

COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA

MANUAL TIR



Ediția a Noua Revizuită

**CONVENȚIA VAMALĂ RELATIVĂ LA TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL DE
MĂRFURI SUB ACOPERIREA CARNETELOR TIR
(CONVENȚIA TIR DIN 1975)**



**NAȚIUNILE UNITE
New York și Geneva, 2010**

NOTA

Numai textul păstrat la în custodie de Secretarul General al Națiunilor Unite în calitatea sa de depozitar al Convenției TIR constituie textul oficial autorizat al Convenției TIR. Se recomandă deci Părților Contractante la Convenția TIR să-și bazeze legislația națională pe textul juridic oficial autorizat al Convenției TIR și nu pe această publicație.

Denumirile utilizate în prezenta publicație și prezentarea informațiilor care figurează în aceasta nu implică din partea secretariatului Organizației Națiunilor Unite nici o luare de poziție în ceea ce privește statutul juridic al țărilor, teritoriilor, orașelor sau zonelor, sau al autorităților acestora, nici în ceea ce privește delimitarea frontierelor sau limitelor lor.

Edițiile anterioare revizuite ale Manualului TIR au următoarele simboluri:

- ECE/TRANS/TIR/1 – Prima ediție revizuită, 1989
- ECE/TRANS/TIR/2 – A doua ediție revizuită, 1991
- ECE/TRANS/TIR/3 – A treia ediție revizuită, 1993
- ECE/TRANS/TIR/4 – A patra ediție revizuită, 1995
- ECE/TRANS/TIR/5 – A cincea ediție revizuită, 1999
- ECE/TRANS/TIR/6 – A șasea ediție revizuită, 2002
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.1 – A șaptea ediție revizuită, 2005
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.8 – A opta ediție revizuită, 2007

ECE/TRANS/TIR/6/Rev.9

MANUALUL TIR*/

Prezenta publicație a fost pregătită de secretariatul Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU), în colaborare cu Secretariatul TIR, în conformitate cu solicitarea Comitetului de Gestiune al Convenției TIR din 1975 la cea de-a șasea sesiune a sa din octombrie 1983. Comitetul a hotărât că ar trebui publicat un Manual TIR care să conțină textul Convenției TIR din 1975, comentarii importante privind anumite prevederi, precum și alte informații utile pentru autoritățile vamale și transportatori.

Această ediție a Manualului TIR, care înlocuiește ediția anterioară publicată în 2007, cuprinde trei părți principale:

Prima parte descrie sistemul de tranzit vamal TIR, domeniul său de aplicare, obiectivele și funcționarea sa și analizează posibilele evoluții ulterioare.

A doua parte cuprinde textul complet al Convenției TIR 1975, de la 1 octombrie 2009. Conținutul acestei părți urmărește în principiu structura Convenției TIR 1975. Totuși, Notele Explicative cuprinse în Anexa 6 și Anexa 7, Partea III a Convenției, sunt plasate în continuarea prevederilor din Convenție la care ele se referă (cu excepția schemelor cuprinse în anexa 6).

Sunt de asemenea plasate comentarii în continuarea prevederilor Convenției la care acestea se referă. Comentariile cuprinse în Manualul TIR nu au forță de lege pentru Părțile Contractante ale Convenției TIR din 1975. Totuși, ele sunt importante pentru interpretarea, armonizarea și aplicarea Convenției, întrucât ele reflectă opinia Comitetului de Gestiune al Convenției TIR 1975 și a Grupului de Lucru pentru Probleme Vamale care interesează Transporturile al Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU), așa după cum este indicat în legătură cu fiecare comentariu.

A treia parte furnizează informații privind aplicarea Convenției TIR din 1975, cuprinde textul rezoluțiilor și recomandărilor adoptate privind Convenția și dă exemple de cele mai bune practici precum și textul unui model de abilitare și acord, care trebuie încheiat între autoritățile competente și asociațiile naționale garante. La sfârșitul acestei părți sunt furnizate un model de Carnet TIR corect completat, precum și cele mai bune practici privind utilizarea Carnetului TIR.

*/ "TIR" înseamnă: "Transporturi Internaționale Rutiere"

CUPRINS

1. Sistemul de Tranzit Vamal TIR.....	1
1.1 Introducere	1
1.1.1 Origini	1
1.1.2 Domeniu de aplicare geografic	2
1.1.3 Evoluția Convenției TIR	3
1.1.4 Obiective și avantaje.....	4
1.2 Principii	6
1.2.1 Agrearea autovehiculelor rutiere și a containerelor.....	7
1.2.2 Sistemul de garanție internațional.....	8
1.2.3 Carnetul TIR.....	10
1.2.4 Recunoașterea internațională a măsurilor de control vamal.....	10
1.2.5 Accesul controlat la sistemul TIR	11
1.3 Structura administrativă	12
1.3.1 Comitetul de gestiune TIR	15
1.3.2 Comisia de control TIR (TIRExB).....	15
1.3.3 Grupul de Lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care interesează transporturile (WP.30).....	16
1.3.4 Grupul de Contact TIR	16
1.4 Sistemul TIR în activitate.....	17
1.5 Evoluția viitoare a sistemului TIR	20
1.5.1 Aplicarea mondială a sistemului TIR.....	20
1.5.2 Sistemul TIR și prelucrarea electronică a datelor	20
1.6 Concluzie.....	22
1.7 Informații privind sistemul TIR	24
1.8 Carnete TIR emise de IRU asociațiilor naționale.....	25
1.9 Rolul și responsabilitățile diferiților actori ai regimului TIR.....	26

1.9.1	Responsabilitatea Guvernului	26
1.9.2	Rolul și responsabilitatea asociației garante naționale	28
1.9.3	Responsabilitatea transportatorului.....	29
1.9.4	Rolul și responsabilitățile organizației internaționale(în prezent IRU).29	
1.9.5	Rolul și responsabilitățile Comisiei de control TIR și ale Secretarului TIR, conform Articolului 10 al Anexei 8 a Convenției TIR.....	32
2.	Convenția TIR din 1975.....	35
2.1	Textul Convenției TIR din 1975 (inclusiv Notele Explicative și comentariile referitoare la acestea)	37
2.2	Anexele la Convenția TIR din 1975 (inclusiv Notele Explicative și comentariile referitoare la acestea)	99
	Anexa 1 : Modelul Carnetului TIR	101
	Anexa 2 : Reglementările privind condițiile tehnice aplicabile autovehiculelor rutiere care pot fi admise la transportul internațional sub sigiliul vamal....	123
	Schițe la Anexa 2	162
	Anexa 3: Procedura de agreare a autovehiculelor rutiere care îndeplinesc condițiile tehnice prevăzute în reglementările din Anexa 2	173
	Anexa 4 : Modelul certificatului de agreare a unui autovehicul rutier.....	179
	Anexa 5 : Plăcile TIR.....	185
	Anexa 6 : Note Explicative	187
	Anexa 7 : Anexa referitoare la agrearea containerelor.....	195
	Prima parte și schițe	195
	A doua parte și apendicele	219
	A treia parte: Note Explicative și schițe	231
	Anexa 8 : Componența, funcțiile și regulamentul intern al Comitetului de gestiune și a Comisiei de control TIR	233
	Anexa 9 : Accesul la regimul TIR	239
	Prima parte: Abilitarea asociațiilor de a emite carnete TIR.....	239
	A doua parte: Abilitarea persoanelor fizice și juridice de a utiliza Carnete TIR.....	245
	Anexa 10 : Informațiile care trebuie furnizate de către Părțile contractante asociațiilor abilitate (conform articolului 42ter) și organizației internaționale (conform articolului 6.2bis)	251

3. Părțile Contractante la Convenția TIR din 1975	255
4. Rezoluții și recomandări referitoare la Convenția TIR din 1975	257
Rezoluția Nr.49.....	257
Recomandare: Introducerea Codului HS al mărfurilor în Carnetul TIR	261
5. Exemple de cele mai bune practici	263
5.1 Introducere	263
5.2 Procedura de încheiere a operațiunii TIR	263
5.3 Procedura de descărcare a operațiunii TIR	264
5.4 Procedura de investigare	266
5.5 Lista documentelor de prezentat în sprijinul nedescărcării	272
5.6 Informații și documente, altele decât Carnetul TIR, care pot fi solicitate de birourile vamale de trecere în cadrul unei operațiuni de transport TIR.....	273
5.7 Recomandări vizând îmbunătățirea comunicării între autoritățile naționale competente și asociațiile naționale garante	273
5.8 Exemplu de cele mai bune practici cu privire la aplicarea Articolului 38	277
5.9 Exemplu de cele mai bune practici cu privire la aplicarea Articolelor 39 și 40	282
5.10 Exemplu de cele mai bune practici cu privire la aplicarea Anexei 9, Partea II.....	289
6. Exemplu de abilitare a asociațiilor de a emite Carnete TIR și de a fi garante și exemplu de acord	293
6.1 Exemplu de abilitare a asociațiilor de a emite Carnete TIR și de a fi garante.....	293
6.2 Exemplu de acord	295

7. Carnet TIR	301
7.1 Exemplu de Carnet TIR completat corespunzător	301
7.2 Cele mai bune practici cu privire la utilizarea Carnetului TIR	317

1 SISTEMUL DE TRANZIT VAMAL TIR

1.1 INTRODUCERE

1.1.1 ORIGINI

O Conferință de Revizuire, convocată în luna noiembrie 1975 sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU) a elaborat Convenția TIR din 1975 care a intrat în vigoare în 1978. Incepând cu această dată această Convenție s-a dovedit a fi una din cele mai de succes convenții de transport internațional și constituie de fapt până în prezent singului sistem de tranzit vamal universal existent. Ansamblul Convenției TIR și regimul său de tranzit constituie baza numeroaselor sisteme de tranzit regional și a contribuit astfel, într-o manieră directă și indirectă, la facilitarea transportului internațional, și a transportului rutier internațional în special, și aceasta nu numai în Europa și în Orientul Mijlociu, ci și în alte părți ale lumii, cum ar fi Africa și America latină.

Oricine a călătorit vreodată pe drumurile europene, recunoaște familiara placă TIR albastră și albă aplicată pe miile de camioane și semiremorci care utilizează sistemul de tranzit vamal TIR . Pentru șoferul de camion, transportator și expeditor, această placă este simbolul unui transport rutier internațional rapid și eficient.

Lucrul la sistemul de tranzit TIR a început imediat după cel de-al Doilea Război mondial, sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU). Primul Acord TIR a fost încheiat în 1949 între un număr mic de țări europene. Succesul acestui sistem limitat a condus la negocierea Convenției TIR adoptată în 1959 de către Comitetul pentru Transporturi Interioare al CEE-ONU și a intrat în vigoare în 1960. Această primă Convenție a fost revizuită în 1975 pentru a ține cont de experiența practică dobândită din funcționarea sistemului și pentru a ține seama de progresele tehnice, precum și de modificarea cerințelor vamale și de transport.

Experiența dobândită în decursul primilor 10 -15 ani de aplicare a sistemului a fost astfel utilizată pentru a face sistemul TIR mai eficient, mai puțin complex și, în același timp, mai sigur pe plan vamal. Un alt motiv pentru care sistemul TIR inițial a trebuit să fie modificat a fost faptul că la începutul anilor șaizeci s-a născut o nouă tehnică de transport: containerul maritim, urmat puțin mai târziu de containerul de terestru, utilizat în transportul feroviar european, și de casetele mobile, introduse pentru a crește eficiența transportului cale ferată/rutier.

Aceste noi tehnici de transport combinat sau multimodal au necesitat acceptarea containerului, în anumite condiții, ca o unitate de încărcare prezentând deplină siguranță pe plan vamal. Aceasta însemna și că regimul TIR cuprindea nu doar transportul rutier, dar se extindea la alte moduri de transport cum ar fi calea ferată, transportul pe căile navigabile interioare și chiar transportul maritim, deși cel puțin o parte din operațiunea totală de transport trebuie totuși să se efectueze rutier.

La intrarea sa în vigoare, noua Convenție a anulat și înlocuit vechea Convenție din 1959. Totuși, vechea Convenție rămâne în vigoare din diverse motive, unul dintre ele fiind că una din Părțile Contractante la vechea Convenție (Japonia) nu a aderat încă la Convenția TIR din 1975.

1.1.2 DOMENIU DE APLICARE GEOGRAFIC

Convenția TIR s-a dovedit a fi unul din instrumentele internaționale cele mai eficiente elaborate sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU). În prezent, ea numără 68 de Părți Contractante, inclusiv Comunitatea Europeană. Ea acoperă întreaga Europă, ajungând până în Africa de Nord, precum și până în Orientul Apropiat și Mijlociu. Țările din Asia au fost informate asupra facilităților acestui sistem global de tranzit vamal, iar interesul manifestat dovedește că ele ar putea să se alătore de asemenea Convenției TIR într-un viitor nu prea îndepărtat. Deja la ora actuală Statele Unite ale Americii și Canada sunt Părți contractante, precum și Chile și Uruguay în America de Sud (vezi Capitolul 3 al Manualului TIR).

Succesul regimului TIR poate fi de asemenea evaluat prin numărul de Carnete TIR emise și distribuite în fiecare an. În timp ce în 1952 au fost emise numai puțin peste 3.000 de carnete TIR, acest număr a crescut constant, atingând 100.000 în 1960, apoi 800.000 în 1970. În cursul anilor '70 și '80 solicitarea de Carnete TIR a oscilat între aproximativ 500.000 și 900.000. Acest lucru se poate explica prin lărgirea Comunității Europene care, pe teritoriul său, aplică propriul Sistem de Tranzit Comunitar. Astfel, Carnetele TIR nu mai pot fi utilizate pentru operațiunile de tranzit vamal între țările Comunității.

Urmare extinderii schimburilor comerciale între estul și vestul Europei, în special din 1989, și a creșterii considerabile a transportului rutier internațional care a urmat, numărul de Carnete TIR emise a depășit milionul în 1992 și atinge în prezent 3,25 milioane (2008), ceea ce reprezintă începerea a aproape 10.000 transporturi TIR în fiecare zi în 56 țări și mai bine de 50.000 proceduri de trecere a frontierelor zilnic. Numărul de întreprinderi de transport autorizate de autoritățile vamale naționale să utilizeze Carnete TIR se ridică la mai mult de 43.000 (pentru mai multe detalii vezi Capitolul 1.8 din Manualul TIR).

Aderarea unui număr de țări ale Europei Centrale la Comunitatea Europeană în 2004 nu a dus la o diminuare substanțială a numărului de operațiuni de transport TIR în această parte a Europei.

Criza economică și financiară care a apărut în ultimul trimestru al anului 2008 și care afectează profund domeniul transportului rutier, a dus la o scădere drastică a activității de transport rutier. Ca o consecință, după decenii de creștere, se așteaptă ca numărul carnetelor TIR distribuite de IRU în 2009 să scadă cu circa 30%.

Succesul continuu al sistemului de tranzit vamal TIR se poate explica prin avantajele speciale ale sistemului TIR, care oferă transportatorilor și autorităților vamale un regim de tranzit vamal simplu, flexibil, avantajos ca preț și sigur pentru transportul internațional de mărfuri peste frontiere.

1.1.3 EVOLUȚIA CONVENȚIEI TIR

Din 1975, Convenția TIR a fost modificată de douăzeci și opt de ori. În 1995 Grupul de Lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care interesează transporturile (WP30), sprijinit de mai multe grupuri ad-hoc de experți, a început să lucreze la o revizuire majoră a sistemului TIR.

Faza I a procesului de revizuire TIR s-a încheiat cu succes în 1997 și amendamentele sale au intrat în vigoare în toate Statele Contractante la Convenția TIR pe 17 februarie 1999. Ea includea un acces controlat la sistemul TIR pentru operatorii de transport, asociațiile naționale garante emitente de Carnete TIR, precum și pentru organizația internațională responsabilă cu tipărirea și distribuția centralizată a Carnetelor TIR. Faza I a asigurat de asemenea transparența funcționării sistemului internațional de garanție și a pus bazele unui organism interguvernamental de supraveghere, Comisia de control TIR (TIRExB).

O a doua serie de amendamente la Convenția TIR (Faza II) a intrat în vigoare pe 12 mai 2002. Acestea stipulează clar și fără echivoc responsabilitățile juridice și administrative ale autorităților vamale, operatorilor de transport și ale organizației internaționale care, de la acea dată, a devenit de asemenea responsabilă de organizarea și funcționarea eficientă a lanțului internațional de garanție.

În anul 2000, a început lucrul la Faza III a procesului de revizuire TIR având drept obiectiv de a permite *inter alia* utilizarea mecanismelor moderne de procesare electronică a datelor din sistemul TIR, fără a schimba filozofia sa de bază sau structura sa juridică și administrativă recent modernizată.

Unul din cele mai recente amendamente, care a intrat în vigoare pe 12 august 2006, instituie un sistem de control internațional pentru carnetele TIR care păstrează datele, transmise de autoritățile vamale și care pot fi accesate de asociații și de administrațiile vamale, referitoare la încheierea operațiunii TIR la birourile de destinație. Obiectivul sistemului de control internațional este acela de a oferi industriei transporturilor și lanțului internațional de garanție un instrument important în aplicarea managementului riscurilor în operațiunile comerciale ale sistemului TIR și de a facilita procedurile de investigare ale vămilor după încheierea operațiunilor TIR naționale.

Odată cu încheierea procesului de revizuire TIR, regimul TIR va fi în întregime pregătit să facă față exigențelor viitoare ale transportului și comerțului internațional eficiente, precum și ale procedurilor vamale. În același timp, Convenția TIR revizuită va asigura controlul guvernamental, securitatea și, dacă este necesar, intervenția astfel încât să se asigure o procedură de tranzit vamal eficientă, indispensabilă transportului și comerțului moderne.

1.1.4 OBIECTIVE ȘI AVANTAJE

Sistemele de tranzit vamal sunt concepute pentru a facilita, în cea mai mare măsură posibilă, mișcarea mărfurilor sub sigilii vamale în comerțul internațional și pentru a furniza securitatea și garanțiile vamale necesare. Pentru ca un astfel de sistem să funcționeze în mod satisfăcător, este esențial ca orice formalități care trebuie îndeplinite să nu fie nici prea grele pentru autoritățile vamale, nici prea complexe pentru transportatori și agenții lor. De aceea trebuie găsit un echilibru între cerințele autorităților vamale pe de o parte și acelea ale transportatorilor pe de altă parte.

În mod tradițional, atunci când mărfurile traversau teritoriul unui sau mai multor state în cursul unui transport internațional de mărfuri cu un autovehicul rutier, autoritățile vamale ale fiecărui stat aplicau măsuri de control și proceduri naționale. Acestea variau de la stat la stat, dar implicau adesea inspecția încărcăturii la fiecare frontieră națională și impunerea de reglementări naționale în materie de securitate (garanție, cauțiune, depunerea unor taxe, etc.) pentru a asigura plata posibilelor drepturi și taxe pe durata tranzitului mărfurilor pe fiecare teritoriu. Aceste măsuri, aplicate în fiecare țară de tranzit, antrenau cheltuieli și întârzieri considerabile și împiedicau transportul internațional.

Regimul TIR a fost elaborat pentru a reduce aceste dificultăți pe care le întâmpinau transportatorii și, în același timp, pentru a oferi autorităților vamale un sistem internațional de control care să înlocuiască procedurile naționale tradiționale, asigurând în același timp o protecție eficientă a veniturilor fiecărui stat pe care îl tranzitau mărfurile.

(a) Avantaje pentru administrațiile vamale

În ceea ce privește măsurile de control vamal la frontiere, sistemul TIR oferă în mod evident avantaje pentru administrațiile vamale, întrucât el reduce cerințele normale ale procedurilor naționale de tranzit. În același timp, el suprimă necesitatea – costisitoare ca personal și instalații - de a efectua o inspecție efectivă, în țările de tranzit, pe lângă verificarea sigiliilor și a stării exterioare a compartimentului încărcăturii sau a containerului. El suprimă de asemenea necesitatea de a prevedea garanții naționale și sisteme naționale de documentare.

Alte avantaje decurg din faptul că operațiunea de tranzit internațional este acoperită de un document de tranzit unic, Carnetul TIR, care reduce riscul de a fi prezentate administrațiilor vamale informații inexacte.

În caz de dubiu, autoritățile vamale au dreptul de a inspecta în orice moment mărfurile sub sigiliu vamal și, dacă este necesar, de a întrerupe transportul TIR și/sau de a lua măsurile necesare în conformitate cu legislația națională. Ținând seama de dispozițiile stricte ale Convenției TIR și de interesul tuturor autorităților vamale și al operatorilor de transport de a aplica aceste dispoziții, astfel de intervenții ar trebui să rămână excepționale. Autoritățile vamale pot deci să reducă la minimum procedurile administrative vamale de rutină și să-și consacre resursele lor limitate la măsuri specifice de control bazate pe evaluarea riscurilor și pe informațiile confidențiale.

Comisia de control TIR (TIRExB), în calitatea sa de organism interguvernamental, veghează ca fiecare actor al procedurii TIR să aplice corect dispozițiile Convenției. În caz de dificultăți în aplicarea Convenției TIR la nivel internațional, autoritățile vamale pot opta să se adreseze la TIRExB pentru consultanță și sprijin. TIRExB este de asemenea la dispoziția tuturor Părților Contractante, pentru a coordona și încuraja schimbul de informații confidențiale și alte informații.

(b) Avantaje pentru industria de transport

Avantajele Convenției TIR pentru comerț și transporturi sunt de asemenea evidente. Mărfurile pot traversa frontierele naționale cu un minimum de intervenții din partea administrațiilor vamale. Indepărtând piedicile tradiționale din calea circulației internaționale a mărfurilor, sistemul TIR favorizează dezvoltarea comerțului internațional. Prin reducerea întârzierilor în tranzit, acesta permite realizarea de economii apreciabile privind costurile de transport.

Convenția TIR permite de asemenea, grație lanțului internațional de garanție, un acces relativ simplu la garanțiile solicitate care sunt o condiție *sine qua non* pentru ca industria de transport și de comerț să beneficieze de facilitățile sistemelor de tranzit vamal.

În fine, prin reducerea obstacolelor în calea transportului rutier internațional, constituite de controalele vamale, sistemul permite exportatorilor și importatorilor să aleagă mai ușor forma de transport care răspunde cel mai bine necesităților lor.

1.2 PRINCIPII

O scurtă descriere a principiilor regimului de tranzit vamal TIR, așa după cum sunt stipulate în Convenția TIR din 1975, este redată în continuare. Ea demonstrează atracția exercitată de către sistem, atât asupra transportatorilor cât și asupra autorităților vamale, grație simplității și eficienței funcționării sale.

