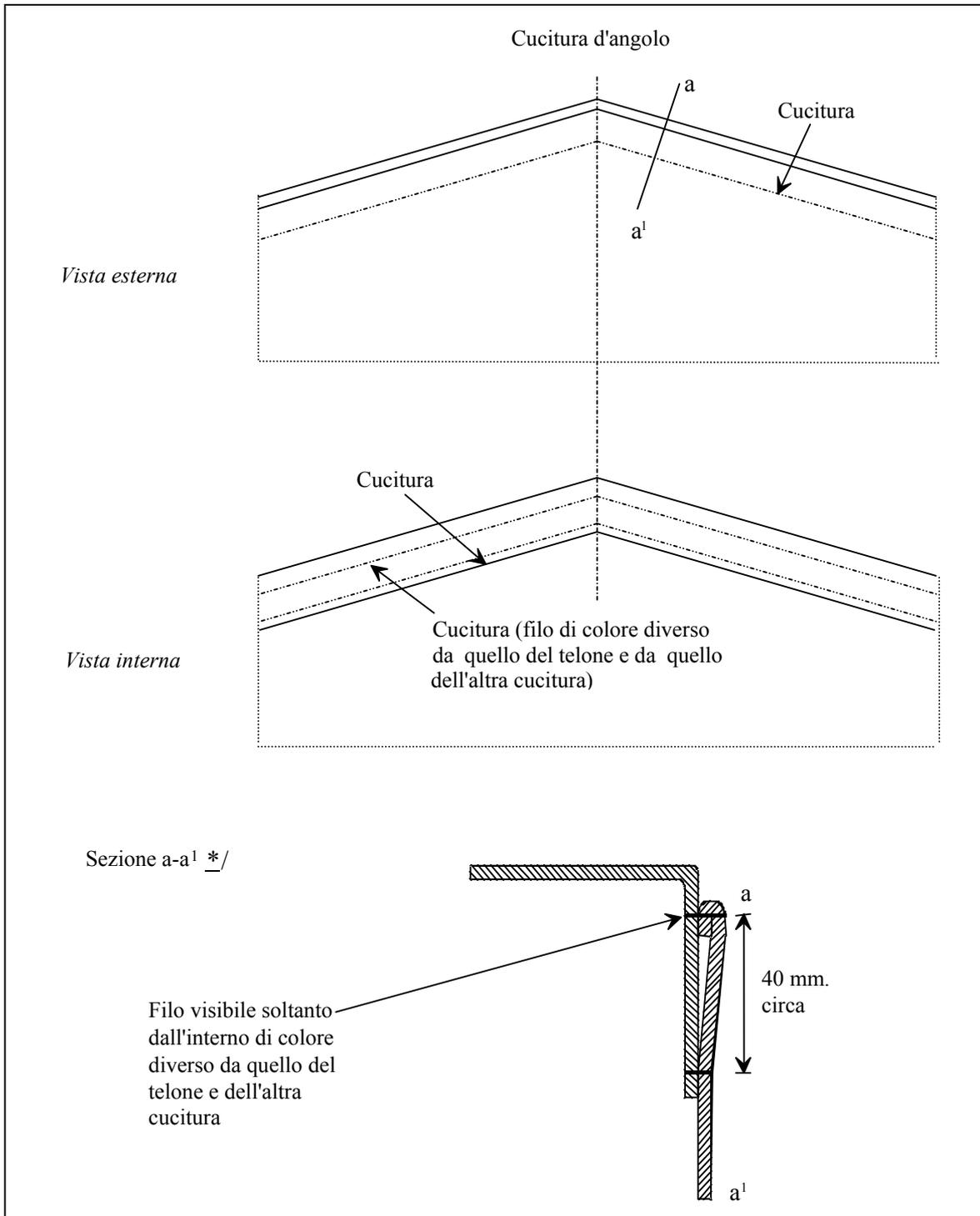
Disegno n° 1

TELONE COMPOSTO DA DIVERSI PEZZI CUCITI INSIEME



Disegno n° 2

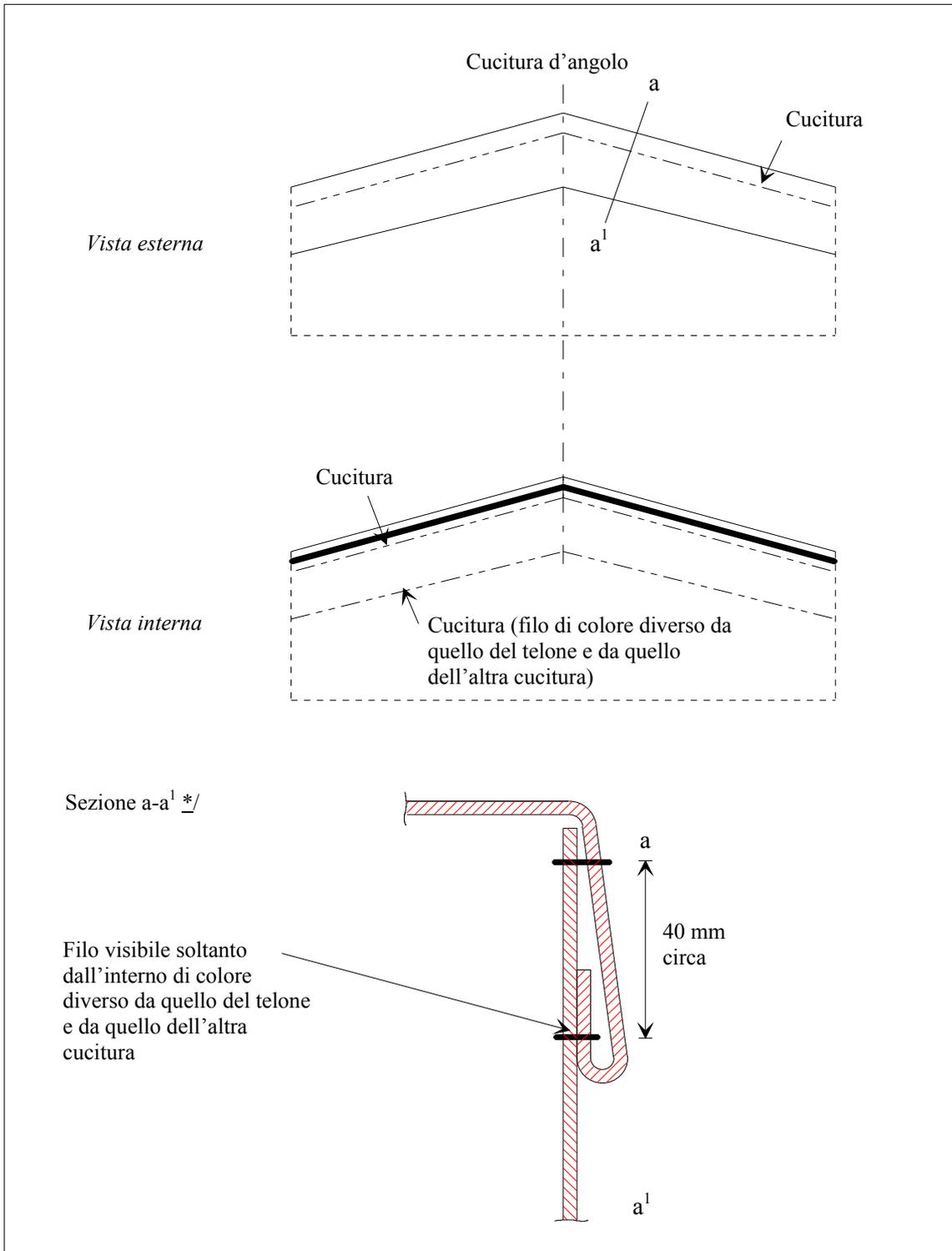
TELONE COMPOSTO DA DIVERSI PEZZI CUCITI INSIEME



*/ Questo disegno illustra la parte superiore ripiegata del telone, conformemente all'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 3.

Disegno n°. 2 (a)

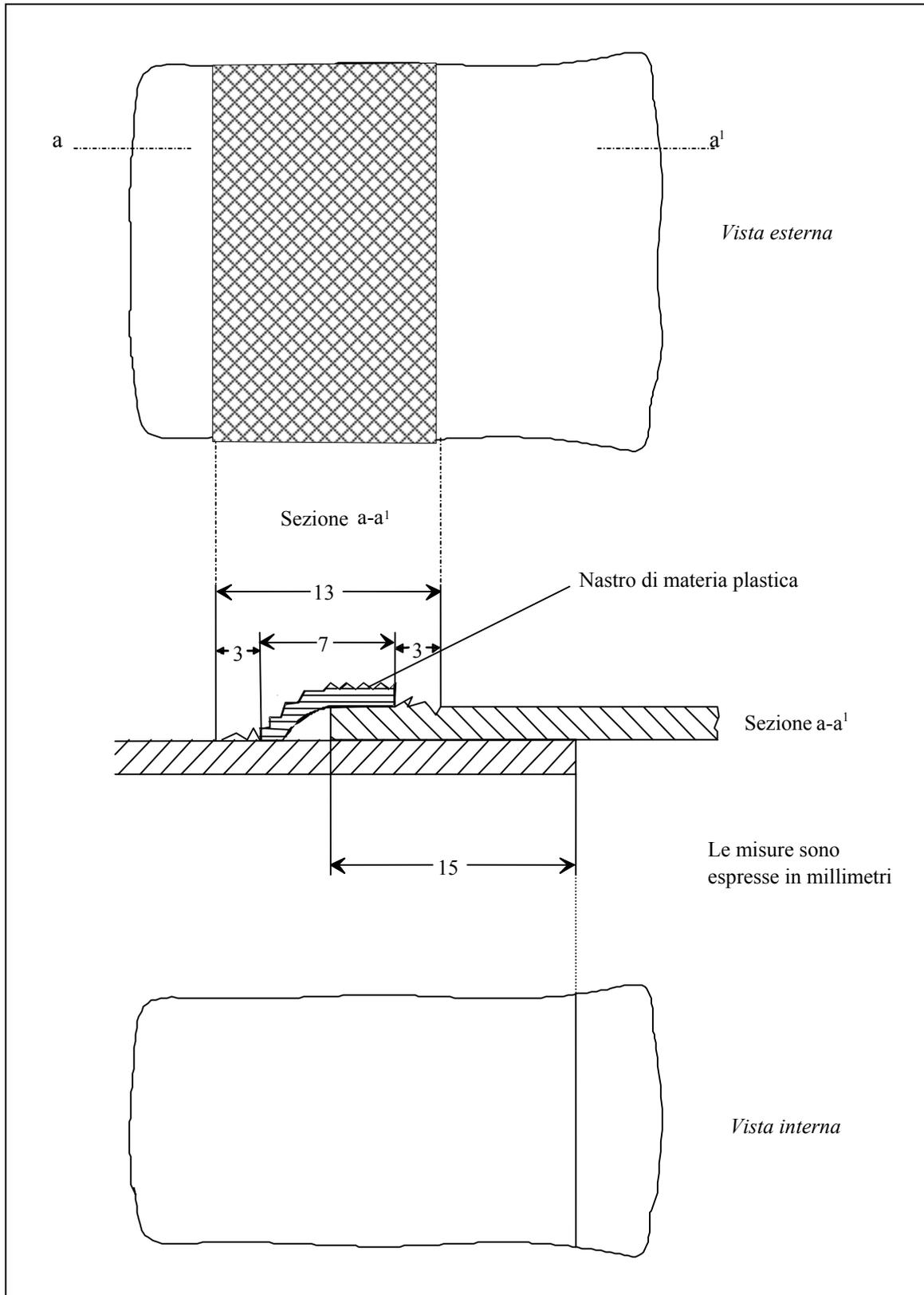
TELONE COMPOSTO DA DIVERSI PEZZI CUCITI INSIEME



*/ Questo disegno illustra la parte superiore ripiegata del telone, conformemente all'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 3.

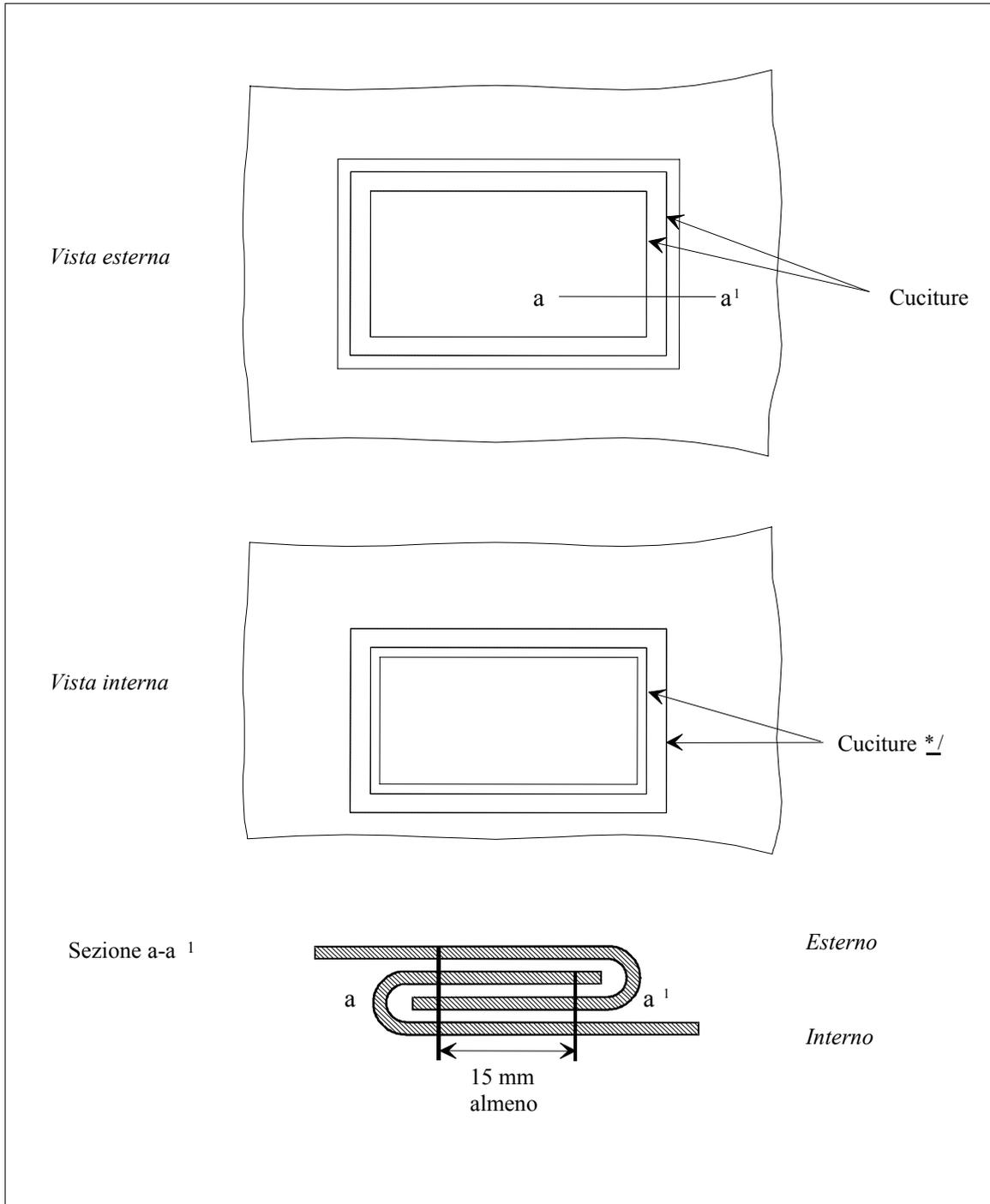
Disegno n° 3

TELONE COMPOSTO DA DIVERSI PEZZI CUCITI INSIEME

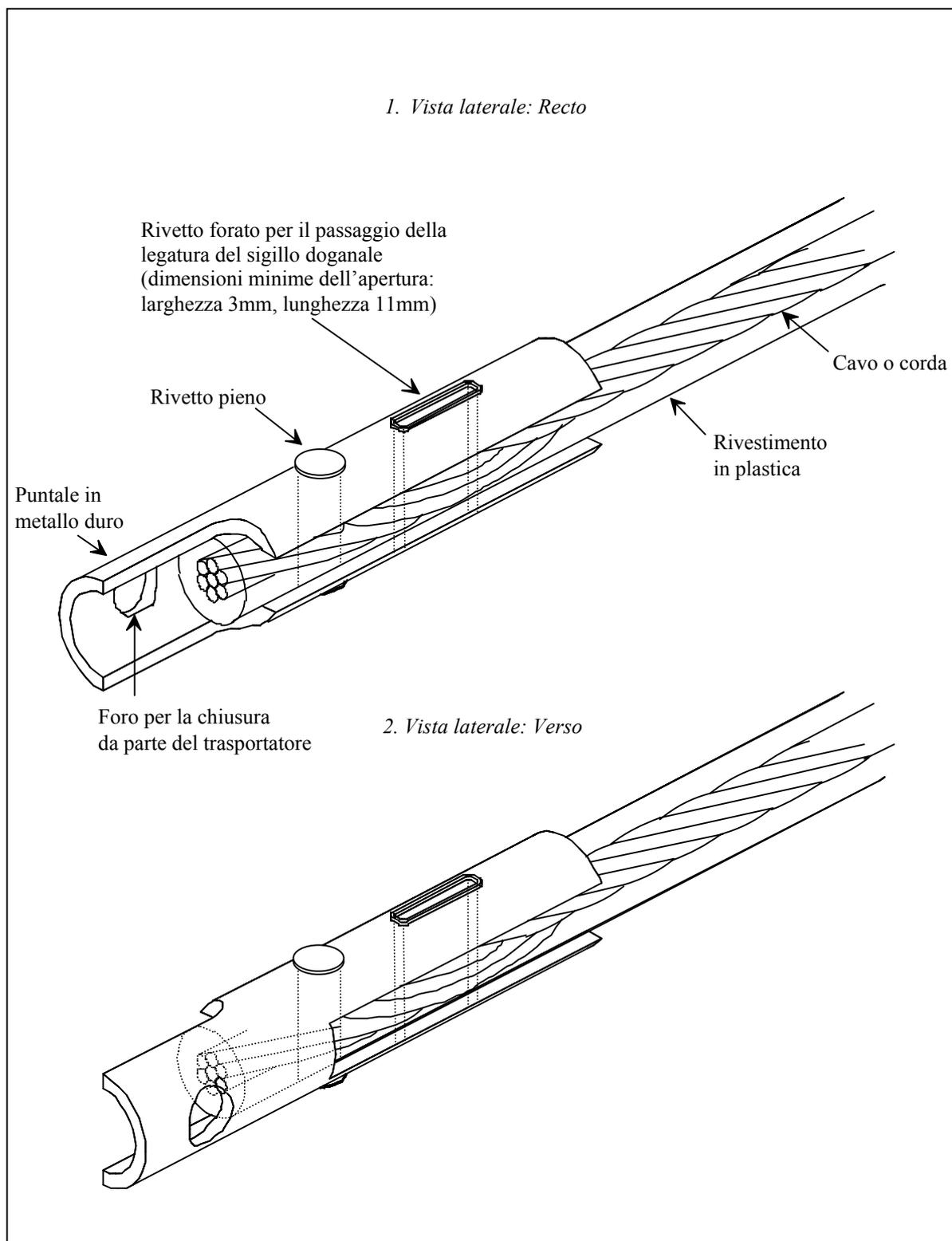


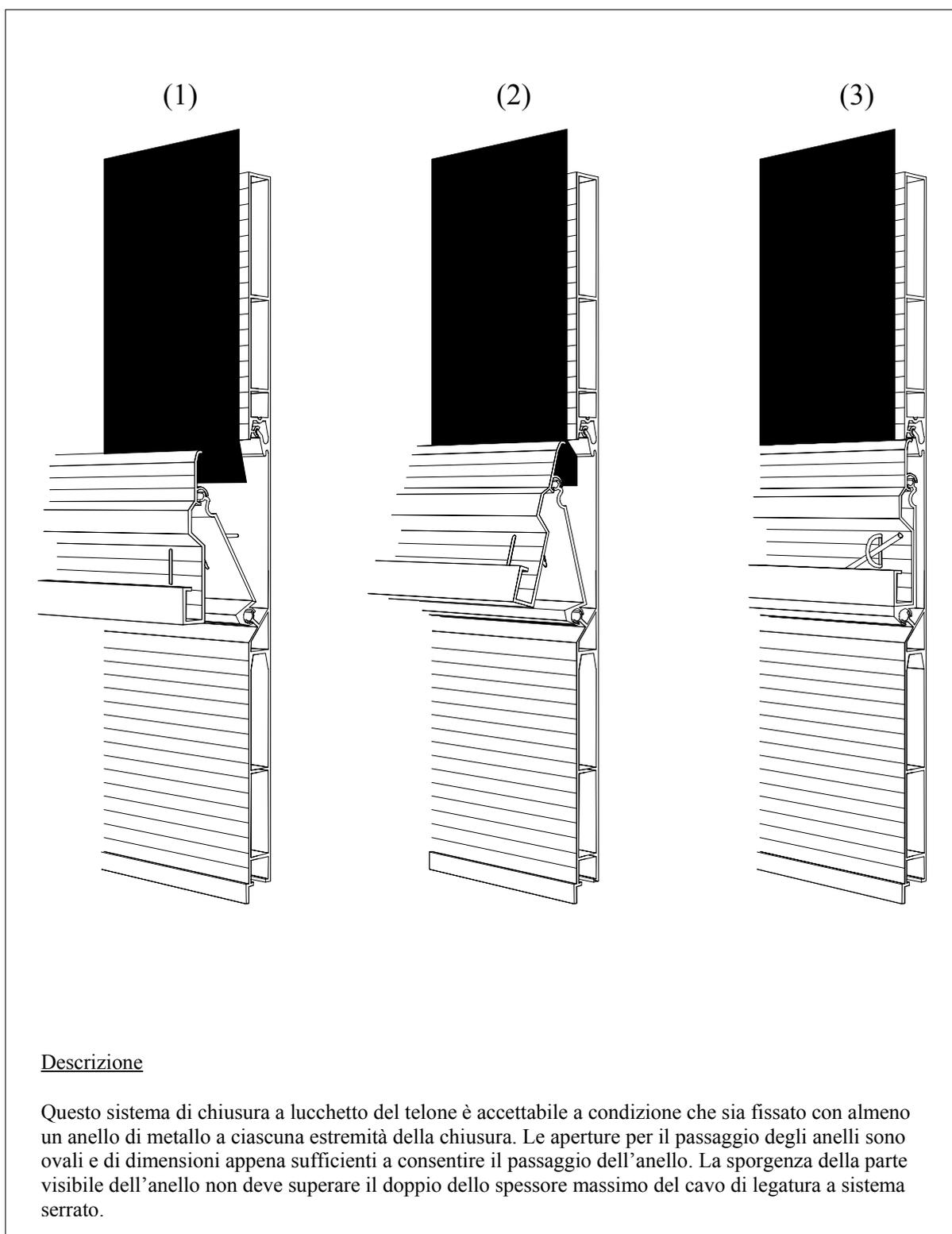
Disegno n° 4

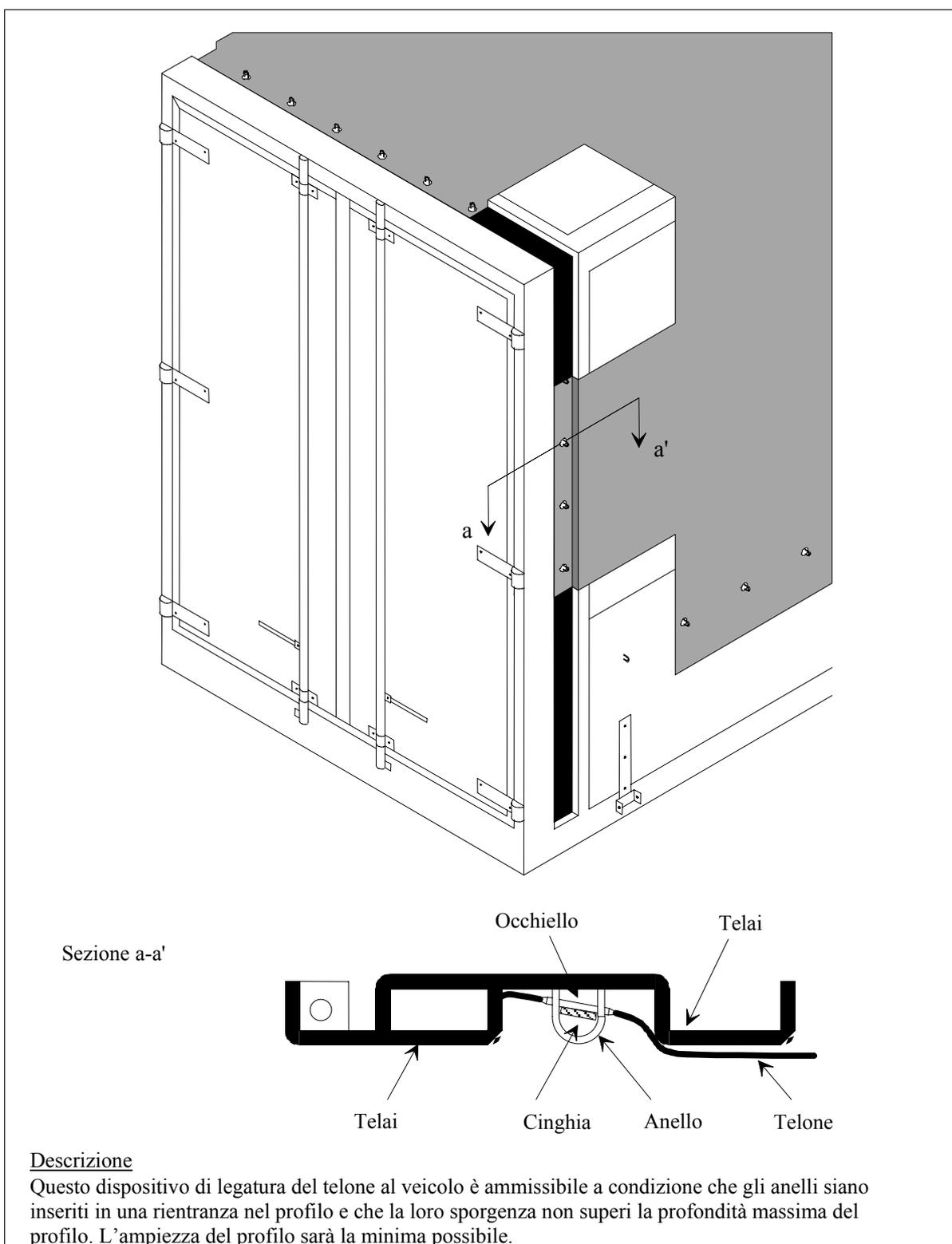
RIPARAZIONE DEL TELONE



*/ I fili visibili dall'interno dovranno essere di colore diverso da quello dei fili visibili dall'esterno e da quello dei del telone.

Disegno n° 5**ESEMPIO DI PUNTALE**

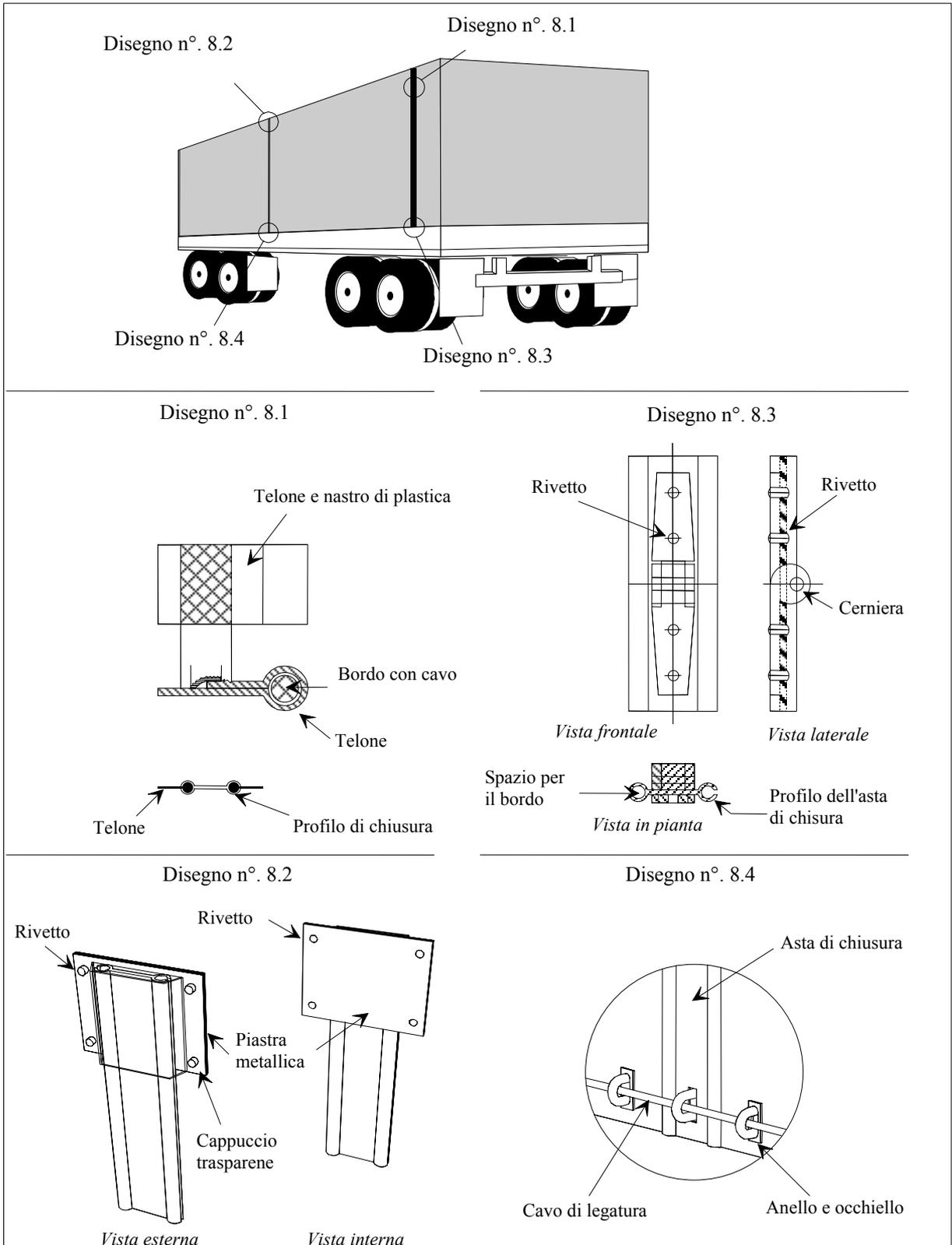
Disegno n° 6**ESEMPIO DI SISTEMA DI CHIUSURA A LUCCHETTO**

Disegno n° 7**ESEMPIO DI TELONE FISSATO AD UN TELAIO DI FORMA PARTICOLARE**

Disegno n° 8

SISTEMA DI CHIUSURA A LUCCHETTO PRESSO LE APERTURE PER IL CARICO E LO SCARICO

{Per la descrizione si veda la pagina successiva}



Descrizione

In questo sistema a lucchetto le due estremità presso le aperture operate nel telone per il carico e lo scarico sono unite mediante un'asta di chiusura d'alluminio. Le aperture nel telone sono dotate di un bordo su tutta la loro lunghezza e tale bordo racchiude un cavo (si veda il disegno n°. 8.1). Ciò rende impossibile estrarre il telone fuori dal profilo dell'asta di chiusura. Il bordo dovrà essere all'esterno ed essere saldato secondo quanto previsto nell'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 4, della Convenzione.