Pentru a se asigura că mărfurile pot călători cu un minimum de intervenție pe parcursul traseului lor, oferind un maximum de garanții administrațiilor vamale, regimul TIR conține cinci condiții fundamentale - cei cinci piloni principali ai sistemului de tranzit vamal TIR (vezi Figura 1):

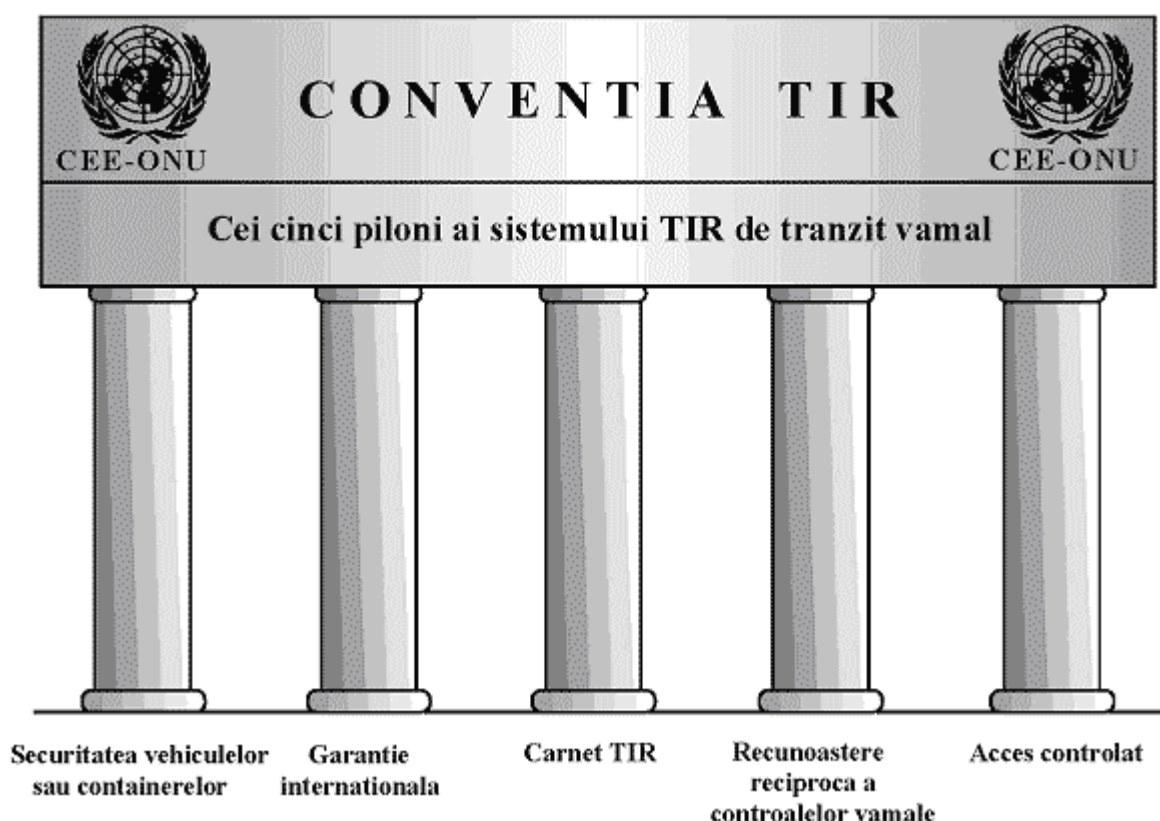
- (1) Mărfurile trebuie să fie transportate în autovehicule sau containere care să ofere vămii toate garanțiile de securitate;
- (2) Pe toată durata transportului, drepturile și taxele respective trebuie să fie garantate printr-o garanție recunoscută pe plan internațional;
- (3) Mărfurile trebuie să fie însoțite de un document vamal acceptat pe plan internațional (Carnetul TIR) deschis în țara de plecare și care servește drept document de control în țările de plecare, de tranzit și de destinație;
- (4) Măsurile de control vamal luate în țara de plecare trebuie să fie acceptate de toate țările de tranzit și de destinație;

(5) Accesul la regimul TIR pentru:

- asociațiile naționale, de a emite Carnete TIR și de a acționa ca garant; și
- persoanele fizice și juridice, de a utiliza Carnete TIR

va fi autorizat de autoritățile naționale competente.

Fig.1: Principiile sistemului TIR:



1.2.1 AGREAREA AUTOVEHICULELOR RUTIERE ȘI A CONTAINERELOR

În ceea ce privește cerința de securitate, Convenția TIR prevede că toate mărfurile trebuie să fie transportate în containere sau autovehicule rutiere ale căror compartimente rezervate încărcăturii sunt construite astfel încât să nu se poată avea acces la interior, odată ce ele au fost sigilate de autoritățile vamale, iar orice tentativă de infracțiune la această dispoziție trebuind să fie ușor dovedită.

În acest scop, Convenția TIR definește normele de construcție și procedurile de agreare, iar mărfurile nu pot fi transportate sub acoperirea unui Carnet TIR decât în compartimentele de încărcare ale autovehiculelor rutiere sau containerelor agreate conform acestor norme. Dacă un container sau un compartiment de încărcare îndeplinește exigențele Convenției, autoritățile naționale competente, abilitate să aprobe sau să inspecteze, eliberează așa-numitul certificat de agreare pentru autovehiculele rutiere sau containere. În principiu, aceste certificate vor fi recunoscute în toate Părțile Contractante la Convenția TIR.

În cazul în care autoritățile naționale competente abilitate să autorizeze sau să inspecteze ar avea un dubiu în ceea ce privește conformitatea noilor construcții propuse de fabricanți cu exigențele tehnice prevăzute de Convenția TIR, ele se pot adresa, prin intermediul autorităților lor guvernamentale respective, Comisiei de control TIR și secretariatului TIR, Comitetului de gestiune TIR sau Grupului de lucru al CEE- ONU privind problemele vamale care interesează transporturile (WP.30) pentru a solicita avizul lor în această problemă. Grupul de lucru al CEE-ONU și Comitetul de gestiune TIR pot emite un comentariu sau, dacă este vorba de o construcție nouă importantă, aplicabilă într-o manieră generală, dar neacoperită încă de Convenția TIR, să pregătească, dacă este necesar, o propunere de amendament pentru modificarea Convenției.

1.2.2 SISTEMUL DE GARANȚIE INTERNAȚIONAL

Sistemul de garanție internațional constituie cel de-al doilea element de bază al sistemului de tranzit TIR. Acest sistem a fost conceput pentru a se asigura că taxele și drepturile vamale exigibile în cursul operațiunilor de tranzit sunt acoperite în orice moment de o asociație garantă națională, dacă transportatorul TIR nu poate fi făcut responsabil.

Funcționarea sistemului garanției de tranzit TIR este simplă. Fiecare asociație națională care reprezintă interesele sectorului de transporturi dintr-o anumită țară și este autorizată de administrația vamală a acestei țări, garantează în acea țară plata drepturilor și taxelor care ar deveni exigibile în caz de neregularitate comisă în cursul unui transport sub regim TIR. Această asociație garantă națională garantează astfel plata drepturilor și taxelor transportatorilor naționali și străini care efectuează un transport sub un Carnet TIR eliberat de această asociație garantă națională sau de o asociație dintr-o altă țară.

Fiecare țară dispune astfel, pentru toate transporturile TIR efectuate pe teritoriul său, de o garanție furnizată pe acest teritoriu. Intotdeauna există, într-un fel oarecare, un partener național căruia autoritățile vamale pot să se adreseze personal în caz de neregularitate, indiferent dacă această neregularitate a fost comisă de un operator de transport național sau străin. Sistemul de tranzit TIR poate fi deci considerat ca o succesiune de mișcări de tranzit național care se sprijină pe garanții internaționale mai degrabă decât pe garanții naționale. Totuși, măsurile care guvernează instituirea garanției sunt bazate pe jurisdicția națională și sunt în general conținute într-un acord între autoritățile vamale naționale și asociațiile naționale (un exemplu de acord figurează în Capitolul 6 al Manualului TIR).

Ansamblul asociațiilor naționale garante constituie un lanț de garanție care unește toate țările TIR. În prezent singurul lanț de garanție existent și funcțional este administrat de Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) de la Geneva (Elveția), care este o organizație neguvernamentală reprezentând interesele transportatorilor rutieri din lumea întreagă. Lanțul de garanție este asigurat de mai multe companii mari de asigurări și este supravegheat de Comisia de control TIR (TIRExB).

În caz de neregularitate, înainte de a se adresa asociației garante, autoritățile vamale trebuie, în măsura posibilului, să solicite plata de la persoana (persoanele) direct responsabilă(e). Atunci când garanția trebuie să fie utilizată (de exemplu din cauza insolvenței persoanei (persoanelor) direct responsabilă(e)), întotdeauna asociația garante din țara în care a fost constatată neregularitatea este cea interpellată de autoritățile vamale naționale ale acestei țări, ceea ce permite rezolvarea problemei în interiorul țării, în conformitate cu legislația națională. Dar această asociație garante va solicita, prin intermediul lanțului internațional de garanție, rambursarea cheltuielilor sale.

Limitele monetare ale garanției sunt fixate pentru fiecare țară separat. Valoarea maximă recomandată, care poate fi solicitată de fiecare asociație națională este, în prezent, limitată la 50.000 dolari SUA per Carnet TIR (200.000 dolari SUA pentru Carnetele TIR «tabac/alcool»).

1.2.3 CARNETUL TIR

Carnetul TIR, document vamal internațional, constituie structura de bază administrativă a sistemului TIR și constituie de asemenea dovada existenței unei garanții internaționale pentru mărfurile transportate sub regim TIR.

Sub supravegherea Comisiei de control TIR (TIRExB), IRU este, în prezent, singura organizație internațională autorizată să tipărească și să elibereze, centralizat, Carnete TIR asociațiilor sale naționale garante conform condițiilor stabilite printr-un angajament contractual aprobat de Comitetul de gestiune TIR. Fiecare asociație națională eliberează la rândul său Carnete TIR operatorilor de transport din țara sa, conform condițiilor stabilite prin declarația de angajament încheiată între fiecare operator de transport și asociație.

Coperta Carnetului TIR și seria de voleți și măști, grupate câte două în interior, reprezintă funcția esențială a Carnetului TIR din punct de vedere al controalelor efectuate de autoritățile vamale și pentru funcționarea sistemului de garanție. Un set de doi voleți și de două măști este utilizat în fiecare țară în care se efectuează o operațiune TIR.

Prezentarea unui Carnet TIR valabil, purtând numele, ștampilele și semnăturile organizației internaționale și cele ale asociației emitente și completat corect de către transportator, constituie în sine dovada existenței și valabilității garanției. Carnetul TIR rămâne valabil până la încheierea transportului TIR la biroul vamal de destinație finală, cu condiția ca el să fi fost luat în evidență la biroul vamal de plecare în termenul fixat de asociația emitentă.

1.2.4 RECUNOAȘTEREA INTERNAȚIONALĂ A MĂSURILOR DE CONTROL VAMAL

Al patrulea element de bază, pe care se sprijină sistemul TIR este principiul conform căruia măsurile de control vamal luate în țara de plecare ar trebui să fie acceptate de țările de tranzit și de destinație.

Ca o consecință a acestui principiu, mărfurile transportate în regim TIR în compartimente de încărcare sigilate ale autovehiculelor rutiere sau în containere nu vor fi, ca regulă generală, verificate la birourile vamale de trecere, ceea ce constituie unul din principalele avantaje ale sistemului TIR pentru transportator. Bineînțeles acest lucru nu exclude dreptul autorităților vamale de a efectua controale sporadice în cazul în care ele suspectează neregularități, dar este bine înțeles, și chiar stipulat în Convenție faptul că acest gen de control ar trebui să rămână o măsură excepțională.

Această procedură, foarte atrăgătoare pentru transportator, înseamnă de fapt că acel control efectuat de biroul vamal de plecare este acceptat de toate celelalte birouri vamale în cursul operațiunii de tranzit TIR. În consecință, și pentru a justifica încrederea tuturor autorităților vamale implicate în funcționarea eficientă a sistemului TIR, biroul vamal de plecare joacă un rol crucial.

Este în consecință esențial ca inspecția vamală de la biroul de plecare să fie riguroasă și completă, dat fiind faptul că funcționarea întregului sistem se bazează pe aceasta. Biroul vamal de plecare trebuie, de asemenea, înainte de aplicarea sigiliilor, să verifice integritatea compartimentului de încărcare al autovehiculului rutier sau containerului și, în cazul compartimentelor de încărcare sau al containerelor cu prelată, să verifice integritatea prelatelor și a legăturilor de închidere, întrucât acest material nu este consemnat în certificatul de agreare.

1.2.5 ACCESUL CONTROLAT LA SISTEMUL TIR

În 1999, Faza I a procesului de revizuire TIR a adus un anumit număr de modificări la Convenția TIR, instituind noi cerințe și obligații pentru utilizarea sistemului TIR de către industria de transport. Aceste măsuri au fost introduse pentru a poteja sistemul împotriva activităților frauduloase, comise în special de crima organizată la nivel internațional.

În Anexa 9 la Convenție, care prevede autorizarea de către autoritățile naționale competente (în general autoritățile vamale) a asociațiilor naționale de a emite Carnete TIR, sunt stipulate un minimum de condiții și de exigențe pentru o astfel de autorizare (care pot fi furnizate prin încheierea unui contract scris sau printr-un Decret guvernamental). În afara condițiilor comerciale care pot fi solicitate de organizația internațională (adică IRU), Convenția revizuită stipulează că asociațiile naționale pot obține această autorizare numai dacă aceste asociații există deja de cel puțin un an, sunt fiabile din punct de vedere financiar, dispun de un personal experimentat și nu au comis infracțiuni grave sau repetate la reglementările vamale sau la legislația fiscală. Mai mult, aceste asociații trebuie să încheie un acord scris cu autoritățile competente al țării în care ele sunt stabilite și trebuie, *inter alia*, să facă dovada acoperirii de garanție pentru toate datoriile pe care ele le-ar putea avea față de autoritățile vamale naționale (un exemplu de acord de abilitare figurează în Capitolul 6 a Manualului TIR).

Anexa 9 a Convenției stipulează de asemenea necesitatea ca autoritățile vamale să controleze accesul la regimul pentru toți utilizatorii săi, adică transportatorii. Condițiile și exigențele minimale stipulate în Convenție includ o situație financiară solidă, absența infracțiunilor grave sau repetate la reglementările vamale sau la legislația fiscală și depunerea unei declarații scrise la asociația națională emitentă de Carnete TIR specificând responsabilitățile transportatorului.

Informațiile privind toți transportatorii autorizați să utilizeze Carnete TIR sunt centralizate într-o bancă de date internațională TIR (ITDB) la Comisia de control TIR (TIRExB) de la Geneva utilizând un sistem de coduri de identificare unice (ID). Orice retragere a abilitării de către autoritățile vamale, precum și excluderea din sistem conform Articolului 38 al Convenției sunt de asemenea înregistrate.

1.3 STRUCTURA ADMINISTRATIVĂ

Convenția TIR din 1975 este una din convențiile vamale internaționale cele mai moderne și actualizate. Ea funcționează în mod eficient și nu înregistrează decât un minimum de litigii, care decurg din dispoziții vagi și din interpretări diferite.

Mai multe motive explică facilitatea aplicării Convenției, unul dintre ele fiind interesul pe care toate Părțile implicate, fie că este vorba de transportatori sau de autoritățile vamale, de a menține sistemul operant, întrucât el le permite economisirea de timp și bani.

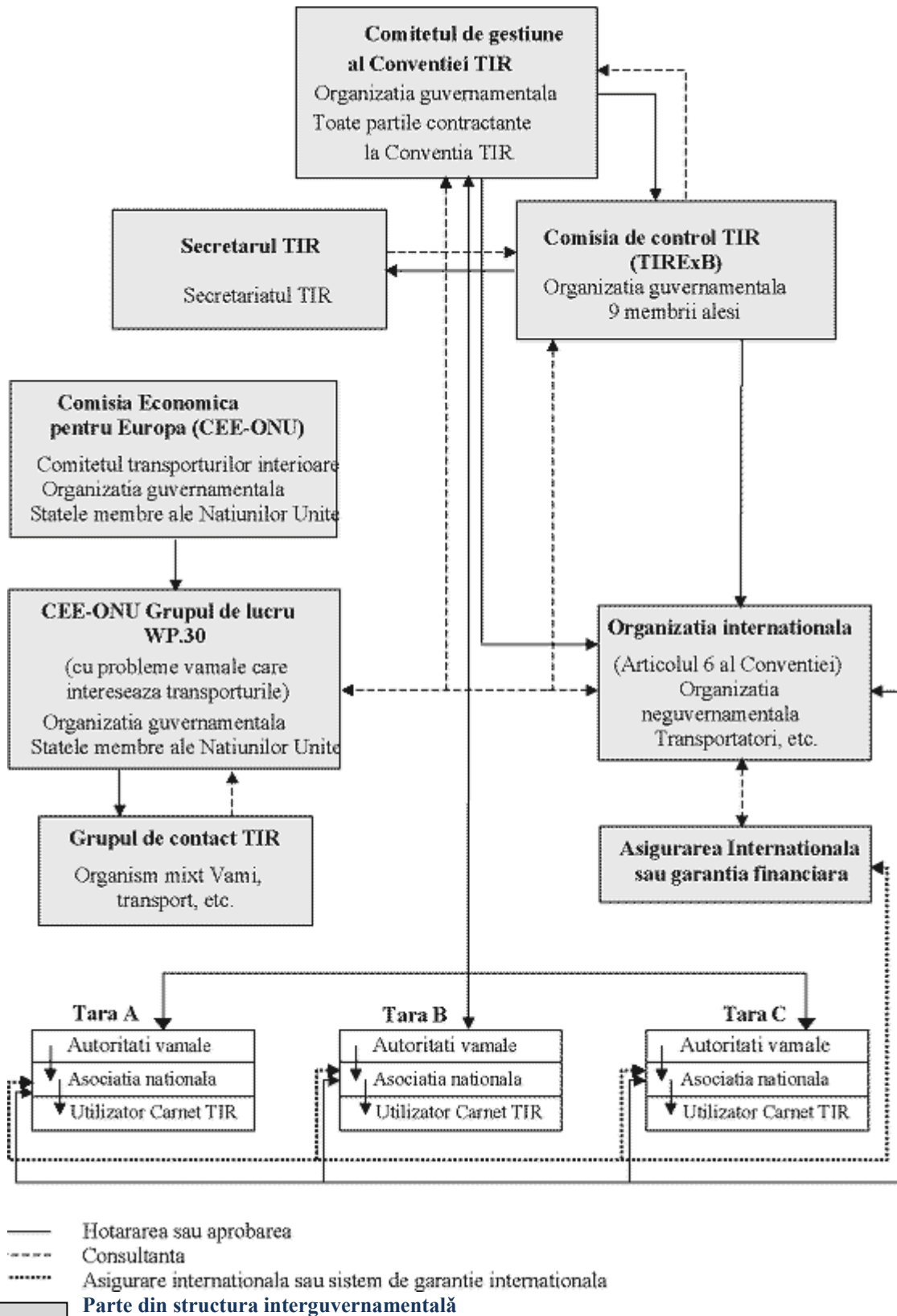
Un alt motiv constă în faptul că autorii Convenției TIR au furnizat deja o interpretare a textului juridic prin introducerea în Convenție a Notelor Explicative. Aceste Note Explicative, cuprinse în Anexa 6 a Convenției, fac parte integrantă din Convenție. Ele dau lămuriri privind anumite dispoziții ale Convenției și Anexelor sale și descriu practicile recomandate pentru buna funcționare zilnică a sistemului TIR. Aceste Note Explicative nu modifică cu nimic dispozițiile Convenției, dar ele precizează conținutul și scopul lor.

Schimbările tehnologice survin foarte rapid în zilele noastre și ceea ce era "stare de fapt" în 1975 în momentul creării Convenției nu este în mod necesar valabil astăzi. Acest lucru se aplică, nu numai tehnicilor vamale, dar și construcției autovehiculelor și containerelor, precum și tehnicilor de fraudă. În plus, având în vedere că mărfurile pasibile a fi fraudate, în special stupefianțele, devin din ce în ce mai scumpe, profiturile fraudorilor cresc în egală măsură și antrenează tehnici de fraudă din cele în ce mai elaborate. Dat fiind aceste evoluții, sistemul TIR și Convenția TIR care-i servește drept bază juridică, trebuie să fie permanent actualizate. Această sarcină a fost încredințată Comitetului de gestiune a Convenției TIR și Comisiei de control TIR (TIRExB), precum și Comisiei economice pentru Europa al Națiunilor Unite de la Geneva (CEE-ONU).

O schemă a structurii Convenției TIR este dată în Figura 2 de mai jos.

Un rezumat al rolului și responsabilităților diferiților actori ai regimului TIR este disponibil în Capitolul 1.9 al Manualului TIR.

Figura 2: Structura administrativă a Sistemului TIR



1.3.1 COMITETUL DE GESTIUNE TIR

Comitetul de gestiune, care este format din toate Părțile Contractante la Convenție, este organismul cel mai important al Convenției. El se reunește în general de două ori pe an, primăvara și toamna, sub auspiciile CEE-ONU la Geneva pentru a aproba amendamentele la Convenție și pentru a da tuturor țărilor, autorităților competente și organizațiilor internaționale implicate ocazia de a face un schimb de opinii privind funcționarea sistemului. Până în prezent au fost adoptate mai mult de douăzeci de amendamente la Convenția TIR, și numeroase rezoluții, recomandări și comentarii au fost aprobate de Comitet.

1.3.2 COMISIA DE CONTROL TIR (TIREXB)

Comisia de control TIR (TIRExB) a fost creată de Părțile Contractante la Convenție în 1999. Obiectivul său este de a promova colaborarea internațională între autoritățile vamale privind aplicarea Convenției TIR și de a supraveghea și a-și aduce aportul în aplicarea sistemului TIR și a sistemului de garanție internațional. TIRExB este format din 9 membri aleși cu titlu personal de Guvernele care sunt Părți Contractante la Convenție, pentru mandate de doi ani.

TIRExB este printre altele mandatat să supervizeze tipărirea și distribuirea centralizată a Carnetelor TIR, să supravegheze funcționarea sistemului de garanție și de asigurare internațională, precum și pentru a coordona și favoriza schimbul de informații confidențiale între autoritățile vamale și alte autorități guvernamentale.

Hotărârile TIRExB sunt executate de Secretarul TIR asistat de secretariatul TIR. Secretarul TIR va fi membru al secretariatului CEE-ONU.

Activitățile TIRExB sunt finanțate, pentru moment, printr-un drept prelevat pe fiecare Carnet TIR emis.

1.3.3 GRUPUL DE LUCRU AL CEE-ONU PRIVIND PROBLEMELE VAMALE CARE INTERESEAZĂ TRANSPORTURILE (WP.30)

Lucrările Comitetului de gestiune TIR sunt susținute de Grupul de lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care interesează transporturile (WP.30) care ține două-trei sesiuni pe an, la Geneva, în general împreună cu sesiunile Comitetului de gestiune a Convenției TIR. Participarea la lucrările Grupului de Lucru este deschisă tuturor statelor membre ale Națiunilor Unite și organizațiilor internaționale interesate.

Grupul de lucru adoptă de asemenea cu regularitate comentarii privind anumite prevederi ale Convenției. Aceste comentarii nu au forță de lege pentru Părțile Contractante la Convenție, așa cum au Articolele și Notele Explicative ale Convenției. Ele sunt totuși importante pentru interpretarea, armonizarea și aplicarea Convenției TIR, întrucât ele reflectă opinia consensuală a Grupului de lucru în cadrul căruia sunt reprezentante majoritatea Părților Contractante și principalii utilizatori ai sistemului TIR (comentariile adoptate de Grupul de lucru sunt în general transmise Comitetului de gestiune a Convenției TIR pentru examinare și aprobare).

1.3.4 GRUPUL DE CONTACT TIR

Grupul de contact TIR a fost creat de Grupul de lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care interesează transporturile (WP.30) pentru a servi ca mecanism consultativ pentru guvernele membre ale CEE-ONU, Părțile Contractante la Convenția TIR și organizațiile neguvernamentale implicate, pentru a reacționa rapid față de noile probleme care survin în aplicarea sistemului TIR și pentru a oferi o abordare armonizată pe plan internațional a aplicării Convenției TIR la nivel național.

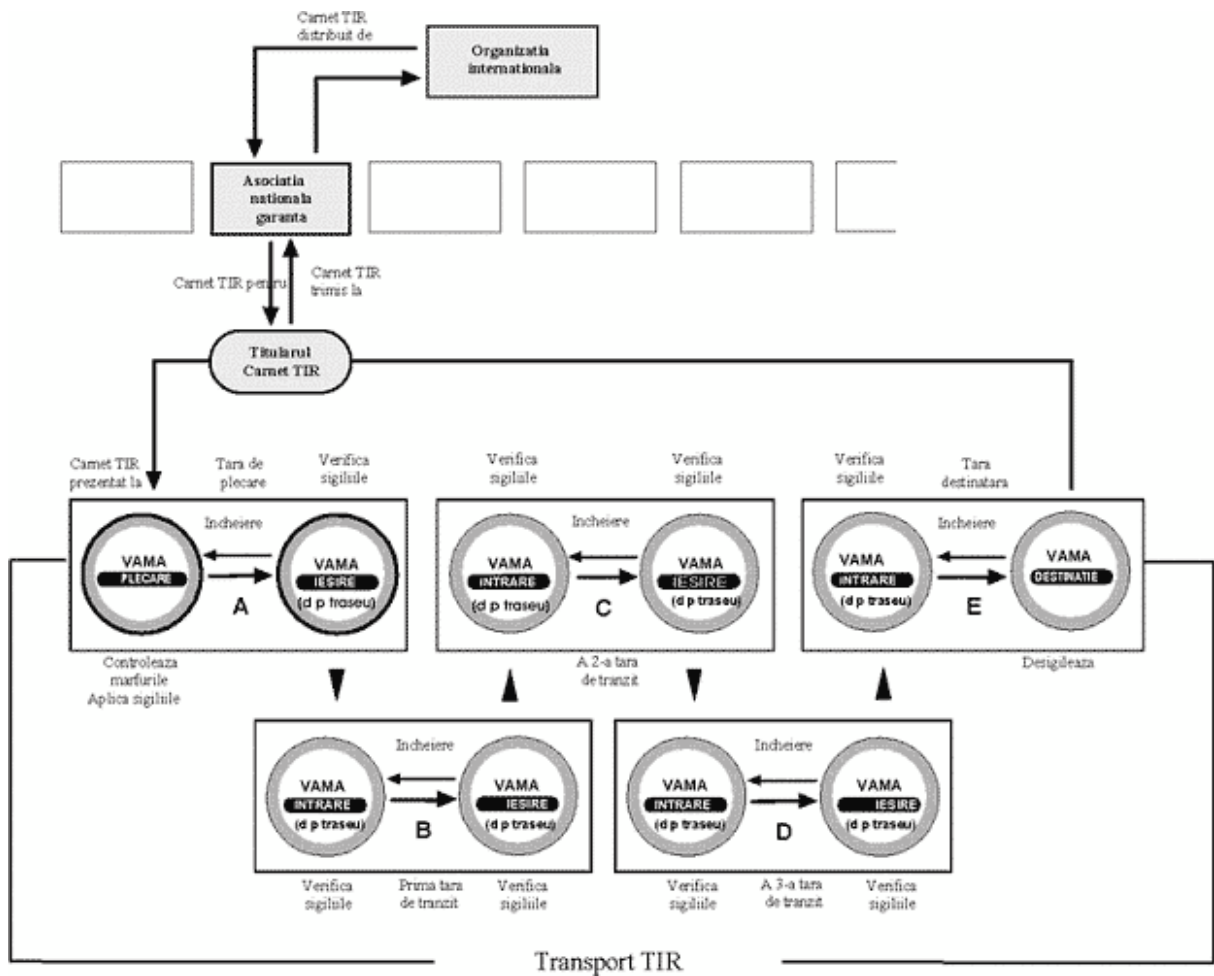
Grupul de contact TIR raportează direct Grupului de lucru al CEE-ONU pentru problemele vamale care interesează transporturile (WP.30) și este asistat de secretariatul CEE-ONU.

Ultima dată când Grupul de contact TIR a fost convocat a fost în 2002.

1.4 SISTEMUL TIR ÎN ACTIVITATE

Procedurile descrise mai jos arată într-o manieră schematică funcționarea practică a sistemului TIR, cu referire în special la procedurile de control vamal (Figura 3).

Figura 3 : Sistemul TIR în activitate



La biroul vamal de plecare, care este în general locul unde sunt efectuate formalitățile de export, autoritățile vamale verifică încărcătura, cu ajutorul informațiilor furnizate în Carnetul TIR (manifestul mărfurilor) completat de transportator. Ele sigilează compartimentul încărcăturii, adnotează Carnetul TIR, prelevând o filă (voletul alb) și completează cotorul corespunzător. Carnetul TIR este remis transportatorului, care începe operațiunea de transport. La trecerea frontierei la ieșirea din țara respectivă, vama verifică sigiliile, prelevează o a doua filă (voletul verde) din Carnetul TIR și completează cotorul corespunzător. Autovehiculul poate ieși din țară. Cotoarele completate de autoritățile vamale constituie dovada pentru transportator că operațiunea TIR din țara respectivă a fost încheiată.

Autoritățile vamale vor proceda apoi la încheierea operațiunii TIR, adică recunoașterea de către vămi că operațiunea TIR a fost corect încheiată urmând procedura următoare (deși pot fi utilizate și alte proceduri, cum ar fi utilizarea de mijloace electronice sau de birouri centralizate): biroul de trecere de la ieșire (adică cel de la frontieră) transmite voletul detașat (fila verde) la biroul de plecare. Acesta compară voletul primit cu voletul detașat inițial. Dacă nu există nici o obiecție sau nici o rezervă din partea biroului de trecere de la ieșire, operațiunea TIR poate fi încheiată de către autoritățile vamale.

Dacă voletul detașat de către biroul de trecere de la ieșire comportă rezerve, dacă el nu parvine la biroul de plecare, sau dacă autoritățile vamale au un alt motiv de a se îndoii de desfășurarea corectă a operațiunii TIR, va fi deschisă o anchetă internă. Operatorul de transport și asociația națională garantă respectivă vor fi de asemenea informați că încheierea operațiunii TIR a fost certificată cu rezerve, nu a avut loc de loc sau că alte motive au condus la dubiul privind desfășurarea corectă a operațiunii TIR și li se vor solicita explicații. Dacă explicațiile furnizate nu satisfac autoritățile vamale, ele aplică dispozițiile Convenției TIR și ale legislației naționale pentru a stabili drepturile și taxele datorate vămii. Atunci când recuperarea acestora de la persoana (persoanele) direct responsabilă(e) se dovedește imposibilă, autoritățile vamale informează asociația garantă că va trebui să plătească suma solicitată în conformitate cu termenele fixate de Convenție.

Pentru fiecare țară traversată, sistemul este similar celui care este aplicat în țara de plecare. Biroul vamal de trecere de la intrarea de tranzit verifică sigiliile și prelevează un volet din Carnetul TIR iar biroul de trecere de la ieșire face același lucru. Cei doi volete sunt comparați pentru un ultim control și operațiunea TIR poate fi încheiată sau, în caz de neregularitate, acești volete sunt supuși procedurii descrise mai sus. În țara de destinație, dacă biroul de la frontiera de intrare este în același timp birou de destinație, acest birou completează Carnetul TIR, prelevează cei doi volete și ia în evidență mărfurile care vor fi transferate sub un alt regim vamal (antrepozit, vămuire pentru import, etc.). Dacă încărcătura trebuie direcționată către un alt birou vamal al aceleași țări, biroul de intrare procedează ca un birou de trecere de la intrare iar celălalt birou din interiorul țării devine birou de destinație finală.

În mod normal sistemul funcționează conform descrierii de mai sus, dar procedurile administrative naționale și dreptul de control al fiecăruia din birourile vamale interesate rămân neafectate. Dacă un birou vamal are suspiciuni de fraudă, găsește sigiliile în stare proastă, sau se îndoiește privind autenticitatea unui Carnet TIR, el va controla marfa și va putea întrerupe operațiunea TIR, dacă este nevoie.

Pentru a asigura un control mai eficient, vama poate stabili un itinerar de călătorie, pe care autovehiculele sunt ușor de reperat datorită plăcii TIR cu care trebuie să fie dotate. De asemenea, călătoria trebuie să se efectueze într-un interval de timp rezonabil. Operatorii de transport care nu pot respecta termenele de călătorie sau itinerariile stabilite din diverse motive (inundații, zăpadă, pană a autovehiculului, etc.) trebuie să poată justifica acest lucru. În cazurile cele mai grave (ruperea sigiliilor, necesitatea de a transborda marfa într-un alt autovehicul, distrugerea parțială sau totală a încărcăturii, etc.) operatorul de transport trebuie să solicite încheierea unui proces verbal oricărei autorități locale disponibile existente în zonă, prin utilizarea «Procesului verbal de constatare» conținut în Carnetul TIR. Autoritățile vamale pot proceda, pe baza unui astfel de document, la orice investigație necesară.

Exemple de cele mai bune practice pentru încheierea operațiunii și procedura de investigare figurează în Capitolul 5 al Manualului TIR.

1.5 EVOLUȚIA VIITOARE A SISTEMULUI TIR

1.5.1 APLICAREA MONDIALĂ A SISTEMULUI TIR

Sistemul TIR este promovat sub auspiciile Națiunilor Unite pentru a-l face cât mai accesibil posibil tuturor țărilor care doresc să-l utilizeze. În 1984 Consiliul Economic și Social al Națiunilor Unite (ECOSOC) a adoptat o rezoluție (1984/79) care recomandă țărilor din lumea întreagă să studieze posibilitatea de a accede la Convenție și de a introduce sistemul TIR în țara lor. În plus, aceasta recomandă organizațiilor internaționale, interguvernamentale și neguvernamentale, și în special Comisiilor Regionale ale Națiunilor Unite, să promoveze introducerea sistemului TIR ca sistem universal de tranzit vamal.

În conformitate cu această Rezoluție ECOSOC, au fost întreprinse acțiuni pentru a promova aplicarea Convenției TIR în afara celor 68 de Părți Contractante din prezent. Mai multe seminarii și ateliere regionale și subregionale au fost deja organizate în Europa, în Asia și în Orientul Mijlociu pentru a familiariza guvernele, industria de comerț și cea a transporturilor cu facilitățile oferite de Convenție.

În prezent se lucrează continuu în scopul extinderii sistemului TIR în mai multe țări din Asia, Africa de Nord și Orientul Mijlociu. Această activitate este întreprinsă în special de secretariatele CEE-ONU și Comisiile Economice și Sociale ale Națiunilor Unite pentru Asia și Pacific (CESAP-ONU) și pentru Asia de Vest (CESAO-ONU) care promovează sistemul TIR drept una din pietrele de temelie pentru un transport terestru internațional eficient în Asia și în Orientul Mijlociu. Aceste eforturi sunt susținute de diverse instituții și bănci internaționale, cum ar fi Comisia Europeană, Banca Mondială, Banca Asiatică pentru Dezvoltare sau Organizația de Cooperare Economică, care văd sistemul TIR ca un element important de facilitare a transportului rutier în zonele lor de interes.

1.5.2 SISTEMUL TIR ȘI PRELUCRAREA ELECTRONICĂ A DATELOR

Pe plan mondial, înlocuirea documentelor pe suport de hârtie cu prelucrarea electronică a datelor reprezintă un proces în desfășurare care va continua să capete importanță, atât pentru administrațiile vamale cât și pentru operatorii de transport. Această tendință va influența și mai mult procedurile vamale și documentele utilizate de autoritățile vamale.

Motivele constau în faptul că administrațiile vamale sunt confruntate cu o dilemă majoră. Pe de o parte ele sunt guvernate de legi care le obligă să perceapă și să contabilizeze veniturile într-o manieră efectivă și eficientă și să împiedice orice fraudă și contrabandă. Pe de altă parte, ele sunt din ce în ce mai criticate de către profesioniștii din comerț (importatori, exportatori, transportatori, tranzitari) deoarece nu facilitează îndeajuns transportul rapid al mărfurilor.

Dat fiind mâna de lucru limitată din administrațiile vamale și metodele din ce în ce mai sofisticate ale fraudelor vamale, se pare că nu există altă soluție decât creșterea productivității și controlul vamal prin adaptarea procedurilor administrative naționale și internaționale, utilizând tehnologiile cele mai recente și prelucrarea electronică a datelor.

Părțile contractante la Convenția TIR au inclus informatizarea procedurii TIR în Faza III a procesului de revizuire TIR. Ele au admis că informatizarea regimului TIR era inevitabilă având în vedere:

- extrema rapiditate actuală a evoluției tehnologice, bazată pe tehnologiile Internetului și ale Cardurilor Inteligente, aplicate în special în transporturile și schimburile internaționale;
- nevoia în continuă creștere pentru o îmbunătățire a eficienței procedurilor vamale și a practicilor comerciale; și
- lupta împotriva activităților frauduloase care trebuie combătute prin cele mai bine adaptate și mai eficiente mijloace.

Dat fiind numărul mare și diversitatea structurii administrative a celor 68 de Părți Contractante la Convenția TIR, orice sistem informatizat trebuie să fie în măsură să funcționeze în mod flexibil și descentralizat pe baza a numai câtorva elemente standardizate acceptate pe plan internațional, cum ar fi crearea unei baze de date internaționale centralizate sub control vamal, precum și administrarea de către vamă a datelor privind garanțiile. Este vorba de o sarcină dificilă dar stimulantă, care va trebui realizată cu un nivel adecvat de conectivitate cu sistemele IT deja existente în domeniul TIR. Dar nu există nici un dubiu: sistemul TIR trebuie să se conformeze ultimelor evoluții ale tehnicilor de prelucrare informatică a datelor care au modificat deja toate activitățile respective ale vămilor, transportului și comerțului și vor continua să o facă din ce în ce mai mult. Dacă nu, sistemul TIR, în special Carnetul TIR pe suport de hârtie, va deveni un obstacol în calea eficienței transportului și comerțului internaționale și va compromite eficacitatea procedurilor și controalelor vamale.

Sub supravegherea Grupului de lucru al CEE-ONU pentru problemele vamale care interesează transporturile (WP.30), Părțile contractante au lansat în 2003 așa-numitul “Proiect eTIR”. Scopul Proiectului eTIR, și în special sistemul internațional eTIR, este acela de a asigura schimbul securizat de date între sistemele vamale naționale pentru tranzitul internațional al mărfurilor, vehiculelor sau containerelor conform prevederilor Convenției TIR și de a permite vămilor să administreze datele privind garanțiile, emise de lanțurile de garanții către utilizatori autorizați ai sistemului TIR. Sistemul eTIR va oferi beneficii tuturor actorilor implicați în sistemul TIR. Mai întâi, el va permite o securitate sporită și va facilita managementul riscurilor, reducând astfel riscul de fraudă. În al doilea rând, îmbunătățirea cooperării internaționale va permite tuturor actorilor să-și reducă semnificativ sarcina administrativă și să maximizeze beneficiile administrării unui lanț de aprovizionare integrat. În sfârșit, furnizarea prealabilă de informații privind încărcătura, precum și schimbul de informații în timp real vor accelera procedura TIR.

1.6 CONCLUZIE

Sistemul TIR, creat acum 60 de ani, și Convenția TIR s-au dovedit a fi un sistem internațional de tranzit vamal foarte eficient și joacă un rol important în facilitarea comerțului și a transportului internațional, în special în Europa, dar mai recent și între Europa și țările vecine.

Odată cu creșterea accelerată a traficului european est-vest și recentul acces la independență a numeroase țări din Europa centrală și de est, sistemul de tranzit TIR trebuie să facă față astăzi numeroaselor provocări, fără precedent ca amploare. De altfel, autoritățile vamale sunt confruntate cu un număr incalculabil de fraude și de contrabandă rezultând din schimbările intervenite în sistemele politice, economice și sociale ale numeroaselor țări din regiune și din creșterea foarte importantă a drepturilor și taxelor vamale.

În plus, gestionarea și controlul sistemului TIR pun probleme autorităților vamale naționale, în special în țările care au accesat recent la independență, întrucât ele au încă nevoie câteodată să dobândească experiența necesară și nu dispun întotdeauna de un personal suficient ca număr, instruit corespunzător pentru acest gen de sarcini.

În scopul evitării evoluțiilor nedorite, anumite guverne precum și alți actori ai sistemului TIR, impun câteodată măsuri unilaterale, cum ar fi solicitarea de garanții suplimentare pentru operațiunile de tranzit TIR sau excluderea anumitor categorii de mărfuri, care nu sunt conforme dispozițiilor sau spiritului Convenției TIR.

Dacă astfel de măsuri sunt susceptibile să aducă o anumită ușurare temporară, nu numai că ele vor determina pe termen lung ca alte țări să introducă măsuri similare, dar ele vor crește costurile comerțului și transportului pe plan internațional și ar putea conduce eventual la o prăbușire totală a sistemului de tranzit TIR – fără altă alternativă valabilă în vedere.

Însăși Convenția TIR oferă deja numeroase modalități de protecție garantând interesele legitime ale autorităților vamale, cum ar fi solicitarea de servicii de escortare, stabilirea de itinerarii de tranzit și reducerea timpilor de parcurs în tranzit. Alte măsuri pot fi puse în aplicare dacă Părțile Contractante la Convenția TIR doresc acest lucru.

Soluții durabile pe termen lung nu pot fi găsite decât într-o acțiune comună concertată între toate Părțile Contractante la Convenția TIR. Comisia de control TIR (TIRExB) a CEE-ONU și Grupul său de lucru cu probleme vamale care interesează transporturile (WP.30) constituie un forum pentru o astfel de colaborare și coordonare. Experiența a dovedit că au fost găsite soluții la numeroasele probleme survenite recent în aplicarea Convenției TIR în cadrul diferitelor organisme înființate în cadrul Convenției TIR și al CEE-ONU.

Obiectivul secretariatului CEE-ONU și al secretariatului TIR este de a-și continua activitatea în acest sens și de a constitui un mecanism internațional fiabil, apt să îmbunătățească colaborarea și coordonarea între Părțile Contractante la Convenția TIR și industria transportului. Este esențial de a continua îmbunătățirea cadrului juridic în sistemul de tranzit și de a-i raționaliza funcționarea, astfel încât acesta să fie mereu în conformitate cu exigențele industriei transportului și ale autorităților vamale.

Organizația Națiunilor Unite, al cărui caracter este universal, este depozitarul Convenției TIR și, cu acest titlu, ea oferă cadrul și serviciile necesare gestionării sale. În caz de necesitate, ea adaptează de asemenea Convenția la modificările care trebuie aduse acesteia. Experiența a dovedit că această Convenție TIR, care face parte integrantă din activitatea de facilitare a transportului întreprinsă în cadrul CEE-ONU, a servit interesele tuturor Părților implicate, atât autorităților vamale cât și transportatorilor și există toate motivele de a crede că acest lucru va continua pe viitor.

1.7 INFORMAȚII PRIVIND SISTEMUL TIR

În afara Manualului TIR prezent, disponibil atât pe suport de hârtie cât și în versiune electronică în numeroase limbi, există mai multe alte surse de informații privind Convenția TIR și aplicațiile sale în Părțile Contractante.

Sursa de informații cea mai completă și actualizată cu regularitate este site-ul Internet al CEE-ONU TIR administrat împreună de CEE-ONU și secretariatul TIR (<http://tir.unece.org>). Acest site Internet furnizează, în afară de numeroasele versiuni lingvistice ale Manualului TIR, informații actualizate privind administrarea și aplicarea Convenției TIR în toate Părțile Contractante. El conține informațiile cele mai recente privind interpretările Convenției TIR, Notificările de depozitare și măsurile de control introduse de autoritățile vamale și Comitetul de gestiune. Site-ul Internet TIR conține de asemenea toate documentele și rapoartele (în engleză, franceză și rusă) care apar privind sesiunile Comitetului de gestiune TIR și Grupului de lucru al CEE-ONU (WP.30) și grupului său special de experți.

De altfel, secretariatul CEE-ONU actualizează un anuar internațional al punctelor de contact TIR din toate țările care aplică sistemul TIR. Acești experți provenind din cadrul autorităților vamale naționale și asociațiilor naționale pot fi contactate cu privire la aplicarea Convenției la nivel național. Informațiile privind punctele de contact TIR sunt de asemenea disponibile pe site-ul Internet TIR (parola poate fi obținută de la secretariatele CEE-ONU și TIR).

Secretariatul CEE-ONU actualizează de asemenea un registru internațional al dispozitivelor de sigilare și al ștampilelor vamale care este disponibil *on line* pentru o utilizare limitată de către autoritățile vamale.

Secretariatul CEE-ONU, Comisia de control TIR (TIRExB) și secretariatul TIR pot fi contactate astfel:

Secretariatul TIR,
Palatul Națiunilor,
CH - 1211 GENEVA 10 (Elveția)
Fax + 41-22-917 00 39 sau + 41-22-917 06 14 ;
E-mail : tirexb@unece.org.

1.8 CARNETE TIR EMISE DE IRU ASOCIAȚIILOR NAȚIONALE

Tara	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Albania	250	500	400	400	800	800	800	950	950
Armenia	200	100	250	200	300	550	300	500	350
Austria	21,000	18,100	20,900	19,850	21,700	14,150	9,850	11,150	8,550
Azerbaijan	3,600	1,300	1,900	3,950	5,000	5,500	9,000	9,500	7,600
Belarus	232,000	284,200	237,600	187,000	182,200	197,500	194,300	213,600	161,400
Belgia/Luxemburg	2,200	1,150	1,300	1,200	800	500	300	500	500
Bulgaria	211,000	252,000	303,000	313,000	349,000	394,500	140,000	148,200	124,200
Croatia	7,900	9,800	7,650	9,700	9,500	9,300	6,300	5,300	2,900
Cipru	1,150	950	1,100	1,000	450	750	400	0	0
Republica Cehă	34,700	34,850	38,950	39,700	37,850	42,500	17,800	22,200	14,250
Danemarca	6,350	6,550	5,100	2,600	300	1,000	1,000	800	300
Estonia	97,000	90,000	91,000	56,000	43,000	47,000	51,000	39,000	24,500
Finlanda	20,300	19,700	20,050	16,300	17,200	13,300	20,100	17,600	10,700
Franța	14,250	13,700	13,050	12,300	10,000	8,200	5,000	4,700	2,700
Georgia	2,500	500	2,000	1,050	3,600	4,300	4,100	4,000	4,000
Germania	42,950	42,950	39,950	42,050	35,200	32,300	40,450	31,400	7,650
Grecia	22,000	29,400	23,600	40,500	33,200	30,700	19,800	21,900	9,550
Ungaria	123,500	95,450	67,650	44,900	34,300	35,800	16,000	26,100	14,500
Iran (Republica Islamică)	15,000	20,000	33,000	33,000	33,000	48,000	52,000	48,000	58,000
Israel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Italia	41,000	44,000	45,500	37,000	25,000	19,500	0	3,550	4,050
Iordania	150	100	150	0	100	50	0	50	50
Kazakhstan	9,100	6,400	17,400	17,000	19,600	32,650	39,050	32,150	31,000
Kuweit	0	0	500	50	300	0	50	0	0
Kirghistan	550	1,250	2,700	4,900	6,250	11,450	18,100	17,050	15,050
Letonia	124,300	132,000	154,500	91,000	90,000	105,500	90,600	108,900	57,000
Liban	0	50	50	0	0	50	100	0	50
Lituania	275,900	299,500	327,200	148,700	151,600	165,000	174,500	218,500	111,500
Mongolia	-	-	-	150	0	0	50	0	0
Muntenegro	-	-	-	-	-	-	0	150	150
Maroc	0	0	0	100	0	100	0	100	100
Olanda	33,350	30,950	22,600	22,200	15,600	21,000	7,250	8,200	8,700
Norvegia	500	500	0	0	100	100	50	200	500
Polonia	167,000	213,500	244,000	273,500	188,000	291,500	185,100	286,050	205,100
Portugalia	0	200	200	700	3,000	1,300	150	0	50
Republica Moldova	21,100	24,450	46,800	46,900	58,500	61,050	77,100	77,850	65,950
Romania	363,800	462,600	472,900	486,300	514,700	397,200	17,800	27,300	25,900
Federația Rusă	192,800	263,700	313,550	375,650	424,000	499,900	660,900	696,600	404,800
Serbia	-	-	-	-	-	8,800	12,100	15,300	12,400
Serbia și Muntenegro	-	-	2,050	5,350	5,000	-	-	-	-
Slovacia	31,100	28,050	34,800	18,450	20,900	23,050	22,550	21,850	12,550
Slovenia	19,300	17,800	18,600	22,000	6,550	16,400	12,000	14,350	5,750
Spania	2,000	2,200	2,000	3,000	2,000	3,000	3,100	3,000	3,500
Suedia	5,200	2,600	3,400	1,500	1,550	1,200	850	900	300
Elveția	3,200	2,400	2,600	1,600	1,450	1,600	550	550	800
Republica Arabă Siriană	1,400	900	1,300	900	1,500	800	2,150	2,400	2,400
Tajikistan	-	-	-	0	50	300	500	400	900
Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei	22,100	29,300	27,400	27,400	27,700	31,550	20,300	23,900	18,200
Tunisia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Turcia	327,200	412,000	419,000	544,000	589,000	689,000	788,500	765,000	490,000
Turkmenistan	150	0	150	200	400	1,000	1,000	1,000	2,000
Ukraina	200,000	190,000	222,500	251,000	266,000	324,000	345,000	317,000	292,000
Marea Britanie	9,800	7,650	6,000	4,400	2,600	1,650	1,350	1,100	550
Uzbekistan	600	500	900	2,400	1,800	4,500	7,000	5,000	6,500
Yugoslavia	700	1,400	800	-	-	-	-	-	-
Total	2,710,150	3,095,200	3,298,000	3,211,050	3,240,650	3,599,850	3,076,250	3,253,800	2,230,400

1.9 ROLUL ȘI RESPONSABILĂȚILE DIFERIȚILOR ACTORI AI REGIMULUI TIR

Regimul TIR este un sistem bine echilibrat, fondat pe colaborarea dintre Părțile Contractante și transportatori. În interesul bunei sale funcționări, este indispensabil ca toți actorii – guvernele, Comisia de control TIR, asociațiile garante naționale, transportatorii și organizațiile internaționale – să se achite de obligațiile ce le revin conform dispozițiilor Convenției TIR. Mai jos este redat un rezumat al rolului și responsabilităților principalilor actori ai regimului TIR.