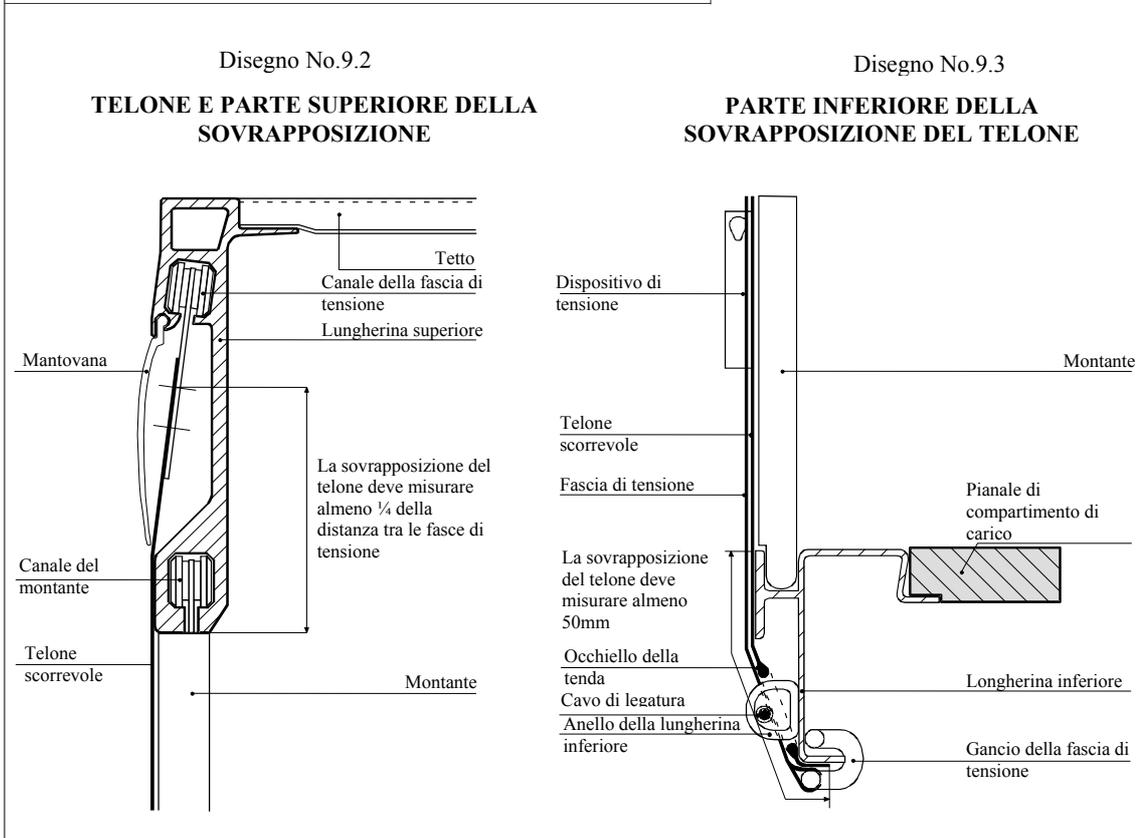
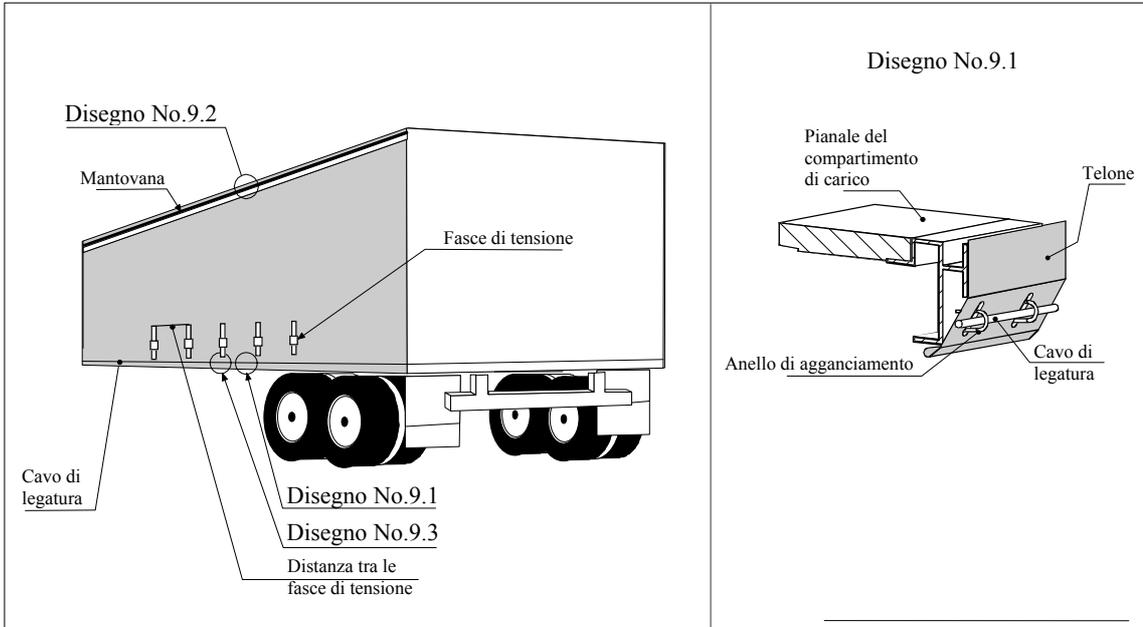
I bordi devono passare nei profili aperti situati sull'asta di chiusura di alluminio e scivolare in due canali longitudinali paralleli che dovranno essere chiusi alla loro estremità inferiore. Quando l'asta di chiusura è nella posizione superiore, i bordi del telone saranno uniti.

All'estremità superiore dell'apertura l'asta di chiusura è bloccata da un cappuccio di plastica trasparente fissato al telone mediante rivetti (si veda il disegno n°. 8.2). L'asta di chiusura è composta da due sezioni, unite da una cerniera rivettata, per consentirne il piegamento e, quindi, un inserimento ed una rimozione agevoli. Questa cerniera deve essere concepita in modo da non consentire la rimozione del perno girevole una volta che il sistema è stato chiuso (si veda il disegno n°. 8.3).

Nella parte inferiore dell'asta di chiusura si trova un'apertura attraverso cui passa l'anello. Tale apertura è ovale e di misura appena sufficiente a consentire il passaggio dell'anello (si veda il disegno n°. 8.4). Il cavo di fissaggio TIR sarà tirato attraverso questo anello per bloccare l'asta di chiusura.

Disegno No 9

ESEMPIO DI STRUTTURA DI UN VEICOLO CON TELONI



Annesso 3

PROCEDURA DI APPROVAZIONE DEI VEICOLI STRADALI CHE RISPONDONO AI REQUISITI TECNICI PREVISTI DAL REGOLAMENTO DI CUI ALL'ANNESSO 2

GENERALITA'

1. I veicoli stradali possono essere approvati secondo una delle seguenti procedure:

- (a) singolarmente; o**
- (b) per tipo di progetto (serie di veicoli stradali).**

2. L'approvazione darà luogo al rilascio di un certificato di approvazione conforme al modello dell'Annesso 4. Detto certificato sarà stampato nella lingua del Paese in cui viene rilasciato e in francese o inglese. Qualora l'Autorità che rilascia il certificato di approvazione lo ritenga utile, tale certificato sarà corredato di fotografie e disegni autenticati da questa Autorità. Il numero di tali documenti sarà indicato da detta Autorità nella rubrica n°. 6 del certificato stesso.

Commenti al paragrafo 2

Nome del titolare del certificato

*Nel caso di cambiamento del titolare, può accadere che il nome riportato nella voce n°. 8 (titolare) non corrisponda a quello del nuovo titolare. Ciò non deve dare origine ad alcuna controversia.
{TRANS/GE.30/12, paragrafo 37}*

Denominazione del veicolo

In circostanze analoghe, può accadere che sulla fotografia allegata al certificato appaia una denominazione diversa da quella effettivamente indicata sul veicolo. In tale eventualità, al veicolo non dovrà essere negato l'accesso poiché l'unico scopo della fotografia è di illustrare l'aspetto generico del veicolo.

{TRANS/GE.30/12, paragrafi 38 e 39}

Spazio insufficiente nella voce n°. 5 del certificato

Qualora lo spazio nella voce n°. 5 (Altre caratteristiche) sia insufficiente, le indicazioni possono essere riportate in una nota a tergo del certificato.

{TRANS/GE.30/12, paragrafi 40 e 41}

3. Il certificato di approvazione dovrà essere conservato a bordo del veicolo stradale.

Commento al paragrafo 3

Si tratta del certificato originale e, in nessun caso, di una fotocopia.

{TRANS/GE.30/33, paragrafo 52}

4. Ai fini una verifica e dell'eventuale rinnovo dell'approvazione, i veicoli stradali saranno presentati ogni due anni alle Autorità competenti del Paese di immatricolazione del veicolo oppure, in caso di veicoli non immatricolati, del paese in cui è domiciliato il proprietario o l'utilizzatore.

5. Se un veicolo stradale non soddisfa più i requisiti tecnici prescritti per la sua approvazione, prima di poter essere nuovamente utilizzato per il trasporto di merci scortate da Carnet TIR, esso dovrà essere riportato allo stato in cui aveva ottenuto l'approvazione, onde soddisfare nuovamente tali requisiti tecnici.

6. In caso di modifica delle caratteristiche essenziali di un veicolo stradale, tale veicolo non sarà più coperto dall'approvazione concessa e dovrà ottenere una nuova approvazione dall'Autorità competente, prima di poter essere utilizzato per il trasporto di merci scortate da Carnet TIR.

7. Le Autorità competenti del Paese di immatricolazione del veicolo, oppure, in caso di veicoli che non richiedono immatricolazione, le Autorità competenti del Paese in cui è stabilito il proprietario o l'utilizzatore del veicolo, possono, all'occorrenza, revocare o rinnovare il certificato di approvazione o rilasciarne uno nuovo, nelle circostanze elencate nell'Articolo 14 della presente Convenzione ed ai paragrafi 4, 5 e 6 del presente Annesso.

PROCEDURA DI APPROVAZIONE SINGOLA

8. L'approvazione singola viene richiesta all'Autorità competente dal proprietario, dall'esercente o dal rappresentante di uno di essi. L'Autorità competente effettua il controllo del veicolo stradale presentato in applicazione delle norme generali previste ai precedenti paragrafi da 1 a 7, si assicura che esso soddisfi i requisiti tecnici di cui all'Annesso 2 e rilascia, dopo l'approvazione, un certificato conforme al modello dell'Annesso 4.

PROCEDURA DI APPROVAZIONE PER TIPO DI PROGETTO (SERIE DI VEICOLI STRADALI)

9. Quando i veicoli stradali sono fabbricati in serie secondo il medesimo tipo di progetto, il costruttore potrà chiedere l'approvazione per tipo di progetto all'Autorità competente del Paese di fabbricazione.

10. Nella domanda, il costruttore dovrà indicare i numeri o le lettere di identificazione che egli assegna al tipo di veicolo stradale di cui chiede l'approvazione.

11. Tale domanda dovrà essere corredata da schemi e da una specifica dettagliata del progetto del tipo di veicolo stradale da approvare.

- 12. Il costruttore dovrà impegnarsi per iscritto:**
- (a) a presentare all’Autorità competente i veicoli del tipo in questione che essa desidera esaminare;**
 - (b) a consentire all’Autorità competente di esaminare altre unità in ogni momento durante la produzione della serie del tipo considerato;**
 - (c) ad informare l’Autorità competente di ogni modifica del progetto o delle specifiche, indipendentemente dalla loro importanza, prima di effettuarla;**
 - (d) ad indicare in un punto visibile dei veicoli stradali i numeri o lettere di identificazione del tipo di progetto ed il numero d’ordine di ogni veicolo nella serie del tipo considerato (numero di fabbricazione);**
 - (e) a tenere un registro dei veicoli fabbricati secondo il progetto approvato.**
- 13. All’occorrenza, l’Autorità competente indicherà le modifiche da apportare al tipo di progetto proposto per poter concedere l’approvazione.**
- 14. Non verrà concessa alcuna approvazione per tipo di progetto prima che l’Autorità competente abbia constatato, esaminando uno o più veicoli fabbricati secondo tale tipo di progetto, che i veicoli di detto tipo soddisfano i requisiti tecnici prescritti dall’Annesso 2.**
- 15. L’Autorità competente notificherà per iscritto al costruttore la decisione di approvazione del tipo di progetto. Tale decisione sarà datata e numerata e indicherà esattamente l’Autorità che l’ha emanata.**
- 16. Per ogni veicolo fabbricato in conformità con il tipo di progetto approvato, l’Autorità competente adotterà le misure necessarie per rilasciare un certificato di approvazione da essa debitamente vidimato.**

17. Prima di utilizzare il veicolo per il trasporto di merci scortate da Carnet TIR, il titolare del certificato di approvazione dovrà completare, ove necessario, il certificato di approvazione mediante:

- **indicazione del numero di immatricolazione assegnato al veicolo (rubrica n° 1), oppure**
- **trattandosi di un veicolo non soggetto ad immatricolazione, indicazione del proprio nome e della sede del suo stabilimento (rubrica n° 8).**

Nota esplicativa al paragrafo 17

3.0.17 Procedura di approvazione

1. L'Annesso 3 prevede che le Autorità competenti di una Parte contraente possano rilasciare un certificato di approvazione per i veicoli prodotti nel loro territorio e che non sarà necessaria alcuna ulteriore procedura di approvazione per tali veicoli nel Paese in cui sono immatricolati o, a seconda dei casi, dove risiede il titolare.

2. Queste disposizioni non intendono limitare il diritto delle Autorità competenti della Parte contraente in cui il veicolo è immatricolato o dove risiede il titolare a richiedere la produzione di tale certificato di approvazione, sia al momento dell'importazione che successivamente ai fini legati all'immatricolazione o al controllo del veicolo stesso o a requisiti giuridici analoghi.

18. Quando un veicolo approvato per tipo di progetto viene esportato verso un altro Paese che sia Parte contraente della presente Convenzione, non verrà richiesta in tale Paese nessuna nuova procedura di approvazione a seguito dell'importazione.

PROCEDURA DI ANNOTAZIONE DEL CERTIFICATO DI APPROVAZIONE

19. Se un veicolo approvato, che trasporta merci scortate da Carnet TIR, presenta difetti di notevole importanza, le Autorità competenti delle Parti contraenti potranno rifiutare al veicolo l'autorizzazione di proseguire il viaggio scortato da Carnet TIR, oppure consentirgli di continuare il viaggio con il Carnet TIR sul proprio territorio adottando opportune misure di sicurezza. Il veicolo approvato dovrà essere riparato quanto prima e, comunque, prima di ogni nuova utilizzazione per il trasporto scortato da Carnet TIR.

20. In ognuno dei due casi di cui sopra, le Autorità doganali apporteranno una menzione adeguata nella rubrica n° 10 del certificato di approvazione del veicolo. Quando le condizioni del veicolo giustificheranno nuovamente l'approvazione, esso sarà presentato alle Autorità competenti di una Parte contraente che convalideranno di nuovo il certificato, aggiungendo alla rubrica n° 10 una menzione che annulli le annotazioni precedenti. Nessun veicolo il cui certificato rechi una menzione alla rubrica n° 10 a norma delle disposizioni suddette potrà essere nuovamente utilizzato per il trasporto di merci scortate da Carnet TIR fino a quando non sarà riparato e le annotazioni di cui alla rubrica n° 10 non saranno state annullate come sopra indicato.

Nota esplicativa al paragrafo 20

3.0.20 Procedura di annotazione del certificato di approvazione

Per annullare un'annotazione dei difetti a seguito della riparazione del veicolo è sufficiente indicare nell'apposita rubrica n° 11 la dicitura "difetti eliminati" ("Defects rectified"), seguita dal nome, dalla firma e dal timbro dell'Autorità competente interessata.

Commento al paragrafo 20

Eventuali difetti riscontrati nei telai o nei loro sistemi di fissaggio possono essere inseriti nella rubrica n° 10 del certificato di approvazione.

{TRANS/GE.30/33, paragrafi 46-49}

- 21. Ogni menzione riportata sul certificato sarà datata e autenticata dalle Autorità competenti.**
- 22. Quando le Autorità doganali ritengono che un veicolo presenti difetti di scarsa importanza che non creano alcun rischio di contrabbando, potrà essere autorizzato il proseguimento dell'uso di tale veicolo per il trasporto di merci scortate da Carnet TIR. Il titolare del certificato di approvazione sarà informato di tali difetti e dovrà fare riparare il veicolo entro termini ragionevoli.**

Annesso 4

MODELLO DI CERTIFICATO DI APPROVAZIONE PER VEICOLI STRADALI

Commenti

Certificato di approvazione

Il certificato di approvazione dovrà essere di formato A3, piegato in due (si veda l'esempio seguente).

{TRANS/GE.30/10, paragrafo 33; TRANS/WP.30/157, paragrafi 27-29; TRANS/WP.30/AC.2/25, Annesso 6}

Fotografie o schemi da allegare

Qualora sia necessario allegare fotografie o schemi al certificato di approvazione, secondo quanto stabilito nell'Annesso 4 della Convenzione, essi dovranno rispecchiare accuratamente ed in modo aggiornato il veicolo effettivo.

{TRANS/WP.30/157, paragrafo 31}

Approvazione delle carrozzerie amovibili

Come sancito nell'Articolo 1 (e) della Convenzione, le carrozzerie amovibili devono essere considerate container. Pertanto, i certificati di approvazione di cui all'Annesso 4 della Convenzione non sono necessari per le carrozzerie amovibili come definite nella Nota esplicativa 0.1 (e) dell'Annesso 6. Sono tuttavia necessarie le targhe di approvazione conformi alle disposizioni dell'Annesso 7, Parte II, della Convenzione.

{TRANS/WP.30/157, Paragrafo 59}

Numero di sigilli doganali

Nei casi in cui sono necessari più sigilli per garantire la chiusura ai fini doganali, si raccomanda di indicare il numero dei sigilli al punto 5 del certificato di approvazione, (Annesso 4 alla Convenzione TIR del 1975). Ove opportuno, si dovrà allegare al certificato di approvazione un disegno che illustri l'esatta collocazione dei sigilli doganali.

{TRANS/GE.30/57, paragrafo 41}

Periodo transitorio per l'introduzione di un nuovo modello di certificato

Il nuovo formato del certificato di approvazione per i veicoli stradali, entrato in vigore il 1° agosto 1995 (TRANS/WP.30/AC.2/35, Annesso 4) sarà richiesto per i veicoli stradali da approvare per la prima volta o in occasione dell'ispezione biennale e del rinnovamento dell'approvazione, ove opportuno, di altri veicoli stradali. Ne consegue che, a partire dal 1° agosto 1997, tutti i veicoli stradali dovranno essere dotati del nuovo formato del certificato.

(TRANS/WP.30/R.164, paragrafi 46-48; TRANS/WP.30/R.158; TRANS/WP.30/AC.2/37, Annesso 6)

Modello di Certificato di Approvazione di un veicolo stradale^{*/}

APPROVAL CERTIFICATE

of a road vehicle for the transport of goods
under Customs seal

Certificate No

TIR Convention of 14 November 1975

Issued by:
(Competent Authority)

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend. 18; entered into force on 1 August 1995}

Modello di Certificato di Approvazione di un veicolo stradale (segue)

IDENTIFICATION		Certificate No
1. Registration No 2. Type of vehicle 3. Chassis No 4. Trade mark (or name of manufacturer) 5. Other particulars 6. Number of annexes		
7. APPROVAL		Valid until
<input type="checkbox"/> individual approval ^{z/} <input type="checkbox"/> approval by design type ^{y/}		Stamp
Authorization No (if applicable)		
Place		
Date		
Signature		
8. HOLDER, (manufacturer, owner or operator) (for unregistered vehicles only)		
Name and address		
.....		
9. RENEWALS		
Valid until		
Place		
Date		
Signature		
Stamp		

^{z/} mark applicable alternative with an "x".

Please see the "Important Notice" on page 4.
[page 2]

Modello di Certificato di Approvazione di un veicolo stradale (segue)

REMARKS (reserved for the use of Competent Authorities)		Certificate No	
10. Defects noted		11. Rectification of defects	
Authority	Stamp	Authority	Stamp
Signature		Signature	
10. Defects noted		11. Rectification of defects	
Authority	Stamp	Authority	Stamp
Signature		Signature	
10. Defects noted		11. Rectification of defects	
Authority	Stamp	Authority	Stamp
Signature		Signature	
12. Other remarks			

Please see "Important Notice" on page 4.
[page 3]

Modello di Certificato di Approvazione di un veicolo stradale (segue)**IMPORTANT NOTICE**

1. When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by the authority shall be attached to the approval certificate. The number of those documents shall then be inserted by the competent authority, under item No. 6 of the certificate.
2. The certificate shall be kept on the road vehicle. This must be the original of the certificate, not, however, a photocopy.
3. Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal of approval where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.
4. If a road vehicle no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under cover of TIR Carnets, be restored to the condition which had justified its approval so as to comply again with the said technical conditions.
5. If the essential characteristics of a road vehicle are changed, the vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be re-approved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR Carnets.

Annexo 5

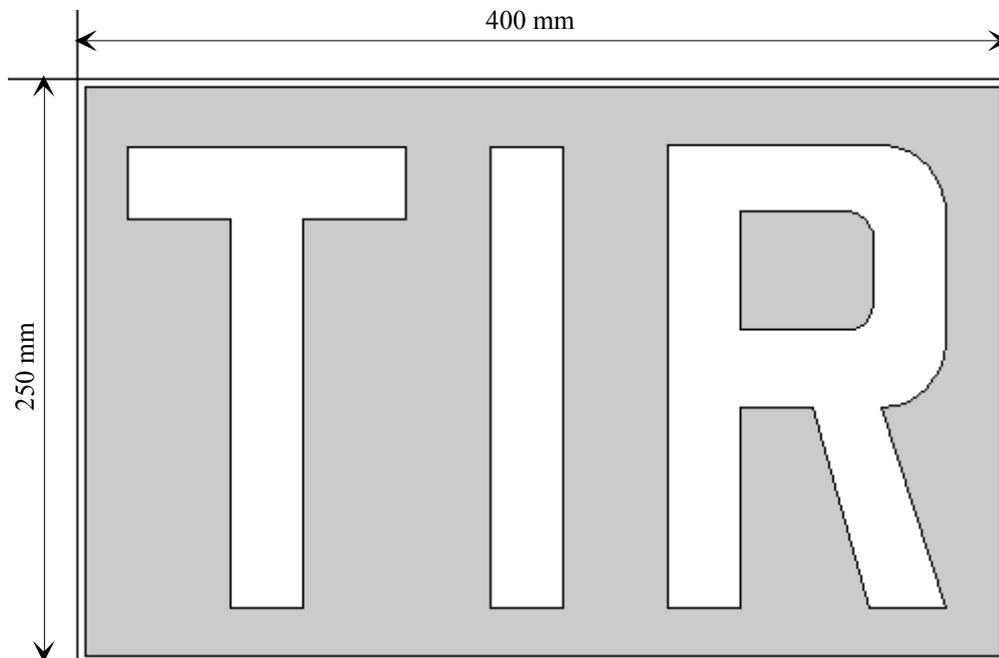
TARGHE TIR

1. Le targhe avranno le dimensioni di 250 mm per 400 mm.
2. La parola TIR, riportata in caratteri latini maiuscoli, avrà l'altezza di 200 mm ed i tratti delle lettere avranno uno spessore di almeno 20 mm e saranno di colore bianco su fondo azzurro.

Commento

Qui di seguito è riportato il modello di targa TIR conforme all'Annexo 5.

{TRANS/WP30/147, paragrafo 32}



*Caratteri latini bianchi su sfondo azzurro
(altezza dei caratteri 200mm; spessore minimo dei tratti: 20 mm)*

Annesso 6

NOTE ESPLICATIVE

Introduzione alle Note esplicative

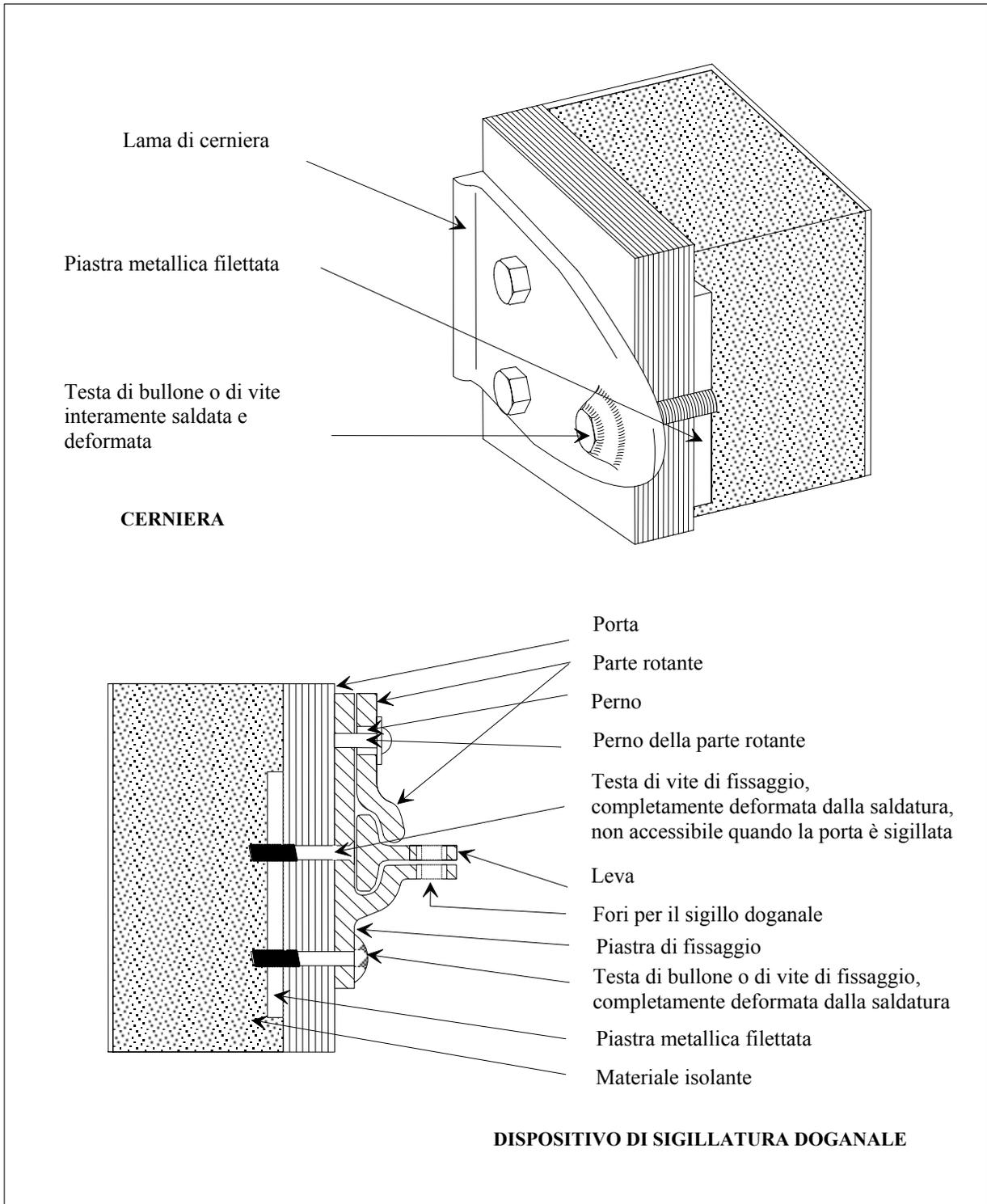
- (i) Conformemente alle disposizioni dell'Articolo 43 della presente Convenzione, le Note esplicative forniscono l'interpretazione di talune disposizioni della medesima e dei suoi annessi. Tali Note riportano anche talune pratiche raccomandate.
- (ii) Le Note esplicative non modificano le disposizioni della presente Convenzione o dei suoi Annessi, ma ne specificano unicamente il contenuto, il significato e la portata.
- (iii) In particolare, in riferimento alle disposizioni dell'Articolo 12 e dell'Annesso 2 della presente Convenzione, relative alle condizioni tecniche per l'approvazione dei veicoli stradali per il trasporto sotto sigillo doganale, le Note esplicative precisano, se necessario, le tecniche di costruzione che devono essere accettate dalle Parti contraenti in quanto conformi a tali disposizioni. Tali note precisano, inoltre, all'occorrenza, quali tecniche di costruzione non soddisfano tali disposizioni.
- (iv) Le Note esplicative consentono di applicare le disposizioni della presente Convenzione e dei suoi Annessi, tenendo conto dei progressi tecnici e delle esigenze di carattere economico.