1.9.1 RESPONSABILITĂȚILE GUVERNULUI

- Acceptarea Convenției TIR, în condițiile prevăzute de legislația națională (adică publicarea în buletinul oficial al țării);
- Depunerea unui instrument de aderare la Biroul afacerilor juridice al Organizației Națiunilor Unite de la New York (depozitar) (articolul 52 al Convenției);
- Abilitarea uneia sau a mai multor asociații garante naționale (articolul 6 și prima Parte a anexei 9 a Convenției);
- Abilitarea persoanelor să utilizeze Carnete TIR (articolul 6 și a doua Parte a Anexei 9 a Convenției);
- Publicarea unei liste a birourilor vamale abilitate să efectueze operațiuni TIR (articolul 45 al Convenției);
- Instruirea funcționarilor vămilor privind funcționarea procedurilor vamale TIR;
- Instituirea sau desemnarea unei instanțe însărcinate cu agrearea autovehiculelor rutiere și a containerelor (articolul 12 al Convenției);
- Transmiterea către o organizație internațională sau către asociațiile garante naționale de informații într-un format standard pentru toate carnetele TIR prezentate la birourile vamale de destinație definite la articolul 1 l) al Convenției, conform articolului 42 ter precum și anexei 10 (termen : prin intermediul mijlocului de comunicare cel mai rapid disponibil (fax, poștă electronică, etc.) și, dacă este posibil, zilnic;

- Depozitarea informațiilor și a documentației următoare la Comisia de control TIR (TIRExB):

Sistemul de garanție internațională

- O copie certificată conformă a acordului scris sau a oricărui alt instrument juridic între autoritățile competente (autoritățile vamale) și asociațiile naționale precum și orice alte modificări la numitul acord sau instrument (termen: de îndată ce este posibil);
- O copie certificată conformă a contractului de asigurare sau de garanție financiară precum și a tuturor modificărilor numitului contract (termen: de îndată ce este posibil) ;
- O copie a certificatului de asigurare supus unei reînnoiri anuale (termen: de îndată ce este posibil).

Accesul controlat la procedura TIR

- Informațiile privind orice persoană care este abilitată de autoritățile competente să utilizeze Carnete TIR sau a cărei abilitare a fost retrasă (termen: o săptămână);
- O listă completă și actualizată a tuturor persoanelor care sunt abilitate de autoritățile competente să utilizeze Carnete TIR sau a căror abilitare a fost retrasă (termen: 31 decembrie al fiecărui an și de îndată ce este posibil);
- Informațiile privind orice persoană exclusă de la beneficiile Convenției conform articolului 38 (termen: o săptămână);

Măsuri naționale de control

- Informațiile privind orice măsură de control pe care autoritățile naționale competente prevăd să o adopte conform articolului 42 bis (termen: de îndată de este posibil).

1.9.2 ROLUL ȘI RESPONSABILITATEA ASOCIAȚIEI GARANTE NAȚIONALE

- Să încheie un contract (acord) între aceasta și autoritățile vamale naționale și să se angajeze să achite drepturile și taxele de import sau export exigibile, majorate, dacă este cazul, cu dobânzile de întârziere datorate în virtutea legilor și reglementărilor vamale ale țării în care o neregularitate referitoare la operațiunea TIR ar fi fost comisă. Asociația va fi obligată, împreună și solidar cu persoanele responsabile de sumele vizate mai sus, la plata acestor sume (art. 8, par. 1);
- Să încheie un acord scris privind funcționarea sistemului internațional de garanție cu o organizație internațională (în prezent cu Uniunea internațională a transporturilor rutiere, care gerează singului sistem internațional de garanție în vigoare) (vezi nota explicativă 0.6.2 bis);
- Să acționeze ca garantă (art. 6, par. 1). Această garanție trebuie de asemenea să acopere responsabilitățile care decurg din operațiunile efectuate sub acoperirea carnetelor TIR eliberate de asociațiile străine afiliate la aceeași organizație internațională cu cea la care ea însăși este afiliată (art. 6, par. 2);
- Să elibereze carnete TIR numai persoanelor care îndeplinesc condițiile minimale prevăzute (art. 6, par. 4 și anexa 9, partea a II-a) și ale căror acces la regimul TIR nu a fost refuzat de autoritățile competente ale Părților Contractante pe teritoriul cărora aceste persoane sunt stabilite sau domiciliază (art. 6, par. 3);
- Să încheie o declarație de angajament cu transportatorul care solicită carnete TIR (asociația garantă poate solicita o garanție bancară sau o cauțiune);
- Să elibereze carnete TIR în baza unui sistem de gestiune a riscurilor; -
- Să ia, în strânsă colaborare cu autoritățile competente, toate măsurile necesare pentru a garanta buna utilizare a carnetelor TIR (art. 42 bis);
- Să transmită autorității naționale competente documente și informațiile următoare:

Sistemul internațional de garanție

- O copie certificată conformă a contractului de asigurare sau de garanție financiară precum și orice modificare eventuală (de îndată ce este posibil);
- Copia certificatului de asigurare anual (de îndată ce este posibil).

Accesul controlat la regimul TIR

- Informații detaliate privind fiecare persoană care solicită autorizarea la autoritățile competente de a utiliza carnete TIR;
- Lista completa și actualizată a tuturor persoanelor autorizate de autoritățile competente să utilizeze carnete TIR sau a căror autorizare le-a fost retrasă (31 decembrie al fiecărui an sau cel mai târziu în săptămâna următoare acestei date).

1.9.3 RESPONSABILITATEA TRANSPORTATORULUI

- Incheierea unei declarații de angajament cu asociația garanta națională (stipulând condițiile de utilizare a Carnetelor TIR);
- Obținerea certificatului de agreare a autovehiculelor rutiere și containerelor care trebuie să fie eliberat de autoritățile de inspecție națională competente;
- Fixarea plăcii TIR pe autovehiculele rutiere și containere (articolul 16 al Convenției).

1.9.4 ROLUL ȘI RESPONSABILITĂȚILE ORGANIZAȚIEI INTERNAȚIONALE (ÎN PREZENT IRU)

- Să obțină autorizația de a fi însărcinat cu buna organizare și funcționare a unui sistem internațional de garanție, acordată de Comitetul de gestiune TIR (art. 6, par. 2 bis al Convenției);
- Să obțină acceptul asociației garante naționale printr-un sistem internațional de garanție;
- Să remită organelor competente copii certificate conforme ale contractului de garanție global și dovada acoperirii garanției;

- Să încheie acorduri scrise privind funcționarea sistemului internațional de garanție cu asociațiile garante naționale (nota explicativă 0.6.2 bis);
- Să obțină de la Comitetul de gestiune TIR autorizația de a tipări și de a distribui carnete TIR (anexa 8, art. 10 b);
- Să încheie un acord scris cu CEE-ONU, care să reflecte autorizațiile acordate în conformitate cu articolul 6.2 bis și/sau anexa 8, articolul 10 b) și să stipuleze că organizația internațională va respecta prevederile pertinente ale Convenției, va respecta competențele Părților Contractante la Convenție, se va conforma deciziilor Comitetului de gestiune TIR și va răspunde solicitărilor Comisiei de control TIR. Prin semnarea acordului, organizația internațională confirmă că acceptă responsabilitățile impuse de autorizare (note explicative 0.6.2. bis-2 și 8.10 b)).
- Să informeze toate asociațiile naționale garante și autoritățile vamale naționale de fiecare dată când o nouă asociație garantă este agreată;
- Să administreze sistemul de garanție TIR și să comunice organelor competente, în fiecare an, numărul total de solicitări de plată depuse, achitate sau în așteptare;
- Să administreze sistemul de Carnete TIR, în special prin tipărirea și distribuirea centralizate a Carnetelor la asociațiile garante naționale;
 - Să ia toate măsurile rezonabile pentru atenuarea riscului falsificării carnetelor TIR;
 - Să ia măsurile necesare în caz de infracțiune sau de insuficiență privind Carnetul TIR;
 - Să comunice autorităților competente informații privind modalitățile de eliberare a carnetelor TIR de către asociațiile garante naționale;
 - Să comunice autorităților competente datele statistice privind numărul de carnete TIR distribuite fiecărei Părți contractante;
 - Să comunice la TIRExB prețurile practicate de organizația internațională pentru fiecare tip de Carnet TIR ;

- Să propună bunele sale oficii și experiența sa pentru instruirea celor interesați, adică asociațiile naționale;
- Să pună în aplicare un sistem de control electronic al carnetelor TIR, constituit în conformitate cu anexa 10 a Convenției TIR, și în special:
 - Să informeze Părțile contractante și organele competente asupra problemelor puse de sistem;
 - Să comunice organelor competente statisticile și datele referitoare la rezultatele obținute de Părțile Contractante în utilizarea sistemului de supraveghere electronic;
 - Să se străduiască să îmbunătățească continuu sistemul de control electronic în scopul de a lupta mai bine contra riscurilor eventuale și a fraudei;
- În calitate de observator, să participe la sesiunile Comitetului de gestiune TIR (anexa 8, art. 1 ii) a Convenției), ale TIRExB (anexa 8, art. 11, par. 5 a Convenției), ale Grupului de lucru cu probleme vamale care interesează transporturile al CEE-ONU (WP.30) și ale Grupului de contact TIR;
- Să participe la activitățile TIRExB, în special:
 - Să participe activ la examinarea cazurilor în care TIRExB este solicitat pentru a facilita rezolvarea unui diferend;
 - Să furnizeze, la solicitarea TIRExB, toate informațiile referitoare la funcționarea regimului TIR, cu condiția ca această solicitare să nu contravină legislației referitoare la confidențialitate sau la protecția datelor, de exemplu;
 - Să se asigure că orice problemă legată de un act fraudulos sau orice dificultate apărută prin aplicarea Convenției TIR va fi imediat semnalată TIRExB;
 - Să participe la reuniuni regulate de informare împreună cu secretariatul TIR.

1.9.5 ROLUL ȘI RESPONSABILITĂȚILE COMISIEI DE CONTROL TIR ȘI ALE SECRETARIATULUI TIR, CONFORM ARTICOLULUI 10 AL ANEXEI 8 A CONVENȚIEI TIR

- Să supravegheze aplicarea Convenției și, în acest scop, să pregătească eșantioane, să întocmească chestionare, să facă vizite pe teren, de exemplu. O atenție specială va fi acordată următoarelor domenii:
 - Conformitatea autovehiculelor;
 - Agrearea asociațiilor naționale;
 - Conformitatea procedurilor de încheiere și de descărcare;
 - Identificarea, urmărirea și somarea persoanelor direct responsabile de infracțiuni la reglementarea TIR;
 - Excluderea și retragerea de la regimul TIR, conform articolului 38 și a părții a II-a a anexei 9 a Convenției;
 - Punerea în aplicare a amendamentelor la Convenție;
 - Concordanța între cele trei limbi oficiale ale Convenției și anexelor sale;
 - Conformitatea noilor măsuri de control adoptate de o Parte Contractantă (art. 42 bis);
- Să supravegheze funcționarea sistemului de garanție și, în acest scop, să examineze și (dacă este cazul) să conteste contractul de garanție globală, contractele naționale de garanție și certificatele anuale de garanție. TIRExB solicită, printre altele, organizației internaționale să îi comunice, în fiecare an, numărul total al solicitărilor de plată depuse, achitate sau în așteptare ;
- Să îndeplinească funcțiile care îi sunt încredințate de Comitetul de gestiune;

- Să supravegheze tipărirea centralizată a carnetelor TIR și distribuirea lor către asociații, care este încredințată organizației internaționale. Este vorba în special de a supraveghea conformitatea Carnetului TIR cu prescripțiile Convenției și de a aproba cu titlu preliminar orice modificare a prezentării sale;
- Să coordoneze și să încurajeze schimbul de informații între autoritățile competente ale Părților Contractante. TIRExB trebuie să încurajeze în mod activ autoritățile competente să împărtășească cunoștințele lor privind noile metode de fraudă precum și exemple de cele mai bune practici. TIRExB trebuie să fie depozitarul acestor informații și să fie însărcinat cu difuzarea lor;
- Să coordoneze și să încurajeze schimburilor între autoritățile competente ale Părților Contractante, asociațiile garante naționale și organizațiile internaționale, de exemplu privind sistemele de supraveghere electronică, sau exemplele de cele mai bune practici;
- Facilitarea rezolvării diferendelor dintre Părțile Contractante, asociațiile garante naționale, companiile de asigurare și organizațiile internaționale. TIRExB trebuie să propună bunele sale oficii pentru a servi ca mediator și, după caz, să contribuie la rezolvarea diferendelor;
- Să susțină instruirea agenților administrațiilor vamale și actorilor regimului TIR;
- Să țină un fișier central pentru a face cunoscut Părților Contractante că asociațiile trebuie să respecte reglementările pentru eliberarea carnetelor TIR, în special condițiile și prescripțiile minimale enunțate în anexa 9;
- Să supravegheze prețul Carnetului TIR, luând în considerație faptul că este vorba de o problemă delicată.

Hotărârile TIRExB sunt executate de secretarul TIR, care face parte din secretariatul Comisiei economice a Națiunilor Unite pentru Europa. Secretarul TIR este asistat de un mic secretariat, al cărui efective sunt stabilite de Comitetul de gestiune.

2 CONVENTIA TIR DIN 1975

Această parte conține versiunea completă a Convenției TIR din 1975, la 1 octombrie 2009. Prezentarea acestei părți reia structura Convenției TIR din 1975.

Notele Explicative care figurează în anexa 6 și în cea de-a 3-a parte a anexei 7 a Convenției sunt totuși plasate în continuarea prevederilor la care acestea se referă, cu excepția schițelor conținute în anexa 6. Conform dispozițiilor articolului 43 al Convenției, notele explicative dau o interpretare a anumitor prevederi ale Convenției și ale anexelor sale. Ele descriu de asemenea anumite practici recomandate.

Notele explicative nu modifică prevederile prezentei Convenții sau ale anexelor sale; ele doar precizează conținutul acestora, semnificația și scopul lor. În special, având în vedere prevederile articolului 12 și ale anexei 2 la prezenta Convenție referitoare la condițiile tehnice de agreare a vehiculelor rutiere pentru transport sub sigiliu vamal, notele explicative precizează, dacă este cazul, tehnicile de construcție care trebuie acceptate de Părțile contractante ca răspunzând acestor prevederi. Ele precizează de asemenea, dacă este cazul, tehnicile de construcție care nu îndeplinesc aceste cerințe.

Notele explicative permit astfel aplicarea prevederilor prezentei Convenții și ale anexelor sale ținând cont de evoluția tehnologică și de exigențele de ordin economic.

Comentariile sunt plasate în continuarea prevederilor la care se referă. Comentariile care figurează în Manualul TIR nu au forță juridică pentru Părțile contractante la Convenția TIR din 1975. Ele sunt totuși importante pentru interpretarea, armonizarea și aplicarea Convenției, pentru că ele reflectă opinia Comitetului de gestiune al Convenției TIR din 1975, precum și a Grupului de lucru cu probleme vamale care interesează transporturile al Comisiei economice a Națiunilor Unite pentru Europa (CEE-ONU), așa cum este indicat în legătură cu fiecare comentariu.

(TRANS/GE.30/55, paragraful 40)

**2.1 TEXTUL CONVENȚIEI TIR DIN 1975
(inclusiv notele explicative și comentariile
referitoare la acestea)**

**CONVENȚIA VAMALA REFERITOARE LA TRANSPORTUL
INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI SUB
ACOPERIREA CARNETELOR TIR
(CONVENȚIA TIR DIN 1975)**

PĂRȚILE CONTRACTANTE,

DORNICE să faciliteze transporturile internaționale de mărfuri cu vehicule rutiere,

CONSIDERÂND că îmbunătățirea condițiilor de transporturi constituie unul din factorii esențiali ai dezvoltării cooperării între ele,

DECLARÂND chiar ele că se pronunță în favoarea unei simplificări și a unei armonizări ale formalităților administrative din domeniul transporturilor internaționale, în special la frontiere,

AU CONVENIT următoarele:

Capitolul 1

DISPOZIȚII GENERALE

a) DEFINIȚII

Articolul 1

In sensul prezentei Convenții, se înțelege

- a) prin “transport TIR”, transportul de mărfuri de la un birou vamal de plecare la un birou vamal de destinație, sub regimul, denumit regim TIR, stabilit prin prezenta Convenție ;
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

- b) prin “operațiune TIR”, partea unui transport TIR care este efectuată într-o Parte contractantă, de la un birou de plecare sau intrare (de trecere) la un birou vamal de destinație sau de ieșire (de trecere);
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

Nota explicativă la articolul 1 b)

- 0.1 b) Rezultă din alineatul *b* al articolului 1 că, atunci când mai multe birouri vamale de plecare sau de destinație sunt situate într-una sau mai multe țări, pot să existe mai multe operațiuni TIR în aceeași Parte contractantă. În aceste condiții, segmentul național al unui transport TIR realizat între două birouri vamale consecutive, fie că sunt birouri de plecare, de destinație sau de trecere, poate fi considerat ca fiind o operațiune TIR.
(CEE/TRANS/17/Amend.25; intrat în vigoare pe 1 octombrie 2005)
- c) prin “începutul unei operațiuni TIR”, faptul că vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul au fost prezentate, pentru control, la biroul de plecare sau de intrare (de trecere), cu încărcătura și Carnetul TIR aferent acesteia, și Carnetul TIR a fost acceptat de biroul vamal;
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**
- d) prin “încheierea unei operațiuni TIR”, faptul că vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul au fost prezentate, pentru control, la biroul de destinație sau de ieșire (de trecere), cu încărcătura și Carnetul TIR aferent acesteia ;
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**
- e) prin “descărcarea unei operațiuni TIR”, certificarea de către autoritățile vamale a faptului că operațiunea TIR a fost încheiată corect pe teritoriul unei Părți contractante. Aceasta se stabilește de autoritățile vamale pe baza comparării datelor sau informațiilor disponibile la biroul vamal de destinație sau ieșire (trecere) cu cele disponibile la biroul vamal de plecare sau de intrare (trecere);
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

- f) prin “drepturi și taxe de import sau de export”, drepturile vamale și orice alte drepturi, taxe, redevențe și impozite diverse care sunt percepute la import sau la export, sau cu ocazia importului sau exportului de mărfuri, cu excepția redevențelor și impozitelor al căror nivel este limitat la costul aproximativ al serviciilor prestate;**

Notă explicativă la articolul 1 f)

- 0.1 f) Excepțiile (redevențe și impozite) vizate la alineatul f) ale articolului 1 se înțeleg ca fiind toate sumele, altele decât drepturile și taxele percepute la import sau la export de Părțile contractante sau cu ocazia importului sau exportului. Nivelurile acestor sume vor fi limitate la costul aproximativ al serviciilor prestate și nu vor constitui un mijloc indirect de protecție a produselor naționale sau o taxă cu caracter fiscal percepută pentru importuri sau exporturi. Aceste redevențe și impozite cuprind, între altele, vărsămintele aferente:

- certificatelor de origine, dacă acestea sunt necesare pentru tranzit,
- analizelor efectuate de laboratoarele vamale în scopul controlului,
- inspecțiilor vamale și altor operațiuni de vămuire efectuate în afara orelor de lucru normale și a localurilor oficiale ale biroului vamal,
- inspecțiilor efectuate din motive de ordin sanitar, veterinar sau fitopatologic.

(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

- g) prin “vehicul rutier”, nu numai un vehicul rutier cu motor, ci și orice remorcă sau semiremorcă concepută pentru a fi atașată acestuia;**
- h) prin “ansamblu de vehicule”, vehicule cuplate care participă la circulația rutieră ca o unitate ;**
- j) prin “container”, un mijloc de transport (cadru, cisternă amovibilă sau alt mijloc analog) :**

- i) constituind un compartiment, în întregime sau parțial închis, destinat să conțină mărfuri,**
- ii) având un caracter permanent și fiind, datorită acestui fapt, suficient de rezistent pentru a permite utilizarea sa repetată,**
- iii) special conceput pentru a facilita transportul mărfurilor, fără descărcare și reîncărcare, prin unul sau mai multe moduri de transport,**
- iv) conceput astfel încât să poată fi ușor de manipulat, îndeosebi în timpul transbordării sale dintr-un mod de transport în altul,**
- v) conceput astfel încât să fie ușor de încărcat și de descărcat, și**
- vi) cu un volum interior de cel puțin un metru cub,**

“caroseriile amovibile” sunt asimilate containerelor ;

Notă explicativă la articolul 1 j)

- 0.1 j) Se înțelege prin “caroserie amovibilă” un compartiment de încărcare care nu este dotat cu nici un mijloc de locomoție și care este conceput special pentru a fi transportat pe un vehicul rutier, șasiul acestui vehicul și cadrul inferior al caroseriei fiind special adaptate în acest scop. Acest termen desemnează de asemenea o ladă mobilă care este un compartiment de încărcare conceput special pentru transportul combinat rutier/feroviar. (CEE/TRANS/17/Amend.21 ; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Notă explicativă la articolul 1 j) i)

- 0.1 j) i) Termenul “parțial închis” care se aplică echipamentului menționat la alineatul j) i) al articolului 1, se înțelege ca referindu-se la o construcție în general constituită dintr-un planșeu și o suprastructură delimitând un spațiu de încărcare echivalent cu acela al unui container închis. Suprastructura este în general făcută din elemente metalice constituind carcasa unui container. Aceste tipuri de containere pot avea, de asemenea, unul sau mai mulți pereți laterali sau frontali. Unele din aceste containere au numai un acoperiș legat de planșeu cu un cadru vertical. Containerele de acest tip sunt utilizate, în special, pentru transportul mărfurilor voluminoase (de exemplu autoturisme). (CEE/TRANS/17/Amend.21 ; intrat în vigoare pe 12 mai 2002).

- k) prin “birou vamal de plecare“, orice birou vamal al unei Părți contractante unde începe transportul TIR al unei încărcături sau al unei părți din aceasta; (CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

- l) prin “birou vamal de destinație“, orice birou vamal al unei Părți contractante unde se termină transportul TIR al unei încărcături sau al unei părți din aceasta; (CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

- m) prin “birou vamal de trecere“, orice birou vamal al unei Părți contractante prin care un vehicul rutier, un ansamblu de vehicule sau un container intră sau iese din această Parte contractantă în cursul unui transport TIR ; (CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

- n) prin “persoane“, atât persoanele fizice, cât și cele juridice;**

- o) prin “titular“ al unui Carnet TIR, persoana căreia i s-a emis un Carnet TIR în conformitate cu prevederile relevante ale Convenției și în numele căreia a fost întocmită o declarație vamală sub forma unui Carnet TIR indicând intenția plasării mărfurilor sub regim TIR la biroul vamal de plecare. Titularul este responsabil pentru prezentarea vehiculului rutier, ansamblului de vehicule sau containerului împreună cu încărcătura și Carnetul TIR aferente, la biroul vamal de plecare, la biroul vamal de trecere și la biroul vamal de destinație, cu respectarea corespunzătoare a prevederilor relevante ale Convenției; (CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

- p) prin “mărfuri grele sau voluminoase“, orice produs greu sau voluminos care, datorită greutateii, dimensiunilor sau naturii sale, nu este în general transportat nici într-un vehicul rutier închis, nici într-un container închis;**

- q) prin “asociație garantă“, o asociație agreată de autoritățile vamale ale unei Părți contractante să garanteze pentru persoanele care utilizează regimul TIR.**

b) DOMENIU DE APLICARE**Articolul 2**

Prezenta Convenție privește transporturile de mărfuri efectuate fără descărcare și reîncărcare, peste una sau mai multe frontiere, de la un birou vamal de plecare al unei Părți contractante la un birou vamal de destinație al unei alte Părți contractante, sau al aceleiași Părți contractante, în vehicule rutiere, ansambluri de vehicule sau în containere cu condiția ca o parte din traseu între începutul transportului TIR și terminarea sa să fie un traseu rutier.

(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Note explicative

- 0.2-1 Articolul 2 prevede că un transport sub acoperirea Carnetului TIR poate să înceapă și să se termine în aceeași țară cu condiția ca el să străbată pe parcurs un teritoriu străin. Nimic nu se opune într-un asemenea caz ca autoritățile vamale ale țării de plecare să solicite, în afara Carnetului TIR, un document național destinat să asigure reimportul liber al mărfurilor. Se recomandă totuși ca autoritățile vamale să evite solicitarea unui astfel de document și să accepte înlocuirea lui printr-o adnotare specială pe Carnetul TIR.
- 0.2-2 Dispozițiile acestui articol permit transportul mărfurilor sub acoperirea Carnetului TIR atunci când numai o parte din parcurs este efectuată pe cale rutieră. Ele nu precizează care parte a parcursului trebuie să fie efectuată pe cale rutieră, ci este suficient ca această parte să se afle între începutul și sfârșitul transportului TIR. Totuși, contrar intențiilor expeditorului la plecare, se poate întâmpla ca, din motive neprevăzute, cu caracter comercial sau accidental, nici o parte a parcursului să nu poată fi efectuată pe cale rutieră. În aceste cazuri excepționale, Părțile contractante vor accepta Carnetul TIR și responsabilitatea asociațiilor garante va rămâne angajată.
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Comentariu la articolul 2

Utilizarea Carnetelor TIR

Carnetele TIR au fost uneori utilizate pentru transporturi efectuate în întregime în aceeași țară (de exemplu, de la un birou situat în interiorul țării până la biroul frontalier de ieșire, fără prezentarea carnetului la intrarea în țara următoare) pentru obținerea de sigilii vamale în scopuri frauduloase.

IRU se angajează să informeze autoritățile vamale naționale despre cazurile de acest gen.

*(TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraful 34;
TRANS/GE.30/35, paragrafele 64 și 65).*

Aplicarea regimului TIR atunci când o parte a traseului nu este efectuată rutier

In conformitate cu articolul 2 al Convenției, cu condiția ca o parte a traseului între începutul transportului TIR și încheierea sa să se facă rutier, pot fi utilizate alte moduri de transport (transport feroviar, transport pe cale navigabilă, etc.). Pe parcursul părții din traseu care nu este efectuată rutier, titularul unui Carnet TIR poate fie:

- *Să solicite autorităților vamale să suspende transportul TIR în virtutea dispozițiilor paragrafului 2 al articolului 26 al Convenției. Pentru ca transportul TIR suspendat să poată fi reluat, trebuie să fie posibilă aplicarea regimului vamal și realizarea controlului vamal la încheierea părții din traseu neefectuată rutier. Dacă totalitatea traseului în țara de plecare nu este efectuată rutier, operațiunea TIR poate începe și poate fi imediat certificată ca fiind încheiată la biroul vamal de plecare detașând totodată voleții nr.1 și nr.2 ai Carnetului TIR. In aceste condiții, nici o garanție TIR nu este acordată pentru partea care a rămas din traseul efectuat pe teritoriul țării respective. Totuși, transportul TIR ar putea fi ușor reluat la biroul vamal care se găsește la capătul părții din traseul neefectuat rutier pe teritoriul unei alte Părți contractante, conform dispozițiilor articolului 26 al Convenției; sau*

- *Să utilizeze regimul TIR. Totuși, în acest caz, titularul nu trebuie să piardă din vedere că o operațiune TIR într-o țară dată nu se poate efectua decât cu condiția ca autoritățile vamale naționale să fie în măsură să asigure tratamentul corespunzător al Carnetului TIR la locurile denumite în continuare (după cum este cazul): (birou de trecere la) intrare, (birou de trecere la) ieșire și (birou vamal de) destinație.*
(TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraf 64 și anexa 4; TIRExB/REP/13/Rev.1, paragraf 23)

Articolul 3

In scopul aplicării dispozițiilor prezentei Convenții :

a) Transporturile trebuie efectuate:

- i) cu vehicule rutiere, ansambluri de vehicule sau containere în prealabil agreate în condițiile enunțate în capitolul III a); sau**
- ii) cu alte vehicule rutiere, alte ansambluri de vehicule sau alte containere, dacă acestea se fac în condițiile enunțate în capitolul III c) ; sau**
- iii) cu vehicule rutiere sau vehicule speciale cum ar fi autocare, macarale, măturătoare, betoniere, etc., exportate și considerate deci ca fiind mărfuri ce se deplasează prin mijloace proprii de la un birou vamal de plecare la un birou vamal de destinație, în condițiile enunțate în capitolul III c). In cazul în care aceste vehicule transportă alte mărfuri, condițiile menționate la alineatele i) sau ii) de mai sus se vor aplica corespunzător ;**

Notă explicativă la articolul 3a)

- 0.3 a) iii) Dispozițiile articolului 3 a) iii) nu se aplică autoturismelor (cod HS 8703) care se deplasează cu mijloacele proprii. Totuși, autoturismele pot fi transportate în regim TIR dacă acest lucru se face cu ajutorul altor vehicule, așa cum este indicat la alineatele a i) și a ii) de la articolul 3. (CEE/TRANS/WP30.AC2/95, paragraful 24 ; intrat în vigoare pe 1 octombrie 2009)

- b) transporturile trebuie garantate de asociațiile agreeate în conformitate cu prevederile articolului 6 și trebuie efectuate sub acoperirea unui Carnet TIR conform modelului reprodus în anexa 1 la prezenta Convenție. (CEE/TRANS/17/Amend.22; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

Comentarii la articolul 3

Vehiculele rutiere asimilate mărfurilor grele sau voluminoase

Dacă vehicule rutiere sau vehicule speciale, chiar ele asimilate mărfurilor grele sau voluminoase transportă alte mărfuri grele sau voluminoase, astfel încât atât vehiculul cât și mărfurile îndeplinesc în același timp condițiile enunțate la capitolul III c) al Convenției, nu trebuie decât un singur Carnet TIR care va trebui să poarte, atât pe copertă cât și pe toate voletele sale, indicația precizată la articolul 32 al Convenției. Dacă aceste vehicule transportă mărfuri normale în compartimentul de încărcare sau în containere, vehiculul sau containerele trebuie să fi fost în prealabil agreeate conform condițiilor enunțate la capitolul III a) și compartimentul de încărcare sau containerele trebuie să fie sigilate.

Dispozițiile articolului 3 a) iii) al Convenției se aplică în cazul vehiculelor rutiere sau vehiculelor speciale exportate din țara unde se găsește biroul vamal de plecare și importate într-o țară unde este situat biroul vamal de destinație. In asemenea cazuri, dispozițiile articolului 15 al Convenției referitoare la importul temporar al unui vehicul rutier nu se aplică. Documentele vamale privind importul temporar al unor astfel de vehicule nu sunt deci solicitate.

*(TRANS/WP.30/AC.2/65, paragrafele 39 și 40 și anexa 2;
TRANS/WP.30/AC.2/59, paragrafele 61 și 62 și anexa 6;
TRANS/WP.30/200, paragraful 72)*

Regimul TIR și trimiterile poștale

Conform anexei specifice J, capitolul 2, al Convenției internaționale pentru simplificarea și armonizarea regimurilor vamale (Convenția de la Kyoto revizuită), formalitățile vamale nu sunt aplicabile trimiterilor poștale în tranzit. In consecință, regimul TIR nu ar trebui să se aplice trimiterilor poștale, care sunt definite ca și trimiterile poștale de corespondență și coletele dirijate de serviciile poștale sau în contul acestora, așa cum sunt descrise în Actele Uniunii poștale universale în vigoare în prezent.

(TIRExB/REP/2007/34, paragraful 17; CEE/TRANS/WP.30AC.2/95, paragraful 28; CEE/TRANS/WP.30/AC.2/95/Corr.2)

c) PRINCIPII

Articolul 4

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

Comentarii la articolul 4

Se face trimitere la comentariile de la Nota explicativă 0.8.3 (Drepturi și taxe datorate) și la articolul 23 (Escorta vehiculelor rutiere).

Exonerarea de plata sau de garanția suplimentară a drepturilor și taxelor de import sau de export

Principiul de bază al tranzitului vamal rezidă în scutirea de plata drepturilor și taxelor de import sau de export pentru mărfurile în tranzit, cu condiția ca garanția eventual solicitată să fi fost constituită. Mărfurile transportate în regim TIR fiind în orice moment acoperite de garanție, conform articolului 3 b), nicio plată de drepturi și taxe de import sau de export, și nicio garanție de orice fel nu trebuie solicitate în cursul unui transport TIR de către o Parte contractantă implicată. (CEE/TRANS/WP.30/240, paragraful 28; CEE/TRANS/WP.30/AC.2/97, paragraful 28)

Articolul 5

- 1. Mărfurile transportate sub regim TIR în vehicule rutiere, ansambluri de vehicule sau containere sigilate nu vor fi, de regulă, supuse controlului vamal la birourile de trecere.**
- 2. Totuși, în vederea evitării abuzurilor, autoritățile vamale vor putea să procedeze, în mod excepțional și în special în cazul suspectării unor nereguli, la controlul mărfurilor la aceste birouri.**

Notă explicativă la articolul 5

0.5

Acest articol nu exclude dreptul de a se efectua controale mărfurilor, prin sondaj, dar subliniază că aceste controale trebuie să rămână foarte limitate ca număr. De fapt, sistemul internațional al Carnetului TIR dă garanții suplimentare celor prezentate de procedurile naționale. Pe de o parte, indicațiile Carnetului TIR referitoare la mărfuri trebuie să corespundă mențiunilor înscrise pe documentele vamale întocmite eventual în țara de plecare. Pe de altă parte, țările de tranzit și de destinație găsesc deja garanții în controalele care sunt efectuate la plecare și care sunt atestate prin ștampila biroului vamal de plecare (a se vedea de asemenea mai departe nota de la articolul 19).

Comentariu la articolul 5, paragraful 2

Examinarea mărfurilor la birourile de trecere sau controalele prin sondaj efectuate la solicitarea expresă a transportatorului

Cazurile excepționale menționate la paragraful 2 al articolului 5 includ cazurile în care autoritățile vamale efectuează un control fie la un birou de trecere, fie în cursul călătoriei, la solicitarea expresă a transportatorilor care bănuiesc o neregularitate în timpul operațiunii de transport TIR. Într-o astfel de situație, autoritățile vamale nu trebuie să refuze să efectueze controlul, cu excepția cazului când această solicitare nu li se pare nejustificată.

*Dacă autoritățile vamale efectuează un control la solicitarea transportatorului, costurile aferente vor fi suportate de acesta, conform dispozițiilor articolului 46, paragraful 1 și comentariului referitor la acesta, precum și toate celelalte cheltuieli care ar putea decurge din acest control.
(TRANS/WP.30/196, paragrafele 66 și 67 și anexa 3;
TRANS/WP.30/AC.2/63, paragraful 63 și anexa 3)*

CAPITOLUL II

ELIBERAREA CARNETELOR TIR

RESPONSABILITATEA ASOCIAȚIILOR GARANTE

Articolul 6

- 1. Atâta timp cât condițiile și cerințele minimale prevăzute în anexa nr.9, partea I sunt respectate, fiecare Parte contractantă poate autoriza asociații să elibereze Carnete TIR, fie direct, fie prin intermediul unor asociații corespondente, care să se constituie ca asociații garante. Autorizarea va fi revocată în cazul în care condițiile și cerințele minimale prevăzute în anexa nr.9, partea I, vor înceta să mai fie respectate.**
- 2. O asociație nu va putea fi agreată într-o țară decât dacă garanția sa se extinde în același timp și asupra responsabilităților la care se expune în această țară cu ocazia efectuării de operațiuni sub acoperirea Carnetelor TIR eliberate de către asociațiile străine afiliate la organizația internațională la care ea însăși este afiliată.**

Notă explicativă la articolul 6, paragraful 2

- 0.6.2 Conform dispozițiilor acestui paragraf, autoritățile vamale ale unei țări pot agreea mai multe asociații, fiecare dintre ele asumându-și responsabilitatea decurgând din operațiunile efectuate sub acoperirea Carnetelor pe care ea le a emis sau pe care le-au emis asociațiile a căror corespondentă este.

2. bis O organizație internațională, așa cum este definită în paragraful 2, va fi autorizată de către Comitetul de Gestiune să-și asume responsabilitatea organizării și funcționării eficiente a unui sistem internațional de garanție cu condiția ca ea să accepte această responsabilitate.

(CEE/TRANS/17/Amend.21 intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Note explicative la articolul 6, paragraful 2 bis

- 0.6.2 bis-1 Relațiile între o organizație internațională și asociațiile sale membre vor fi definite în acorduri scrise tratând funcționarea sistemului de garanție internațional.

(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

- 0.6.2 bis-2 Autorizarea acordată conform articolului 6.2 bis trebuie să aibă forma unui acord scris între CEE-ONU și organizația internațională. Se va indica în acord că organizația internațională va respecta prevederile pertinente ale Convenției și va respecta competențele Părților contractante la Convenție, se va conforma deciziilor Comitetului de gestiune TIR și va respecta solicitările făcute de Comisia de control TIR. Prin semnarea acordului, organizația internațională confirmă că acceptă responsabilitățile impuse de autorizare. Acordul se va aplica și responsabilităților organizației internaționale enunțate la articolul 10 b) al anexei 8, în cazul în care tipărirea și eliberarea centralizate de Carnete TIR ar fi asigurate de către organizația internațională sus-menționată. Acordul va fi adoptat de Comitetul de gestiune.

(CEE/TRANS/17/Amend.27 ; intrat în vigoare pe 12 august 2006)

3. O asociație va elibera Carnete TIR numai persoanelor al căror acces la procedura TIR nu a fost refuzat de către autoritățile competente ale părților contractante pe al căror teritoriu persoana în cauză este stabilită sau domiciliată.
(CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

4. Autorizarea accesului la procedura TIR va fi acordată numai persoanelor care îndeplinesc condițiile și cerințele minimale prevăzute în anexa nr.9, partea a II-a la această Convenție. Sub rezerva dispozițiilor cuprinse la art.38 autorizarea va fi revocată dacă îndeplinirea acestor criterii nu mai este asigurată. (CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

5. Autorizarea accesului la regimul TIR va fi acordată conform procedurii prevăzute în anexa nr.9, partea a II-a la această Convenție. (CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

Articolul 7

Vor fi admise cu scutire de drepturi și taxe de import sau de export și nu vor fi supuse la nici o prohibiție sau restricție de import sau de export formularele Carnetelor TIR expediate asociațiilor garante de către asociațiile străine corespondente sau de către organizațiile internaționale.

Articolul 8

1. Asociația garantă se va angaja să achite drepturile și taxele de import sau de export exigibile, majorate, dacă este cazul, cu dobânzile de întârziere care trebuie să fie achitate potrivit legilor și reglementărilor vamale ale țării în care o abatere legată de operațiunea TIR este constatată. Asociația va fi obligată, împreună și în solidar cu persoanele care datorează sumele menționate mai sus, la plata acestor sume.

Comentarii la articolul 8, paragraful 1

Sanțiuni de ordin administrativ

Responsabilitatea asociațiilor garante așa cum este prevăzută în paragraful 1 al articolului 8 nu se referă la amenziile administrative sau la alte sancțiuni pecuniare.

***(TRANS/WP.30/137, paragrafele 68-70;
TRANS/WP.30/AC.2/29, anexa 3)***

Incasarea sumelor suplimentare

Paragrafele 1 și 2 ale articolului 8 permit autorităților vamale să încaseze sume suplimentare cum ar fi daunele cauzate sau alte penalități imputabile titularului Carnetului dacă autoritățile vamale consideră necesar.

***(TRANS/WP30/135, paragrafele 52-55;
TRANS/WP30/137, paragraful 69)***

2. Atunci când legile și reglementările unei Părți contractante nu prevăd plata drepturilor și taxelor de import sau de export în cazurile prevăzute la paragraful 1 de mai sus, asociația garantă se va angaja să achite, în aceleași condiții, o sumă egală cu cuantumul drepturilor și taxelor de import sau de export, majorate, dacă este cazul, cu dobânzile de întârziere.

Note explicative la articolul 8, paragraful 2

- 0.8.2 Dispozițiile prezentului paragraf se aplică dacă, în cazul unor neregularități ca acelea vizate la paragraful 1 al articolului 8, legile și reglementările unei Părți contractante prevăd plata altor sume decât drepturile și taxele de import sau export, cum ar fi amenzi administrative sau alte sancțiuni pecuniare. Suma de plată nu trebuie totuși să depășească cuantumul drepturilor și taxelor de import sau export care ar fi fost datorate dacă mărfurile ar fi fost importate sau exportate conform dispozițiilor vamale în vigoare, cuantum majorat cu eventualele dobânzi pentru întârziere.
(CEE/TRANS/17/Amend.8, intrat în vigoare pe 1 august 1987)

3. Fiecare Parte contractantă va determina cuantumul maxim, pe fiecare Carnet TIR, al sumelor care pot fi pretinse asociației garante, potrivit dispozițiilor paragrafelor 1 și 2 de mai sus.

Note explicative la articolul 8, paragraful 3

- 0.8.3 Este recomandat autorităților vamale să limiteze la o sumă echivalentă cu 50.000 USD per Carnet TIR cuantumul maxim eventual exigibil de la asociația garantă. Pentru un transport de alcool și de tutun, așa cum este detaliat mai jos și care depășește pragurile definite în continuare, se recomandă autorităților vamale să stabilească suma maximă eventual exigibilă de la asociațiile garante la o sumă echivalentă cu 200.000 USD:
- 1) Alcool etilic nedenaturat cu o concentrație alcoolică volumetrică de 80% sau mai mult (cod HS: 22.07.10)
 - 2) Alcool etilic nedenaturat cu o concentrație alcoolică volumetrică mai mică de 80%; rachiuri, lichioruri și alte băuturi spirtoase; preparate alcoolice compuse din tipurile utilizate la fabricarea băuturilor (cod HS: 22.08)

- 3) Țigări de foi (inclusiv cele cu capătul tăiat) și țigări subțiri de foi, conținând tutun (cod HS: 24.02.10)
- 4) Țigări conținând tutun (cod HS: 24.02.20)
- 5) Tutun pentru fumat, chiar conținând urme de tutun în orice proporție (cod HS: 24.03.10).

Este recomandată limitarea la o sumă echivalentă cu 50.000 USD a cuantumului maxim eventual exigibil de la asociațiile garante, în cazul în care cantitățile de mai jos nu sunt depășite pentru categoriile de tutun și alcool definite mai sus :

- 1) 300 litri
- 2) 500 litri
- 3) 40.000 bucăți
- 4) 70.000 bucăți
- 5) 100 kilograme.

Cantitățile exacte în litri, bucăți și kilograme ale categoriilor de tutun și alcool de mai sus trebuie să fie înscrise în manifestul Carentului TIR.

(CEE/TRANS/17/Amend.17; intrat în vigoare pe 1 octombrie 1994 ; CEE/TRANS/17/Amend.18; intrat în vigoare pe 1 august 1995)

Comentariu la Notele explicative 0.8.3

Drepturile și taxe datorate

Conform articolului 4 al Convenției, mărfurile transportate conform procedurii TIR sunt scutite de plata sau de depunerea oricărui drept sau taxe de import sau de export, chiar dacă drepturile și taxele datorate depășesc suma de 50.000 USD pentru încărcăturile transportate sub acoperirea Carnetului TIR obișnuit și de 200.000 USD pentru încărcăturile transportate sub acoperirea Carnetului TIR « Tabac/Alcool » , sau o sumă analoagă fixată de către autoritățile vamale naționale. In acest caz autoritățile vamale ale țărilor de tranzit pot totuși să pretindă, conform articolului 23 al Convenției, ca vehiculele rutiere să fie escortate pe cheltuiala transportatorului pe teritoriul țării sale.

(TRANS/GE.30/59, paragrafele 34 și 35 ; TRANS/WP.30/137, paragrafele 75 și 76 ; TRANS/WP.30/159, paragraful 25)

**4. Asociația garantă va deveni răspunzătoare față de autoritățile țării unde este situat biroul vamal de plecare din momentul în care Carnetul TIR este luat în evidență de biroul vamal. În țările următoare traversate în cursul unei operațiuni de transport al mărfurilor sub regim TIR, această responsabilitate va începe atunci când mărfurile vor intra în aceste țări sau, în cazul suspendării transportului TIR conform dispozițiilor paragrafelor 1 și 2 ale articolului 26, atunci când Carnetul TIR va fi luat în evidență de biroul vamal la care transportul TIR este reluat.
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

5. Responsabilitatea asociației garante va acoperi nu numai mărfurile enumerate pe Carnetul TIR, ci și mărfurile care, deși neenumerate pe acest Carnet, s-ar găsi în partea sigilată a vehiculului rutier sau în containerul sigilat. Ea nu va acoperi nici o altă marfă.

Notă explicativă la articolul 8, paragraful 5

0.8.5 Dacă garanția este implicată pentru mărfurile care nu sunt enumerate în Carnetul TIR, administrația interesată ar trebui să indice motivele care au stat la baza concluziei că aceste mărfuri se aflau în partea sigilată a vehiculului rutier sau în containerul sigilat.
(CEE/TRANS/17/Amend.6; intrat în vigoare pe 1 august 1985)

6. Pentru a determina drepturile și taxele menționate la paragrafele 1 și 2 ale prezentului articol, datele referitoare la mărfurile înscrise în Carnetul TIR vor fi valabile până la proba contrarie.

Notă explicativă la articolul 8, paragraful 6

0.8.6 1. În lipsa existenței în Carnetul TIR a unor indicații suficient de precise pentru a permite taxarea mărfurilor, cei interesați pot face dovada naturii exacte a mărfurilor.

2. Dacă nu este făcută nici o dovadă, drepturile și taxele nu vor fi aplicate la o rată forfetară fără legătură cu natura mărfurilor, ci la rata cea mai ridicată aplicabilă genului de mărfuri acoperite prin indicațiile Carnetului TIR.

7. Atunci când sumele menționate la paragrafele 1 și 2 ale prezentului articol devin exigibile, autoritățile competente trebuie, dacă este posibil, să pretindă plata acestora direct de la persoana sau persoanele care datorează aceste sume, înainte de a introduce o reclamație pe lângă asociația garantă.