Note

{Le Note esplicative contenute nell'Annesso 6 sono state inserite assieme alle disposizioni cui si riferiscono. I disegni relativi alle Note esplicative sono inclusi in questo Annesso}

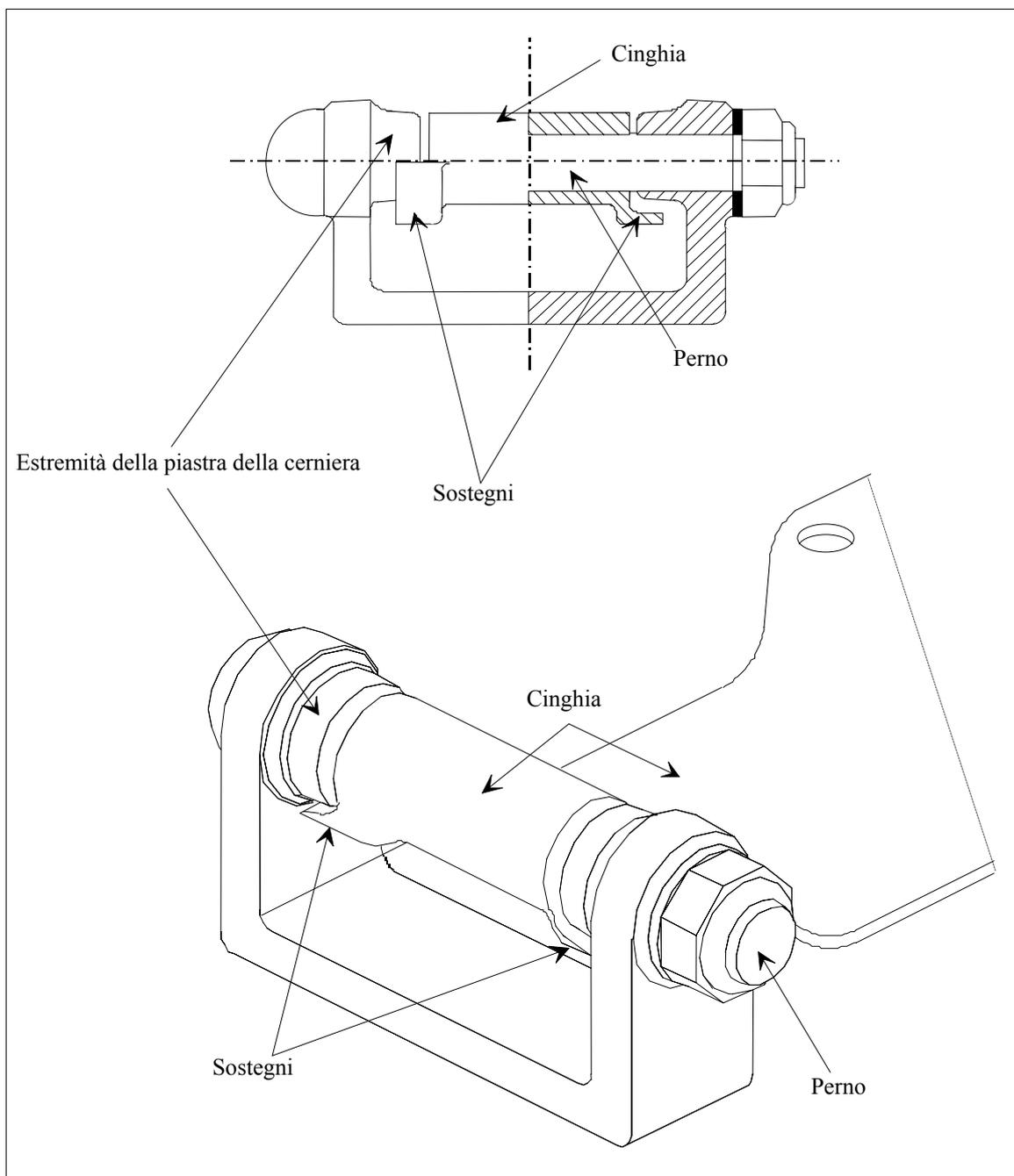
Disegno n° 1

**ESEMPIO DI CERNIERA E DI DISPOSITIVO DI SIGILLATURA DOGANALE
PER LE PORTE DEI VEICOLI MUNITI DI COMPARTIMENTI DI CARICO
ISOLATI**



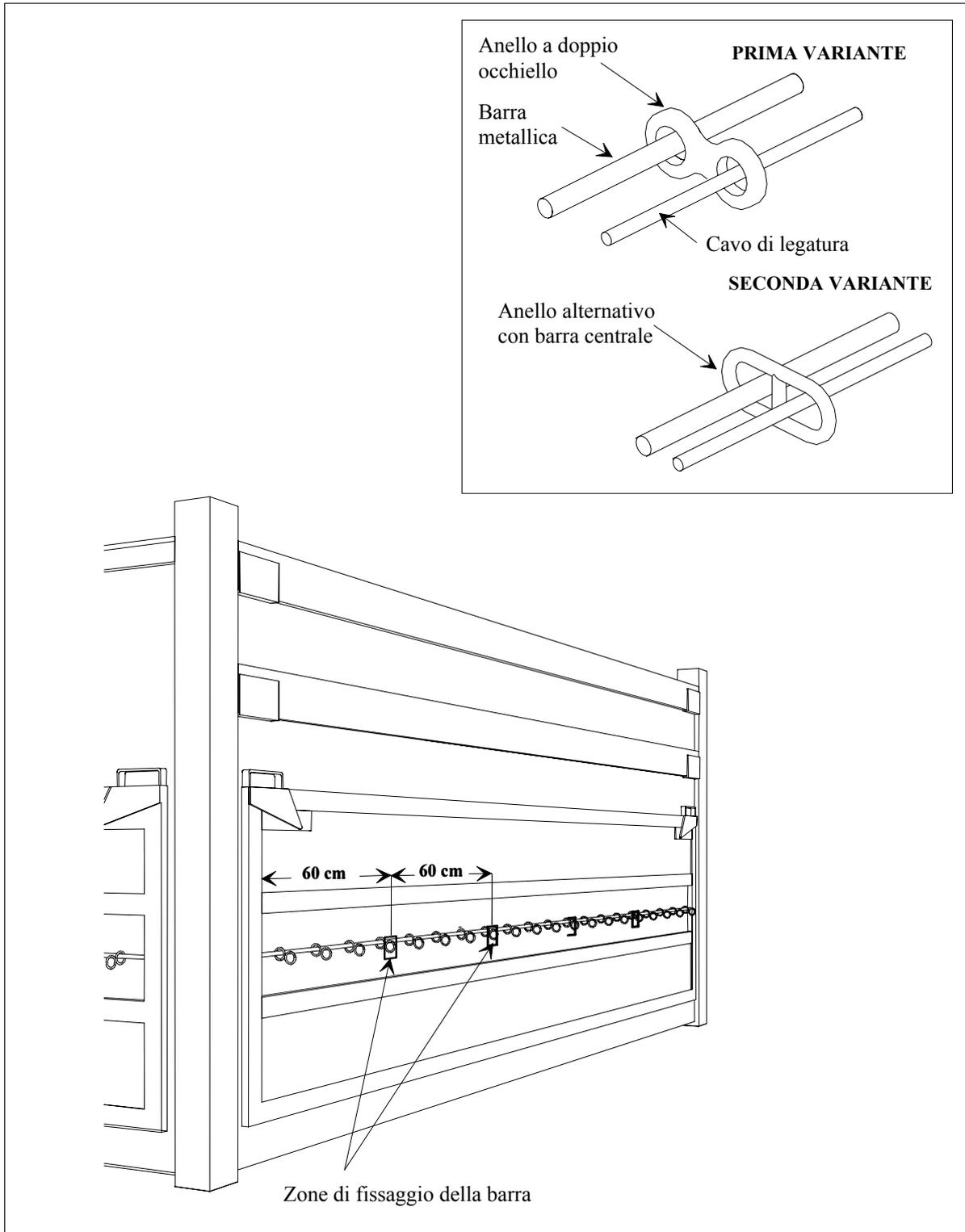
Disegno n°. 1 a**ESEMPIO DI CERNIERA CHE NON RICHIEDE ALCUNA PROTEZIONE SPECIALE DEL PERNO**

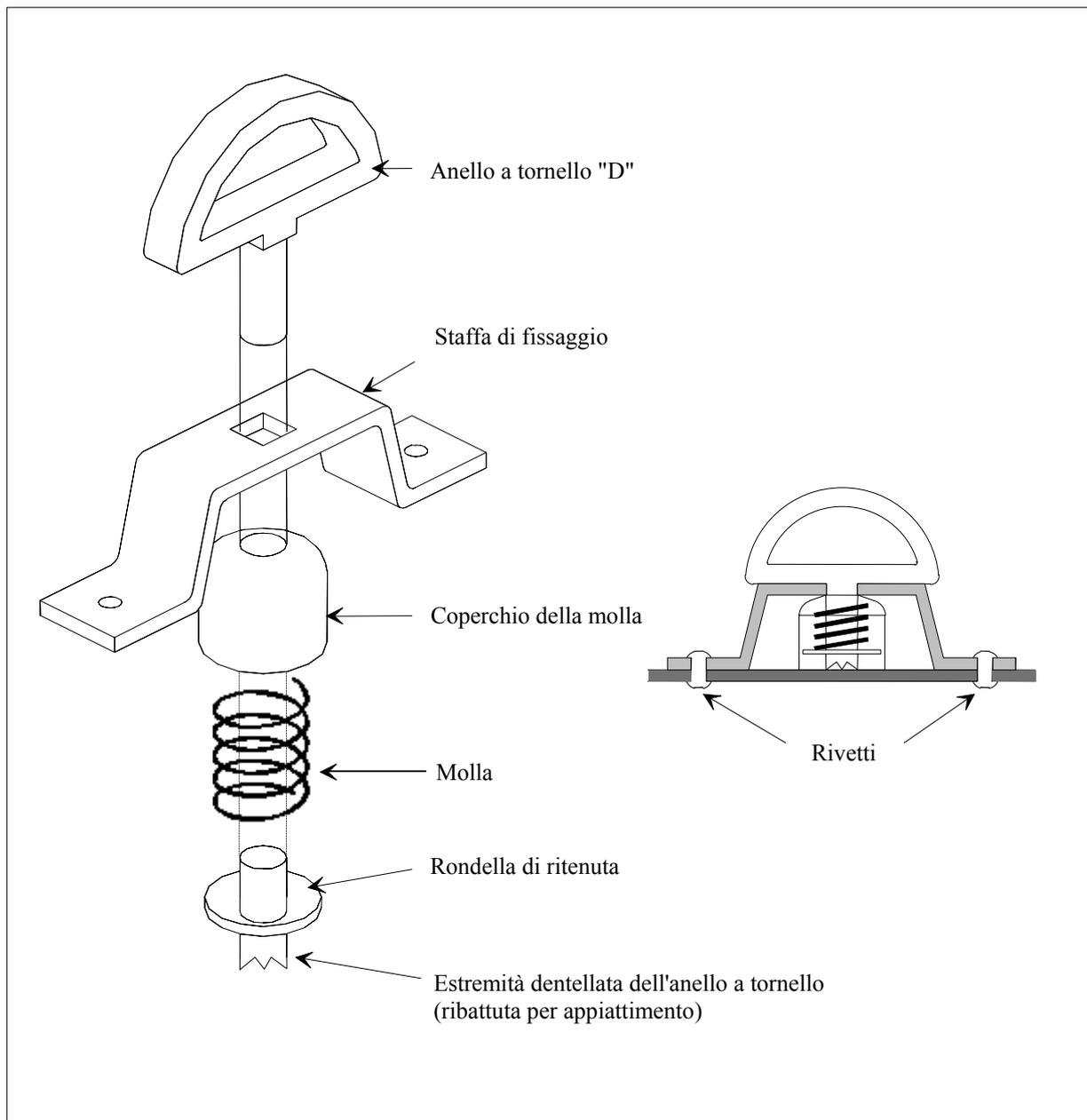
La cerniera illustrata qui di seguito è conforme ai requisiti della Nota esplicativa 2.2.1 (b), paragrafo (b), seconda frase. Il disegno della cinghia e la placca della cerniera rendono inutile qualsiasi forma di protezione speciale del perno, in quanto i sostegni della cinghia si estendono dietro le estremità della piastra stessa. Questi sostegni impediscono quindi di aprire la porta con sigillo doganale dalla parte della cerniera senza lasciare tracce evidenti, anche se il perno non protetto è stato rimosso.



Disegno n° 2

VEICOLI TELONATI CON ANELLI SCORREVOLI

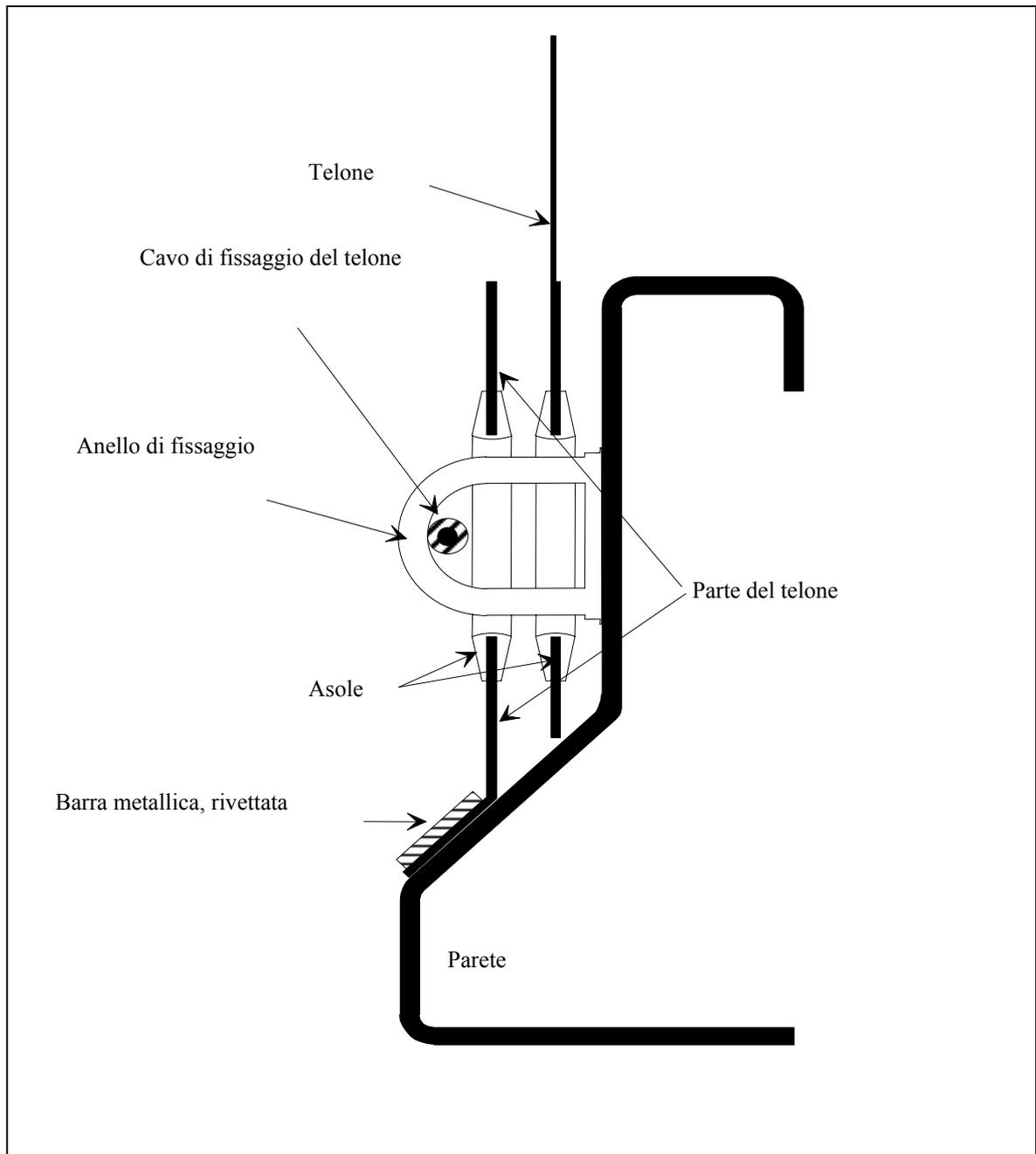


Disegno n° 2 a**ESEMPIO DI ANELLO A TORNELLO (ANELLO A "D")**

Disegno n° 3**ESEMPIO DI UN DISPOSITIVO PER IL FISSAGGIO DEI TELONI**

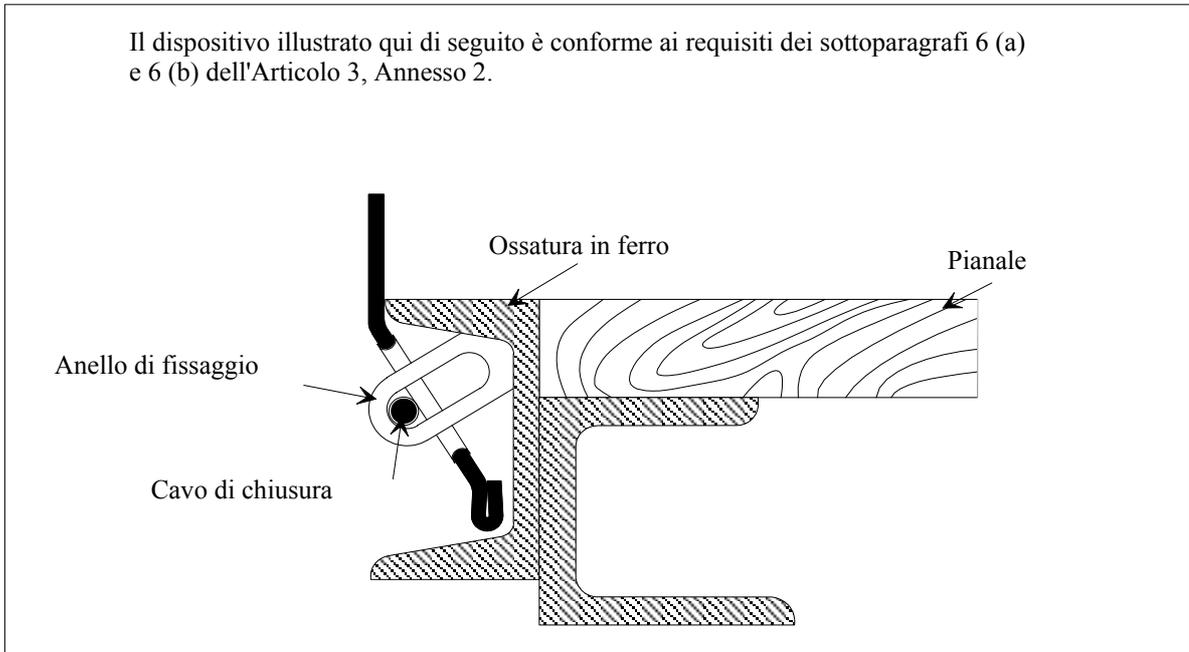
Il dispositivo illustrato qui di seguito è conforme ai requisiti della parte finale del paragrafo 11 (a) dell'Annesso 2, Articolo 3. Esso rispetta inoltre le condizioni dei sottoparagrafi 6 (a) e 6 (b) dell'Articolo 3 dell'Annesso 2.

{ECE/TRANS/17/Amend. 17; entrato in vigore il 1° agosto 1994}



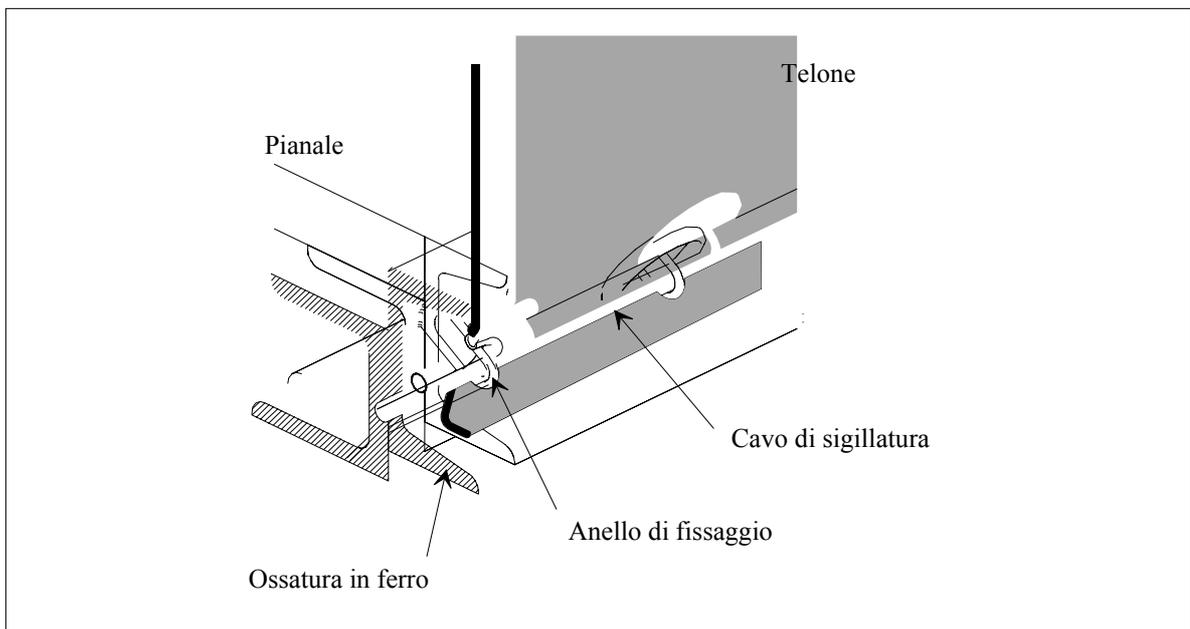
Disegno n° 4**DISPOSITIVO PER IL FISSAGGIO DEI TELONI**

Il dispositivo illustrato qui di seguito è conforme ai requisiti dei sottoparagrafi 6 (a) e 6 (b) dell'Articolo 3, Annesso 2.

**Commento**

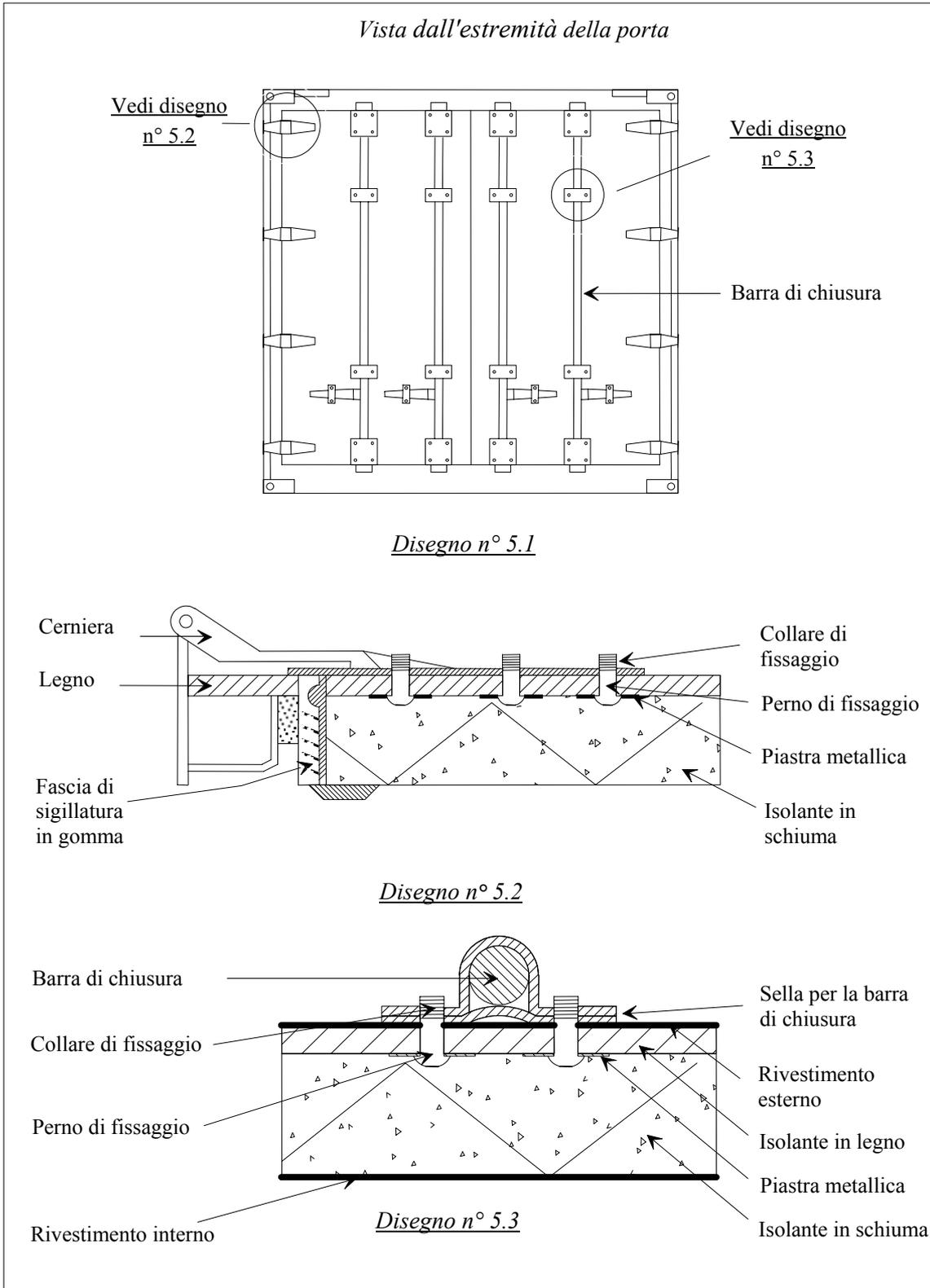
Il disegno che segue è un esempio di un dispositivo per il fissaggio dei teloni ai veicoli, secondo quanto disposto nei sottoparagrafi 6 (a) e 6 (b) dell'Articolo 3, annesso 2.

{TRANS/WP30/147, paragrafo 32}



Disegno n° 5

ESEMPIO DI UN DISPOSITIVO DI FISSAGGIO INSERITO DALL'INTERNO DI UNA PORTA ISOLATA



Annesso 7

RELATIVO ALL'APPROVAZIONE DEI CONTAINER

Parte I

REGOLAMENTO RIGUARDANTE LE CONDIZIONI TECNICHE APPLICABILI AI CONTAINER CHE POSSONO ESSERE AMMESSI AL TRASPORTO INTERNAZIONALE SOTTO SIGILLO DOGANALE

Note esplicative

Le Note esplicative dell'Annesso 2 descritte nell'Annesso 6 si applicano, mutatis mutandis, ai container approvati per il trasporto sotto sigillo doganale per l'attuazione della presente Convenzione.

Articolo 1

Principi fondamentali

Potranno essere approvati per il trasporto internazionale di merci sotto sigillo doganale soltanto i container costruiti e attrezzati in modo che:

- (a) nessuna merce possa essere rimossa dalla parte sigillata del container od esservi introdotta senza lasciare tracce visibili di scasso o senza rottura del sigillo doganale;**
- (b) il sigillo doganale possa esservi apposto in modo semplice ed efficace;**
- (c) non contengano alcuno spazio nascosto che consenta l'occultamento di merci;**
- (d) tutti gli spazi che possono contenere merci siano facilmente accessibili per le visite doganali.**

Commento all'Articolo 1

Disegni sui container

Pitture, trasferibili o altri tipi simili di personalizzazione che non possono essere rimossi dalle pareti o dai teloni dei container sono ammessi solo a condizione che non coprano la struttura della parete o del telone che dovrà essere sempre chiaramente visibile. Gli adesivi ed altri disegni analoghi che possano celare aperture nei container non saranno, comunque, consentiti.

{TRANS/GE.30/57, paragrafo 45, TRANS/WP30/141, paragrafo 35; TRANS/WP30/AC.2/31, Annesso 3}

Articolo 2

Struttura dei container

- 1. Per soddisfare le prescrizioni dell'Articolo 1 del presente Regolamento:**
 - (a) gli elementi del container (pareti, pianale, porte, tetto, montanti, telai, traverse, ecc.) saranno montati mediante dispositivi che non possono essere rimossi e rimontati dall'esterno senza lasciare tracce visibili o secondo metodi che permettono di costituire una struttura che non possa essere modificata senza lasciare tracce visibili. Qualora le pareti, il pianale, le porte e il tetto siano costituiti da elementi diversi, questi elementi dovranno rispondere alle stesse prescrizioni ed essere sufficientemente resistenti;**
 - (b) le porte e tutti gli altri sistemi di chiusura (compresi rubinetti, portelli, (flange, ecc.) saranno muniti di un dispositivo che consenta di apporvi il sigillo doganale. Tale dispositivo non deve poter essere rimosso e rimontato dall'esterno senza lasciare tracce visibili e la porta o la chiusura non deve poter essere aperta senza rompere il sigillo doganale. Quest'ultimo sarà protetto in modo adeguato. Saranno ammessi i tetti apribili;**

Commento all'Articolo 2, paragrafo 1 (b)

Protezione dei sigilli doganali apposti ai container

Poiché la Convenzione non prevede alcun requisito specifico riguardo ai mezzi di protezione dei sigilli, si può scegliere se proteggerli coprendoli con un dispositivo speciale o se costruire la porta in modo che non vi sia il pericolo che il sigillo possa essere danneggiato da un impatto.

{TRANS/GE.30/17, paragrafo 93}

- (c) le aperture di ventilazione e di scarico saranno munite di un dispositivo che impedisca di accedere all'interno del container. Tale dispositivo non deve poter essere tolto e rimontato dall'esterno senza lasciare tracce visibili.**

Commento all'Articolo 2, paragrafo 1 (c)

Aperture di ventilazione nei container

Sebbene in linea di principio le aperture di ventilazione non dovrebbero superare i 400 mm, l'Amministrazione competente può approvare eventuali aperture superiori ai 400 mm che vengano presentate, a condizione che tutti gli altri requisiti siano rispettati.

{TRANS/GE.30/14, paragrafo 102; TRANS/WP30/143, paragrafi 36 e 37}

2. Nonostante le disposizioni dell'Articolo 1 (c) del presente Regolamento, saranno ammessi gli elementi costitutivi del container che, per motivi pratici, devono comportare spazi vuoti (ad esempio tra i divisori di una parete doppia). Affinché tali spazi non possano essere utilizzati per l'occultamento di merci:

- (i) qualora il rivestimento interno del container occupi l'intera altezza del container, dal pianale al tetto, o in altri casi qualora lo spazio fra il rivestimento interno e la parete esterna sia completamente chiuso all'interno, detto rivestimento dovrà essere inserito in modo tale che non possa essere rimosso e ricollocato al suo posto senza lasciare tracce visibili, e**

- (ii) **qualora il rivestimento non raggiunga la piena altezza e gli spazi fra esso e la parete esterna non siano completamente all'interno, ed in tutti i casi in cui la costruzione del container comporti degli spazi, il numero di detti spazi dovrà essere ridotto al minimo ed essi dovranno essere facilmente accessibili per le visite doganali.**
{ECE/TRANS/17 Amend. 8; entrato in vigore il 17 agosto 1987}

Commento all'Articolo 2, paragrafo 2

Eliminazione degli elementi strutturali costituiti da travi cave

Gli elementi strutturali dei container che comportano degli spazi, quali le travi cave, dovranno essere limitati al minimo ed essere gradatamente eliminati nel progetto dei nuovi container che utilizzeranno, ove possibile, travi a profilo aperto. Qualora, per motivi di costruzione, siano usati spazi inclusi negli elementi strutturali del container, è ammessa la costituzione di fori che facilitino l'ispezione doganale degli spazi vuoti. La presenza di tali fori di ispezione dovrà essere menzionata nella rubrica 9 del Modello II o nella rubrica 7 del Modello III del certificato di approvazione dei container (Annesso 7, Parte II della Convenzione).

*{TRANS/WP.30/151, paragrafi 33-37;
TRANS/WP.30/AC.2/33, Annesso 7}*

3. Nelle carrozzerie amovibili, come definite nell'Annesso 6, Nota esplicativa 0.1 (e), della Convenzione, saranno ammesse aperture a condizione che esse siano costituite da materiali sufficientemente resistenti e non possano essere rimosse e rimontate dall'esterno senza lasciare tracce visibili. Comunque, il vetro sarà consentito, ma qualora venga utilizzato vetro diverso da quello di sicurezza, le aperture dovranno essere protette da una griglia metallica fissa che non possa essere rimossa dall'esterno; le maglie della griglia non dovranno superare i 10 mm. Le aperture non saranno consentite nei container indicati nell'Articolo 1 (e) della convenzione, diversi dalle carrozzerie amovibili di cui all'Annesso 6, Nota esplicativa 0.1 (e) della Convenzione.

{ECE/TRANS/17/Amend. 7; entrato in vigore il 1° ottobre 1994}

Articolo 3

Container pieghevoli o smontabili

I container pieghevoli o smontabili saranno soggetti alle disposizioni degli Articoli 1 e 2 del presente Regolamento; inoltre, essi dovranno essere muniti di un sistema di chiavistelli che blocchi le varie parti quando il container è montato. Se tale sistema di chiavistelli si trova all'esterno del container montato, esso dovrà poter essere sigillato dalla dogana.