Notă explicativă la articolul 8, paragraful 7

0.8.7 Măsurile care trebuie luate de către autoritățile competente pentru a solicita plata de la persoana (persoanele) direct responsabilă (e) trebuie să comporte cel puțin o notificare de nedescărcare a operațiunii TIR și/sau transmiterea reclamației de plată titularului Carnetului TIR.
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Articolul 9

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

2. Carnetul va rămâne valabil până la terminarea operațiunii TIR la biroul de destinație, cu condiția ca el să fi fost luat în evidență la biroul vamal de plecare, în ultima zi de valabilitate, sau înaintea acestei date, așa cum este prevăzut la paragraful 1 de mai sus.

Articolul 10

**1. Descărcarea unei operațiuni TIR trebuie efectuată fără întârziere.
(CEE/TRANS/17/Amend.21 intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

**2. Atunci când autoritățile vamale ale unei țări au descărcat o operațiune TIR, acestea nu mai pot solicita asociației garante plata sumelor menționate la articolul 8, paragrafele 1 și 2, cu excepția cazului în care certificatul de încheiere a operațiunii TIR a fost obținut într-un mod fraudulos sau abuziv sau dacă încheierea operațiunii nu a avut loc.
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

Notă explicativă la articolul 10

- 0.10 Certificatul de încheiere a operațiunii TIR este considerat că a fost obținut în mod abuziv sau fraudulos atunci când operațiunea TIR a fost efectuată folosindu-se compartimente de încărcare sau containere modificate fraudulos sau atunci când au fost constatate fapte cum ar fi utilizarea de documente false sau inexacte, substituirea de mărfuri, manipularea sigiliilor vamale, etc., sau atunci când acest certificat a fost obținut prin alte mijloace ilicite.
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Articolul 11

- 1. In cazul în care o operațiune TIR nu a fost descărcată, autoritățile competente nu vor avea dreptul să pretindă de la asociația garantă plata sumelor menționate la paragrafele 1 și 2 ale articolului 8 dacă, în termen de un an, socotit de la data luării în evidență a Carnetului TIR de către aceste autorități, ele nu au avizat în scris asociația despre nedescărcare. Această dispoziție va fi aplicabilă, de asemenea, atunci când certificatul de încheiere a operațiunii TIR a fost obținut în mod abuziv sau fraudulos, dar în acest caz termenul va fi de doi ani.
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

Notă explicativă la articolul 11, paragraful 1

- 0.11-1 In afara notificării adresate asociației garante, autoritățile vamale ar trebui să notifice titularul Carnetului TIR, de îndată ce este posibil, că o operațiune TIR nu a fost descărcată. Acest lucru s-ar putea face în același timp cu notificarea către asociația garantă.
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Comentarii la articolul 11, paragraful 1

Plata drepturilor și taxelor

*Autoritățile competente ar trebui să se limiteze în recursul lor împotriva asociației garante la plata drepturilor și taxelor eludate aferente părții de marfă pentru care au fost constatate neregularitățile.
(TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraful 22;
TRANS/GE.30/GRCC/11, paragraful 8)*

Termenul de notificare

In ceea ce privește termenul de notificare a asociației naționale garante cu privire la nedescărcarea Carnetelor TIR, data care trebuie luată în considerație este aceea a primirii notificării și nu cea a expedierii sale. Totuși, alegerea metodei de dovadă a notificării aparține administrației vamale interesate (notificarea prin scrisoare recomandată poate fi utilizată de exemplu ca dovadă a primirii). Dacă termenul este depășit, asociația națională garantă încetează de a mai fi răspunzătoare.

(TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraful 28;

TRANS/GE.30/35, paragrafele 47 și 48;

TRANS/GE.30/GRCC/11, paragrafele 14 și 15}

Notificarea asociației (asociațiilor) garantă (e)

Autoritățile vamale trebuie să notifice de îndată ce este posibil asociației (asociațiilor) lor garanter espective cazurile acoperite de paragraful 1 al articolului 11, în care o operațiune TIR nu a fost descărcată.

(TRANS/WP.30/192, paragraful 26;

TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Notificarea titularului Carnetului TIR

Notificarea titularului Carnetului TIR la care se face referire la notele explicative 0.8.7 și 0.11-1 trebuie efectuată prin transmiterea unei scrisori recomandate.

(TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59,

paragraful 46 și anexa 5)

2. Cererea de plată pentru sumele menționate la paragrafele 1 și 2 ale articolului 8 va fi adresată asociației garante cel mai devreme în termen de trei luni, de la data la care această asociație a fost informată că operațiunea TIR nu a fost descărcată sau că certificatul de încheiere a operațiunii TIR a fost obținut în mod abuziv sau fraudulos, dar cel mai târziu în termen de doi ani, socotit de la acea dată. Totuși, în ce privește cazurile care sunt deferite justiției în termenul de doi ani indicat mai sus, cererea de plată va fi adresată într-un termen de un an, socotit de la data la care hotărârea judecătorească a devenit executorie.

(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Notă explicativă la articolul 11, paragraful 2

- 0.11-2 Atunci când ele trebuie să ia hotărârea de a elibera sau nu mărfurile sau vehiculul, autoritățile vamale nu ar trebui să se lase influențate de faptul că asociația garantă este responsabilă de plata drepturilor, taxelor sau dobânzilor pentru întârziere datorate de titularul Carnetului, dacă legislația lor le permite folosirea altor modalități pentru asigurarea protecției intereselor de care ele sunt responsabile.

3. Pentru a achita sumele pretinse, asociația garantă va dispune de un termen de trei luni, socotit de la data cererii de plată care i-a fost adresată. Asociația va obține rambursarea sumelor vărsate dacă, în cei doi ani de la data cererii de plată, s-a dovedit organelor vamale că nici o neregulă nu a fost comisă în ce privește operațiunea de transport în cauză.

Notă explicativă la articolul 11, paragraful 3

- 0.11-3 Dacă asociația garantă este rugată, conform procedurii prevăzute la articolul 11, să verse sumele menționate la paragrafele 1 și 2 ale articolului 8 și nu o face în intervalul de trei luni prevăzut în Convenție, autoritățile competente vor putea solicita plata sumelor respective pe baza reglementării lor naționale, fiind vorba în acest caz de neexecutarea unui contract de garanție subscris de asociația garantă în virtutea legislației naționale.

Capitolul III

TRANSPORTUL MĂRFURILOR SUB ACOPERIREA CARNETULUI TIR

a) AGREAREA VEHICULELOR SI A CONTAINERELOR

Articolul 12

Pentru a beneficia de dispozițiile secțiunilor a) și b) ale prezentului capitol, fiecare vehicul rutier trebuie să îndeplinească, din punct de vedere al construcției și echipamentului său, condițiile definite în anexa 2 a prezentei Convenții și trebuie să fi fost agreat conform procedurii definite în anexa 3 a prezentei Convenții. Certificatul de agreare trebuie să fie conform modelului din anexa 4.

Comentariu la articolul 12

Certificat de agreare

Pentru a fi conform cu modelul care figurează în anexa 4, certificatul de agreare trebuie să fie în format A 3 pliat în două.

(TRANS/GE.30/10, paragraful 33; TRANS/WP.30/157, paragrafele 27-30; TRANS/AC.2/35, anexa 6)

Prezența la bord a certificatului de agreare și a plăcii de agreare

Prezența la bordul vehiculului a unui certificat de agreare conform modelului descris în anexa 4 a Convenției este recomandată doar pentru compartimentul încărcăturii al unui vehicul rutier conform articolului 1 din anexa 2 a Convenției. In cazul transportului unei caroserii amovibile, așa după cum este aceasta definită în nota explicativă 0.1 j) a anexei 6, sau al unui container, o placă de agreare conform anexei 7, partea a doua, a Convenției, trebuie fixată pe caroseria amovibilă agreată sau pe containerul agreat.

(TRANS/WP.30/168, paragraful 38; TRANS/WP.30/AC.2/39, paragraful 17)

Articolul 13

1. Pentru a beneficia de dispozițiile secțiunilor a) și b) ale prezentului capitol, containerele trebuie să fie construite conform condițiilor definite în prima parte a anexei nr.7 și trebuie să fi fost agreate după procedura definită în partea a doua a acestei anexe.

2. Containerele agreate pentru transportul de mărfuri sub sigiliul vamal, în aplicarea Convenției vamale relative la containere din 1956, a acordurilor încheiate sub egida ONU, care au decurs din aceasta, a Convenției vamale relative la containere din 1972, sau a oricăror acte internaționale care ar înlocui sau modifica această ultimă Convenție, sunt considerate ca fiind corespunzătoare dispozițiilor paragrafului 1 de mai sus și trebuie să fie acceptate pentru transportul sub regim TIR fără o nouă agreate.

Articolul 14

1. Fiecare parte contractantă își rezervă dreptul de a refuza recunoașterea valabilității agreării vehiculelor rutiere sau containerelor care nu îndeplinesc condițiile prevăzute la art.12 și 13 de mai sus. Totuși, Părțile contractante vor evita să întârzie transportul atunci când defectele constatate sunt de importanță minoră și nu creează nici un risc de fraudă.

2. Înainte de a fi reutilizat pentru transportul de mărfuri sub sigiliul vamal vehiculul rutier sau containerul, care nu mai corespunde condițiilor care au justificat agrearea sa, va trebui să fie repus în starea inițială sau să facă obiectul unei noi agreări.

b) PROCEDURA TRANSPORTULUI SUB ACOPERIREA UNUI CARNET TIR

Articolul 15

1. Nici un document vamal special nu va fi cerut pentru importul temporar al vehiculului rutier, al ansamblului de vehicule sau al containerului, utilizate pentru transportul mărfurilor sub regimul TIR. Nici o garanție nu va fi cerută pentru vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau container.

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

Notă explicativă la articolul 15

0.15 Scutirea de documentele vamale de import temporar poate crea anumite dificultăți când este vorba de vehicule nesupuse înmatriculării, cum ar fi în anumite țări remorcile sau semiremorcile. În acest caz, dispozițiile articolului 15 pot fi respectate, garantând autorităților vamale o siguranță suficientă, prin mențiunea pe voletele nr.1 și nr.2 ale Carnetului TIR utilizate de țara respectivă și pe cotoarele corespunzătoare a caracteristicilor (mărci și numere) acestor vehicule.

Comentarii la articolul 15

Documente vamale

Nefiind cerut nici un document sau garanție pentru vehicul, voletele detașate la punctul de intrare și la punctul de ieșire sunt utilizate pentru control. În cazul distrugerii vehiculului, nu se va pune nici o problemă, ținând seama de dispozițiile articolului 41 al Convenției. Dacă vehiculul ar dispărea pur și simplu, o acțiune în justiție ar trebui angajată conform legislației naționale pentru a solicita o compensare transportatorului a cărui adresă este indicată pe Carnetul TIR.

(TRANS/GE.30/10, paragrafele 26 și 27)

Proceduri vamale

Reglementarea nr.4151/88 din 21 noiembrie 1988 a Comunității economice europene (O.J. L 367, 31.12.1988, pagina 1) privind expedierea mărfurilor importate în teritoriul Comunității și reglementarea nr.1855/89 din 14 iunie 1989 (O.J. L 186, 30.06.1989, pagina 8) privind importul temporar al mijloacelor de transport, nu modifică procedurile vamale prevăzute în Convenția TIR din 1975 și nu este în contradicție cu articolul 15 al Convenției TIR din 1975.

(TRANS/WP.30/131, paragrafele 37 și 38)

Tratamentul vamal al tractoarelor care efectuează transporturi TIR

In vederea evitării unui tratament distinct pentru admiterea temporară a tractoarelor înmatriculate în străinătate, titularul unui Carnet TIR ar trebui să indice numărul sau numerele de înmatriculare ale tractorului pe coperta și pe vetelele Carnetului TIR. Fără a prejudicia aplicarea altor dispoziții ale Convenției TIR, atunci când tractorul este înlocuit în timpul unei operațiuni de transport TIR, titularul ar trebui să aducă corecturile necesare în Carnetul TIR și, în termenele și în conformitate cu procedura definită de reglementările naționale, acestea să fie validate de către autoritățile vamale. Tractoarele înlocuite care nu mai efectuează operațiuni de transport TIR ar trebui să reintre sub incidența legislației naționale.

(TIRExB/REP/31, paragraful 12; CEE/TRANS/WP.30/AC.2/91, paragraful 25)

Articolul 16

Atunci când un transport TIR va fi efectuat de un vehicul rutier sau de un ansamblu de vehicule, o placă dreptunghiulară purtând inscripția "TIR" și având caracteristicile menționate în anexa 5 la prezenta Convenție se va fixa în fața, iar alta identică în spatele vehiculului rutier sau a ansamblului de vehicule. Aceste plăci vor fi dispuse astfel încât să fie foarte vizibile. Ele vor fi mobile sau fixate sau concepute astfel încât să poată fi întoarse, acoperite sau pliate sau să poată indica într-un alt mod că o operațiune de transport TIR nu este în desfășurare.

**(CEE/TRANS/17/Amend.16; intrat în vigoare pe 24 iunie 1994;
CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

Comentariu la articolul 16

Caracteristici tehnice ale plăcilor TIR

Plăcile TIR trebuie să fie plăci rigide conform prescripțiilor tehnice ale articolului 16 și ale anexei 5 la Convenție. Autocolantele nu sunt acceptate ca plăci TIR.

(TRANS/WP.30/157, paragraful 6)

Articolul 17

1. Se va întocmi un singur Carnet TIR pentru fiecare vehicul rutier sau container. Se va putea întocmi totuși un singur Carnet TIR pentru un ansamblu de vehicule sau pentru mai multe containere încărcate într-un singur vehicul rutier sau într-un ansamblu de vehicule. In acest caz, manifestul mărfurilor din Carnetul TIR va trebui să cuprindă separat conținutul fiecărui vehicul făcând parte dintr-un ansamblu de vehicule sau al fiecărui container.

Notă explicativă la articolul 17, paragraful 1

0.17-1 Dispoziția care prevede că manifestul mărfurilor acoperite de Carnetul TIR trebuie să indice separat conținutul fiecărui vehicul al unui ansamblu de vehicule, sau al fiecărui container, are ca scop numai facilitarea controlului vamal al conținutului unui singur vehicul sau al unui singur container. Această dispoziție nu trebuie deci să fie interpretată cu o asemenea exactitate încât orice diferență între conținutul efectiv al unui vehicul sau al unui container și conținutul acestui vehicul sau al acestui container, așa după cum este indicat în manifest, să fie considerată ca o violare a dispozițiilor Convenției.

Dacă transportatorul poate dovedi spre satisfacția autorităților competente că în pofida acestei diferențe, toate mărfurile indicate în manifest corespund totalului mărfurilor încărcate în ansamblul de vehicule sau în containerele acoperite de Carnetul TIR, nu va trebui, în principiu, să se considere că a avut loc o încălcare a dispozițiilor vamale.

2. Carnetul TIR va fi valabil pentru o singură călătorie. Acesta va conține cel puțin numărul de volete detașabile care sunt necesare pentru transportul TIR în cauză. (CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Note explicative la articolul 17, paragraful 2

0.17.2 In cazul transportului efectelor de strămutare, se va putea aplica procedura prevăzută la paragraful 10 c) a reglementărilor referitoare la utilizarea Carnetului TIR și se va simplifica cu moderație enumerarea obiectelor transportate.

Comentariu la articolul 17

Eliberarea Carnetelor pentru trenurile rutiere și ansamblurile formate dintr-un tractor și o semiremorcă

La biroul vamal de plecare, autoritățile vamale trebuie să decidă dacă este cazul să se utilizeze un singur sau mai multe Carnete TIR pentru un ansamblu de vehicule sau pentru mai multe containere încărcate pe un singur vehicul rutier sau pe un ansamblu de vehicule, în sensul alineatelor g) și h) al primului articol al Convenției. În schimb, conform articolului 4 al Convenției, nu este permis, odată ce numărul Carnetelor a fost stabilit, să se solicite Carnete TIR suplimentare la birourile vamale de trecere.

(TRANS/WP.30/157, paragraful 26)

Eliberarea Carnetelor TIR pentru o încărcătură mixtă compusă din mărfuri normale și mărfuri grele sau voluminoase

Atunci când ia o hotărâre privind numărul de Carnete TIR necesare pentru transportul unei încărcături mixte compuse atât din mărfuri normale cât și mărfuri agabaritice, biroul vamal de plecare trebuie să țină seama de dispozițiile speciale de la articolul 32, conform cărora, pentru transportul mărfurilor agabaritice, coperta și toate voletele Carnetului TIR trebuie să poarte indicația “mărfuri agabaritice”. Întrucât această indicație nu acoperă mărfurile normale transportate sub sigiliu vamal, un carnet(e) TIR distinct(e) trebuie solicitat(e) pentru a acoperi transportul de mărfuri normale.

(TRANS/WP.30/AC.2/71, anexa 3; TRANS/WP.30/206, paragraful 57)

Utilizarea simultană a mai multor Carnete TIR

Atunci când biroul vamal de plecare a acceptat mai multe Carnete TIR pentru un singur transport TIR, el trebuie să indice toate numerele de referință ale Carnetelor respective în rubrica “Pentru utilizare oficială” a tuturor voletelor fiecăruia din carnetele TIR acceptate.

(TRANS/WP.30/AC.2/71, anexa 3; TRANS/WP.30/208, paragraful 52)

Articolul 18

Un transport TIR va putea comporta mai multe birouri vamale de plecare și de destinație, dar numărul total al birourilor vamale de plecare și de destinație nu poate depăși cifra patru. Carnetul TIR nu va putea fi prezentat la birourile vamale de destinație decât dacă toate birourile vamale de plecare l-au luat în evidență. (CEE/TRANS/17/Amend.10; intrat în vigoare pe 23 mai 1989 ; CEE/TRANS/17/Amend.21 ; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Note explicative la articolul 18

- 0.18-1 Buna funcționare a regimului TIR presupune ca autoritățile vamale ale unei țări să refuze ca un birou de ieșire al acestei țări să fie desemnat ca birou de destinație pentru un transport care continuă către țara vecină, care este și ea Parte contractantă la prezenta Convenție, cu excepția cazului când solicitarea nu este justificată din motive speciale.
- 0.18-2
1. Mărfurile trebuie să fie încărcate în așa fel încât lotul de mărfuri destinat a fi descărcat la primul loc de descărcare să poată fi scos din vehicul sau din container fără să fie necesară descărcarea celuiilalt sau celorlalte loturi de mărfuri destinate a fi descărcate la alte locuri de descărcare.
 2. In cazul unui transport care comportă descărcarea în mai multe birouri, este necesar, de îndată ce o descărcare parțială a avut loc, să se facă mențiune despre aceasta pe toate manifestele rămase ale Carnetului TIR în rubrica 12 și să se precizeze în același timp pe voletele rămase și pe cotoarele corespunzătoare că s-au aplicat noi sigilii.

Comentariu la articolul 18

Mai multe birouri vamale de plecare și/sau de destinație

O operațiune TIR poate implica mai mult de un birou vamal de plecare în una sau mai multe țări, cu condiția ca numărul total al birourilor vamale de plecare și de destinație să nu depășească cifra patru. Conform Reglementării nr.6 din cadrul “Reglementărilor referitoare la utilizarea Carnetului TIR” (anexa 1 la Convenție, Modelul Carnetului TIR : versiunea 1 și 2, pagina 3 a copertii), sunt necesare două file suplimentare pentru fiecare birou vamal de plecare și/sau de destinație suplimentar. De fiecare dată când mai multe birouri vamale de plecare și/sau de destinație sunt implicate, filele Carnetului TIR trebuie să fie completate astfel încât mărfurile încărcate ulterior la diferitele birouri să fie adăugate pe manifestul mărfurilor sau șterse (rubricile 9, 10 și 11) și birourile de plecare și/sau de destinație să indice în rubrica 16 mărfurile încărcate sau descărcate ulterior.

(TRANS/GE.30/55, paragraful 22 ; TRANS/WP.30/141, paragraful 39-41 ; TRANS/WP.30/AC.2/31, anexa 3 ; TRANS/WP.30/192, paragraful 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Posibilități de a majora numărul total al locurilor de încărcare și descărcare, în cazuri excepționale, la mai mult de patru

Conform articolului 18 al Convenției și punctului 5 al Reglementărilor referitoare la utilizarea Carnetului TIR (anexa 1), un transport TIR nu poate avea mai mult de patru locuri de încărcare și de descărcare. Pentru a crește numărul total al locurilor de încărcare și de descărcare în cursul unui singur și același transport, un vehicul rutier sau un ansamblu de vehicule poate efectua mai multe transporturi TIR consecutive sau simultane, fiecare transport fiind efectuat sub acoperirea unui Carnet TIR distinct. În acest scop, întreprinderile de transport dispun de mai multe opțiuni:

- i) *Utilizarea consecutivă a două carnete TIR pentru un singur transport conform comentariului de la articolul 28 “Posibilitatea utilizării a două carnete TIR pentru un singur transport TIR”. Primul Carnet TIR poate acoperi până la patru birouri vamale de plecare și de destinație. După descărcarea primului Carnet TIR la al patrulea birou vamal, un al doilea Carnet TIR poate fi deschis și utilizat pentru restul transportului. Acest lucru trebuie menționat în cele două carnete TIR. Ultimul birou vamal de destinație acoperit de primul Carnet TIR devine deci biroul de plecare pentru cel de-al doilea Carnet TIR, care poate acoperi până la trei birouri vamale de destinație. În primul carnet TIR, toate mărfurile destinate birourilor vamale de destinație ale celui de-al doilea Carnet TIR ar trebui să figureze ca fiind destinate ultimului birou vamal de destinație. Această procedură poate acoperi până la șapte birouri vamale de plecare și de destinație. Pentru a îndeplini condițiile enunțate la articolul 2 al Convenției, este esențial ca fiecare transport TIR să traverseze cel puțin o frontieră. Utilizarea consecutivă a două carnete TIR nu necesită decât o singură garanție TIR ;*
- ii) *Utilizarea simultană a mai multor vehicule rutiere (de exemplu, un ansamblu de vehicule) sau a mai multor containere. Conform paragrafului 1 al articolului 17 al Convenției TIR, un singur Carnet TIR este întocmit pentru un vehicul rutier, sau un container. Fiecare Carnet TIR poate cuprinde până la patru locuri de încărcare și descărcare. Biroul(rile) vamal(e) de plecare ar trebui să indice toate numerele de referință ale Carnetelor respective în rubrica “Pentru utilizare oficială” a tuturor voletelor fiecăruia din carnetele TIR acceptate.*

Oricare ar fi soluția adoptată, transporturile care trebuie descărcate în diferite locuri ar trebui să fie separate unele de altele, așa după cum este indicat la paragraful 1 al notei explicative 0.18-2.

(TRANS/WP.30/208, paragraful 28 și anexa; TRANS/WP.30/AC.2/71, paragraful 71 și anexa 3)

Comentariul la nota explicativă 0.18-2

Descărcarea mărfurilor

Termenul “descărcare” la care se face referire, în special, la nota explicativă 0.18-2, nu implică în mod necesar scoaterea mărfurilor din vehicul sau din container, de exemplu în cazul în care o operațiune de transport continuă cu același vehicul sau container după ce transportul TIR a fost terminat. Totuși, în cazul descărcării parțiale în cursul unui transport TIR și acesta continuă, prima parte a încărcăturii trebuie să fie fizic scoasă din compartimentul de încărcare sau din containerul sigilat sau, în cazul mărfurilor agabaritice, separată de mărfurile pentru care transportul TIR continuă.

(TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5 ; TRANS/WP.30/192, paragraful 26)

Articolul 19

Mărfurile și vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul vor fi prezentate împreună cu Carnetul TIR la biroul vamal de plecare. Autoritățile vamale ale țării de plecare vor lua măsurile necesare pentru a se asigura de exactitatea manifestului mărfurilor și pentru aplicarea sigiliilor vamale sau pentru controlul sigiliilor vamale aplicate sub responsabilitatea acestor autorități vamale, de către persoane legal autorizate.

Notă explicativă la articolul 19

- 0.19 Obligația, pentru biroul vamal de plecare, de a se asigura de exactitatea manifestului mărfurilor implică necesitatea verificării cel puțin a faptului ca indicațiile manifestului referitoare la mărfuri să corespundă celor din documentele de export și documentele de transport sau alte documente comerciale referitoare la aceste mărfuri; biroul vamal de plecare poate de asemenea examina mărfurile, dacă e necesar. Biroul vamal de plecare trebuie, de asemenea, înainte de aplicarea sigiliilor, să verifice starea vehiculului rutier sau a containerului și, în cazul vehiculelor sau containerelor cu prelată, starea prelatelor și a legăturilor de închidere a prelatelor, aceste accesorii nefiind cuprinse în certificatul de agreare.

Comentariu la articolul 19

Controlul la biroul de plecare

Buna funcționare a regimului TIR implică faptul ca inspecția vamală la biroul de plecare să fie strictă și completă întrucât de aceasta depinde funcționarea procedurii TIR. Trebuie, în mod special, să se împiedice următoarele fapte:

- *declararea falsă a mărfurilor care să permită înlocuirea lor cu alte mărfuri pe traseu (de exemplu, încărcarea de țigări și declararea de tapet, țigările fiind apoi descărcate și înlocuite cu tapet); și*
- *transportul mărfurilor neindicate pe manifestul Carnetului TIR (de exemplu, țigări, alcool, droguri, arme).*

(TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraful 31; TRANS/GE.30/GRCC/11, paragrafele 19-21)

Falsificarea luării în evidență de către biroul vamal de plecare a unui Carnet TIR

Pentru a evita controale stricte la biroul vamal de plecare, fraudulenții pot încerca să falsifice luarea în evidență la biroul vamal de plecare a unui Carnet TIR, de altfel autentic, utilizând ștampile și sigilii vamale false. Aceste practici frauduloase sunt foarte periculoase pentru că, în conformitate cu dispozițiile Convenției TIR, autoritățile vamale ale țărilor de tranzit și ale țărilor de destinație se sprijină în general pe controalele efectuate la biroul vamal de plecare. În consecință, biroul (birourile) vamal(e) de ieșire, situat(e) în țara sau țările de plecare, joacă un rol crucial în descoperirea unor asemenea activități frauduloase și ar trebui deci să verifice autenticitatea ștampilelor și sigiliilor vamale aplicate și, dacă este posibil, să verifice ca informațiile prezentate în manifestul mărfurilor din Carnetul TIR sunt în concordanță cu cele care figurează în documentele anexate la acesta (de exemplu, declarația de export al mărfurilor, scrisoare de transport CMR, etc.), al căror control revine în general biroului vamal de plecare, conform notei explicative 0.19. Dacă este necesar, biroul (birourile) vamal(e) de ieșire trebuie să efectueze celelalte controale vamale necesare aferente unei operațiuni TIR în țara (țările) de plecare.

(TIRExB/REP/2003/18, paragraful 29; TRANS/WP.30/AC.2/75, paragraful 61 și anexa 3 și TRANS/WP.30/AC.2/75/Corr.3)

Norme referitoare la sigiliile vamale

Convenția TIR nu tratează problema normelor și prescripțiilor referitoare la sigiliile vamale. Aceasta prevede doar că, de regulă, Părțile contractante trebuie să accepte sigiliile vamale aplicate de alte Părți contractante. Astfel, stabilirea specificațiilor sigiliilor vamale este lăsată la aprecierea autorităților vamale naționale. Pentru ca sigiliile vamale să fie eficiente, este de dorit ca autoritățile vamale să utilizeze sigilii care să respecte cele mai recente prescripții internaționale în acest domeniu. În acest context, atenția autorităților vamale este atrasă către prescripțiile minimale enunțate la capitolul 1 al anexei specifice E, a Convenției internaționale privind simplificarea și armonizarea procedurilor vamale (Convenția de la Kyoto revizuită). În plus, este posibil să se facă referire la indicațiile din capitolul 6 al anexei generale a Convenției menționate, așa cum a fost elaborată sub auspiciile Organizației mondiale a vămirilor (OMV).

(TRANS/WP.30/216, paragraf 67 și anexa 2 și TRANS/WP.30/216/Corr.1; TRANS/WP.30/AC.2/77, paragraful 54 și anexa 3)

Articolul 20

Pentru parcursul pe teritoriul țărilor lor, autoritățile vamale vor putea fixa un termen și vor putea cere ca vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul să urmeze un itinerar determinat.

Notă explicativă la articolul 20

0.20 Atunci când ele fixează un termen pentru transportul mărfurilor pe teritoriul lor, autoritățile vamale trebuie de asemenea să țină seama, printre altele, de reglementările specifice cărora transportatorii trebuie să li se conformeze, și în special de reglementările referitoare la orele de muncă și perioadele de odihnă obligatorie a șoferilor de vehicule rutiere. Se recomandă ca aceste autorități vamale să nu facă uz de dreptul lor de a fixa itinerariul decât atunci când ele consideră acest lucru indispensabil.

Comentariu la articolul 20*Penalizări pecuniare*

Atunci când are loc o încălcare a obligațiilor ce decurg din articolele 20 și 39 și atunci când sunt solicitate penalizări pecuniare, acestea sunt impuse nu asociației garante ci numai titularului Carnetului TIR sau persoanei responsabile de infracțiune.

*(TRANS/GE.30/AC.2/14, paragraful 29;
TRANS/GE.30/39, paragraful 30)*

Articolul 21

La fiecare birou vamal de trecere, ca și la birourile vamale de destinație, vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul vor fi prezentate autorităților vamale pentru control cu încărcătura și Carnetul TIR aferent.

Note explicative la articolul 21

- 0.21-1 Dispozițiile acestui articol nu limitează cu nimic dreptul autorităților vamale de a inspecta și de a controla toate elementele vehiculului precum și compartimentele de încărcare sigilate.
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)
- 0.21-2 Biroul vamal de intrare îl poate retrimite pe transportator la biroul vamal de ieșire al țării vecine atunci când constată că viza de ieșire a fost omisă sau nu a fost corect aplicată în țara respectivă. În acest caz, biroul vamal de intrare inserează în Carnetul TIR o notă în atenția biroului vamal de ieșire corespondent.
- 0.21-3 Dacă, în cursul operațiunilor de control, autoritățile vamale prelevează mostre de mărfuri, ele trebuie să facă o adnotare, pe manifestul mărfurilor Carnetului TIR, care să cuprindă toate precizările utile privind mărfurile prelevate.

Comentariul la articolul 21

Incheierea unei operațiuni TIR la biroul vamal de ieșire (de trecere) și la biroul vamal de destinație

Incheierea operațiunii la biroul de trecere

Vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul au fost prezentate pentru control la biroul vamal de ieșire (de trecere) cu încărcătura și Carnetul TIR aferente acestuia.

Incheierea parțială a operațiunii

Vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul au fost prezentate pentru control la biroul vamal de destinație cu încărcătura și Carnetul TIR aferente acestuia, după care o parte a încărcăturii transportului TIR a fost descărcată.

Incheierea definitivă a operațiunii

Vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul au fost prezentate pentru control la ultimul birou de destinație cu încărcătura sau restul de încărcătură în cazul încheierii (încheierilor) parțiale anterioare și Carnetul TIR, aferente acestuia.

(TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Articolul 22

- 1. De regulă, și în afara cazului în care ele ar proceda la controlul mărfurilor în aplicarea paragrafului 2 al articolului 5, autoritățile vamale ale birourilor vamale de trecere ale fiecărei Părți contractante vor accepta sigiliile vamale ale celorlalte Părți contractante, cu condiția ca aceste sigilii să fie intacte. Totuși, autoritățile vamale menționate vor putea adăuga, dacă necesitățile controlului o cer, propriile lor sigilii.**
- 2. Sigiliile vamale astfel acceptate de o Parte contractantă vor beneficia pe teritoriul său de aceeași protecție juridică ca și sigiliile naționale.**

Comentariu la articolul 22

Norme referitoare la sigiliile vamale

Convenția TIR nu tratează problema normelor și prescripțiilor referitoare la sigiliile vamale. Aceasta prevede doar că, de regulă, Părțile contractante trebuie să accepte sigiliile vamale aplicate de alte Părți contractante. Astfel, stabilirea specificațiilor sigiliilor vamale este lăsată la aprecierea autorităților vamale naționale. Totuși, pentru ca sigiliile vamale să ofere un nivel de securitate sporit, este esențial ca autoritățile vamale să utilizeze sigilii care să respecte cele mai recente norme și prescripții internaționale în acest domeniu. În acest context, atenția autorităților vamale este atrasă către directivele referitoare la capitolul 6 al anexei generale a Convenției internaționale privind simplificarea și armonizarea procedurilor vamale (Convenția de la Kyoto revizuită), precum și către prescripțiile minimale care trebuie respectate de sigiliile vamale, enunțate la capitolul 1 al anexei specifice E, a Convenției menționate, elaborată sub auspiciile Organizației mondiale a vănilor (OMV).

(TRANS/WP.30/216, paragraf 67 și anexa 2 și TRANS/WP.30/216/Corr.1; TRANS/WP.30/AC.2/77, paragraful 54 și anexa 3)

Articolul 23

Autoritățile vamale nu trebuie:

- să escorteze, pe cheltuiala transportatorilor, vehiculele rutiere, ansamblurile de vehicule sau containerele pe teritoriul țării lor;
- să procedeze, pe timpul transportului, la controlul și inspecția vehiculelor rutiere, a ansamblurilor rutiere sau a containerelor și a încărcăturii lor

decât numai în cazuri excepționale.

Comentariu la articolul 23

Escorta vehiculelor rutiere

Din articolul 23 rezultă că escorta vamală nu poate fi impusă decât în cazuri excepționale când respectarea legislației naționale nu poate fi garantată prin alte mijloace. Orice decizie de a impune o escortă vamală ar trebui bazată pe o analiză de risc. În special, autoritățile vamale ar trebui să analizeze riscul ca transportatorul să nu se prezinte cu vehiculul sau cu vehiculele rutiere și mărfurile pe care le conțin la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) și ca mărfurile să fie transportate ilegal. În această analiză, autoritățile vamale ar trebui să țină seama în special de elementele următoare (într-o ordine adecvată):

- *Informații privind infracțiunile la legislația vamală comise de titularul Carnetului TIR precum și privind cazurile anterioare de retragere a autorizării sau de excludere de la regimul TIR al căror obiect a fost transportatorul;*
- *Informații disponibile privind renumele transportatorului;*
- *Nivelul drepturilor de import sau de export și al taxelor implicate;*
- *Originea mărfurilor și itinerariile urmate.*

În cazul în care este impusă o escortă vamală, și în special dacă nicio dovadă scrisă nu este furnizată transportatorului, se recomandă autorităților vamale, la solicitarea transportatorului, să înscrie pe cotorul nr.1 al Carnetului TIR, la rubrica 5 "Diverse", termenul "Escortă", urmat de o scurtă descriere a motivelor pentru care a fost impusă această măsură.

Conform notei explicative 0.1 f), cheltuielile de escortă ar trebui să fie limitate la costul aproximativ al serviciilor prestate și nu va trebui să constituie un mijloc indirect de protecție a produselor naționale, sau o taxă cu caracter fiscal percepută asupra importurilor sau exporturilor.

*(CEE/TRANS/WP.30/240, paragraful 26 ;
CEE/TRANS/WP.30/AC.2/97, paragraful 27)*

Articolul 24

Dacă, în timpul transportului sau la un birou vamal de trecere, autoritățile vamale procedează la controlul încărcăturii unui vehicul rutier, a unui ansamblu de vehicule sau a unui container, ele vor face mențiune pe voletele Carnetului TIR utilizat în țara lor, pe cotoarele corespunzătoare și pe voletele care rămân în Carnetul TIR, despre noile sigilii aplicate, ca și despre natura controlului efectuat.

Articolul 25

Dacă, în timpul transportului, un sigiliu vamal este rupt, în alte cazuri decât în cele prevăzute la articolele 24 și 35, sau dacă mărfurile au dispărut sau au suferit stricăciuni fără ca un astfel de sigiliu să fie rupt, va fi aplicată procedura prevăzută în anexa 1 a prezentei Convenții pentru utilizarea Carnetului TIR, fără a prejudicia aplicarea eventuală a dispozițiilor legislațiilor naționale, și vor întocmi procesul-verbal de constatare cuprins în Carnetul TIR.

Articolul 26

1. Atunci când transportul efectuat sub acoperirea Carnetului TIR traversează, pe o porțiune din traseu, teritoriul unui stat care nu este Parte contractantă la prezenta Convenție, transportul TIR va fi suspendat pe timpul traversării. În acest caz autoritățile vamale ale Părții contractante al cărui teritoriu este în continuare traversat, vor accepta Carnetul TIR pentru reluarea transportului TIR sub rezerva ca sigiliile vamale și/sau mărcile de identificare să fi rămas intacte. În cazul în care sigiliile vamale nu au rămas intacte, autoritățile vamale pot accepta carnetul TIR pentru reluarea transportului TIR conform prevederilor art. 25.

(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002;

CEE/TRANS/17/Amend.24; intrat în vigoare pe 19 septembrie 2004)

2. Se va proceda la fel și pentru acea parte a traseului pe parcursul căreia Carnetul TIR nu este utilizat de titularul Carnetului pe teritoriul unei Părți contractante, fie datorită existenței unor proceduri mai simple de tranzit vamal, fie atunci când utilizarea regimului de tranzit vamal nu este necesară.

- 3. In aceste cazuri, birourile vamale unde transportul TIR este întrerupt sau reluat vor fi considerate ca birouri de trecere la ieșire sau, respectiv, la intrare.
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**

Comentariu la articolul 26

Suspendarea unei operațiuni de transport TIR într-o Parte contractantă unde nu există asociație garantă agreată

Articolul 26 se aplică de asemenea Părților contractante unde nu există asociație garantă agreată și unde, în consecință, dispozițiile Convenției nu se aplică, conform paragrafului b) al articolului 3. O listă a acestor Părți contractante este întocmită de Comitetul de gestiune TIR și de Comisia de control TIR (TIRExB) pe baza documentelor depuse la Comisia de control de Părțile contractante, în virtutea dispozițiilor anexei 9 la Partea I a Convenției.

(TRANS/WP.30/AC.2/63, paragrafele 59 și 60 și anexa 3)

Aplicarea regimului TIR atunci când o parte a traseului nu este efectuată rutier

In conformitate cu articolul 2 al Convenției, cu condiția ca o parte a traseului între începutul transportului TIR și încheierea sa să se facă rutier, pot fi utilizate ale moduri de transport (transport feroviar, transport pe cale navigabilă, etc.). Pe parcursul părții din traseu care nu este efectuată rutier, titularul unui Carnet TIR poate fie:

- Să solicite autorităților vamale să suspende transportul TIR în virtutea dispozițiilor paragrafului 2 al articolului 26 al Convenției. Pentru ca transportul TIR suspendat să poată fi reluat, trebuie să fie posibilă aplicarea regimului vamal și realizarea controlului vamal la încheierea părții din traseu neefectuată rutier. Dacă totalitatea traseului în țara de plecare nu este efectuat rutier, operațiunea TIR poate începe și poate fi imediat certificată ca fiind încheiată la biroul vamal de plecare detașând în același timp voleții nr.1 și nr.2 ai Carnetului TIR. In aceste condiții, nici o garanție TIR nu este acordată pentru partea care a rămas din traseul efectuat pe teritoriul țării respective. Totuși, transportul TIR ar putea fi ușor reluat la biroul vamal care se găsește la capătul părții din traseul neefectuat rutier pe teritoriul unei alte Părți contractante, conform dispozițiilor articolului 26 al Convenției; sau

- Să utilizeze regimul TIR. Totuși, în acest caz, titularul nu trebuie să piardă din vedere că o operațiune TIR într-o țară dată nu se poate efectua decât cu condiția ca autoritățile vamale naționale să fie în măsură să asigure tratamentul corespunzător al Carnetului TIR la locurile denumite în continuare (după cum convine): (birou de trecere la) intrare, (birou de trecere la) ieșire și (birou vamal de) destinație.
(TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraf 64 și anexa 4;
TIRExB/REP/13/Rev.1, paragraf 23)

Articolul 27

Sub rezerva dispozițiilor prezentei Convenții, și în special a articolului 18, un alt birou vamal de destinație va putea fi substituit biroului vamal de destinație inițial desemnat.

Articolul 28

1. Incheierea unei operațiuni TIR trebuie certificată de autoritățile vamale fără întârziere. Incheierea unei operațiuni TIR poate fi certificată cu sau fără rezerve; atunci când încheierea este certificată cu rezerve, acestea trebuie să se bazeze pe elemente legate de operațiunea TIR în sine. Aceste fapte trebuie notate clar în Carnetul TIR.

(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

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

(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Notă explicativă la articolul 28

0.28 Utilizarea Carnetului TIR trebuie să fie limitată la funcțiile care-i sunt proprii, adică operațiunea de tranzit. Carnetul TIR nu trebuie să servească, de exemplu, la acoperirea staționării la destinație a mărfurilor sub control vamal.
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Comentarii la articolul 28

Restituirea Carnetului TIR titularului sau oricărei persoane care acționează în numele său

Trebuie subliniat că restituirea imediată a Carnetului TIR titularului sau oricărei alte persoane care acționează în numele său, fie că operațiunea a fost încheiată cu sau fără rezerve, este o obligație esențială a biroului de destinație. În afara faptului că ea facilitează controlul de către asociația emitentă și organizația internațională vizată la articolul 6 al Convenției, ea permite de asemenea acestor organizații, chiar din momentul restituirii carnetului, să elibereze un nou Carnet titularului; numărul de Carnete în circulație (în posesia titularului) la un moment oarecare este de fapt limitat. (TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraful 33, TRANS/GE.30/GRCC/11, paragrafele 24 și 25; TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Posibilitatea de a utiliza două Carnete TIR pentru un singur transport TIR

Câteodată numărul de volete ale Carnetului TIR nu este suficient pentru a efectua un transport TIR complet. În acest caz, prima parte a transportului TIR trebuie încheiată conform articolelor 27 și 28 ale Convenției și un nou Carnet trebuie să fie acceptat de același birou vamal ca cel care a certificat încheierea primei părți a transportului TIR și utilizat pentru restul transportului TIR. O inscripție corespunzătoare trebuie făcută în cele două Carnete TIR pentru a atesta acest fapt. (TRANS/WP.30/AC.2/23, paragraful 21; TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Proceduri recomandate după încheierea operațiunii TIR

Articolul 28 dispune că încheierea operațiunii TIR trebuie să fie certificată fără întârziere de autoritățile vamale. Încheierea intervine sub rezerva ca mărfurile să fi fost plasate sub un alt regim vamal sau sub un alt sistem de supraveghere vamală. Poate fi vorba de o vămuire pentru consumul intern, de un transfer dincolo de o frontieră către o țară terță sau către o zonă liberă și de o depozitare într-un loc agreat de autoritățile vamale în așteptarea declarației în vederea unui alt regim vamal. (TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Incheierea unei operațiuni TIR

1. *In cazurile în care o operațiune TIR a fost certificată ca fiind încheiată fără rezerve, autoritățile vamale care declară că acest certificat a fost obținut într-o manieră abuzivă sau frauduloasă trebuie să indice în notificarea lor de neîncheiere și/sau în cererea lor de plată motivele pentru care ele au declarat acest certificat ca fiind obținut într-o manieră abuzivă sau frauduloasă.*

2. *Autoritățile vamale nu pot certifica încheierea unei operațiuni TIR prin emiterea de rezerve sistematice, nespecifice sau fără expunerea motivelor, cu singurul scop de a ocoli dispozițiile paragrafului 1 al articolului 10 și ale paragrafului 1 al articolului 11.*

(TRANS/GE/30/GRCC/11, paragraful 12; TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraful 25;

TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Indicarea rezervelor

Atunci când încheierea unei operațiuni TIR face obiectul rezervelor, autoritățile vamale trebuie să exprime rezervele lor într-o manieră foarte clară și trebuie să indice de asemenea existența unei rezerve prin completarea rubricii 27 a voletului nr.2 al Carnetului TIR, precum și procesul verbal de constatare dacă e cazul.

(TRANS/GE.30/8, paragraful 12; TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 26 și anexa 5)

Alte forme de dovezi pentru încheierea operațiunii TIR

Se recomandă autorităților vamale să accepte în mod excepțional, de exemplu, ca altă formă de dovadă în reglementările unei operațiuni TIR, informațiile următoare, cu condiția ca ele să fie furnizate spre satisfacția lor:

- *orice certificat oficial sau confirmare oficială a încheierii unei operațiuni TIR, provenind de la o altă Parte contractantă unde a continuat sau s-a încheiat transportul TIR corespunzător, sau confirmarea că mărfurile respective au fost plasate sub un alt regim vamal, de exemplu vămuite pentru consumul intern;*
- *cotoarele nr.1 sau nr.2 corespunzătoare ale Carnetului TIR corect ștampilate de această Parte contractantă, sau copia acestora furnizată de organizația internațională vizată la articolul 6 al Convenției care trebuie să confirme că este vorba de o copie certificată conformă cu originalul.
(TRANS/WP.30/159, paragraful 38 ; TRANS/WP.30/192, paragraful 26;
TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)*

Proceduri îmbunătățite de utilizare a Carnetelor TIR de către transportatori

In anumite Părți contractante, transportatorul nu are contacte directe cu agenții competenți ai biroului vamal de destinație înainte ca destinatarul sau agenții săi să îndeplinească formalitățile vamale necesare vămurii mărfurilor pentru consumul intern sau pentru trecerea sub orice alt regim vamal ulterior operațiunii TIR. Pentru a permite transportatorului sau șoferului său să verifice dacă autoritățile vamale competente încheie regulamentar procedura TIR, transportatorul sau șoferul său sunt autorizați, dacă doresc, să păstreze Carnetul TIR și să nu remită destinatarului sau agenților săi decât o copie a voletului galben nr.1/nr.2 (care nu este destinat vămilor) al Carnetului TIR, precum și orice alt document solicitat. La terminarea vămurii mărfurilor pentru consum intern sau trecerea lor sub orice alt regim vamal, transportatorul sau șoferul său ar trebui să fie autorizați să se ducă personal la agentul competent al vămilor pentru a obține o atestare a încheierii operațiunii TIR.

(TRANS/WP.30/188, paragraful 54; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragrafele 61 și 62 și anexa 6)

**c) DISPOZIȚII RELATIVE LA TRANSPORTUL MĂRFURILOR
GRELE SAU VOLUMINOASE**

Articolul 29

- 1. Dispozițiile prezentei secțiuni nu vor fi aplicate decât transporturilor de mărfuri grele sau voluminoase, definite la alineatul p) al art.1 al prezentei Convenții.
(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)**
- 2. Atunci când dispozițiile prezentei secțiuni sunt aplicabile, transportul mărfurilor grele sau voluminoase poate, după cum decid autoritățile biroului vamal de plecare, să se efectueze cu vehicule sau containere nesigilate.**
- 3. Dispozițiile prezentei secțiuni nu vor fi aplicate decât dacă, după părerea autorităților biroului vamal de plecare, este posibil să se identifice fără dificultate mărfurile grele sau voluminoase transportate, în baza descrierii făcute, precum și, dacă este cazul, accesoriile transportate în același timp, sau dacă acestor mărfuri li se pot aplica sigilii vamale și/sau mărci de identificare, de natură să împiedice orice substituție sau sustragere a acestor mărfuri fără să rămână urme vizibile.**

Notă explicativă la articolul 29

- 0.29 Nu este solicitat certificatul de agreare pentru vehiculele rutiere sau containerele care transportă mărfuri grele sau voluminoase. Biroului vamal de plecare îi revine însă obligația de a verifica dacă celelalte condiții fixate în acest articol sunt îndeplinite pentru acest gen de transport. Birourile vamale ale celorlalte Părți contractante vor accepta hotărârea luată de biroul vamal de plecare cu condiția să nu li se pară a fi în contradicție evidentă cu dispozițiile acestui articol 29.