Articolo 4

Container con telone

- 1. Ove applicabile, i container con telone dovranno soddisfare le condizioni di cui agli Articoli 1, 2 e 3 del presente Regolamento; inoltre essi dovranno essere conformi alle disposizioni del presente Articolo.**
- 2. Il telone sarà in tela forte o in tessuto ricoperto di materia plastica o gommato, non estensibile e sufficientemente resistente. Dovrà essere in buono stato e confezionato in modo che, una volta apposto il dispositivo di chiusura, non si possa accedere al carico senza lasciare tracce visibili.**
- 3. Se il telone è composto da più pezzi, i bordi di questi ultimi dovranno essere ripiegati uno nell'altro e riuniti a mezzo di due cuciture distanti almeno 15 mm. Queste cuciture dovranno essere eseguite come indicato nel disegno n°. 1, allegato al presente Regolamento; tuttavia, quando, per alcune parti del telone (quali lembi posteriori ed angoli rinforzati), detta cucitura non sia realizzabile, sarà sufficiente ripiegare il bordo della parte superiore e cucirlo conformemente al disegno n°. 2, unito al presente Regolamento. Una di tali cuciture sarà visibile soltanto dall'interno ed il colore del filo impiegato dovrà essere nettamente diverso dal colore del telone e dal colore del filo usato per l'altra cucitura. Tutte le cuciture dovranno essere eseguite a macchina.**

4. Se il telone è in tessuto ricoperto di materia plastica ed è composto da più pezzi, questi pezzi potranno essere riuniti anche con saldatura, come indicato nel disegno n° 3 unito al presente Regolamento. Il bordo di un pezzo ricoprirà il bordo dell'altro per almeno 15 mm di larghezza. I pezzi dovranno essere saldati su tutta la larghezza della loro sovrapposizione. Il bordo esterno di unione sarà ricoperto di un nastro in materia plastica, largo almeno 7 mm, fissato con lo stesso procedimento di saldatura. Su questo nastro e su una larghezza di almeno 3 mm a ciascun lato dello stesso verrà impresso un rilievo uniforme molto marcato. La saldatura verrà eseguita in modo che i pezzi non possano essere separati e successivamente riuniti senza lasciare tracce visibili.

Commenti all'Articolo 4, paragrafo 4

Nastro di materia plastica

*Il requisito del nastro di materia plastica è essenziale ai fini della sicurezza doganale. Ne consegue che non sarà consentito eliminarlo.
{TRANS/GE.30/17, paragrafo 99; TRANS/WP30/141, paragrafo 35;
TRANS/WP30/AC.2/31, Annesso 3}*

Sovrapposizione dei bordi dei pezzi che compongono il telone

*Mentre ai fini della sicurezza doganale è sufficiente che i bordi dei pezzi che compongono il telone siano sovrapposti per una larghezza di 15 mm, una larghezza di almeno 20 mm è ammessa, e può essere necessaria, per ragioni tecniche legate al materiale di cui è composto il telone ed alla sua aderenza.
{TRANS/WP.30/162, paragrafi 64 e 65}*

Metodi di saldatura dei pezzi che compongono il telone

*I metodi di saldatura dei pezzi che compongono il telone riconosciuti come sicuri dal punto di vista doganale secondo le disposizioni dell'Annesso 2 della Convenzione, includono il "metodo di fusione" in cui i pezzi del telone vengono fusi usando temperature elevate, ed il "metodo ad alta frequenza" in cui i pezzi vengono saldati usando una frequenza ed una pressione elevate.
{TRANS/WP.30/162, paragrafi 64 e 65}*

5. Le riparazioni dovranno essere effettuate secondo il metodo illustrato nel disegno n°. 4 allegato al presente Regolamento; i bordi dovranno essere ripiegati uno nell'altro e riuniti a mezzo di due cuciture visibili e distanti almeno 15 mm; il filo visibile dall'interno sarà di colore diverso da quello del filo visibile dall'esterno nonché da quello del telone; tutte le cuciture dovranno essere eseguite a macchina. Se la riparazione di un telone danneggiato vicino ai bordi deve essere effettuata sostituendo la parte in questione con un altro pezzo, la cucitura potrà anche essere eseguita conformemente alle prescrizioni del paragrafo 3 del presente Articolo e del disegno n°. 1 unito al presente Regolamento. Le riparazioni dei teloni in tessuto ricoperto di materia plastica potranno anche essere eseguite secondo il metodo descritto nel paragrafo 4 del presente Articolo, ma in tal caso il nastro di plastica dovrà essere apposto su ambo i lati del telone e il nuovo pezzo dovrà essere applicato nella parte interna.

{ECE/TRANS/17/Amend. 8; entrato in vigore il 17 agosto 1987}

Commenti all'Articolo 4, paragrafo 5

Riparazione di teloni in tessuto ricoperto di materia plastica

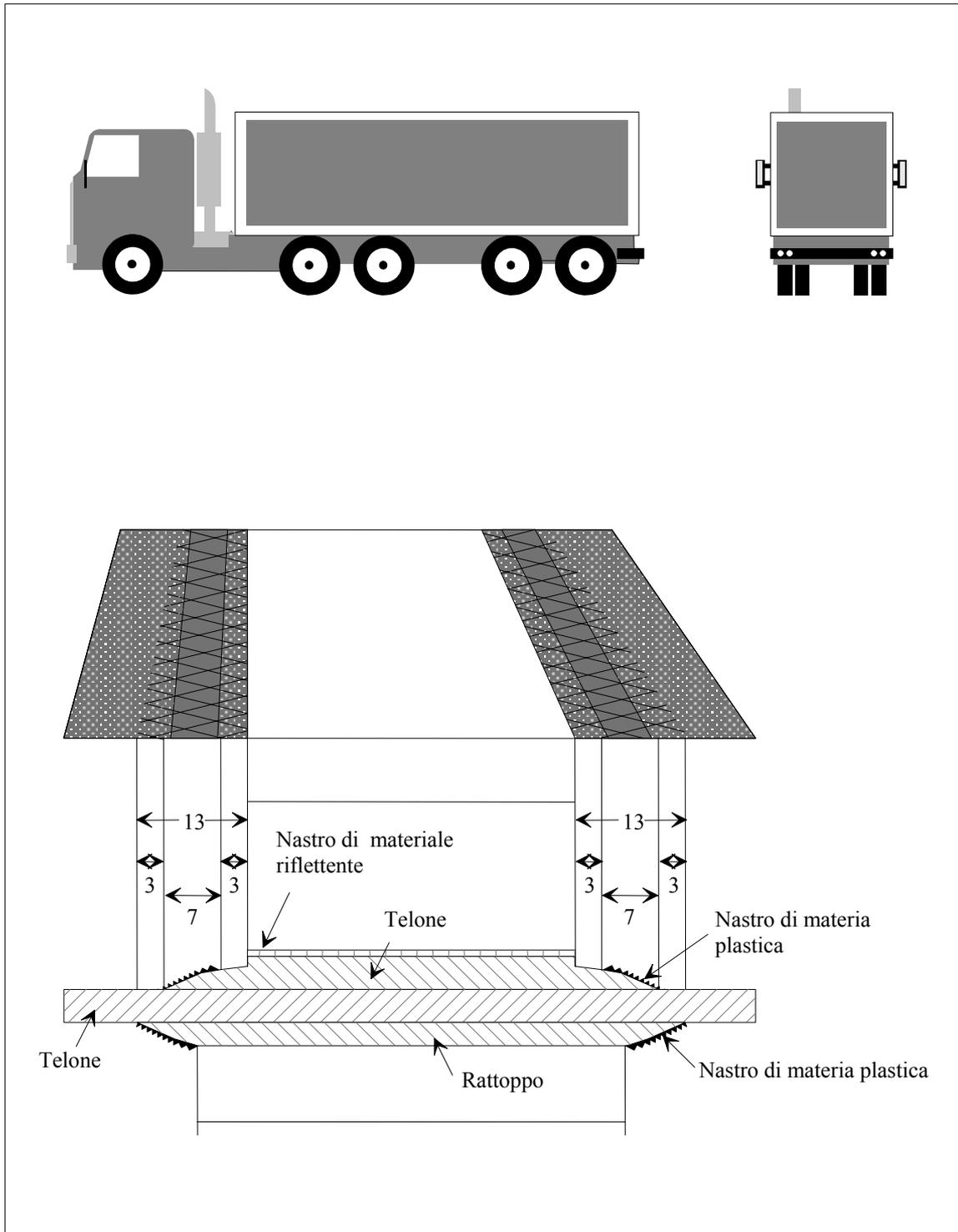
Per la riparazione di questo tipo di teloni è ammesso il seguente metodo: vinile liquefatto sotto pressione e calore sono usati per unire il pezzo sostituito e il telone tramite fusione. Ovviamente, in questi casi, al bordo del pezzo su ambo i lati del telone, sarà apposto un nastro di materia plastica cui verrà impresso un rilievo.

{TRANS/GE.30/6, paragrafo 40; TRANS/GE.30/GRCC/4, paragrafo 33; TRANS/WP30/141, paragrafo 35; TRANS/WP30/AC.2/31, Annesso 3}

Nastri di materiale riflettente

Sono ammessi i nastri di materiale riflettente che possono essere rimossi e che coprono la struttura del telone dei container, a condizione che siano completamente saldati al telone di tessuto coperto da materia plastica e che siano fissati conformemente ai requisiti sanciti nell'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 5, della Convenzione (si veda il disegno n°. 9 più oltre).

{TRANS/WP.30/151, paragrafo 40}



6. Il telone sar  fissato al container in modo da soddisfare rigorosamente le condizioni dell'Articolo 1 (a) e (b) del presente Regolamento. Possono essere usati i seguenti metodi:

- (a) Il telone pu  essere fissato mediante**
 - (i) anelli metallici fissati al container,**
 - (ii) occhielli inseriti nel bordo del telone, e**
 - (iii) un legame di chiusura passante attraverso gli anelli, al di sopra del telone, e visibile dall'esterno per la sua intera lunghezza.**

Il telone ricoprir  gli elementi solidi del container per almeno 250 mm, misurati a partire dal centro degli anelli di fissaggio, tranne nel caso in cui il sistema di costruzione del container impedisca di per s  l'accesso alle merci.

Nota esplicativa all'Articolo 4, paragrafo 6 (a)

Un esempio di un sistema di fissaggio del telone attorno agli elementi angolari, accettabile dal punto di vista doganale,   fornito nel disegno allegato all'Annesso 7, Parte III.

- (b) Qualora il bordo di un telone debba essere fissato in modo permanente al container, le due superfici dovranno essere congiunte senza interruzioni per mezzo di dispositivi solidi.**
- (c) Qualora si usi un sistema chiusura a lucchetto , nella posizione di chiusura tale sistema dovr  fissare saldamente il telone all'esterno del container (come esempio si veda il disegno n . 6 allegato al presente Regolamento).
{ECE/TRANS/17/Amend. 8; entrato in vigore il 1  agosto 1987}**

**7. Il telone dovr  essere sostenuto da una sovrastruttura adeguata (montanti, pareti, centine, assi, ecc.).
{ECE/TRANS/17/Amend. 8; entrato in vigore il 1  agosto 1987}**

Commento all'Articolo 4, paragrafo 7

Sostegni per i teloni

I cerchi che sostengono i teloni sono talvolta cavi e potrebbero essere usati come nascondiglio. Comunque, è sempre possibile ispezionarli, come avviene per molte altre parti dei container. I cerchi cavi sono ammessi a queste condizioni.

{TRANS/GE.30/14, paragrafo 90; TRANS/GE.30/12, paragrafi 100 e 101; TRANS/GE.30/6, paragrafo 41; TRANS/WP30/141, paragrafo 35; TRANS/WP30/AC.2/31, Annesso 3}

8. La distanza fra gli anelli e fra gli occhielli non dovrà superare i 200 mm. Detta distanza potrà essere maggiore, ma non dovrà in alcun caso superare i 300 mm fra gli anelli e gli occhielli su entrambi i lati del montante qualora la costruzione del container ed il telone siano tali da impedire all'accesso all'interno del container stesso. Gli occhielli dovranno essere rinforzati.
{ECE/TRANS/17/Amend. 8; entrato in vigore il 1° agosto 1987}

9. Per le legature di chiusura saranno utilizzati:

- (a) cavo di acciaio del diametro minimo di 3 mm; o
- (b) corda di canapa o sisal del diametro minimo di 8 mm, con un rivestimento in materia plastica trasparente non estensibile.

I cavi potranno essere coperti da un rivestimento di materia plastica trasparente non estensibile.

Nei casi in cui il telone debba essere ancorato al telaio in un sistema di costruzione, per gli altri aspetti conforme alle disposizioni del paragrafo 6 (a) del presente Articolo, per il fissaggio può essere usata una cinghia (un esempio di tale sistema di costruzione è fornito nel disegno n° 7 allegato al presente Annesso). La cinghia deve corrispondere ai requisiti stabiliti nel paragrafo 11 (a)(iii) riguardo al materiale, alle dimensioni ed alla forma.

**{ECE/TRANS/17/Amend. 10; entrato in vigore il 1° agosto 1989;
ECE/TRANS/17/Amend. 17; entrato in vigore il 1° agosto 1994}**

Commento all'Articolo 4, paragrafo 9

Uso delle cinghie

In quest'ultimo sistema di costruzione, invece della cinghia è possibile usare una corda costituita da due pezzi. (si veda anche il commento alla Nota esplicativa 2.3.9).

{TRANS/WP30/125, paragrafo 33}

10. Ogni cavo o corda dovrà essere un unico pezzo e sarà munito di un puntale di metallo duro a ciascuna estremità. Il dispositivo di attacco di ogni puntale metallico dovrà essere munito di un rivetto forato che attraversi il cavo o la corda e permetta il passaggio del cordoncino o della striscia del sigillo doganale. Il cavo o la corda dovrà essere visibile da ambedue le parti del rivetto forato, in modo che sia possibile accertare che tale cavo o corda è un unico pezzo (si veda il disegno n° 5 allegato al presente Regolamento).

11. Presso le aperture destinate al carico o allo scarico praticate nel telone, i due bordi del telone dovranno essere riuniti. Si possono usare i seguenti sistemi:

(a) I due bordi del telone dovranno essere sovrapposti in maniera adeguata. Essi saranno fissati mediante:

- (i) un lembo cucito o saldato conformemente ai paragrafi 3 e 4 del presente Articolo;**
- (ii) anelli e occhielli che soddisfino le condizioni del paragrafo 8 del presente Articolo, gli anelli dovranno essere di metallo, e**
- (iii) una cinghia costituita da materiale appropriato, in un unico pezzo e non estensibile, larga almeno 20 mm e spessa almeno 3 mm, che passi attraverso gli anelli e tenga uniti i due bordi del telone e il lembo; tale cinghia sarà fissata all'interno del telone ed assicurata in uno dei seguenti modi:**

mediante un occhiello in cui passi il cavo o la corda di cui al paragrafo 9 del presente Articolo;

un occhiello che possa essere fissato ad un anello metallico di cui al paragrafo 6 del presente articolo ed essere fissato dal cavo o dalla corda citati nel paragrafo 9 di questo Articolo.

Qualora esista un dispositivo speciale (deflettore, ecc.) che impedisce l'accesso al compartimento di carico {container} senza lasciare tracce visibili, il lembo non sarà richiesto. Il lembo non sarà altresì necessario per i container con teloni scorrevoli.

**{ECE/TRANS/17/Amend. 14; entrato in vigore il 1° agosto 1992;
ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 giugno 2002}**

- (b) Un sistema di chiusura a lucchetto che tenga i bordi del telone chiusi serratamente quando il compartimento di carico {container} è chiuso e sigillato. Il sistema dovrà essere dotato di un'apertura attraverso cui possa passare un anello metallico di cui al paragrafo 6 del presente Articolo; tale anello sarà assicurato dal cavo o dalla corda citati nel paragrafo 9 di questo Articolo. Detto sistema è descritto nel disegno n°. 8 allegato a questo Annesso.**

{ECE/TRANS/17/Amend. 14, entrato in vigore il 1° agosto 1992}

- 12. I marchi di identificazione che devono figurare sul container nonché la targa di approvazione prevista nella Parte II del presente Annesso non dovranno in alcun caso essere ricoperti dal telone.**

Articolo 5

Contenitori con teloni scorrevoli

- 1. Ove opportuno, le disposizioni degli Articoli 1, 2, 3 e 4 di questo Regolamento si applicano ai container con teloni scorrevoli. Inoltre, tali container devono essere conformi alle disposizioni del presente articolo.**

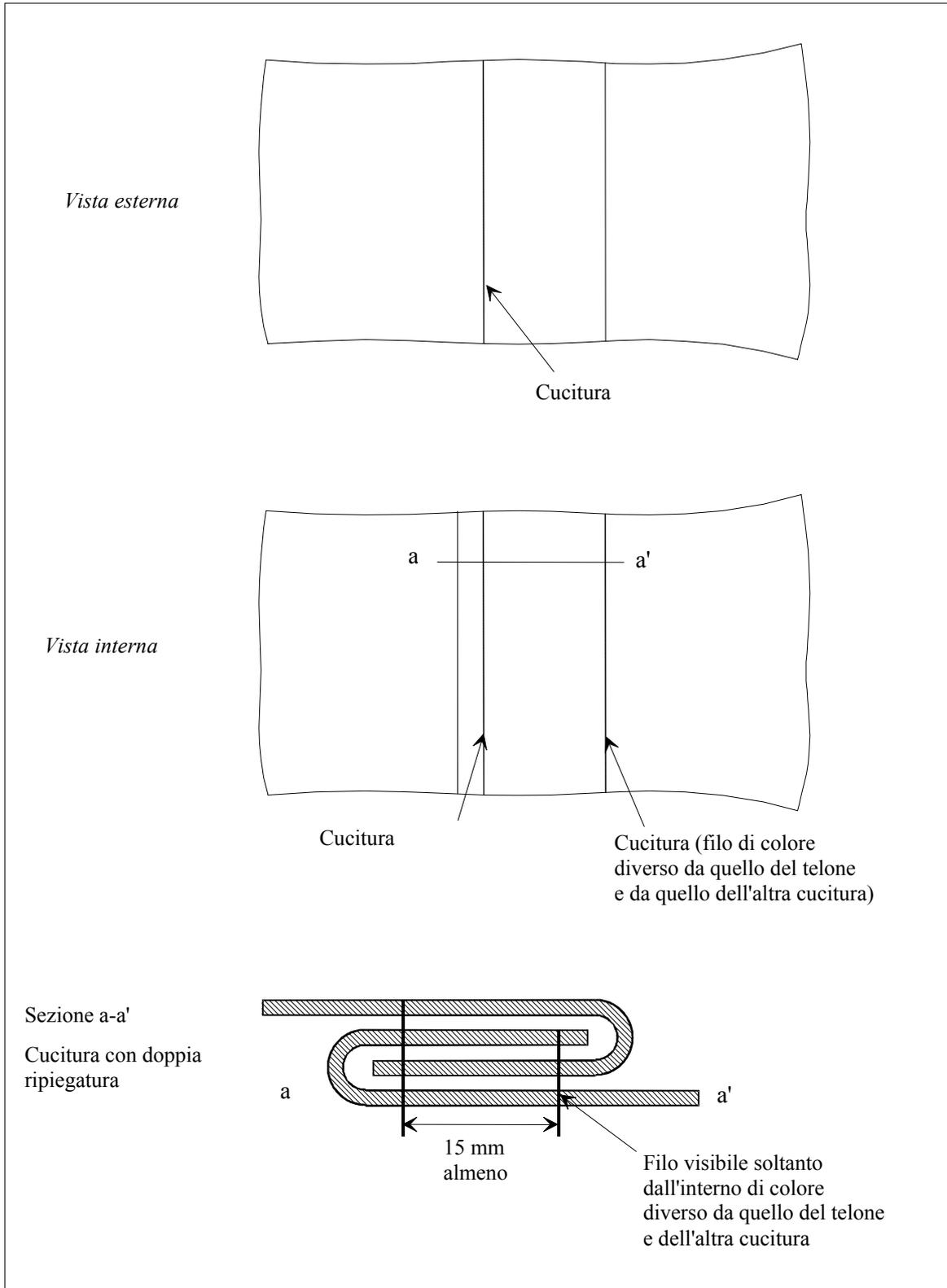
- 2. I teloni scorrevoli, il pianale, le porte e tutte le altre parti costituenti del container devono soddisfare le condizioni di cui all'Articolo 4, paragrafi 6, 8, 9 e 11 di questo Regolamento o le condizioni fissate ai punti da (i) a (vi) più oltre.**

- (i) I teloni scorrevoli, il pianale, le porte e tutte le altre parti costituenti del container devono essere assemblati in modo che non possano essere aperti o chiusi senza lasciare tracce visibili.**

- (ii) Il telone deve ricoprire le sponde superiori del container di almeno $\frac{1}{4}$ della distanza effettiva tra le fasce di tensione. Il telone deve ricoprire le sponde inferiori del container di almeno 50 mm. L'apertura orizzontale fra il telone e le sponde del container non può superare i 10 mm, misurati in qualunque punto perpendicolarmente all'asse longitudinale del container dopo che il container è stato chiuso e sigillato ai fini fiscali.**
- (iii) La guida del telone scorrevole e le altre parti mobili devono essere assemblate in modo che le porte chiuse e provviste di sigillo doganale e le altre parti mobili non possano essere aperte o chiuse dall'esterno senza lasciare tracce visibili. La guida del telone scorrevole e le altre parti mobili devono essere assemblate in modo che sia impossibile accedere al container senza lasciare tracce visibili. Il sistema è descritto nel disegno n° 9 allegato a questo Regolamento.**
- (iv) La distanza orizzontale fra gli anelli, usati per fini doganali, apposti sulle sponde del container non deve superare i 200 mm. Tuttavia, la distanza fra gli anelli situati su ambedue le parti di un montante può superare il valore dato, senza eccedere i 300 mm, qualora la struttura del container e dei teloni sia tale da impedire qualsiasi accesso al container. In ogni caso, le condizioni fissate al punto (ii) più sopra devono essere osservate.**
- (v) La distanza tra le fasce di tensione non deve essere superiore a 600 mm.**
- (vi) Le legature di chiusura usate per fissare i teloni alle sponde del container devono soddisfare le condizioni di cui all'Articolo 4, paragrafo 9 di questo Regolamento.
{ECE/TRANS/17/Amend. 21; entrato in vigore il 12 giugno 2002}**

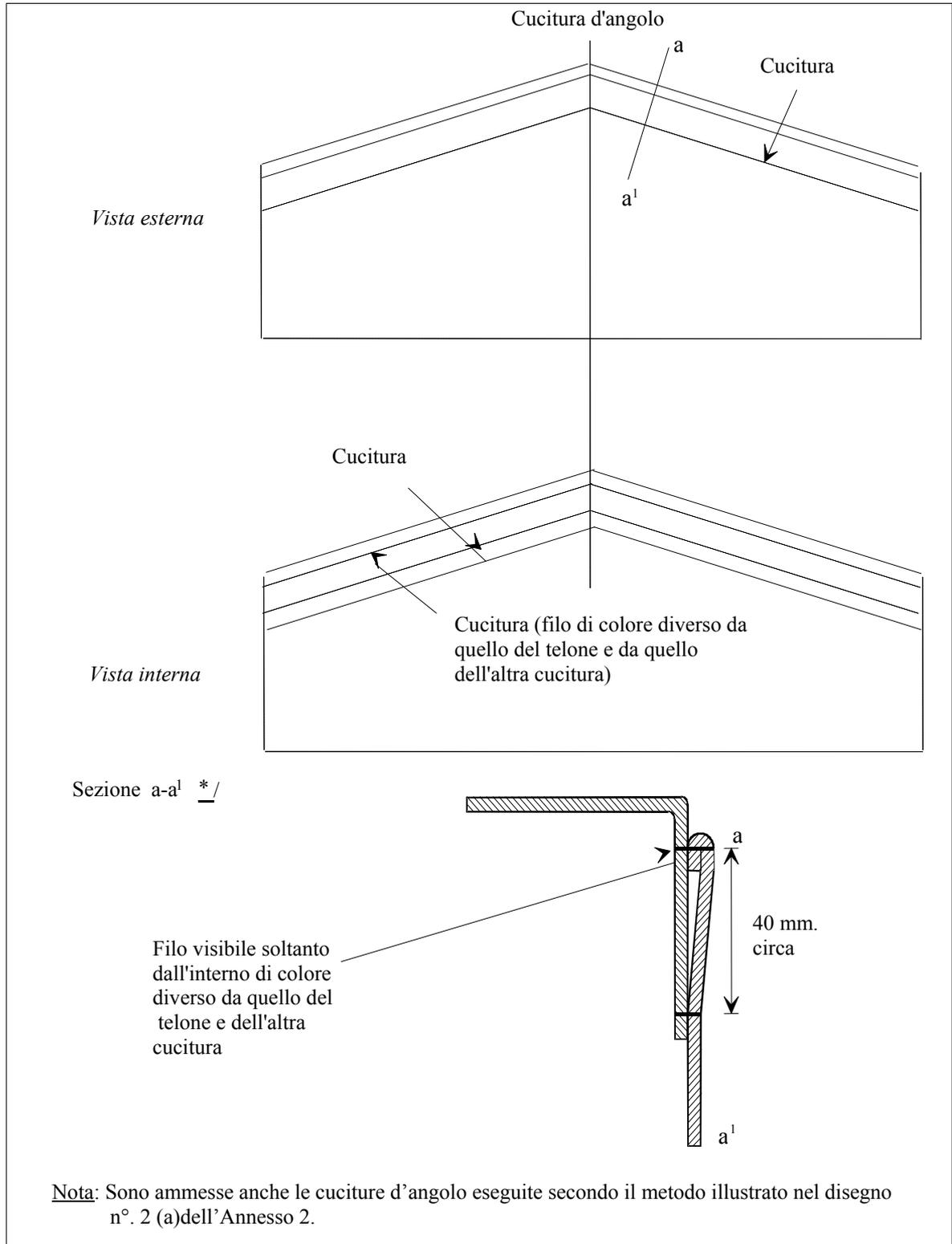
Disegno n.º 1

TELONE COMPOSTO DA VARI PEZZI



Disegno n° 2

TELONE COMPOSTO DA VARI PEZZI

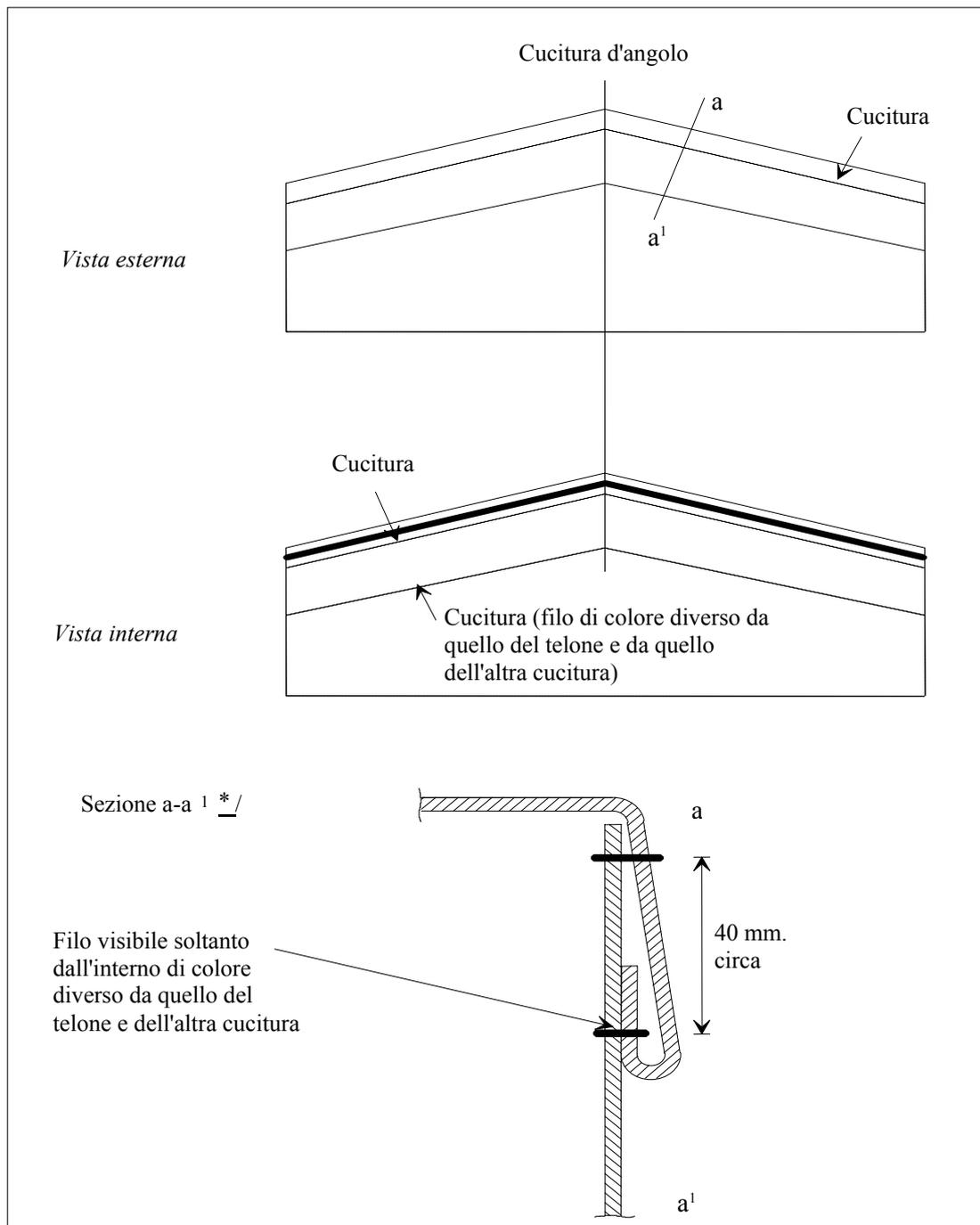


**/Questo disegno illustra la parte superiore ripiegata del telone, conformemente all'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 3*

Commento

Il disegno n°. 2 dell'Annesso 2, "TELONE COMPOSTO DA VARI PEZZI CUCITI INSIEME", viene riproposto qui nell'Annesso 7 come esempio di un metodo di cucitura angolare approvato secondo la Nota che precede.

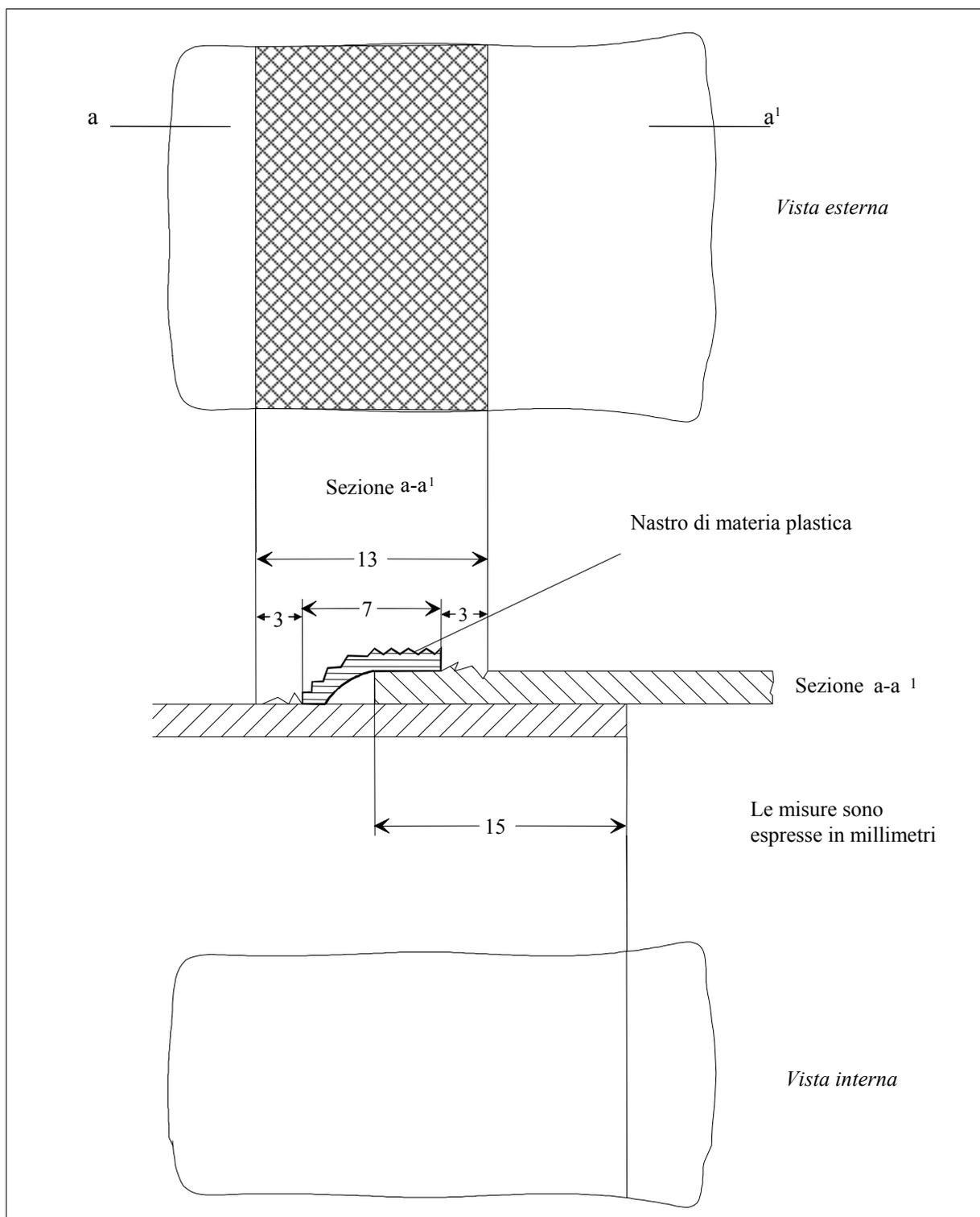
{TRANS/WP/30/147, paragrafo 32}



*/ Questo disegno illustra la parte superiore ripiegata del telone, conformemente all'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 3.

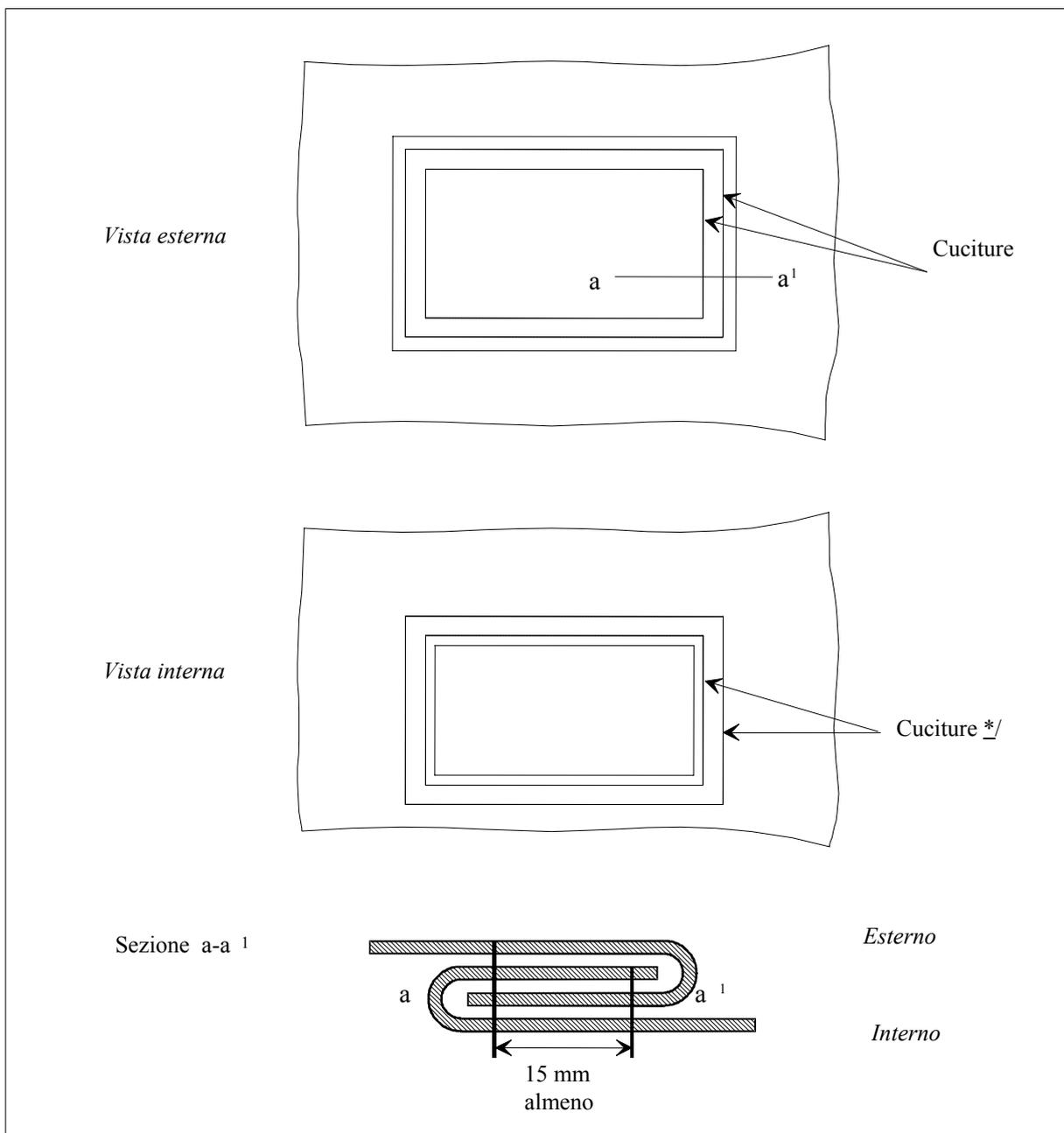
Disegno n° 3

TELONE COMPOSTO DA VARI PEZZI



Disegno n°. 4

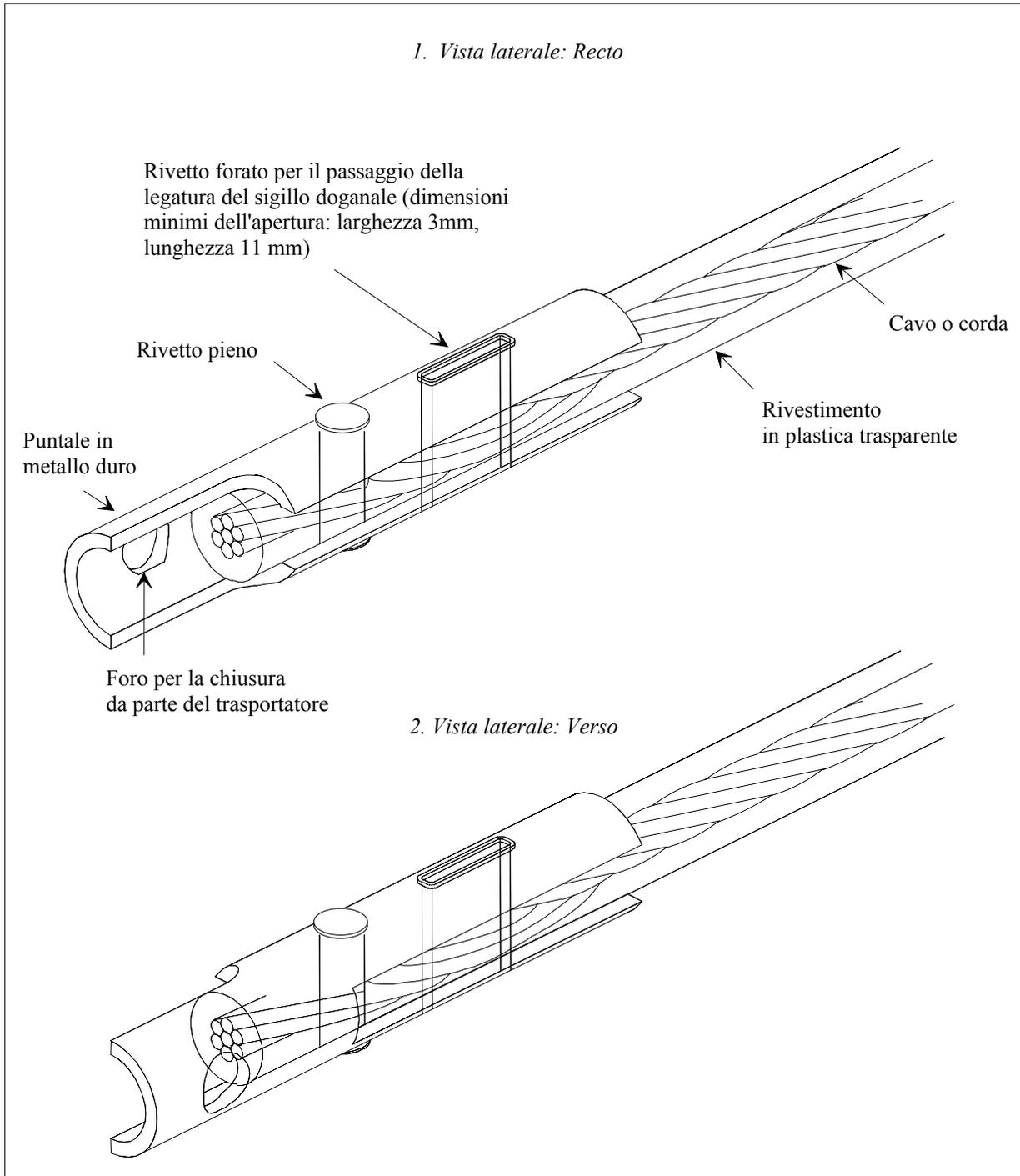
RIPARAZIONE DEL TELONE

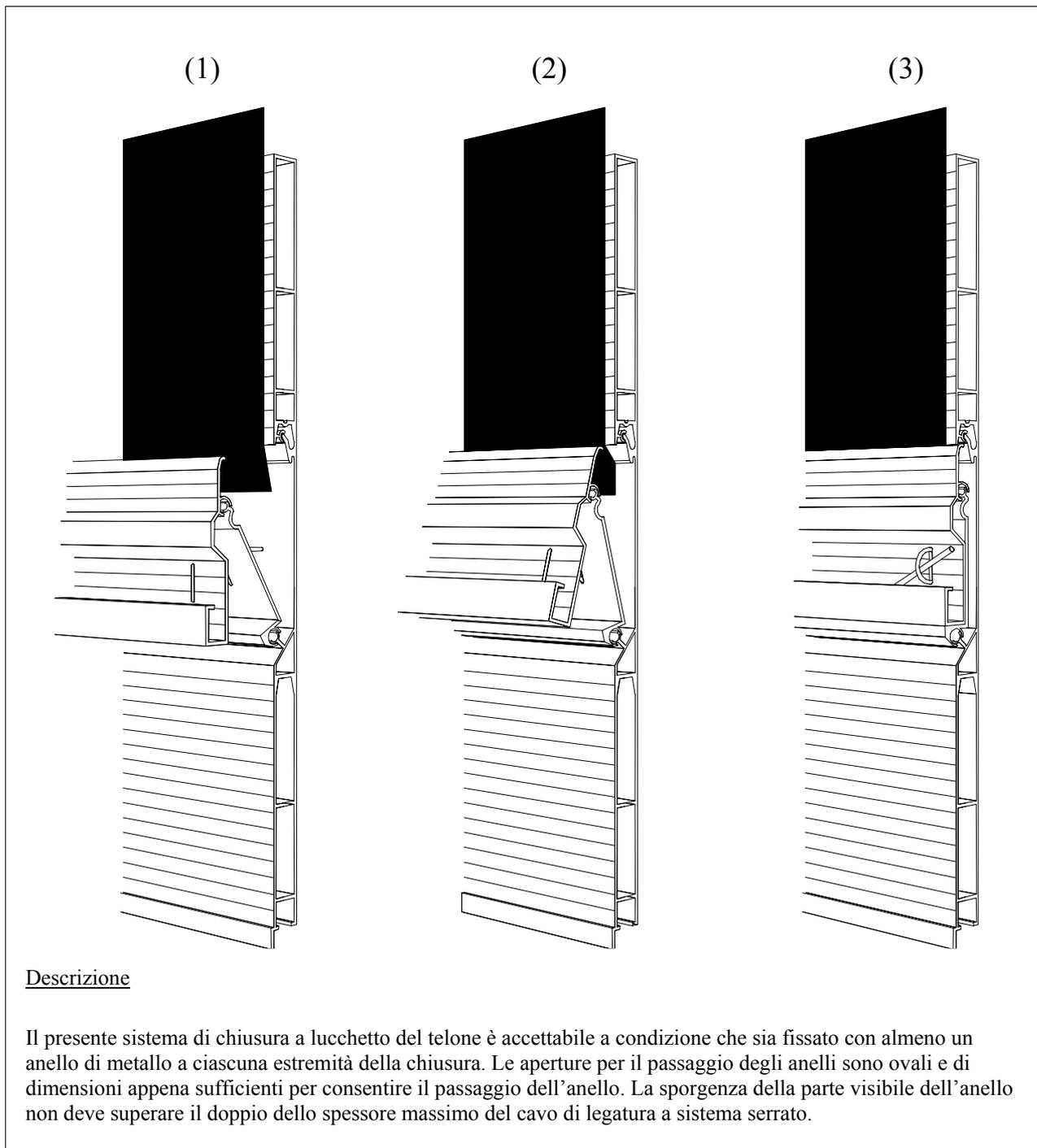


**/ I fili visibili dall'interno dovranno essere di colore diverso da quello dei fili visibili dall'esterno e del telone.*

Disegno n° 5

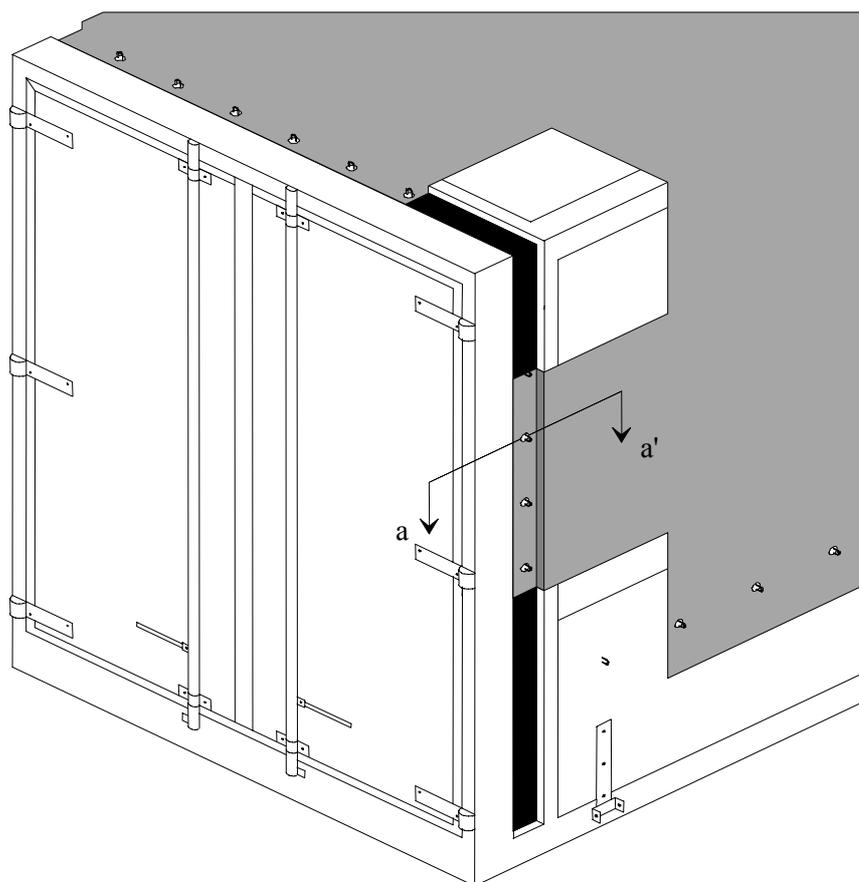
MODELLO DI PUNTALE



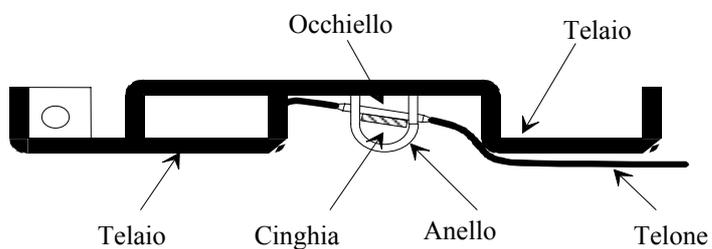
Disegno n°. 6**ESEMPIO DI SISTEMA DI CHIUSURA A LUCCHETTO**

Disegno n° 7

ESEMPIO DI TELONE FISSATO A TELAI DI FORMA PARTICOLARE



Sezione a-a'



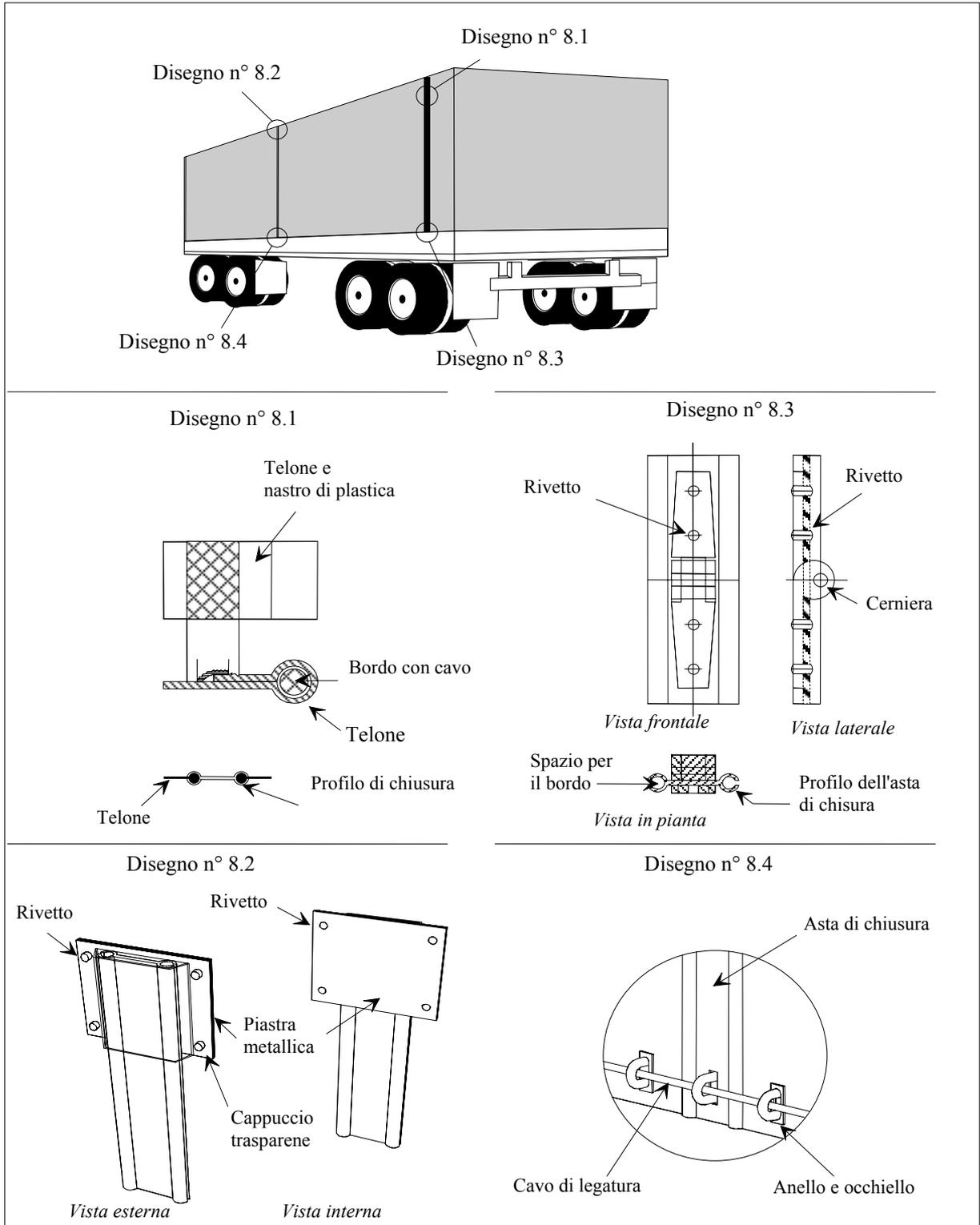
Descrizione

Questo dispositivo di fissaggio del telone al veicolo è accettabile a condizione che gli anelli si trovino in una rientranza del profilo e che la loro sporgenza non superi la profondità massima del profilo. Lo spessore del profilo dovrà essere ridotto al minimo.

Disegno n° 8

**SISTEMA DI CHIUSURA A LUCCHETTO PRESSO LE APERTURE ADIBITE
A CARICO E SCARICO**

{Per la descrizione si rimanda alla pagina seguente}



Descrizione

In questo sistema di chiusura a lucchetto i due bordi presso le aperture praticate nel telone per il carico e lo scarico sono uniti tramite un'asta di chiusura in alluminio. Le aperture del telone sono dotate di un bordo per tutta la loro lunghezza, all'interno del quale si trova il cavo (si veda il disegno n° 8.1) Ciò rende impossibile estrarre il telone dal profilo dell'asta di chiusura. Il bordo dovrà essere all'esterno ed essere saldato come prescritto nell'Annesso 2, Articolo 3, paragrafo 4 della Convenzione.

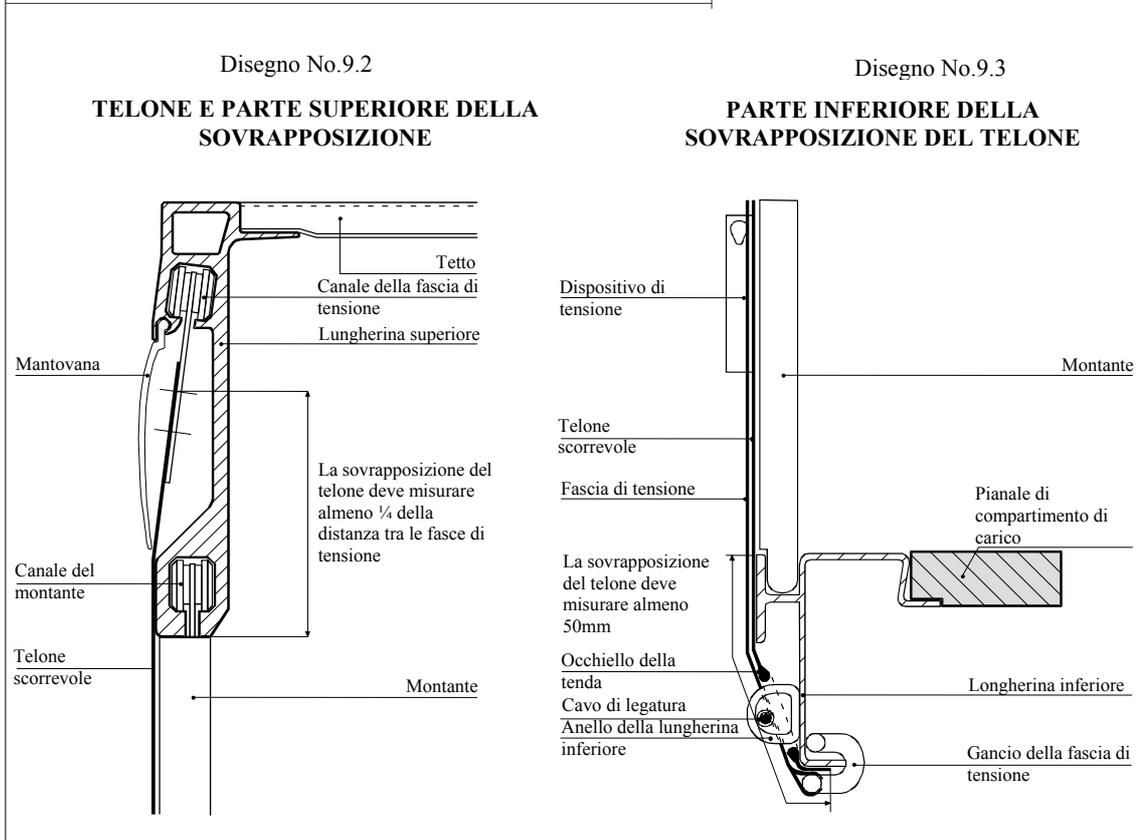
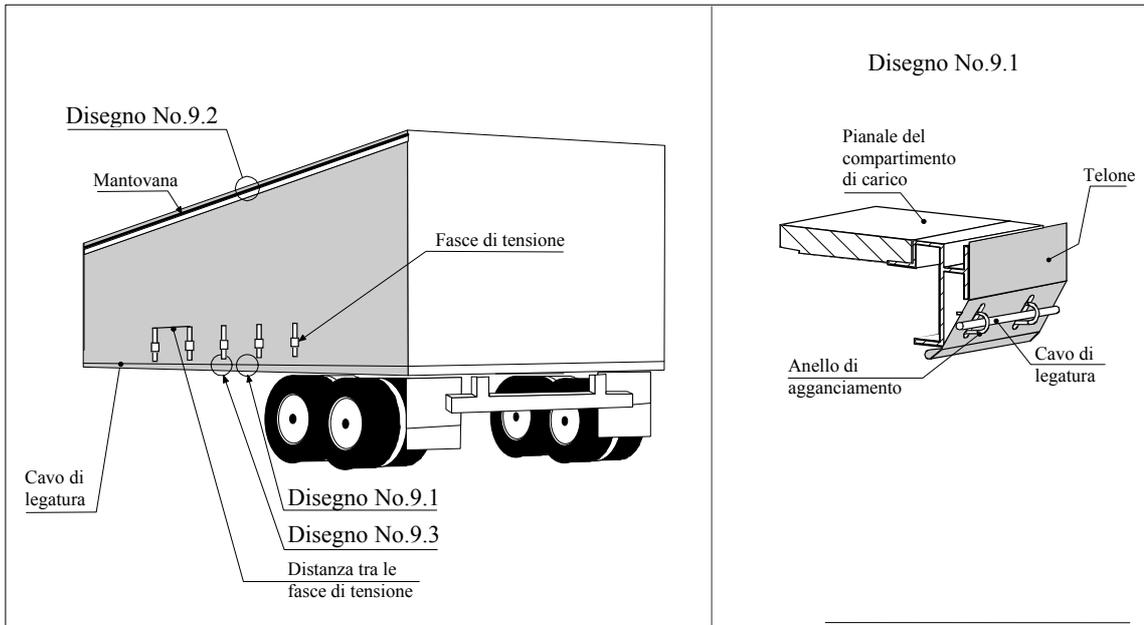
I bordi devono passare nei profili aperti sull'asta di chiusura in alluminio e scivolare in due canali longitudinali paralleli che dovranno essere chiusi alla loro estremità inferiore. Quando l'asta di chiusura si trova nella posizione superiore, i bordi del telone saranno uniti.

All'estremità superiore dell'apertura l'asta di chiusura è bloccata da un cappuccio di plastica trasparente fissato al telone mediante rivetti (si veda il disegno n° 8.2). L'asta di chiusura è composta da due sezioni unite da una cerniera rivettata per consentirne il piegamento e, quindi, un inserimento ed una rimozione agevoli. Questa cerniera deve essere concepita in modo da non consentire la rimozione del perno girevole una volta che il sistema è stato chiuso (si veda il disegno n° 8.3).

Nella parte inferiore dell'asta di chiusura si trova un'apertura attraverso cui passa l'anello. Tale apertura è ovale e di misura appena sufficiente a consentire il passaggio dell'anello (si veda il disegno n° 8.4). Il cavo di fissaggio TIR sarà tirato attraverso questo anello per bloccare l'asta di chiusura.

Disegno No 9

ESEMPIO DI STRUTTURA DI UN VEICOLO CON TELONI



Annesso 7

Parte II

PROCEDURE DI APPROVAZIONE DEI CONTAINER RISPONDENTI AI REQUISITI TECNICI PREVISTI NELLA PARTE I

Generalità

- 1. I container possono essere approvati per il trasporto di merci sotto sigillo doganale:**
 - (a) nella fase di fabbricazione, per tipo di progetto (procedura di approvazione nella fase di fabbricazione); o**
 - (b) in una fase successiva alla fabbricazione, singolarmente o per un numero determinato di container dello stesso tipo (procedura di approvazione in una fase successiva alla fabbricazione).**

Disposizioni comuni ad entrambe le procedure di approvazione

- 2. L'Autorità competente che procede all'approvazione rilascerà al richiedente, dopo l'approvazione stessa, un certificato di approvazione valido, a seconda dei casi, per una serie illimitata di container del tipo approvato o per un numero determinato di container.**
- 3. Il beneficiario dell'approvazione dovrà apporre una targa di approvazione sul o sui container approvati, prima di utilizzarli per il trasporto di merci sotto sigillo doganale.**
- 4. La targa di approvazione dovrà essere fissata in modo stabile in un punto chiaramente visibile ed accanto a qualsiasi altra targa rilasciata a fini ufficiali.**

Commenti al paragrafo 4

Apposizione della targa di approvazione

L'uso di colla forte per fissare la targa di approvazione ai container in plastica è sufficiente per soddisfare le condizioni della Convenzione, purché le targhe di approvazione siano affisse in modo da impedirne la facile rimozione e siano conformi a quanto prescritto nell'Annesso 7, parte II della Convenzione.

{TRANS/GE.30/10, paragrafi 35 e 36}

Base per più targhe

E' ammesso l'uso di una base, affissa in modo permanente in un punto chiaramente visibile del container approvato, che serva per raggruppare tutte le targhe di approvazione richieste e che sia installata in modo da impedirne una facile rimozione è ammesso, a condizione che siano rispettati i requisiti dell'Annesso 7, parte II, della Convenzione.

E' ammesso l'uso di decalcomanie vicine o aggiunte alle targhe di approvazione sui container, che consentano la facile identificazione delle targhe di approvazione da parte degli operatori è ammesso, ma non sarà consentita in alcun modo la sostituzione delle targhe di approvazione prescritte.

{TRANS/WP30/133, paragrafi 18-24; TRANS/WP30/135, paragrafi 15-19; TRANS/WP30/AC.2/27, Annesso 3}

5. La targa di approvazione, conforme al modello n°. 1 che figura nell'Appendice 1 della presente parte, sarà costituita da una targa metallica di almeno 20 cm per 10 cm. Sulla superficie saranno stampate ad impronta o a rilievo, o in altro modo tale da essere leggibili in permanenza, le seguenti indicazioni espresse almeno in francese o in inglese:

(a) la dicitura “approvato per il trasporto sotto sigillo doganale”;

- (b) **il nome del Paese in cui il container è stato approvato, per esteso o mediante la sigla utilizzata per indicare il Paese di immatricolazione degli autoveicoli nel traffico stradale internazionale, il numero del certificato di approvazione (cifre, lettere, ecc.), nonché l'anno di approvazione (ad esempio "NL/26/73" che indica: Paesi Bassi, certificato di approvazione n° 26, rilasciato nel 1973;**
- (c) **il numero d'ordine del container, assegnato dal costruttore (n° di fabbricazione);**
- (d) **se il container è stato approvato per tipo di progetto, i numeri o le lettere di identificazione del tipo di container.**

Nota esplicativa al paragrafo 5 (d)

Se due container telonati, approvati per il trasporto sotto sigillo doganale, sono stati uniti in modo da formare un container unico, coperto da un singolo telone e conforme alle condizioni per il trasporto sotto sigillo doganale, per tale combinazione non sarà richiesto alcun certificato di approvazione separato, né alcuna targa di approvazione distinta.