Comentarii la articolul 29

Vehicule rutiere asimilate mărfurilor grele sau voluminoase

Dacă vehiculele rutiere sau vehiculele speciale, ele însele asimilate mărfurilor grele sau voluminoase transportă alte mărfuri grele sau voluminoase, astfel încât atât vehiculul cât și mărfurile să îndeplinească în același timp condițiile enunțate la capitolul III c) al Convenției, nu este necesar decât un singur Carnet TIR care va trebui să poarte pe coperta sa și pe toate voletele mențiunea precizată la articolul 32 al Convenției. Dacă aceste vehicule transportă mărfuri normale în compartimentul de încărcare sau în containere, vehiculul sau containerele trebuie să fi fost anterior agreeate conform condițiilor enunțate la capitolul III a) și compartimentul de încărcare sau containerele trebuie să fie sigilate.

Dispozițiile articolului 3 a) iii) al Convenției se aplică în cazul vehiculelor rutiere sau vehiculelor speciale exportate din țara unde este situat biroul vamal de plecare și importate într-o țară unde este situat biroul vamal de destinație. Într-un asemenea caz, dispozițiile articolului 15 al Convenției referitoare la importul temporar al unui vehicul rutier nu se aplică. Documentele vamale referitoare la importul temporar al unor astfel de vehicule nu sunt deci solicitate.

(TRANS/WP.30/AC.2/59, paragrafele 61 și 62 și anexa 6;

TRANS/WP.30/AC.2/65, paragrafele 39 și 40 și anexa 2;

TRANS/WP.30/200, paragraful 72)

Transportul vitelor

Dispozițiile articolului 29 al Convenției privind transportul mărfurilor grele sau voluminoase ar trebui să poată fi aplicate transportului de vite.

(TRANS/GE.30/AC.2/21, paragraful 30)

Articolul 30

Toate dispozițiile prezentei Convenții de la care nu există derogări prin dispozițiile speciale ale prezentei secțiuni sunt aplicabile la transportul mărfurilor grele sau voluminoase sub regim TIR.

Articolul 31

Responsabilitatea asociației garante va acoperi nu numai mărfurile enumerate pe Carnetul TIR, dar și mărfurile care, deși nu sunt enumerate în acest carnet, s-ar găsi pe platforma de încărcare sau printre mărfurile enumerate pe Carnetul TIR.

Articolul 32

Carnetul TIR utilizat va trebui să poarte pe coperta sa și pe toate voletele indicația “mărfuri grele sau voluminoase” cu litere groase, în engleză sau în franceză.

Comentariu la articolul 32

Eliberarea Carnetelor TIR pentru o încărcătură mixtă compusă din mărfuri normale și mărfuri agabaritice

Atunci când ia o hotărâre privind numărul de carnete TIR necesare pentru transportul unei încărcături mixte compuse atât din mărfuri normale cât și mărfuri agabaritice, biroul vamal de plecare trebuie să țină seama de dispozițiile speciale de la articolul 32, conform cărora, pentru transportul mărfurilor agabaritice, coperta și toate voletele Carnetului TIR trebuie să poarte indicația “mărfuri agabaritice”. Intrucât această indicație nu acoperă mărfurile normale transportate sub sigiliu vamal, un carnet(e) TIR distinct(e) trebuie solicitat(e) pentru a acoperi transportul de mărfuri normale. (TRANS/WP.30/AC.2/71, anexa 3; TRANS/WP.30/206, paragraful 57)

Articolul 33

Autoritățile biroului vamal de plecare vor putea cere ca la Carnetul TIR să fie anexate specificația coletelor, fotografiile, schițele etc. care se dovedesc necesare pentru identificarea mărfurilor transportate. În acest caz autoritățile vamale vor aplica o viză pe aceste documente, un exemplar al documentelor menționate va fi atașat pe verso copertii Carnetului TIR, iar pe toate manifestele Carnetului TIR se va face mențiune despre aceste documente.

Articolul 34

Autoritățile biroului vamal de trecere al fiecărei Părți contractante vor accepta sigiliile vamale și/sau mărcile de identificare aplicate de autoritățile competente ale celorlalte Părți contractante. Ele vor putea totuși să adauge alte sigilii și/sau mărci de identificare și vor menționa pe voletele Carnetului TIR utilizate în țara lor, pe cotoarele corespunzătoare și pe voletele rămase în Carnetul TIR, noile sigilii și/sau mărci de identificare aplicate.

Articolul 35

Dacă pe traseu sau la un birou vamal de trecere autoritățile vamale, procedând la controlul încărcăturii, vor rupe sigiliile și/sau vor înlătura mărcile de identificare, ele vor menționa pe voletele Carnetului TIR, utilizate în țara lor, pe cotoarele corespunzătoare și pe voletele rămase în Carnetul TIR, noile sigilii și/sau mărci de identificare aplicate.

Capitolul IV

ABATERI

Articolul 36

Orice încălcare a dispozițiilor prezentei Convenții va expune pe contravenient, în țara în care abaterea a fost comisă, sancțiunilor prevăzute de legislația acestei țări.

Articolul 37

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

Articolul 38

1. Fiecare Parte contractantă va avea dreptul să excludă, temporar sau cu titlu definitiv, de la beneficiul prezentei Convenții, orice persoană vinovată de încălcări grave ale legilor sau reglementărilor vamale aplicabile transporturilor internaționale de mărfuri.

Notă explicativă la articolul 38, paragraful 1

0.38.1 Nota explicativă a fost suprimată.
(CEE/TRANS/17/Amend.23; intrat în vigoare pe 7 noiembrie 2003)

- 2. Această excludere va fi notificată în termen de o săptămână autorităților competente ale Părții contractante pe al cărei teritoriu persoana în cauză este stabilită sau domiciliată, asociației (asociațiilor) garante ale țării ori teritoriului vamal unde încălcarea a fost comisă și Comisiei de control TIR.
(CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)**

Notă explicativă la articolul 38, paragraful 2

Nota explicativă a fost suprimată.
(CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

Comentarii la articolul 38*Cooperarea între autoritățile competente*

In timpul procedurii de abilitare a unei persoane să utilizeze Carnete TIR conform celei de-a doua părți a anexei 9 a Convenției, autoritățile competente ale Părții contractante unde persoana respectivă are reședința sau este domiciliată trebuie să țină seama de orice informație notificată de o altă Parte contractantă conform paragrafului 2 al articolului 38 privind abaterea gravă sau repetată de la legislația vamală comisă de această persoană. Astfel, pentru a permite Părții contractante unde persoana respectivă are reședința sau este domiciliată să studieze aprofundat cazul, este important ca notificarea să furnizeze maximul de detalii.

(TRANS/WP.30/196, paragraful 76; TRANS/WP.30/200, paragraful 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraful 63 și anexa 3)

Excluderea unui transportator național de la regimul TIR.

In scopul excluderii de la regimul TIR a unui transportator național vinovat de o abatere gravă de la reglementarea vamală, comisă pe teritoriul țării unde își are reședința sau domiciliază, se recomandă autorităților vamale să recurgă la dispozițiile paragrafului 4 al articolului 6 și ale paragrafului 1 d) al celei de-a doua părți a anexei 9 mai degrabă decât la dispozițiile paragrafului 1 al articolului 38.

(TRANS/WP.30/196, paragraful 77; TRANS/WP.30/200, paragraful 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraful 63 și anexa 3)

Articolul 39

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

- 1. Părțile contractante nu vor releva diferențele minore privind executarea obligațiilor legate de termen sau itinerariu.**

- 2. De asemenea, nepotrivirile între indicațiile de pe manifestul mărfurilor din Carnetul TIR și conținutul vehiculului rutier, al unui ansamblu de vehicule sau al unui container nu vor fi considerate ca abateri în sarcina titularului Carnetului TIR, în sensul prezentei Convenții, atunci când se va dovedi autorităților competente că aceste nepotriviri nu se datorează erorilor comise în cunoștință de cauză sau din neglijență în momentul încărcării sau expedierii mărfurilor sau în momentul întocmirii manifestului menționat.**

Notă explicativă la articolul 39

- 0.39 Expresia “erori comise din neglijență” vizează actele care nu sunt comise deliberat și în deplină cunoștință de cauză, ci care rezultă urmare faptului că nu au fost luate măsurile necesare și rezonabile pentru a asigura exactitatea informațiilor într-un caz anume.

Articolul 40

Administrațiile vamale ale țărilor de plecare și de destinație nu vor reține în sarcina titularului Carnetului TIR nepotrivirile care vor fi eventual constatate în aceste țări atunci când aceste nepotriviri vor privi regimurile vamale care au precedat sau care au urmat unui transport TIR și dacă titularul carnetului nu este implicat. (CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Articolul 41

Atunci când s-a dovedit autorităților vamale că mărfurile înscrise în manifestul unui Carnet TIR au pierit sau au fost iremediabil pierdute din cauza unui accident sau a forței majore, sau că ele lipsesc din cauze datorate naturii lor, se va acorda dispensă de plata drepturilor și taxelor vamale exigibile.

Articolul 42

La cererea motivată a unei Părți contractante, autoritățile competente ale Părților contractante interesate de un transport TIR vor accepta să comunice acesteia toate informațiile disponibile care ar fi necesare pentru aplicarea dispozițiilor articolelor 30, 40 și 41 de mai sus.

(CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002)

Comentariu la articolul 42

Cooperarea între autoritățile vamale

Adesea este dificil pentru autoritățile vamale în cazul nedescărcării Carnetelor TIR să stabilească drepturile și taxele de import sau export deoarece se întâmplă frecvent ca mărfurile să fie descrise în Carnet într-o manieră foarte vagă și fără indicarea valorii lor. În acest caz trebuie cerute biroului vamal de plecare informații suplimentare privind mărfurile îmbarcate. În astfel de circumstanțe, este deosebit de importantă o colaborare strânsă și schimbul de informații între autoritățile vamale întrucât numai respectarea strictă a dispozițiilor articolelor 42 și 50 ale Convenției poate garanta aplicarea eficientă a regimului de tranzit TIR.

(TRANS/WP.30/131, paragrafele 39 și 40)

Articolul 42 bis

Autoritățile competente, în strânsă cooperare cu asociațiile, vor lua toate măsurile necesare pentru a asigura utilizarea corectă a Carnetelor TIR. În acest scop ele pot lua măsurile de control corespunzătoare, naționale și internaționale. Măsurile naționale de control luate în acest context de către autoritățile competente vor fi comunicate imediat Comisiei de control TIR care va examina conformitatea acestora cu prevederile Convenției. Măsurile internaționale de control vor fi adoptate de Comitetul de gestiune.

(CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

Articolul 42 ter

Dacă este cazul, autoritățile competente ale Părților contractante furnizează asociațiilor agreate informațiile de care acestea au nevoie pentru a-și îndeplini angajamentele conform paragrafului 1 f) iii) al primei părți a anexei 9.

Anexa 10 stabilește informațiile de furnizat în anumite cazuri.
(CEE/TRANS/17/Amend.27 ; intrat în vigoare pe 12 august 2006)

Capitolul V

NOTE EXPLICATIVE

Articolul 43

Notele explicative cuprinse în anexele 6 și 7, partea a treia, dau interpretarea anumitor dispoziții ale prezentei Convenții și ale anexelor sale. Ele conțin de asemenea și anumite practici recomandate.

Capitolul VI

DISPOZIȚII DIVERSE

Articolul 44

Fiecare Parte contractantă va acorda facilități asociațiilor garante interesate în ceea ce privește:

- a) transferul valutei necesare achitării sumelor cerute de autoritățile Părților contractante în baza dispozițiilor prevăzute la articolul 8 al prezentei Convenții; și
- b) transferul valutei necesare plății formularelor de Carnet TIR trimise asociațiilor garante de asociațiile străine corespondente sau de organizațiile internaționale.

Articolul 45

Fiecare Parte contractantă va publica lista birourilor vamale de plecare, de trecere și de destinație pe care le-a desemnat pentru îndeplinirea operațiunilor TIR. Părțile contractante ale căror teritorii sunt limitrofe se vor consulta pentru desemnarea de comun acord a birourilor de frontieră corespondente și a orelor de lucru ale acestora.

Notă explicativă la articolul 45

- 0.45 Se recomandă Părților contractante să înființeze un număr cât mai mare posibil de birouri vamale pentru operațiunile TIR, fie că sunt birouri interne, fie birouri de frontieră.

Articolul 46

1. Pentru operațiunile vamale menționate în prezenta Convenție, activitatea personalului vamal nu va da loc plății unor redevențe, excepție făcând cazurile în care activitatea se va desfășura în afara zilelor, orelor și locurilor normal prevăzute pentru astfel de operațiuni.

2. Ori de câte ori este posibil, Părțile contractante vor facilita la birourile vamale operațiunile vamale privind mărfurile perisabile.

Comentariu la articolul 46

Cheltuieli ocazionate de intervenția vămilor la solicitarea transportatorului

Toate cheltuielile ocazionate de intervenția vămilor la solicitarea transportatorului, așa după cum se stipulează în comentariul la articolul 5 al Convenției TIR, sunt în sarcina acestuia din urmă.

*(TRANS/WP.30/196, paragrafele 66 și 67 și anexa 3 ;
TRANS/WP.30/AC.2/63, paragraful 63 și anexa 3)*

Articolul 47

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

2. Dispozițiile prezentei Convenții nu împiedică aplicarea altor dispoziții naționale sau internaționale care reglementează transporturile.

Comentariu la articolul 47

Facilitarea comerțului și controalelor vamale

Convenția TIR este o convenție axată pe regimul de tranzit vamal. Obiectivul articolului 47 este de a permite aplicarea de restricții și controale suplimentare având ca sursă administrații naționale altele decât cele vamale. În consecință, el nu ar trebui utilizat pentru a justifica prescripții vamale suplimentare.

Când se aplică articolul 47, paragraful 1, aceste restricții și controale antrenează în general întârzieri și cheltuieli suplimentare în transportul mărfurilor. În consecință, ele trebuie să fie reduse la minimum și limitate la cazurile în care acestea sunt justificate de împrejurări sau de riscuri.

(TRANS/WP.30/204, paragraful 58 ; TRANS/WP.30/AC.2/69, anexa 3)

Documentație însoțitoare

Documentele necesare în baza convențiilor internaționale (cum ar fi Convenția din 1973 privind comerțul internațional al speciilor de faună și de floră sălbatice amenințate cu dispariția) ar trebui să însoțească întotdeauna mărfurile vizate. În asemenea cazuri, o trimitere la aceste documente pe Carnetul TIR ar putea să faciliteze controalele vamale.

(TRANS/WP.30/216/paragraf 72 și anexa 2 ; TRANS/WP.30/AC.2/77, paragraful 54 și anexa 3)

Articolul 48

Nici o dispoziție din prezenta Convenție nu exclude dreptul Părților contractante care formează o uniune vamală sau economică de a adopta reguli speciale privind operațiile de transport care încep sau se încheie pe teritoriile lor sau în tranzit prin aceste teritorii, în măsura în care aceste reguli nu reduc facilitățile prevăzute prin prezenta Convenție.

Articolul 49

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

Articolul 50

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

Articolul 51

Anexele la prezenta Convenție fac parte integrantă din Convenție.

Capitolul VII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 52

Semnare, ratificare, acceptare, aprobare și aderare

1. Toate Statele Membre ale Organizației Națiunilor Unite sau membre ale uneia din instituțiile sale specializate sau ale Agenției internaționale pentru energia atomică, părți la statutul Curții internaționale de Justiție, și orice alt Stat invitat de Adunarea generală a Organizației Națiunilor Unite, pot deveni Părți contractante la prezenta Convenție:

- a) semnând-o, fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării;**
- b) depunând un instrument de ratificare, de acceptare sau aprobare după ce au semnat-o sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării ; sau**
- c) depunând un instrument de aderare.**

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

3. Uniunile vamale sau economice pot, de asemenea, conform dispozițiilor paragrafelor 1 și 2 ale prezentului articol, să devină Părți contractante la prezenta Convenție în același timp cu toate Statele lor membre sau în orice moment după ce toate Statele lor membre au devenit Părți contractante la prezenta Convenție. Totuși, aceste uniuni nu vor avea drept de vot.

4. Instrumentele de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare vor fi depuse la Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite.

Articolul 53**Intrare în vigoare**

1. Prezenta Convenție va intra în vigoare la șase luni după data la care cinci din Statele menționate la paragraful 1 al articolului 52 o vor semna fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, sau vor depune instrumentul lor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare.
2. După ce cinci dintre Statele menționate la paragraful 1 al articolului 52 vor semna fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării sau vor depune instrumentul lor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, prezenta Convenție va intra în vigoare, pentru toate noile Părți contractante, la șase luni după data depunerii instrumentului lor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare.
3. Orice instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare depus după intrarea în vigoare a unui amendament la prezenta Convenție va fi considerat ca aplicându-se textului modificat al prezentei Convenții.
4. Orice instrument de această natură depus după acceptarea unui amendament dar înaintea intrării sale în vigoare, va fi considerat ca aplicându-se textului modificat al prezentei Convenții la data intrării în vigoare a amendamentului.

Articolul 54**Denunțarea**

1. Orice Parte contractantă va putea denunța prezenta Convenție prin notificare adresată Secretarului general al Organizației Națiunilor Unite.
2. Denunțarea va produce efecte la 15 luni după data la care Secretarul general va primi notificarea.
3. Valabilitatea Carnetelor TIR luate în evidență de către biroul vamal al țării de plecare înaintea datei la care denunțarea va produce efecte nu va fi afectată de această denunțare iar garanția asociațiilor garante va rămâne efectivă conform condițiilor prezentei Convenții.

Articolul 55

Extinctia

Dacă, după intrarea în vigoare a prezentei Convenții, numărul statelor care sunt Părți contractante va deveni mai mic de cinci în timpul unei perioade oarecare de douăsprezece luni consecutive, prezenta Convenție va înceta să-și producă efectele la sfârșitul perioadei menționate de douăsprezece luni.

Articolul 56

Abrogarea Convenției TIR din 1959

1. La intrarea sa în vigoare, prezenta Convenție va abroga și înlocui, în relațiile dintre Părțile contractante la prezenta Convenție, Convenția TIR din 1959.
2. Certificatele de agreare eliberate pentru vehiculele rutiere și containere conform condițiilor Convenției TIR din 1959 vor fi acceptate, în limita termenului lor de valabilitate sau sub rezerva reînnoirii, pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal de către Părțile contractante ale prezentei Convenții, cu condiția ca aceste vehicule și containere să îndeplinească în continuare condițiile conform cărora au fost agreate inițial.

Articolul 57

Reglementarea diferendelor

1. Orice diferend între două sau mai multe Părți contractante privind interpretarea sau aplicarea prezentei Convenții va fi, pe cât posibil, rezolvat pe calea negocierilor între Părțile în litigiu sau într-un alt mod.

2. Orice diferend între două sau mai multe Părți contractante privind interpretarea sau aplicarea prezentei Convenții care nu poate fi rezolvat în modul arătat la paragraful 1 al prezentului articol va fi supus, la cererea uneia dintre părți, unui tribunal arbitral compus astfel: fiecare parte la diferend va numi câte un arbitru, iar cei doi arbitri vor desemna un al treilea arbitru care va fi președinte. Dacă, timp de trei luni după ce a primit o cerere, una din părți nu a desemnat arbitrul sau dacă arbitrii nu au putut alege un președinte, oricare dintre aceste părți va putea cere Secretarului general al Organizației Națiunilor Unite să procedeze la numirea arbitrului sau a președintelui tribunalului arbitral.
3. Decizia tribunalului arbitral constituit conform dispozițiilor paragrafului 2 va fi obligatorie pentru părțile în diferend.
4. Tribunalul arbitral va stabili propriul său regulament interior.
5. Deciziile tribunalului arbitral vor fi adoptate cu majoritatea voturilor membrilor săi.
6. Orice controversă care ar putea să apară între părțile la diferend cu privire la interpretarea și executarea sentinței arbitrale va putea fi adusă de către una din părți în fața tribunalului arbitral care a dat sentința pentru a fi judecată de acesta.

Articolul 58

Rezerve

1. Orice Stat va putea, în momentul în care va semna sau ratifica sau va adera la prezenta Convenție, să declare că nu se consideră legat de paragrafele 2-6 ale articolului 57 din prezenta Convenție. Celelalte Părți contractante nu vor fi legate prin aceste paragrafe față de orice Parte contractantă care va formula o asemenea rezervă.
2. Orice Parte contractantă care va formula o rezervă conform paragrafului 1 al prezentului articol va putea în orice moment să ridice această rezervă printr-o notificare adresată Secretarului general al Organizației Națiunilor Unite.
3. Cu excepția rezervelor prevăzute la paragraful 1 al prezentului articol, nici o rezervă la prezenta Convenție nu va fi admisă.

Articolul 58 bis

Comitet de gestiune

Va fi creat un Comitet de gestiune compus din toate Părțile contractante. Componența sa, funcțiile și regulamentul interior sunt stabilite în anexa nr.8. (CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

Articolul 58 ter

Comisia de control TIR

Comitetul de gestiune va crea o Comisie de control TIR ca organ subsidiar care, în numele său, va executa sarcinile care îi sunt încredințate în sensul Convenției și de către Comitet. Componența sa, funcțiile și regulamentul interior sunt cele stabilite în anexa 8. (CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

Articolul 59

Procedura de amendare a prezentei Convenții

1. Prezenta Convenție, inclusiv anexele sale, va putea fi modificată la propunerea unei Părți contractante, urmând procedura prevăzută în prezentul articol.
2. Orice amendament propus la prezenta Convenție va fi examinat de Comitetul de gestiune compus din toate Părțile contractante conform Regulamentului interior care face obiectul anexei 8. Orice amendament de această natură, examinat sau elaborat în cursul reuniunii Comitetului de gestiune și adoptat de acesta cu o majoritate de două treimi din numărul membrilor prezenți și votanți, va fi comunicat de Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite Părților contractante pentru acceptare. (CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)
3. Sub rezerva dispozițiilor articolului 60, orice amendament propus, comunicat în aplicarea dispozițiilor paragrafului precedent, va intra în vigoare pentru toate Părțile contractante la trei luni după expirarea unei perioade de douăsprezece luni de la data la care comunicarea a fost făcută, dacă în această perioadă nici o obiecție la amendamentul propus nu a fost notificată Secretarului general al Organizației Națiunilor Unite de către un Stat care este Parte contractantă.

4. Dacă o obiecție la amendamentul propus a fost notificată conform dispozițiilor paragrafului 3 al prezentului articol, amendamentul va fi considerat neacceptat și nu va produce efecte.

Articolul 60

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

1. Orice amendament propus la anexele 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 și 10, examinat conform dispozițiilor paragrafelor 1 și 2 ale articolului 59, intră în vigoare la o dată care este fixată de Comitetul de gestiune în momentul adoptării sale, cu condiția ca, la o dată anterioară pe care Comitetul de gestiune o va stabili în același timp cu adoptarea amendamentului, o cincime din numărul Statelor care sunt Părți contractante sau cinci State care sunt Părți contractante, dacă această cifră este inferioară, să fi notificat Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite că ridică obiecțiuni la amendament. Datele menționate în prezentul paragraf se stabilesc de Comitetul de gestiune, cu majoritatea de două treimi din numărul membrilor prezenți și votanți.

(CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999;

CEE/TRANS/17/Amend.27 ; intrat în vigoare pe 12 august 2006)

2. La intrarea sa în vigoare, un amendament adoptat conform procedurii prevăzute la paragraful 1 de mai sus va înlocui, pentru toate Părțile contractante, orice dispoziție precedentă la care se referă.

Articolul 61

Cereri, comunicări și obiecții

Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite va informa toate Părțile contractante și toate Statele menționate la paragraful 1 al articolului 52 al prezentei Convenții, despre orice cerere, comunicare sau obiecție făcută în baza articolelor 59 și 60 de mai sus și despre data intrării în vigoare a unui amendament.

Articolul 62

Conferință de revizuire

1. Un Stat care este Parte contractantă va putea, prin notificare adresată Secretarului general al Organizației Națiunilor