6. Se un container non soddisfa più i requisiti tecnici prescritti per la sua approvazione, prima di poter essere utilizzato per il trasporto di merci sotto sigillo doganale, esso dovrà essere riportato allo stato in cui aveva ottenuto l'approvazione, onde soddisfare nuovamente tali requisiti tecnici.

7. In caso di modifica delle caratteristiche essenziali di un container, tale container non sarà più coperto dall'approvazione concessa e dovrà essere nuovamente approvato dall'autorità competente prima di poter essere utilizzato per il trasporto di merci sotto sigillo doganale.

Disposizioni particolari relative all'approvazione per tipo di progetto nella fase di fabbricazione

8. Quando i container sono fabbricati in serie secondo il medesimo tipo di progetto, il costruttore potrà chiedere l'approvazione per tipo di progetto all'Autorità competente del Paese di fabbricazione.

Commento al paragrafo 8

Approvazione dei container in un Paese diverso da quello di fabbricazione

Mentre la formulazione del paragrafo 8 dell'Annesso 7, Parte II, non consente ulteriori interpretazioni, i problemi connessi all'approvazione dei container in un Paese diverso da quello di fabbricazione potrebbero essere risolti applicando in modo pratico le disposizioni contenute nei paragrafi 15-17 dell'Annesso 7 della Parte II che permettono l'approvazione dei container in una fase successiva a quella di produzione.

{TRANS/GE.30/43, paragrafo 27}

- 9. Nella domanda, il costruttore dovrà indicare i numeri o le lettere di identificazione che egli assegna al tipo di container di cui chiede l'approvazione.**
- 10. Tale domanda dovrà essere corredata da schemi e da una specifica del progetto del tipo di container da approvare.**
- 11. Il costruttore dovrà impegnarsi per iscritto:**
- (a) a presentare all'autorità competente quei container del tipo in causa che essa desidera esaminare;**
 - (b) a consentire all'Autorità competente di esaminare altre unità in ogni momento durante la produzione della serie del tipo considerato;**
 - (c) ad informare l'Autorità competente di ogni modifica degli schemi o delle specifiche, indipendentemente dalla loro importanza, prima di effettuarla;**
 - (d) a indicare sui container in un punto visibile, oltre alle indicazioni previste sulla targa di approvazione, i numeri o lettere di identificazione del tipo di progetto, nonché il numero d'ordine di ogni container nella serie del tipo considerato (numero di fabbricazione);**
 - (e) a tenere un registro dei container fabbricati secondo il tipo approvato.**

12. L'Autorità competente indicherà eventuali modifiche che devono essere apportate al tipo di progetto previsto per poter concedere l'approvazione.

13. Non verrà concessa alcuna approvazione per tipo di progetto prima che l'Autorità competente abbia constatato, esaminando uno o più container fabbricati secondo tale tipo di progetto, che i container di detto tipo soddisfano i requisiti tecnici prescritti nella Parte I.

14. All'atto dell'approvazione di un tipo di container, al richiedente verrà rilasciato un unico certificato di approvazione conforme al modello n°. II riportato nell'Appendice 2 della presente parte, valido per tutti i container del tipo approvato. Tale certificato autorizza il costruttore ad apporre su ogni container della serie di tale tipo la targa di approvazione del modello prescritto nel paragrafo 5 di questa Parte.

Disposizioni specifiche per l'approvazione in una fase successiva alla fabbricazione

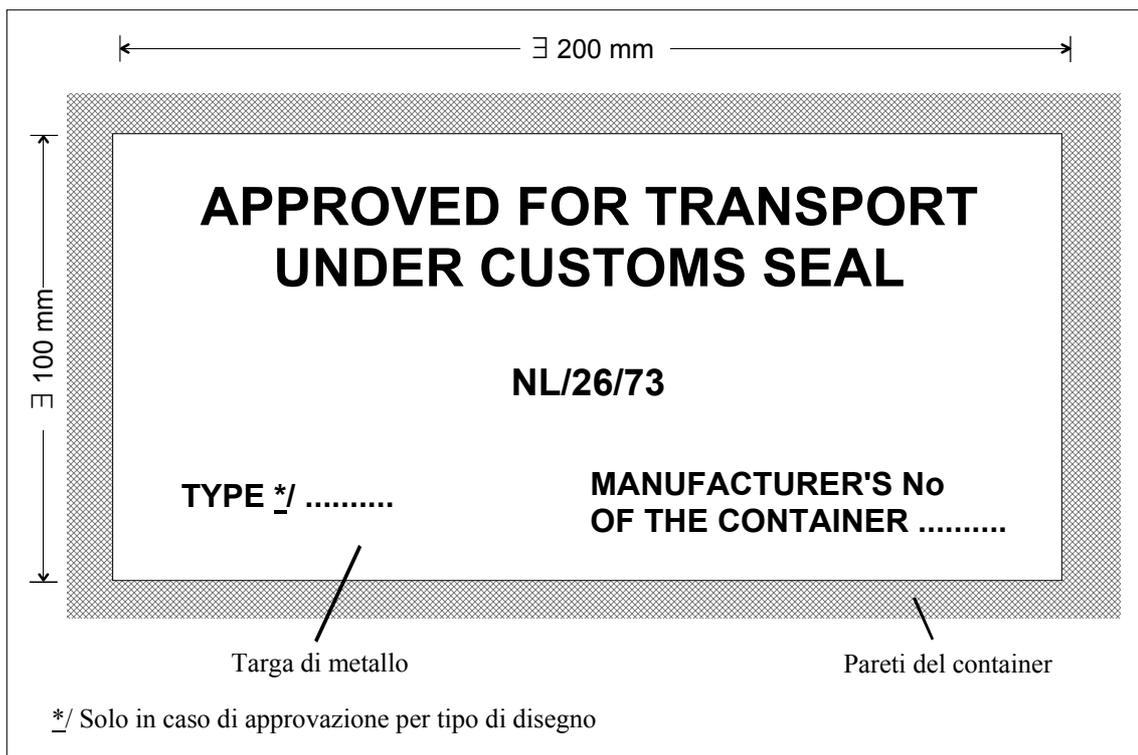
15. Se l'approvazione non è stata richiesta nella fase della fabbricazione, il proprietario, l'esercente o il rappresentante di uno di essi potranno chiedere l'approvazione all'Autorità competente, alla quale possono presentare il container o i container che desiderano far approvare.

16. Ogni domanda di approvazione presentata nel caso previsto al paragrafo 15 della presente Parte dovrà indicare il numero d'ordine (numero di fabbricazione) iscritto dal costruttore su ogni container.

17. Dopo aver constatato che il container o i container rispondono ai requisiti tecnici menzionati nella Parte I esaminando quanti container riterrà necessario, l'Autorità competente rilascerà un certificato di approvazione conforme al modello n°. III riportato nell'Appendice 3 della presente Parte, valido solamente per il numero di container approvati. Tale certificato, in cui saranno indicati il numero o i numeri d'ordine assegnati dal costruttore al container o ai container cui esso si riferisce, autorizzerà il richiedente ad apporre su ogni container approvato la targa prevista al paragrafo 5 della presente parte.

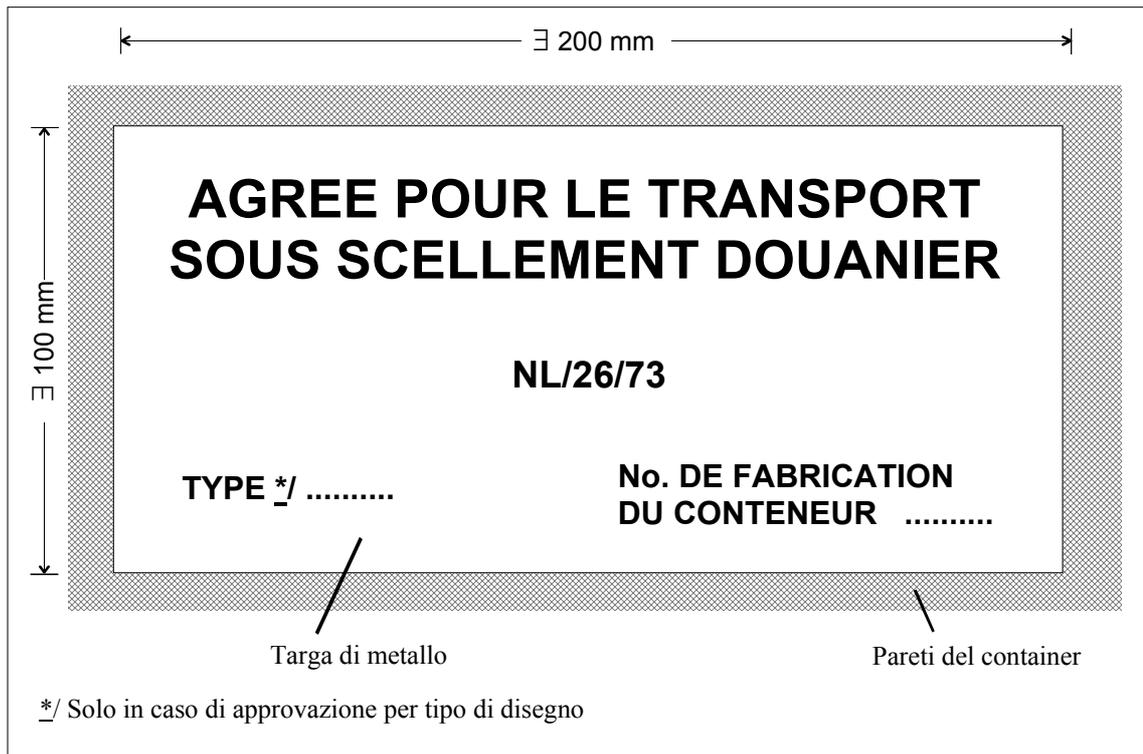
Appendice 1

**Modello n° I
Targa di approvazione
(versione inglese)**



Appendice 1

**Modello n° I
Targa di approvazione
(versione francese)**



Appendice 2

Modello n° II

**CONVENZIONE DOGANALE RELATIVA AL TRASPORTO INTERNAZIONALE
di merci scortate da Carnet TIR (1975)**

CERTIFICATO DI APPROVAZIONE PER TIPO DI PROGETTO

1. Numero del certificato */:
2. Si certifica che il tipo di container descritto qui di seguito è stato approvato e che i container costruiti secondo tale tipo possono essere ammessi per il trasporto di merci sotto sigillo doganale.
3. Genere di container:
4. Numero o lettere di identificazione del tipo di costruzione:
5. Numero di identificazione degli schemi di costruzione:
6. Numero di identificazione delle specifiche del progetto:
7. Tara:
Dimensioni esterne, in cm:
Caratteristiche essenziali di costruzione (natura dei materiali, genere di costruzione, ecc.):
.....
10. Il presente certificato è valido per tutti i container costruiti conformemente agli schemi e specifiche di cui sopra.
11. Rilasciato a
(nome e indirizzo del costruttore)
che è autorizzato ad apporre una targa di approvazione su ogni container del tipo approvato per suo incarico
....., addì 19.....
(luogo) (data)
.....
(firma e timbro dell'organizzazione o servizio emittente)

*/ Indicare le lettere e le cifre che saranno apposte sulla targa di approvazione (si veda il paragrafo 5(b) dell'Annesso 7 della Parte II della Convenzione Doganale relativa al trasporto internazionale di merci scortate da Carnet TIR, 1975).

{AVVERTENZE IMPORTANTI A TERGO}

AVVERTENZE IMPORTANTI

(Paragrafi 6 e 7, Parte II, Annesso 7 della Convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci scortate da Carnet TIR, 1975)

- 6. Se un container non soddisfa più i requisiti tecnici prescritti per la sua approvazione, prima di poter essere utilizzato per il trasporto di merci sotto sigillo doganale, esso dovrà essere riportato allo stato in cui aveva ottenuto l'approvazione, onde soddisfare nuovamente tali requisiti tecnici.**
- 7. In caso di modifica delle caratteristiche essenziali di un container, tale container non sarà più coperto dall'approvazione concessa e dovrà essere nuovamente approvato dall'autorità competente prima di poter essere utilizzato per il trasporto di merci sotto sigillo doganale.**

Appendice 3**Modello n° III****CONVENZIONE DOGANALE RELATIVA AL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI
MERCÌ****SCORTATE DA CARNET TIR (1975)****CERTIFICATO DI APPROVAZIONE****CONCESSO IN UNA FASE SUCCESSIVA ALLA FABBRICAZIONE**

1. Numero del certificato */:
2. Si certifica che il(i) container descritto(i) qui di seguito è(sono) stato(i) approvato(i) per il trasporto di merci sotto sigillo doganale.
3. Genere di container:
4. Numero(i) d'ordine assegnato(i) al(i) container dal costruttore:
5. Tara:
6. Dimensione esterne, in cm:
7. Caratteristiche essenziali di costruzione (natura dei materiali, genere di costruzione, ecc.):
8. Rilasciato a:
(nome ed indirizzo del richiedente)
che è autorizzato ad apporre una targa di approvazione sul(sui) container suindicato(i).
....., addì 19
(luogo) (data)
.....
(firma e timbro dell'organizzazione o del servizio emittente)

*/ Indicare le lettere e le cifre che saranno apposte sulla targa di approvazione (si veda il paragrafo 5(b) dell'Annesso 7 della Parte II della Convenzione Doganale relativa al trasporto internazionale di merci scortate da Carnet TIR, 1975).

{AVVERTENZE IMPORTANTI A TERGO}

AVVERTENZE IMPORTANTI

**(Paragrafi 6 e 7, Parte II, Annesso 7 della Convenzione doganale
relativa al trasporto internazionale di merci scortate da Carnet TIR, 1975)**

- 6. Se un contenitore non soddisfa più i requisiti tecnici prescritti per la sua approvazione, prima di poter essere utilizzato per il trasporto di merci sotto sigillo doganale, esso dovrà essere riportato allo stato in cui aveva ottenuto l'approvazione, onde soddisfare nuovamente tali requisiti tecnici.**
- 7. In caso di modifica delle caratteristiche essenziali di un contenitore, tale contenitore non sarà più coperto dall'approvazione concessa e dovrà essere nuovamente approvato dall'autorità competente prima di poter essere utilizzato per il trasporto di merci sotto sigillo doganale.**

Annesso 7**Parte III****Note esplicative****Note esplicative**

Le Note esplicative relative all'Annesso 2 descritte nell'Annesso 6 della presente Convenzione si applicano, mutatis mutandis, ai container approvati per il trasporto sotto sigillo doganale in applicazione di questa Convenzione.

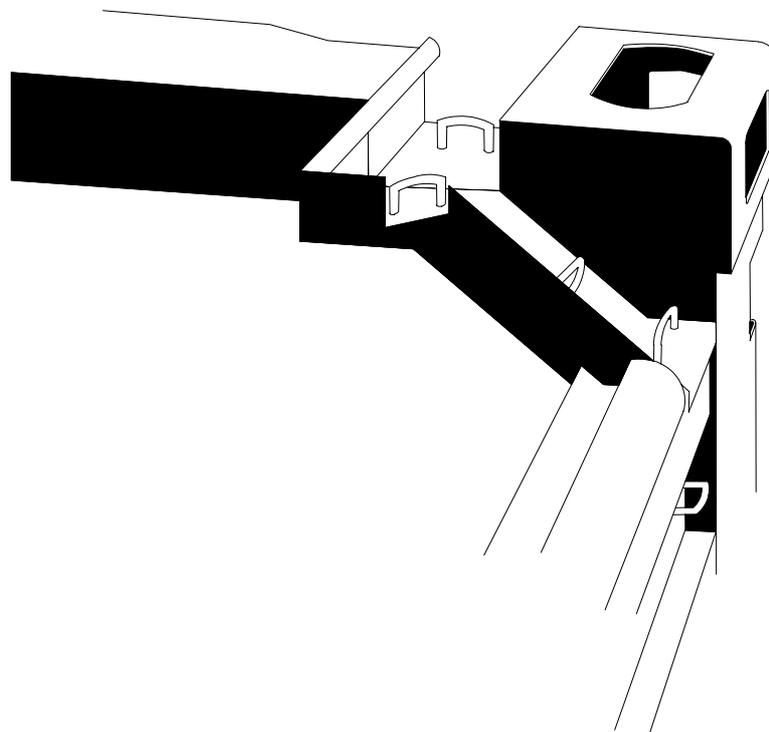
Note:

{Le Note esplicative relative alla Parte III sono state inserite vicino alle disposizioni cui si riferiscono. I disegni collegati alle Note esplicative sono inclusi nella Parte III}

**DISPOSITIVO PER IL FISSAGGIO DEL TELONE ATTORNO
AI MONTANTI D'ANGOLO DEL CONTAINER**

Il dispositivo illustrato qui di seguito risponde ai requisiti di cui
all'Annesso 7, Parte I, Articolo 4, paragrafo 6 (a).

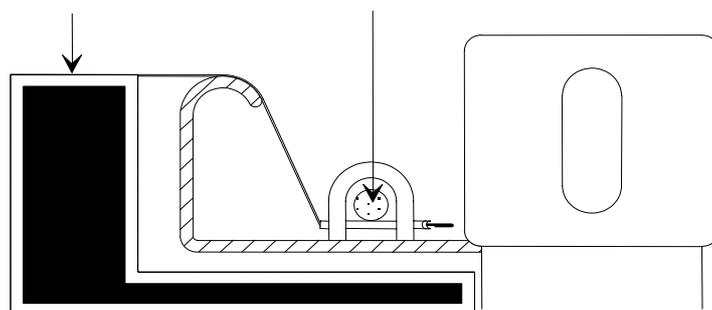
Fissaggio ai montanti d'angolo



Telone di copertura

Cavo di fissaggio del telone

Vista della sezione



Annesso 8

COMPOSIZIONE, FUNZIONI E REGOLAMENTO INTERNO DEL COMITATO AMMINISTRATIVO E DELLA COMMISSIONE ESECUTIVA^{*/}

COMPOSIZIONE, FUNZIONI E REGOLAMENTO INTERNO DEL COMITATO AMMINISTRATIVO^{*/}

Articolo 1

- (i) Le Parti contraenti sono membri del Comitato Amministrativo.
- (ii) Il Comitato può decidere che le Amministrazioni competenti degli Stati di cui al paragrafo 1 dell'Articolo 52 della presente Convenzione, che non sono Parti contraenti, o i rappresentanti delle organizzazioni internazionali possono partecipare come osservatori alle sessioni del Comitato in cui sono trattate questioni che li interessano.

Articolo 1 bis^{*/}

1. Il Comitato prenderà in esame ogni proposta di emendamento alla Convenzione, secondo quanto sancito nell'Articolo 59, paragrafi 1 e 2.
2. Il Comitato vigilerà sull'applicazione della Convenzione ed esaminerà eventuali misure adottate dalle Parti contraenti, dalle associazioni e dalle organizzazioni internazionali in base alla Convenzione e la relativa conformità.
3. Attraverso la Commissione Esecutiva TIR, il Comitato supervisionerà e sosterrà l'applicazione della Convenzione a livello nazionale ed internazionale.

Articolo 2

Il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite mette a disposizione del Comitato i servizi di segreteria.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

Articolo 3

Ogni anno, in occasione della prima sessione, il Comitato nominerà il suo presidente ed il suo vicepresidente.

Articolo 4

Tutti gli anni, nonché su richiesta delle competenti Amministrazioni di almeno cinque Stati che sono Parti contraenti, il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite convoca il Comitato, sotto gli auspici della Commissione Economica per l'Europa.

Articolo 5

Le proposte sono messe ai voti. Ogni Stato che è Parte contraente e che è rappresentato alla riunione ha diritto ad un voto. Le proposte diverse dagli emendamenti alla presente Convenzione sono adottate dal Comitato alla maggioranza dei voti espressi dai membri presenti e votanti. Gli emendamenti alla presente Convenzione, nonché le decisioni di cui agli Articoli 59 e 60 della presente Convenzione, sono adottati a maggioranza dei due terzi dei presenti e votanti.

Articolo 6

Per prendere le decisioni è necessario un quorum di almeno un terzo degli Stati che sono Parti contraenti.

{ECE/TRANS/17/Amend. 16; entrato in vigore il 24 giugno 1994}

Articolo 7

Prima della chiusura della sessione, il Comitato adotta il suo rapporto.

Articolo 8

Se il presente Annesso non prevede disposizioni pertinenti, è applicabile il Regolamento interno della Commissione Economica per l'Europa, salvo che il Comitato decida diversamente.

**COMPOSIZIONE, FUNZIONI E REGOLAMENTO INTERNO DELLA
COMMISSIONE ESECUTIVA TIR^{*/}**

Articolo 9^{*/}

1. La Commissione Esecutiva TIR istituita dal Comitato Amministrativo in conformità all'Articolo 58ter, è composta da nove membri, ciascuno proveniente da una diversa Parte contraente della Convenzione. Il Segretario TIR partecipa alle sessioni della Commissione.

2. I membri della Commissione Esecutiva TIR sono eletti dal Comitato Amministrativo con la maggioranza dei presenti e votanti. Ciascun membro della Commissione Esecutiva TIR resta in carica per due anni e può essere rieletto. I termini di riferimento per la Commissione Esecutiva TIR sono fissati dal Comitato Amministrativo.

Articolo 10^{*/}

La Commissione Esecutiva TIR ha il compito di:

- (a) supervisionare l'applicazione della Convenzione, incluso il funzionamento del sistema di garanzia, ed adempiere alle funzioni affidatele dal Comitato Amministrativo;**
- (b) supervisionare la stampa centralizzata e la distribuzione alle associazioni dei Carnet TIR che può essere effettuata da un'organizzazione internazionale concordata, come previsto nell'Articolo 6;**
- (c) coordinare ed promuovere lo scambio di intelligence ed altre informazioni fra le Autorità competenti delle Parti contraenti;**
- (d) coordinare e promuovere lo scambio di informazioni fra le Autorità competenti delle Parti contraenti, le associazioni e le organizzazioni internazionali;**
- (e) agevolare la risoluzione delle controversie fra le Parti contraenti, le associazioni, le compagnie assicurative e le organizzazioni internazionali, facendo salvo l'Articolo 57 sulla risoluzione delle controversie;**

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

- (f) **sostenere la formazione del personale delle Autorità doganali e delle altre parti interessate coinvolte nel regime TIR;**
- (g) **tenere un registro centrale per la distribuzione alle Parti contraenti delle informazioni che devono essere fornite dalle organizzazioni internazionali, come previsto nell'Articolo 6, sulle norme e procedure prescritte per il rilascio dei Carnet TIR da parte delle associazioni, in relazione alle condizioni ed ai requisiti minimi sanciti nell'Annesso 9;**
- (h) **vigilare sul prezzo dei Carnet TIR.**

Articolo 11^{*/}

1. **Il Segretario TIR convoca una sessione della Commissione su richiesta del Comitato Amministrativo o di almeno tre membri della Commissione.**
2. **La Commissione deve impegnarsi a prendere le decisioni tramite consenso. Qualora detto consenso non venga raggiunto, le decisioni saranno messe ai voti ed approvate a maggioranza dei presenti e votanti. E' necessario un quorum di cinque membri per poter prendere le decisioni. Il Segretario TIR non ha diritto al voto.**
3. **La Commissione elegge un presidente e adotta eventuali ulteriori norme procedurali.**
4. **La Commissione relaziona sulle proprie attività, inclusa la presentazione dei conti rivisti, al Comitato Amministrativo almeno una volta l'anno o dietro richiesta del Comitato stesso. In seno al Comitato Amministrativo la Commissione è rappresentata dal suo Presidente.**
5. **La Commissione esamina le informazioni e le richieste che le pervengono dal Comitato Amministrativo, dalle Parti contraenti, dal Segretario TIR, dalle associazioni nazionali e dalle organizzazioni internazionali citate nell'Articolo 6 della Convenzione. Dette organizzazioni internazionali hanno il diritto di partecipare alle sessioni della Commissione Esecutiva TIR in qualità di osservatori, salvo diversa decisione del Presidente. Ove necessario, eventuali altre organizzazioni possono partecipare alle sessioni della Commissione come osservatori su invito del Presidente.**

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

Articolo 12^{*/}

Il Segretario TIR è membro del Segretariato della Commissione Economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite ed esegue le decisioni della Commissione Esecutiva TIR nell'ambito dei Termini di riferimento della Commissione stessa. Il Segretario TIR è assistito da un Segretariato TIR le cui dimensioni sono determinate dal Comitato Amministrativo.

Articolo 13^{*/}

1. Il funzionamento della Commissione Esecutiva TIR e del Segretariato TIR è finanziato, fino a quando non saranno reperite altre fonti di finanziamento, attraverso un prelievo su ciascun Carnet TIR distribuito dall'organizzazione internazionale citata nell'Articolo 6.

Nota esplicativa all'Articolo 13, paragrafo 1^{*/}

8.13.1-1 Accordi finanziari

Dopo un periodo iniziale di due anni, le Parti contraenti della Convenzione prevedono che il funzionamento della Commissione Esecutiva TIR e del Segretariato TIR saranno finanziati mediante il Bilancio Ordinario delle Nazioni Unite. Ciò non preclude un prolungamento dell'accordo di finanziamento iniziale qualora i fondi delle Nazioni Unite o di fonti alternative non fossero immediatamente disponibili.

2. L'importo del prelievo e la procedura per la sua riscossione sono determinati dal Comitato Amministrativo previa consultazione con l'organizzazione internazionale di cui all'Articolo 6. Eventuali proposte di modifica del prelievo devono essere autorizzate dal Comitato Amministrativo.

Nota esplicativa all'Articolo 13, paragrafo 2^{*/}

8.13.1-2 Funzionamento della Commissione Esecutiva TIR

Le attività dei membri della Commissione Esecutiva TIR saranno finanziate dai rispettivi Governi.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

Annesso 9^{*/}**ACCESSO AL REGIME TIR****Parte I****AUTORIZZAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI AL RILASCIO DEI CARNET TIR****Condizioni e requisiti minimi**

1. Le condizioni ed i requisiti minimi che le associazioni devono rispettare per essere autorizzate dalle Parti contraenti a rilasciare i Carnet TIR e ad agire come garanti secondo quanto disposto nell'Articolo 6 della Convenzione sono:

(a) provata esistenza per almeno un anno come associazione istituita rappresentante gli interessi del settore dei trasporti.

Nota esplicativa al paragrafo 1(a)^{*/}

9.I.1(a) Associazione istituita

Le disposizioni dell'Annesso 9, Parte I, paragrafo 1(a) riguardano le organizzazioni coinvolte negli scambi internazionali di merci, incluse le camere di commercio.

(b) prova di solida situazione finanziaria e di capacità organizzative che consentono di adempiere agli obblighi previsti dalla Convenzione.

(c) provata conoscenza da parte del personale della corretta applicazione della Convenzione.

(d) assenza di reati gravi o reiterati contro la legislazione doganale o tributaria.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

- (e) **Istituzione di un accordo scritto o di altro strumento legale fra l'associazione e le competenti autorità della Parte contraente in cui essa è stabilita. Una copia autenticata dell'accordo scritto e di altro strumento legale, ove necessario insieme ad una traduzione giurata in inglese, francese o russo, dovrà essere depositata presso la Commissione Esecutiva TIR. Eventuali modifiche dell'accordo scritto o di altro documento legale dovranno essere immediatamente notificate alla Commissione Esecutiva TIR.**
- (f) **L'accordo scritto o l'altro strumento legale dovrà contenere l'impegno dell'associazione a:**
- (i) **conformarsi agli obblighi fissati nell'Articolo 8 della Convenzione;**
 - (ii) **accettare l'importo massimo per Carnet TIR determinato dalla Parte contraente che può essere richiesto all'associazione in base a quanto previsto nell'Articolo 8, paragrafo 3, della Convenzione;**
 - (iii) **verificare continuamente e, in particolare, prima della richiesta di autorizzazione all'accesso di persone al regime TIR, l'adempimento delle condizioni e dei requisiti minimi da parte di dette persone, così come stabilito nella Parte II del presente Annesso;**
 - (iv) **prestare la propria garanzia per tutte le obbligazioni a suo carico nel Paese in cui è stabilita e relative alle operazioni scortate da Carnet TIR rilasciati dall'associazione stessa o da associazioni estere affiliate alla medesima organizzazione internazionale cui è affiliata essa stessa;**
 - (v) **adempiere alle proprie obbligazioni a soddisfazione delle competenti Autorità delle Parti contraenti in cui essa è stabilita mediante una compagnia assicurativa, un insieme di assicuratori o un istituto finanziario. Il contratto(i) di assicurazione o garanzia finanziaria dovrà riguardare tutte le obbligazioni concernenti le operazioni scortate da Carnet TIR emessi dall'associazione stessa e dalle associazioni estere affiliate alla medesima organizzazione internazionale cui è affiliata essa stessa.**

Il preavviso per l'estinzione del contratto(i) di assicurazione o garanzia finanziaria non dovrà essere inferiore a quello per l'estinzione dell'accordo scritto o di altro strumento legale di cui alla lettera (e). Una copia autenticata del contratto(i) di assicurazione o garanzia finanziaria, nonché delle eventuali modifiche apportate, dovrà essere depositata presso la Commissione Esecutiva TIR, inclusa una traduzione giurata, ove necessario, in inglese, francese o russo;

Commento al paragrafo 1.(f) (v)

(a) Nell'ambito del sistema di assicurazione internazionale gestito dall'IRU per le sue associazioni, come descritto nel documento ECE TRANS/WP.30/R.195, ciascuna associazione deve presentare alle Autorità competenti di ogni Parte contraente una copia fedele e autenticata del testo completo e integrale del contratto di assicurazione globale concluso fra gli assicuratori globali internazionali (livello 3) da un lato e ciascuna associazione membro dell'IRU come beneficiaria dall'altro. Questo contratto, che dovrà essere firmato dal rappresentante(i) degli assicuratori internazionali, dalle associazioni e dall'IRU, dovrà riguardare tutte le obbligazioni delle associazioni a soddisfazione delle Autorità competenti ed includere tutte le condizioni assicurative, le scadenze ed i possibili motivi di rescissione del contratto di assicurazione. Questo contratto di assicurazione globale è identico per tutte le associazioni nazionali che partecipano al regime TIR. Qualora la legislazione nazionale di una Parte contraente della Convenzione vieti che le associazioni nazionali firmino, come parti assicurate, il contratto di assicurazione globale, è eccezionalmente ammesso, per un periodo limitato, che il contratto possa essere concluso e firmato solo da rappresentanti dell'IRU, che agiscono a nome dell'IRU, delle sue associazioni membri e delle parti terze, e dai rappresentanti degli assicuratori internazionali. Questa disposizione transitoria non modifica le responsabilità delle associazioni garanti sancite dalla Convenzione.

(b) Copie autenticate ed approvate del contratto di assicurazione globale di cui al punto (a) dovranno essere immediatamente trasmesse alla Commissione Esecutiva TIR dalle Autorità competenti di ciascuna Parte contraente, insieme alle copie autenticate dell'accordo scritto approvato o di altro strumento legale stipulato fra l'associazione e le autorità competenti della Parte contraente, come prescritto dall'Annesso 9, Parte I, paragrafo 1 (e), della Convenzione.

(c) Eventuali modifiche del contratto globale di cui alla lettera (a) devono essere immediatamente notificate alle autorità competenti di ciascuna Parte contraente ed alla Commissione Esecutiva TIR dalle associazioni e l'IRU.

*(d) Il preavviso per l'estinzione del contratto di assicurazione globale di cui alla lettera (a) sarà di sei (6) mesi.
{TRANS/WP.30/AC.2/51, paragrafo 17 e 19; TRANS/WP.30/AC.2/49, Annesso 2; TRANS/WP.30/1998/17, paragrafo 6-9;
TRANS/WP.30/1998/11, paragrafo 32-36; TRANS/WP.30/1998/7}*

- (vi) consentire alle Autorità competenti di controllare tutti i registri ed i conti tenuti in relazione all'amministrazione del regime TIR;**
- (vii) accettare una procedura per l'efficiente soluzione delle controversie derivanti dall'uso improprio o fraudolento dei Carnet TIR;**
- (viii) concordare che eventuali difformità gravi o reiterate dalle condizioni e requisiti minimi in oggetto porteranno alla revoca dell'autorizzazione al rilascio dei Carnet TIR;**
- (ix) conformarsi strettamente alle decisioni delle Autorità competenti della Parte contraente in cui essa è stabilita riguardo all'esclusione di persone nel rispetto dell'Articolo 38 della Convenzione e della Parte II del presente Annesso;**

- (x) **acconsentire all'attuazione fedele di tutte le decisioni adottate dal Comitato Amministrativo e dalla Commissione Esecutiva TIR, nella misura in cui dette decisioni sono state accettate dalle competenti Autorità delle Parti contraenti in cui l'associazione è stabilita.**

2. Le Parti contraenti in cui l'associazione è stabilita revocheranno l'autorizzazione al rilascio dei Carnet TIR in caso di non conformità grave o reiterata con le presenti condizioni e requisiti.

3. L'autorizzazione di un'associazione nei termini sopra stabiliti non intaccherà le responsabilità e gli obblighi dell'associazione previsti dalla Convenzione.

4. Le condizioni ed i requisiti minimi stabiliti più sopra non intaccano le condizioni ed i requisiti ulteriori che le Parti contraenti possono voler prescrivere.

Parte II

AUTORIZZAZIONE DELLE PERSONE FISICHE E GIURIDICHE ALL'UTILIZZO DEI CARNET TIR

Condizioni e requisiti minimi

1. Le condizioni ed i requisiti minimi che devono essere rispettati da coloro che intendono avere accesso al regime TIR sono:

- (a) Provata esperienza o, almeno, capacità di impegnarsi in trasporti internazionali su base regolare (titolare di una licenza per lo svolgimento di trasporti internazionali, ecc.).**
- (b) Solida situazione finanziaria.**
- (c) Provata conoscenza dell'applicazione della Convenzione TIR.**
- (d) Assenza di gravi o reiterati reati contro la legislazione doganale o fiscale.**
- (e) Un impegno contenuto in una dichiarazione scritta di impegno nei confronti dell'associazione volto ad assicurare che la persona in questione:**
 - (i) adempia alle formalità doganali richieste ai sensi della Convenzione presso gli uffici doganali di partenza, di passaggio e di destinazione;**
 - (ii) versi le somme dovute, indicate nell'Articolo 8, paragrafi 1 e 2, della Convenzione, qualora le venga richiesto da parte delle autorità competenti, nel rispetto dell'Articolo 8, paragrafo 7, della Convenzione;**
 - (iii) entro i limiti consentiti dalla legislazione, consentirà alle associazioni di controllare le informazioni sulle condizioni ed i requisiti minimi di cui sopra.**

2. Condizioni e requisiti ulteriori e più restrittivi per l'accesso al regime TIR possono essere introdotti dalle Autorità competenti delle Parti contraenti e dalle associazioni stesse, a meno che le Autorità competenti non decidano diversamente.

Procedura

3. Le Parti contraenti decidono, nel rispetto della legislazione nazionale, le procedure da seguire per l'accesso al regime TIR, sulla base delle condizioni e dei requisiti minimi fissati nei paragrafi 1 e 2.

Nota esplicativa al paragrafo 3

9.II.3 Comitato d'autorizzazione

Si raccomanda di istituire comitati di autorizzazione nazionali che includano i rappresentanti delle autorità competenti, delle associazioni nazionali e delle altre organizzazioni interessate.

{ECE/TRANS/17/Amend. 19; entrato in vigore il 17 febbraio 1999}

4. Le Autorità competenti trasmetteranno alla Commissione Esecutiva TIR, entro una settimana dalla data di autorizzazione o revoca di autorizzazione all'uso dei Carnet TIR, i dati riguardanti ciascuna persona, conformemente al campione di autorizzazione allegato (MAF).

5. L'associazione trasmetterà con scadenza annuale un elenco aggiornato al 31 dicembre contenente tutte le persone autorizzate e quelle la cui autorizzazione è stata revocata. Questo elenco sarà trasmesso alle Autorità competenti una settimana dopo il 31 dicembre. Le Autorità competenti inoltreranno una copia dell'elenco alla Commissione Esecutiva TIR.

6. L'autorizzazione all'accesso al regime TIR non costituisce di per sé un diritto ad ottenere i Carnet TIR dalle associazioni.

7. L'Autorizzazione di una persona all'uso dei Carnet TIR in base alle condizioni ed ai requisiti minimi di cui sopra, non intaccherà le responsabilità e gli obblighi della persona stessa previsti dalla Convenzione.

Commenti alla Parte II, Procedura

Cooperazione fra le autorità competenti

Per quanto concerne l'autorizzazione di una persona all'uso di Carnet TIR in linea con l'Annesso 9, Parte II della Convenzione, le autorità competenti della Parte contraente in cui la persona in questione risiede o è domiciliata terranno in debita considerazione eventuali informazioni, notificate da un'altra Parte contraente in base all'Articolo 38, paragrafo 2, riguardanti violazioni gravi o reiterate della legislazione doganale commesse da detta persona. Pertanto, al fine di consentire alla Parte contraente in cui risiede o è domiciliata la persona interessata una efficiente valutazione del caso, detta notifica dovrà essere quanto più dettagliata possibile.

{TRANS/WP.30/196, paragrafo 76; TRANS/WP.30/200, paragrafo 68}

Esclusione di un trasportatore nazionale dal regime TIR

Allo scopo di escludere dal regime TIR un trasportatore nazionale colpevole di gravi violazioni delle norme doganali, commesse nel territorio del Paese in cui egli risiede o è domiciliato, si raccomanda alle autorità doganali di applicare le disposizioni dell'Articolo 6, paragrafo 4, e dell'Annesso 9, Parte II, paragrafo 1 (d), piuttosto che le disposizioni dell'Articolo 38, paragrafo 1.

{TRANS/WP.30/196, paragrafo 77; TRANS/WP.30/200, paragrafo 68}

FACSIMILE DI MODULO DI AUTORIZZAZIONE (MAF)**Paese:****Nome dell'associazione:****Autorità competente:**

Riservato alle associazioni nazionali e/o autorità competenti								
Numero identificativo	Nome della persona(e)/ Impresa	Indirizzo dell'azienda	Punto di contatto e numero di accesso (tel., fax e e-mail)	Registrazione della ditta o numero di licenza, ecc.*	Precedente revoca della autorizzazione**	Data di autorizzazione**	Data di revoca della autorizzazione**	Timbro/firma
...								
...								
...								

*/ se disponibile

**/ ove opportuno

Per ciascuna persona per la quale l'associazione approvata trasmette una richiesta di autorizzazione, alle autorità competenti dovranno essere fornite, almeno, le seguenti informazioni:

- **Numero di identificazione individuale ed unico (ID) assegnato alla persona da parte dell'associazione garante (in collaborazione con l'organizzazione internazionale cui è affiliata).**
- **Nome(i) e indirizzo(i) della persona(e) o impresa (in caso di un'associazione di imprese, anche i nomi dei direttori responsabili).**
- **Punto di contatto (persona fisica autorizzata a fornire informazioni sulle operazioni TIR alle autorità doganali ed alle associazioni) con l'indicazione completa del numero di telefono, fax ed e-mail.**
- **Numero di registrazione commerciale o di licenza di trasporto internazionale o altro (se disponibile).**
- **(ove applicabile) Precedente revoca dell'autorizzazione, incluse le date, la durata e la natura della revoca dell'autorizzazione.**

3. PARTI CONTRAENTI DELLA CONVENZIONE TIR (1975)

Parti contraenti

Afghanistan
Albania
Algeria
Armenia
Austria
Azerbaijan
Belgio
Bielorussia
Bosnia Erzegovina
Bulgaria
Canada
Cile
Cipro
Croazia
Rep. Ceca
Danimarca
Estonia
Finlandia
Francia
Georgia
Germania
Giordania
Gran Bretagna
Grecia
Indonesia
Iran (Rep. Islamica)
Irlanda
Israele
Italia
Kazakistan
Kyrgyzstan
Kuwait
Lettonia
Libano

Paesi con i quali può essere svolta un'operazione TIR:

(aggiornato al 1° marzo 2003)^{*/}

-
Albania
-
Armenia
Austria
Azerbaijan
Belgio
Bielorussia
-
Bulgaria
-
-
Cipro
Croazia
Rep. Ceca
Danimarca
Estonia
Finlandia
Francia
Georgia
Germania
Giordania
Gran Bretagna
Grecia
-
Iran (Rep. Islamica)
Irlanda
Israele
Italia
Kazakistan
Kyrgyzstan
Kuwait
Lettonia
Libano

^{*/} Sulla base delle informazioni fornite dall'IRU

Parti Contraenti

Mongolia
Norvegia
Paesi Bassi
Lituania
Lussemburgo
Malta
Marocco
Polonia
Portogallo
Rep. Corea
Rep. Moldova
Romania
Federazione Russa
Serbia e Montenegro
Slovacchia
Slovenia
Spagna
Stati Uniti d'America
Svezia
Svizzera
Rep. Araba di Siria
Tajikistan
Ex Rep. Jugoslava
di Macedonia
Tunisia
Turchia
Turkmenistan
Ucraina
Ungheria
Uruguay
Uzbekistan

Comunità Economica Europea

**Paesi con i quali può essere svolta
un'operazione TIR:**

(aggiornato al° 1 marzo 2003)^{*/}

-
Norvegia
Paesi Bassi
Lituania
Lussemburgo
-
Marocco
Polonia
Portogallo
-
Rep. Moldova
Romania
Federazione Russa
Serbia e Montenegro
Slovacchia
Slovenia
Spagna
-
Svezia
Svizzera
Rep. Araba di Siria
-
Ex Rep. Jugoslava
di Macedonia
Tunisia
Turchia
Turkmenistan
Ucraina
Ungheria
-
Uzbekistan

^{*/} Sulla base delle informazioni fornite dall'IRU

4. RISOLUZIONI E RACCOMANDAZIONI RELATIVE ALLA CONVENZIONE TIR (1975)

4.1 RISOLUZIONE N° 49

PROVVEDIMENTI A BREVE TERMINE PER GARANTIRE LA SICUREZZA E L'EFFICIENZA DEL FUNZIONAMENTO DEL REGIME DI TRANSITO TIR

Risoluzione n° 49
adottata il 3 marzo 1995 dal Gruppo di Lavoro
CEE-ONU dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti

Il Gruppo di Lavoro dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti,

Sottolineando l'importanza di un funzionamento snello ed efficiente della Convenzione TIR sul trasporto internazionale di merci scortate da Carnet TIR (Convenzione TIR, 1975) per agevolare il trasporto e gli scambi internazionali,

Preoccupato dall'entità delle frodi doganali e del contrabbando nell'ambito del sistema di transito TIR, che possono compromettere le misure di agevolazione previste nella Convenzione TIR (1975),

Deciso a salvaguardare il regime di transito TIR che facilita lo sviluppo degli scambi, in particolare i movimenti internazionali di merci,

Convinto che il regime di transito TIR possa essere tutelato solo mediante un'azione congiunta e concertata di tutte le Parti del regime di transito TIR (Autorità doganali, associazioni nazionali garanti ed emittenti dei Carnet TIR, IRU, compagnie assicurative), per cui un aperto scambio di informazioni su tutti gli aspetti del regime è considerato essenziale,

In attesa della revisione della Convenzione TIR (1975), decide all'unanimità che le seguenti misure a breve termine siano attuate al più presto dalle autorità competenti delle Parti contraenti della Convenzione TIR (1975):

1. Al fine di agevolare la scoperta di Carnet TIR scaricati fraudolentemente e di accelerare la procedura di scarico, le Parti contraenti possono voler creare, per quanto possibile ed in linea con le esigenze nazionali, uffici o procedure centralizzati per l'amministrazione dei Carnet TIR;
2. Le Parti contraenti dovranno istituire procedure accelerate di scarico e ricerca per le spedizioni di merci sensibili;
3. Le Parti contraenti e l'IRU adotteranno tutte le misure necessarie per garantire l'immediata reintroduzione dei Carnet TIR per "tabacco/alcol" insieme alle garanzie di una somma che rispecchi i potenziali oneri a rischio;
4. Le Parti contraenti assicurano, mediante la normativa nazionale, che gli uffici doganali di destinazione o di uscita restituiscano i volet n°. 2 dei Carnet TIR agli uffici centrali o agli uffici doganali di partenza o entrata non appena possibile, e non più tardi di cinque giorni lavorativi a partire dal completamento dell'operazione TIR;
5. Al fine di agevolare i controlli doganali per le spedizioni di tabacchi e alcol, le Parti contraenti possono voler limitare, in linea con le pratiche amministrative nazionali, il numero di uffici doganali autorizzati ad accettare i Carnet TIR per "tabacco/alcol";
6. Le Parti contraenti assicurano che per il trasporto di tabacchi ed alcol, nonché per altre merci sensibili come determinate dalle Autorità competenti, l'ufficio di partenza o di entrata comunichi immediatamente ed in anticipo all'ufficio di destinazione o di uscita le informazioni sulle spedizioni di tali merci sotto sigillo doganale;
7. In base all'Articolo 20 della Convenzione TIR (1975), le Parti contraenti prescrivono le scadenze e, per quanto possibile, i percorsi che i veicoli stradali ed i container devono seguire in caso di spedizioni sotto sigillo doganale di tabacchi e alcol, nonché di altre merci sensibili come determinate dalle Autorità competenti. Le Parti contraenti dovranno applicare sanzioni, nel rispetto della legislazione nazionale, nei casi di mancato rispetto di dette prescrizioni.

8. Le Parti contraenti assicurano l'applicazione delle disposizioni dell'Articolo 38 della Convenzione TIR (1975), il che offre la possibilità di escludere temporaneamente o definitivamente dalla partecipazione alla Convenzione TIR del 1975 tutte le persone colpevoli di gravi reati contro la normativa doganale nazionale applicabile ai trasporti internazionali di merci;
9. Le Parti contraenti adottano tutte le misure necessarie per evitare furti e abusi dei timbri doganali e possono prescrivere l'uso di nuove tecnologie, quali inchiostro di sicurezza speciale, per impedire la falsificazione dei timbri doganali;
10. Le Parti contraenti richiedono che, nel rilasciare i Carnet TIR, l'IRU e le associazioni garanti nazionali applichino strettamente i criteri concordati ed i controlli amministrativi, al fine di garantire, per quanto possibile, l'affidabilità e l'integrità degli operatori dei trasportatori;
11. Le Parti contraenti del regime di transito TIR intensificano lo scambio reciproco di informazioni ed intelligence riguardo al regime di transito TIR, nel rispetto della legislazione nazionale. A tale scopo, esse istituiscono punti di riferimento per la lotta alle frodi all'interno delle Autorità competenti. Gli indirizzi di tali punti, inclusi i numeri di telefono e fax, saranno trasmessi appena possibile al Segretariato CEE-ONU per la redazione del relativo elenco internazionale.

Invita le Parti contraenti a studiare attentamente le proposte dell'IRU sull'introduzione di sistemi di scambio elettronico dei dati per la gestione dei Carnet TIR che verrebbero loro trasmesse dal Segretariato CEE-ONU in vista della loro possibile introduzione;

Richiede alle Parti contraenti della Convenzione TIR (1975) di notificare al Segretariato Esecutivo della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (CEE-ONU), entro il 1° giugno 1995, se accettano la presente risoluzione;

Richiede al Segretario Esecutivo della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (CEE-ONU) di informare tutte le Parti contraenti della Convenzione TIR (1975) circa l'accettazione della presente risoluzione.

Risoluzione n° 49 accettata da

Austria
Belgio
Croazia
Estonia
Francia
Grecia
Iran (Rep. Islamica)
Italia
Lettonia
Lussemburgo
Paesi Bassi
Portogallo
Romania
Slovacchia
Spagna
Svizzera
Gran Bretagna

Bielorussia
Bulgaria
Danimarca
Finlandia
Germania
Ungheria
Irlanda
Giordania
Lituania
Norvegia
Polonia
Repubblica Ceca
Federazione Russa
Slovenia
Svezia
Turchia
Comunità Europea

**4.2 RACCOMANDAZIONE ADOTTATA DAL COMITATO
AMMINISTRATIVO PER LA CONVENZIONE TIR (1975) IL 20 OTTOBRE
1995**

INTRODUZIONE DI UN SISTEMA DI CONTROLLO PER I CARNET TIR

**Raccomandazione adottata dal Comitato Amministrativo
per la Convenzione TIR (1975)
Il 20 ottobre 1995**

Il Comitato Amministrativo,

In riferimento alla Risoluzione n°. 49 sui provvedimenti a breve termine per garantire la sicurezza e l'efficienza del funzionamento del regime di transito TIR, adottata il 3 marzo 1995 dal Gruppo di Lavoro CEE-ONU dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti (TRANS/WP.30/162, Annesso 2),

In riferimento anche alla Comunicazione Urgente a tutte le Parti contraenti della Convenzione TIR (1975), adottata dal Gruppo di Contatto TIR il 29 giugno 1995, relativa al trasporto di piccole quantità di tabacchi e alcol (TRANS/WP.30/R.157, Annesso),

Rimpiangendo che, nonostante le attività delle Parti contraenti per controllare più efficacemente il funzionamento del regime di transito TIR in linea con le raccomandazioni dei due strumenti di cui sopra e nonostante gli sforzi dell'IRU, gli assicuratori internazionali siano pronti a continuare la loro copertura assicurativa solo se le Autorità doganali adotteranno ulteriori misure a breve termine,

Determinato a salvaguardare l'attuale regime di transito TIR,

Al fine di fornire rapidamente all'IRU dati sulla presentazione dei Carnet TIR presso gli uffici doganali di destinazione, decide di raccomandare a tutte le Parti contraenti l'attuazione, presso tutti gli uffici doganali autorizzati a gestire i Carnet TIR, del seguente provvedimento:

- (1) Le Autorità doganali dovranno trasmettere alle competenti associazioni garanti nazionali, ove possibile tramite gli uffici centrali o regionali con il mezzo di comunicazione più veloce a disposizione (fax, posta elettronica, ecc.) ed in formato standard, e ove possibile, su base giornaliera, almeno le seguenti informazioni riguardanti tutti i Carnet TIR presentati agli uffici doganali di destinazione, come definiti nell'Articolo 1 (g) della Convenzione:

- (a) Numero di riferimento del Carnet TIR;
 - (b) Data e numero di registrazione nel registro doganale;
 - (c) Nome o numero dell'ufficio doganale di destinazione;
 - (d) Data e numero di riferimento dello scarico (se diverso da (b));
 - (e) Scarico parziale o totale;
 - (f) Scarico con o senza riserve, senza pregiudizio per gli Artt. 8 e 11 della Convenzione;
 - (g) Altre informazioni o documenti (facoltativo)
 - (h) Numero di pagina. ^{*/}
- (2) L'annesso formulario tipo di riconciliazione (MRF) puo' essere inviato alle Aurotità doganali dalle rispettive associazioni garanti nazionali o dall'IRU
- (a) in caso di discrepanza tra i dati trasmessi e quelli riportati sulla souche del Carnet TIR utilizzato; o
 - (b) nel caso in cui nessun dato è stato trasmesso quando il Carnet TIR utilizzato è stato rinviato all'associazione garante nazionale.

Le Autorità doganali devono rinvviare al piu' presto possibile il formulario tipo di riconciliazione correttamente riempito ^{**/}

Richiede alle associazioni garanti nazionali e all'IRU di consentire alle Autorità doganali l'accesso alle loro banche-dati sui Carnet TIR, qualora tali Autorità lo desiderino;

Richiede inoltre alle Autorità doganali ed alle associazioni garanti nazionali di concludere un accordo, in linea con la legislazione nazionale, che riguardi si suddetti scambi di dati;

^{*/} Emendato il 26 febbraio 1999 dal Comitato Amministrativo TIR, {TRANS/WP30/AC.2/53, paragrafo 43}

^{**/} Emendato il 25 febbraio 2000 dal Comitato Amministrativo TIR, {TRANS/WP30/AC.2/57, paragrafo 36}

E' consapevole che l'attuazione dei summenzionati scambi di dati, non appena possibile, e comunque al più tardi entro il 31 dicembre 1995, sostituirà l'attuale procedura distinta di controllo privato nelle Parti contraenti in cui è applicata;

Richiede alle Parti contraenti e all'IRU di relazionare nel corso delle prossime sessioni del Comitato Amministrativo, del Gruppo di Lavoro CEE-ONU dei Problemi Doganali concernenti i Trasporti e del Gruppo di contatto TIR in merito all'applicazione delle misure di cui sopra.

**Annesso alla raccomandazione adottata dal Comitato Amministrativo
per la Convenzione TIR (1975) Il 20 ottobre 1995 ^{III}**

Formulario tipo di riconciliazione							
Parte da riempire a carico del richiedente							
Destinazione:							
Ufficio doganale régionale (facultativo): Nome:				Ufficio doganale di destinazione: Nome:			
Ricevuto il:				Ricevuto il:			
Data: Timbro				Data: Timbro			
Dati da confermare							
Fonte dei dati : <input type="checkbox"/> Carnet TIR <input type="checkbox"/> dati SAFETIR							
N°di Carnet TIR	Ufficio doganale che ha scaricato il Carnet TIR	Riferimento per lo scarico del Carnet TIR	Data di scarico del Carnet TIR	N° di pagine del vaucher	Scarico parziale /finale	Scarico con riserva /senza riserva	N. di pacchi (facoltativo)
Annessi: <input type="checkbox"/> copia della souches del Carnet TIR <input type="checkbox"/> Altro: _____							
Risposta dell'ufficio doganale di destinazione							
<input type="checkbox"/> Conferma <input type="checkbox"/> Correzione (indicare le modifiche di seguito) <input type="checkbox"/> Nessuna riferimento sullo scarico del Carnet TIR							
N° di Carnet TIR	Ufficio doganale che ha scaricato il Carnet TIR	Riferimento per lo scarico del Carnet TIR	Data di scarico del Carnet TIR	N° di pagine del vaucher	Scarico parziale /finale	Scarico con riserva /senza riserva	N. di pacchi (facoltativo)
Osservazioni:							
Data: Timbro e Firma dell'ufficio doganale di destinazione:							
<i>Ufficio doganale centrale (facoltativo)</i>							
Osservazioni:							
Data: Timbro e/o Firma:							

**/

Emendato il 25 febbraio 2000 dal Comitato Amministrativo TIR,
{TRANS/WP30/AC.2/57, paragrafo 36}

**4.3 RACCOMANDAZIONE ADOTTATA
DAL COMITATO AMMINISTRATIVO PER
LA CONVENZIONE TIR (1975) IL 20 OTTOBRE 2000**

**INTRODUZIONE DI UN NUMERO IDENTIFICATIVO (ID)
DEL TITOLARE DEL CARNET TIR SUL CARNET STESSO**

**Raccomandazione
adottata dal Comitato Amministrativo per la Convenzione TIR (1975)
il 20 ottobre 2000**

Il Comitato Amministrativo,

Riconoscendo che il titolare del Carnet TIR è una persona su cui grava la responsabilità principale del corretto termine di un'operazione TIR e della corretta osservanza di tutte le relative disposizioni della Convenzione TIR e che, pertanto, deve essere chiaramente identificabile,

Convinto che un numero di identificazione (ID) unico ed individuale, oltre al nome ed all'indirizzo del titolare del Carnet TIR, contribuiranno a questo obiettivo,

Considerando anche che l'inserimento di tale numero-ID sul Carnet TIR non solo faciliterà le procedure di indagine, ma ridurrà le possibilità di uso improprio dei Carnet TIR e del regime TIR,

Riconoscendo che i pertinenti emendamenti alla Convenzione TIR, la cui preparazione è prevista nell'ambito della Fase III del processo di revisione TIR entreranno in vigore al più tardi nel 2003,

Sottolineando la necessità di adottare misure adeguate per introdurre, al più presto possibile, un sistema di identificazione ufficiale e standard per i titolari di Carnet TIR, fino al momento dell'entrata in vigore dei relativi emendamenti alla Convenzione TIR,

1. Decide di raccomandare a tutte le Parti contraenti di accettare il seguente formato di numero-ID per i titolari di Carnet TIR, trattandosi di persone autorizzate all'uso dei Carnet TIR ai sensi dell'Annesso 9, Parte II della Convenzione TIR:

“AAA/BBB/XX...X”,

in cui "AAA" rappresenta un codice di tre lettere corrispondente al Paese in cui le persone che usano i Carnet TIR sono autorizzate in linea con il sistema di

classificazione dell'Organizzazione Internazionale per gli Standard (ISO) (Appendice 1),

in cui "BBB" rappresenta un codice di tre cifre corrispondente all'associazione nazionale mediante la quale il titolare del Carnet TIR è stato autorizzato in base al sistema di classificazione stabilito dalla pertinente organizzazione internazionale cui è affiliata l'associazione, e che consente l'identificazione inequivocabile di ciascuna associazione nazionale (Appendice 2),

in cui "XX...X" rappresenta numeri (cifre) consecutivi che identificano la persona autorizzata all'uso del Carnet TIR conformemente all'Annesso 9, Parte II della Convenzione TIR.

2. Esorta tutte le Parti contraenti a verificare che l'associazione nazionale che rilascia il Carnet TIR o, ove opportuno, la persona che usa il Carnet TIR inseriscano il numero-ID:
 - (a) nell'apposita casella del facsimile di modulo di autorizzazione (MAF) previsto dall'Annesso 9, Parte II della convenzione TIR;
 - (b) nel Carnet TIR, più precisamente:
 - (i) nella casella 3 di pagina 1 della copertina del Carnet TIR,
 - (ii) nella casella 4 del volet del Carnet TIR e, ove opportuno,
 - (iii) nella casella 5 del verbale certificato del Carnet TIR.
3. Richiede al Segretario TIR di predisporre procedure adeguate e di istituire un meccanismo per l'accesso protetto alla banca-dati TIR da parte della autorità competenti delle Parti contraenti, meccanismo che dovrà essere approvato dal Comitato Amministrativo, previa valutazione della Commissione Esecutiva TIR (TIRExB), al più tardi nel corso della sua sessione autunnale del 2001.

L'omissione del numero-ID sul Carnet TIR non comporterà ritardi durante le operazioni TIR e non costituirà un ostacolo all'accettazione dei Carnet TIR fino al momento dell'entrata in vigore dei relativi emendamenti alla Convenzione TIR.

La presente raccomandazione entrerà in vigore il 1° aprile 2001 e cesserà di avere effetto al momento dell'entrata in vigore dei pertinenti emendamenti alla Convenzione TIR.

Appendice 1

Codici nazionali in accordo con il sistema di classificazione dell'Organizzazione Internazionale per la standardizzazione (ISO)			
<u>Country</u>	<u>Country code (ISO 3166, A3)</u>	<u>Country</u>	<u>Country code (ISO 3166, A3)</u>
Afghanistan	AFG	Latvia	LVA
Albania	ALB	Lebanon	LBN
Algeria	DZA	Lithuania	LTU
Armenia	ARM	Luxembourg	LUX
Austria	AUT	Malta	MLT
Azerbaijan	AZE	Morocco	MAR
Belarus	BLR	Netherlands	NLD
Belgium	BEL	Norway	NOR
Bosnia and Herzegovina	BIH	Poland	POL
Bulgaria	BGR	Portugal	PRT
Canada	CAN	Republic of Korea	KOR
Chile	CHL	Republic of Moldova	MDA
Croatia	HRV	Romania	ROM
Cyprus	CYP	Russian Federation	RUS
Czech Republic	CZE	Slovakia	SVK
Denmark	DNK	Slovenia	SVN
Estonia	EST	Spain	ESP
Finland	FIN	Sweden	SWE
France	FRA	Switzerland	CHE
Georgia	GEO	Syrian Arab Republic	SYR
Germany	DEU	Tajikistan	TJK
Greece	GRC	The former Yugoslav Republic of Macedonia	MKD
Hungary	HUN	Tunisia	TUN
Indonesia	IDN	Turkey	TUR
Iran (Islamic Republic of)	IRN	Turkmenistan	TKM
Ireland	IRL	Ukraine	UKR
Israel	ISR	United Kingdom	GBR
Italy	ITA	United States of America	USA
Jordan	JOR	Uruguay	URY
Kazakhstan	KAZ	Uzbekistan	UZB
Kuwait	KWT	Yugoslavia	YUG
Kyrgyzstan	KGZ		

Appendice 2**Codici nazionali delle associazioni garanti
in accordo con il sistema di classificazione dell'IRU**

Association (full name)	Association (short name)	IRU code
Ass. Nat. des Entreprises Albanaises des Transports Routiers	ANALTIR	044
Arbeitsgemeinschaft Internationaler Strassenverkehrsunternehmer	AISÖ	084
Azerbaijan International Road Carriers Association	ABADA	075
Belorussian Association of International Road Carriers	BAIRC	034
Fédération Belge des Transporteurs	FEBETRA	014
Assoc. des Entreprises Bulgares de Transports Internationaux	AEBTRI	046
Association Croate de Transport Routier	TRANSPORTKOMERC	064
Transport Development Association	TDA	035
Association of Czech Intern. Road Transport Enterprises	CESMAD BOHEMIA	047
Danish Transport and Logistics Association	DTL	017
Association of Estonian International Road Carriers	ERAA	031
Suomen Kuorma Autoliitto R.Y.	SKAL	021
Service des Carnets TIR / Automobile Club de France	SCT/ACF	018/020
Association Française du Transport Routier International	AFTRI	019
Georgian International Road Carriers Association	GIRCA	054
Bundesverband Gueterkraftverkehr und Logistik	BGL	016
Arbeitsgem. zur Foerderung und Entwicklung des Internationalen Strassenverkehrs	AIST	048
Fédération Hellénique des Transports Routiers Internationaux	OFAE	037
Association des Transporteurs Routiers Hongrois	ATRH	049
Iran Chamber of Commerce, Industries and Mines	ICCIM	057
Irish Road Haulage Association	IRHA	024
Israel Road Transport Board	IRTB	056
Unione Ital. Delle Camere di Commercio, Industria, Artigianato & Agricoltura	UICCIAA	038
Association of International Autotransportation of the Kyrgyz Republic	KYRGYZ AIA	080
Union of International Road Carriers	KAZATO	081
Kuwait Automobile & Touring Club	KATC	061
Latvian Association of International Road Carriage	LA	033
Chamber of Commerce, Industry and Agriculture of Beirut and Mount Lebanon	CCIAB	082
Association Suisse des Transporteurs Routiers	ASTAG	015
Lithuanian National Road Carriers Association	LINAVA	032

Appendice 2 (continua)**Codici nazionali delle associazioni garanti
in accordo con il sistema di classificazione dell'IRU**

Association (full name)	Association (short name)	IRU code
Office National des Transports	ONT	062
Service Carnets Tir BV / Transport en Logistiek Nederland	SCT/TLN	026
Nederlands Vervoer	KNV	027
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer	EVO/SIEV	028
Norges Lastebileier Forbund	NLF	025
Zrzeszenie Miedzynarodowych Przewoznikow Drogowych V Polsce	ZMPD	051
Assoc. Nac. de Transportadores Publicos Rodoviaros de Mercadorias	ANTRAM	041
Moldovian Association of International Automobile Transport	AITA	060
Union Nationale des Transporteurs Routiers de la Roumanie	UNTRR	050
Asociatia Romana Pentru Trans-portati Rutiere Internationale	ARTRI	052
Association of International Road Carriers	ASMAP	053
Association des Transporteurs Internationaux Slovaques	CESMAD SLOVAKIA	040
Intertransport Service C.M.A	GIZ INTERTRANSPORT	043
Asociation Del Transporte Internatcional Por Carretera	ASTIC	036
Svenska Akeriforbundet	SA	029
Syrian National Committee of the International Chamber of Commerce	SNC ICC	083
Makedonija Soobrakaj	AMERIT	065
Chamber de Commerce et d'Industrie	CCIT	063
Union of Chambers of Commerce, Industry, Mar. Com., Com. Exch.	UCCIMCCE	042
Association of International Road Carriers	AIRCU	066
Road Haulage Association LTD	RHA	022
Freight Transport Association LTD	FTA	023
Association of International Road Carriers of Uzbekistan	AIRCUZ	074

5 ESEMPI DI PRATICHE MIGLIORI

5.1 INTRODUZIONE

Gli esempi di pratiche migliori elaborati dal Gruppo di Lavoro CEE-ONU dei problemi doganali concernenti i trasporti (Wp.30) ed approvati dal Comitato Amministrativo TIR non devono essere confusi con i commenti o le altre pratiche raccomandate adottate dal Gruppo di Lavoro o dal Comitato Amministrativo (TRANS/WP.30/AC.2/59, paragrafo 47). Detti esempi di pratiche migliori sono inseriti nel Manuale TIR allo scopo di facilitare l'applicazione della Convenzione nei Paesi che vi hanno aderito di recente e/o nei quali le operazioni TIR possono essere nuovamente intraprese.

5.2 PROCEDURA PER IL TERMINE DI UN'OPERAZIONE TIR

1. Le merci ed il corrispondente Carnet TIR devono essere presentati all'ufficio doganale di destinazione o uscita (di passaggio) nei giorni ed orari di ufficio stabiliti. Tuttavia, su richiesta ed a spese della parte interessata, detto ufficio può consentire che i documenti vengano presentati al di fuori dei giorni e delle ore previsti.
2. L'ufficio di destinazione o uscita (di passaggio) deve:
 - controllare i documenti, i compartimenti di carico e le merci ivi contenute, come opportuno;
 - registrare il Carnet TIR;
 - fornire un'attestazione di termine compilando le caselle 24-28 del volet n°. 2 del Carnet TIR;
 - compilare la souche del volet n°. 2 e staccarla dal Carnet TIR;
 - restituire il Carnet TIR alla persona che lo ha presentato;
 - creare un file indicante il termine dell'operazione TIR in un sistema di controllo internazionale autorizzato, quale il sistema SAFETIR gestito dalla IRU, secondo quanto prescritto dalla Raccomandazione del Comitato Amministrativo TIR del 20 ottobre 1995 (in osservanza dell'Articolo 42 bis della Convenzione).

3. Oltre al volet n° 2 ed alla souche n° 2 del Carnet TIR, l'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio) può rilasciare altri documenti alla persona che ha presentato il Carnet TIR (es. una ricevuta, dietro richiesta precedentemente compilata dalla persona interessata) e può utilizzare strumenti di identificazione complementari per facilitare la scoperta di timbri doganali falsi apposti sui Carnet TIR. Al fine di individuare immediatamente eventuali irregolarità, durante il viaggio di ritorno di un veicolo e/o all'uscita da un Paese, le autorità doganali possono verificare la legalità della souche n° 2 del Carnet TIR e di altri documenti. Tali verifiche devono essere effettuate al più presto.

Nota:

Gli operatori hanno spesso difficoltà a rispondere alle richieste di chiarimenti delle autorità doganali in relazione al mancato scarico delle operazioni TIR. Gli ulteriori documenti indicati nel paragrafo 3 non sono ammissibili come mezzo di prova del termine dell'operazione, tuttavia possono contribuire allo svolgimento delle indagini. Nell'ambito del regime TIR, l'operatore riceve la souche del volet n° 2, che egli deve poi inviare all'associazione nazionale; quindi, egli può non disporre di alcuna documentazione da presentare in caso di indagini. Anche le registrazioni del termine delle operazioni TIR rinvenute in un sistema di controllo internazionale autorizzato, quale il sistema SAFETIR gestito dall'IRU, in osservanza alla Raccomandazione del Comitato Amministrativo TIR del 20 ottobre 1995 (in linea con l'Articolo 42 bis della Convenzione) possono essere considerate un valido mezzo di prova del termine delle operazioni TIR.

5.3 PROCEDURA PER LO SCARICO DI UN'OPERAZIONE TIR

1. Gli uffici doganali che trattano i Carnet TIR devono tenere appositi registri separati nei rispettivi archivi.

2. L'ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio) deve trattenere il volet n° 1 del Carnet TIR. Per agevolare la restituzione del volet n° 2, detto ufficio può inserire nella casella "per uso d'ufficio" del volet n° 2 la seguente dicitura: "Da restituire a", seguita dal nome ed indirizzo completo dell'ufficio doganale al quale deve essere restituito il volet n° 2 (ove applicabile, per il tramite di o direttamente ad un ufficio centrale). Tale dicitura deve, per quanto possibile, essere apposta mediante un timbro o deve essere chiaramente leggibile.

3. Allo scopo di facilitare le procedure di indagine, l'ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio) deve assicurarsi che la casella 22 del volet n°. 1 riporti il nome dell'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio).
4. L'ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio) può informare preventivamente l'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio) della spedizione di merci nell'ambito del regime TIR, al fine di ostacolare lo scarico abusivo o fraudolento di un'operazione TIR.
5. L'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio) deve staccare (entro 5 giorni lavorativi) a contare dal termine dell'operazione TIR la parte del volet n°. 2 relativa alle caselle da 18 a 28 ed inviarla immediatamente all'ufficio doganale indicato nella casella "per uso d'ufficio", ove applicabile, per il tramite di o direttamente ad un ufficio centrale.
6. Immediatamente dopo il termine dell'operazione TIR, l'ufficio doganale di destinazione deve rendere disponibili tutte le informazioni riguardanti il termine dell'operazione TIR prescritte dalla Raccomandazione del Comitato Amministrativo TIR del 20 ottobre 1995 all'interno di un sistema di controllo internazionale autorizzato, quale il sistema SAFETIR gestito dalla IRU, nel rispetto della Raccomandazione del Comitato Amministrativo TIR del 20 ottobre 1995 (in linea con l'articolo 42 bis della Convenzione).
7. A conferma dell'avvenuto scarico, l'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio) può inviare all'ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio) uno speciale messaggio e-mail o telex contenente i dati riportati sul volet n°. 2 del Carnet TIR, invece di inviare per posta ordinaria il volet n°. 2 (o della ricevuta di ritorno).
8. Al ricevimento del volet n°. 2 di cui al paragrafo 5, o del messaggio e-mail o telex di cui al paragrafo 7, l'ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio) deve immediatamente confrontare le informazioni ivi contenute con le stesse informazioni indicate nel volet n°. 1 del Carnet TIR trattenuto dall'ufficio stesso come indicato nel paragrafo 2.
9. In caso di vari uffici doganali di partenza o di destinazione, la procedura sopra descritta deve essere applicata mutatis mudandis.
10. Nei casi in cui l'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio) è diverso da quello indicato sul volet n°. 2 del Carnet TIR, detto ufficio deve immediatamente darne comunicazione l'ufficio specificato sul volet n°. 2.

11. Allo scopo di individuare e prevenire le frodi, l'ufficio di partenza o di entrata (di passaggio) (ove applicabile, l'ufficio centrale), fatti salvi i casi dubbi, deve verificare a posteriori una percentuale mensile, pari all'1 per 1000) di tutti i volet n° 2 restituiti, scelti casualmente. Ogni mese devono essere verificati un minimo di 6 documenti.

12. Le autorità doganali devono adottare le misure necessarie per proteggere le loro telecomunicazioni, i registri, i file, ecc., da eventuali accessi non autorizzati, e per prevenire la possibilità di invio di false conferme di scarico.

5.4 PROCEDURA DI INDAGINE

1. Le tabelle sotto riportate mostrano un sunto delle procedure di indagine raccomandate, che devono essere applicate dagli uffici doganali di partenza o di entrata (di passaggio), di destinazione o di uscita (di passaggio) o dall'ufficio doganale centrale.

2. La tabella 1 descrive la procedura di indagine applicabile all'interno della Comunità Europea in caso di mancata restituzione del volet n° 2 da parte dell'ufficio di destinazione o di uscita (di passaggio).

3. La Tabella 3 descrive la procedura di indagine applicabile all'interno della Federazione Russa qualora l'ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio) non abbia ricevuto la conferma, via e-mail o messaggio telex, dell'arrivo delle merci da parte dell'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio).

Tabella 1 (Comunità Europea)

Azione dell'ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio)	Merci non sensibili (come determinate dalle autorità competenti)	Merci sensibili (come determinate dalle autorità competenti)
(1) Inviare la richiesta di informazioni all'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio)	Volet n°. 2 non restituito dopo 3 mesi	Volet n°. 2 non restituito dopo 1 mese
(2) Verificare l'esistenza di una registrazione del termine dell'operazione in un sistema di controllo internazionale autorizzato, quale il sistema SAFETIR gestito dall'IRU	Come sopra	Come sopra
(2) Informare l'associazione garante nazionale del possibile non termine (notifica preliminare)	Come sopra	Come sopra
(3) Inviare un sollecito all'autorità di controllo dell'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio)	Dopo 3 mesi (1)	Dopo 1 mese (1)
(4) Notificare il non-termine o il termine con riserva all'associazione garante ed al titolare del Carnet TIR	Dopo 3 mesi (3)	Dopo 1 mese (3)
(5) Richiedere il pagamento, per quanto possibile, dalle persone direttamente responsabili	Dopo 3 mesi (4)	Dopo 3 mesi (4)
(6) Inviare una richiesta di pagamento all'associazione garante	Dopo 1 mese (5)	Dopo 1 mese (5)

Nota:

L'ufficio incaricato delle indagini deve comunicare, entro tre mesi, al titolare del Carnet TIR o all'associazione garante se ha accettato i mezzi di prova alternativi del termine dell'operazione TIR, anche nei casi in cui, nel frattempo, l'ufficio abbia potuto scaricare l'operazione per proprio conto (è stata ritrovata la certificazione di termine, ecc.).

Tabella 2 (Federazione Russa)

Azione delle autorità doganali	Condizioni per l'applicazione	Autorità doganale responsabile
(1) inviare all'ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio) una notifica scritta del mancato arrivo delle merci nei 15 giorni successivi alla scadenza del termine previsto per la consegna	Le merci non sono state presentate all'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio) entro il termine previsto per la consegna	Ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio)
(2) inviare un sollecito all'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio)	Mancato ricevimento della conferma mediante messaggio o notifica scritta del mancato arrivo delle merci da parte dell'ufficio di un ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio)	Ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio)
(3) verificare l'esistenza di informazioni sul termine dell'operazione in un sistema di controllo internazionale autorizzato, quale il sistema SAFETIR gestito dall'IRU	Ricevimento di una notifica scritta del mancato arrivo delle merci da parte dell'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio)	Ufficio doganale di partenza, di entrata (di passaggio) o ufficio doganale centrale
(4) avviare una procedura investigativa sulla violazione doganale	Ricevimento di una notifica scritta del mancato arrivo delle merci da parte dell'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio)	Ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio)
(5) informare il trasportatore e/o il titolare del Carnet TIR della procedura investigativa sulla violazione doganale mediante invio di una copia della registrazione o consegna della stessa ad un rappresentante autorizzato del trasportatore	Viene avviata una procedura investigativa sulla violazione doganale	Ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio)
(6) prestare particolare attenzione ai documenti che possono essere presentati come mezzo di prova del corretto scarico, e verificare che il possibile destinatario delle merci non ha commesso violazioni doganali	Le persone interessate hanno presentato detti documenti	Ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio), insieme all'ufficio doganale di destinazione o di uscita (di passaggio)

Azione delle autorità doganali	Condizioni per l'applicazione	Autorità doganale responsabile
(7) calcolare l'importo dei dazi doganali e delle imposte da pagare, insieme agli interessi di mora, e compilare una richiesta di pagamento che deve essere inviata, ove possibile, al trasportatore e/o al titolare del Carnet TIR o essere consegnata al suo rappresentante autorizzato	Viene avviata una procedura investigativa sulla violazione doganale	Ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio)
(8) inviare la richiesta e l'ulteriore documentazione rilevante ad un organo centrale che controlla l'applicazione del regime TIR in un dato Paese	Il trasportatore (o altri) non rispetta una richiesta di pagamento entro un mese	Ufficio doganale di partenza o di entrata (di passaggio)
(9) notificare l'associazione garante nazionale e, successivamente, presentare una richiesta secondo quanto disposto dalla Convenzione TIR	Il trasportatore (o altri) non rispetta una richiesta di pagamento	Autorità doganale centrale
(10) revocare, entro tre mesi, la notifica o la richiesta qualora quest'ultima sia già stata inviata	L'autorità centrale ha ricevuto, a propria soddisfazione, prova del corretto scarico	Autorità doganale centrale
(11) informare, entro tre mesi, l'associazione garante nazionale	Il mezzo di prova di cui sopra è considerato insufficiente	Autorità doganale centrale
(12) trasmettere all'associazione garante nazionale mediante telecomunicazione, i dati sui Carnet TIR che non sono stati scaricati per almeno 30 giorni dopo la scadenza del termine fissato per la consegna delle merci (notifica preliminare non ufficiale). L'elenco di detti Carnet TIR deve essere aggiornato regolarmente	Vengono usati sistemi di scambio elettronico dei dati (EDI)	Autorità doganale centrale o altro ufficio doganale

Nota:

L'ufficio incaricato delle indagini deve comunicare, entro tre mesi, al titolare del Carnet TIR o all'associazione garante se ha accettato i mezzi di prova alternativi del termine dell'operazione TIR, anche nei casi in cui, nel frattempo, l'ufficio abbia potuto in grado di scaricare l'operazione per proprio conto (è stata ritrovata la certificazione di termine, ecc.)

4. Più oltre sono riportati un possibile modello di notifica di indagine e di lettera di sollecito di cui si raccomanda l'uso alle autorità doganali.

Modello di notifica di indagine**Carnet TIR – Notifica di indagine**

I. Riservato all'ufficio doganale di partenza/di entrata (di passaggio)		
A. Carnet TIR n°. Copia del volet n°. 1 allegata	B. Ufficio doganale di destinazione/uscita (di passaggio)	
C. Ufficio doganale di partenza/entrata (di passaggio) (nome e indirizzo completo)	D. Numero di registrazione del veicolo, o nome della imbarcazione, se conosciuto	
E. Secondo le informazioni a disposizione di questo ufficio doganale, la spedizione è stata		
<input type="checkbox"/> 1. presentata a il _ _ _ _ G M A		
<input type="checkbox"/> 2. consegnata a il _ _ _ _ (nome e indirizzo della persona o della ditta) G M A		
<input type="checkbox"/> 3. Il titolare del Carnet TIR non è in grado di fornire informazioni su dove si trovino le merci		
Luogo e data:	Firma:	Timbro:
II. Riservato all'ufficio doganale di destinazione/uscita (di passaggio)		
Richiesta di ulteriori informazioni		
Allo scopo di svolgere le indagini, l'ufficio doganale di partenza/entrata (di passaggio) deve inviare:		
<input type="checkbox"/> 1. una descrizione precisa delle merci <input type="checkbox"/> 2. una copia della nota di consegna CMR <input type="checkbox"/> 3. i seguenti documenti o informazioni:		
Luogo e data:	Firma:	Timbro:
III. Riservato all'ufficio doganale di partenza/entrata (di passaggio)		
Risposta alla richiesta di ulteriori informazioni		
<input type="checkbox"/> 1. Si allegano le informazioni, le copie o i documenti richiesti		
<input type="checkbox"/> 2. le informazioni, le copie o i documenti di cui ai seguenti numeri non sono disponibili _ _ _ _		
Luogo e data:	Firma:	Timbro:
IV. Riservato all'ufficio doganale di destinazione/uscita (di passaggio)		
<input type="checkbox"/> 1. Il volet n°. 1 è stato restituito il _ _ _ _ ; si allega la copia del volet n° 1 debitamente vistata G M A		
<input type="checkbox"/> 2. Si allega alla presente notifica di indagine il volet n° 2 debitamente vistato		
<input type="checkbox"/> 3. Sono incorso indagini ed il volet n° 2, o una copia del volet n° 1, sarà restituita al più presto		
<input type="checkbox"/> 4. La spedizione è stata presentata presso questo ufficio senza la relativa documentazione		
<input type="checkbox"/> 5. Né la spedizione né il Carnet TIR sono stati presentati presso questo ufficio ed è impossibile ottenere informazioni in merito.		
Luogo e data:	Firma:	Timbro:

Modello di lettera di sollecito

Carnet TIR – Lettera di sollecito

I. Ufficio doganale di partenza/entrata (di passaggio)(nome e indirizzo)	II. Autorità destinataria (nome e indirizzo)
III. N°. di riferimento	
IV. Carnet TIR (n°. e data)	
V. Notifica di indagine (n°. e data)	
VI. Dettagli riguardanti l'ufficio doganale di destinazione/uscita (di passaggio)	
VII. Altre informazioni <p style="text-align: right;">- Continua a tergo -</p>	
VIII. Non ho ancora ricevuto risposta alla notifica di indagine summenzionata. Vi prego di informarmi sullo stato attuale delle indagini.	
IX. Risposta all'autorità destinataria <p style="text-align: right;">- Continua a tergo -</p>	
Fatto a.....,	
Firma	Timbro

Allegati: Copia del volet n°. 1 del Carnet TIR
Copia della notifica di indagine

5.5 ELENCO DEI DOCUMENTI PRESENTATI A SOSTEGNO DELLE RICHIESTE DI NON-SCARICO

1. Per sostanziare la richiesta di pagamento occorre la documentazione di base. In generale, tale documentazione deve riguardare due aspetti principali:
 - (a) le motivazioni che stabiliscono la responsabilità dell'associazione garante nazionale;
 - (b) l'importo dei dazi di importazione o esportazione e degli altri oneri a carico dell'associazione garante nazionale.

2. Per stabilire le motivazioni della trasmissione delle richieste si ritengono appropriati i seguenti documenti:
 - una copia del volet n°. 1 debitamente compilato e vistato dalle autorità doganali – come prova dell'inizio della responsabilità dell'associazione garante nazionale secondo quanto prescritto dall'Articolo 8, paragrafo 4 della Convenzione;
 - alcuni documenti a conferma che le autorità doganali hanno applicato le disposizioni dell'Articolo 8, paragrafo 7 della Convenzione, ad esempio, una copia della lettera raccomandata inviata al titolare del Carnet TIR e contenente la richiesta di pagamento;
 - una dichiarazione scritta (lettera) delle autorità doganali indicante gli aspetti principali della violazione commessa e contenente i motivi per i quali i mezzi di prova del corretto termine dell'operazione TIR, presentati dalle persone interessate, sono considerati insufficienti.

3. Per sostanziare 1 (b), si ritiene opportuno il calcolo dettagliato dei dazi doganali e degli oneri, inclusa la determinazione del valore doganale delle merci e le aliquote tariffarie applicabili.

6 ESEMPIO DI AUTORIZZAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI AL RILASCIO DI CARNET TIR E AD AGIRE COME GARANTI E ESEMPIO DI ACCORDO

6.1 ESEMPIO DI AUTORIZZAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI AL RILASCIO DI CARNET TIR E AD AGIRE COME GARANTI

1. Conformemente all'Articolo 6, paragrafo 1, della Convenzione doganale relativa al trasporto internazionale delle merci accompagnate da Carnet TIR (Convenzione TIR del 1975), siglata a Ginevra il 14 novembre 1975 e successivamente modificata (in seguito indicata come Convenzione TIR), il/la ... (nome dell'autorità competente) ... di ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ... con la presente autorizza ... (nome dell'associazione) ... a rilasciare Carnet TIR coperti dalla Convenzione TIR e ad agire come garante in ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ... fino a quando saranno pienamente rispettate le condizioni ed i requisiti minimi fissati nell'Annesso 9, Parte I della Convenzione TIR.

2. In particolare, il/la ... (nome dell'associazione) ... dovrà:

- (a) aver provato la sua esistenza, da almeno un anno, come associazione istituita rappresentante gli interessi del settore dei trasporti^{*/};
- (b) aver fornito prova di solida situazione finanziaria e di capacità organizzative che consentono di adempiere agli obblighi previsti dalla Convenzione TIR;
- (c) aver dimostrato che il proprio personale conosce la corretta applicazione della Convenzione TIR;
- (d) non aver commesso violazioni gravi o reiterate della legislazione doganale o fiscale;

^{*/} Si veda la Nota esplicativa 9.I.1 (a) all'Annesso 9, Parte I, paragrafo 1 (a) della Convenzione TIR

- (e) aver istituito un accordo/strumento legale scritto con ... (nome dell'autorità competente) ... di ... (nome del Paese/Unione doganale o commerciale) ... ed assunto un impegno in conformità alle disposizioni dell'Annesso 9, Parte I, paragrafo 1 (f) della Convenzione TIR (allegato);
- (f) aver accettato le seguenti ulteriori condizioni e requisiti (ove esistenti): ...

3. Nel caso di non conformità grave o reiterata alle condizioni ed ai requisiti minimi fissati nell'Annesso 9, Parte I della Convenzione TIR, la presente autorizzazione sarà revocata da ... (nome dell'autorità competente) ... di ... (nome del Paese/Unione doganale o economica).

4. L'autorizzazione secondo i termini sopra fissati non pregiudicherà le responsabilità e gli obblighi di ... (nome dell'associazione) ... previsti dalla Convenzione TIR. Ciò implica che la revoca dell'autorizzazione al rilascio di Carnet TIR e ad agire come garante non intaccherà gli obblighi assunti da ... (nome dell'associazione) ... in ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ... in relazione alle operazioni scortate da Carnet TIR accettati da ... (nome dell'autorità competente) ... prima della data di revoca dell'autorizzazione stessa e rilasciati dall'associazione in questione e da associazioni estere affiliate alla medesima organizzazione internazionale cui è affiliata essa stessa.

5. La presente autorizzazione entra in vigore nel momento in cui avrà effetto l'accordo/strumento legale scritti di cui al paragrafo 2 (a) più sopra.

6.2 ESEMPIO DI ACCORDO^{*/}

Conformemente all'Annesso 9, Parte I, paragrafo 1 (e) della Convenzione doganale relativa al trasporto internazionale delle merci accompagnate da Carnet TIR (Convenzione TIR del 1975), siglata a Ginevra il 14 novembre 1975 e successivamente modificata (in seguito indicata come Convenzione TIR), il/la ... (nome dell'autorità competente) ... di ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ... e ... (nome dell'associazione) ... con il presente concordano quanto segue:

A. IMPEGNO

1. Accettando il presente accordo in forma idonea, in base alla legislazione nazionale ed alla prassi amministrativa, il/la ... (nome dell'associazione) ... si impegna, ai sensi dell'Annesso 9, Parte I della Convenzione TIR, a:

- (a) conformarsi agli obblighi fissati nell'Articolo 8 della Convenzione TIR, in particolare quelli contenuti nella Sezione B più oltre;
- (b) accettare l'importo massimo per Carnet TIR determinato da ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ..., che può essere richiesto da ... (nome dell'associazione) ... in base a quanto previsto nell'Articolo 8, paragrafo 3 della Convenzione TIR, come indicato in dettaglio nella Sezione C più oltre;
- (c) verificare continuamente e, in particolare, prima della richiesta di autorizzazione all'accesso di persone al regime TIR, l'adempimento delle condizioni e dei requisiti minimi da parte di dette persone, così come stabilito nella Parte II dell'Annesso 9 della Convenzione TIR;
- (d) prestare la propria garanzia per tutte le obbligazioni a suo carico in ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ... in cui è stabilita e relative alle operazioni scortate da Carnet TIR rilasciati da essa stessa e dalle associazioni estere affiliate alla medesima organizzazione internazionale cui è affiliata essa stessa;

^{*/} O di altro strumento legale conforme a quanto previsto dall'Annesso 9, Parte I, paragrafo 1 (e)

- (e) adempiere alle proprie obbligazioni a soddisfazione delle competenti autorità di ... (nome del Paese/unione doganale o economica) ... in cui essa è stabilita mediante una compagnia assicurativa, un insieme di assicuratori o un istituto finanziario. Il contratto(i) di assicurazione o garanzia finanziaria dovrà riguardare tutti le obbligazioni concernenti le operazioni scortate da Carnet TIR rilasciati dall'associazione stessa e dalle associazioni estere affiliate alla medesima organizzazione internazionale cui è affiliata essa stessa;
- (f) consentire alle autorità competenti di controllare tutti i registri ed i conti tenuti in relazione all'amministrazione del regime TIR;
- (g) accettare una procedura per l'efficiente soluzione delle controversie derivanti dall'uso improprio o fraudolento dei Carnet TIR^{*/};
- (h) concordare che eventuali difformità gravi o reiterate alle condizioni e ai requisiti minimi in oggetto porteranno alla revoca dell'autorizzazione al rilascio dei Carnet TIR (come stabilito nel paragrafo 3 dell'esempio di autorizzazione);
- (j) conformarsi strettamente alle decisioni delle autorità competenti di ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ... in cui essa è stabilita riguardo all'esclusione di persone nel rispetto dell'Articolo 38 e dell'Annesso 9, Parte II, della Convenzione TIR;
- (k) acconsentire all'attuazione fedele di tutte le decisioni adottate dal Comitato Amministrativo e dalla Commissione Esecutiva TIR (TIRExB) nella misura in cui dette decisioni sono state accettate dalle competenti autorità di ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ... in cui l'associazione è stabilita.

^{*/} Può essere allegata all'accordo

B. RESPONSABILITA'
(si veda la Sezione A, paragrafo 1 (a))

2. Il/la ... (nome dell'associazione) ... si impegna a versare i dazi e le imposte all'importazione o all'esportazione, insieme ad eventuali interessi moratori, dovuti in base alle leggi ed ai regolamenti doganali di ... (nome del Paese/Unione doganale) ... qualora sia stata rilevata un'irregolarità nell'ambito di un'operazione TIR. Per il pagamento di tali importi, essa sarà responsabile congiuntamente e solidamente con le persone dalle quali sono dovute le somme di cui sopra.

3. La responsabilità dell'associazione deriva dalle disposizioni della Convenzione TIR. In particolare, la responsabilità dell'associazione sorgerà nei momenti specificati nell'Articolo 8, paragrafo 4 della Convenzione TIR.

C. GARANZIA MASSIMA PER CARNET TIR
(si veda la Sezione A, paragrafo 1 (b))

4. L'importo massimo che le autorità competenti di ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ... possono richiedere a ... (nome dell'associazione) ... sarà limitato ad una somma pari a 50.000,- Dollari USA (cinquantamila) per ciascun Carnet TIR^{*/}.

5. Nel caso di spedizioni di alcol e tabacchi, i cui dettagli sono indicati nell'Annesso 6, Nota esplicativa 0.8.3 della Convenzione TIR ed eccedenti i livelli di soglia ivi citati, l'importo massimo che le autorità competenti di ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ... possono richiedere a ... (nome dell'associazione) ... saranno limitati ad una somma pari a 200.000,- Dollari USA (duecentomila) per ciascun Carnet TIR "alcol/tabacchi".

6. Il valore degli importi di cui sopra nella valuta nazionale sarà determinato ... (giornalmente, mensilmente, annualmente) ... sulla base di ... (tasso di cambio) ...

^{*/} Conformemente alla Nota esplicativa 0.8.3.

D. ENTRATA IN VIGORE

7. Il presente accordo entrerà in vigore il ... (giorno) ... (mese) ... (anno) ..., a condizione che vengano prodotte le prove documentali della copertura di tutte le responsabilità assunte in ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ... da parte di ... (nome dell'associazione) ... come indicato nella parte A (e) più sopra. Qualora le prove documentali non vengano fornite entro tale data, l'accordo entrerà in vigore alla data in cui saranno presentate le prove documentali.

[8. Per le associazioni affiliate all'Unione Internazionale per i Trasporti su strada (IRU), e in conformità al relativo commento adottato dal Comitato Amministrativo TIR nel 1998 (TRANS/WP.30/AC.2/49; Annesso II emendato da TRANS/WP.30/AC.2/51, paragrafi 17 e 19), le prove documentali possono essere prodotte mediante copia autentica e certificata del testo completo ed integrale del contratto di assicurazione globale stipulato fra gli assicuratori internazionali e ciascuna associazione membro dell'IRU in qualità di beneficiaria. In via eccezionale è consentito, per un periodo di tempo limitato, che il contratto di assicurazione globale sia stipulato e firmato solo da rappresentanti dell'IRU, agenti per suo conto, a nome delle sue associazioni membro e di terze parti, e da rappresentanti degli assicuratori internazionali. In tali casi, gli assicuratori internazionali dovranno redigere un certificato di garanzia attestante il(i) nome(i) della(e) compagnia(e) assicurativa(e) ed il nome di ... (nome dell'associazione) ... beneficiaria. Eventuali modifiche al contratto di assicurazione globale dovranno essere portate immediatamente all'attenzione delle autorità competenti di ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ...]^{*/}

^{*/} Le disposizioni inserite nelle parentesi quadre ([]) si riferiscono alla situazione specifica del sistema assicurativo internazionale gestito dall'IRU.

E DISDETTA

9. Il presente accordo può essere disdetto unilateralmente in qualunque momento qualora l'associazione o lo autorità competenti lo desiderino. Il termine di preavviso per la disdetta dell'accordo sarà ... (giorni/mese(i) in meno rispetto al termine previsto per la disdetta del contratto di assicurazione o garanzia finanziaria di cui alla Parte A (e) più sopra) ... [Per le associazioni affiliate all'Unione Internazionale per i Trasporti su Strada (IRU) e conformemente ai relativi commenti adottati dal Comitato Amministrativo TIR nel 1998 (TRANS/WP.30/AC.2/49; Annesso II modificato da TRANS/WP.30/AC.2/51, paragrafi 17 e 19), il termine di preavviso per la disdetta del contratto di assicurazione globale fra gli assicuratori internazionali e ciascuna delle associazioni membro dell'IRU come beneficiarie sarà di sei mesi].

10. La disdetta del presente accordo non intaccherà le responsabilità e gli obblighi di ... (nome dell'associazione) ... previsti dalla Convenzione TIR. Ciò comporta che la disdetta dell'accordo non riguarderà gli obblighi assunti da ... (nome dell'associazione) ... in ... (nome del Paese/Unione doganale o economica) ... in relazione alle operazioni scortate da Carnet TIR accettati da ... (nome dell'autorità competente) ... prima della data di disdetta dell'accordo e rilasciati dall'associazione stessa e dalle associazioni estere affiliate alla medesima organizzazione internazionale cui è affiliata essa stessa.

11. Data e firma delle autorità competenti e dell'associazione.
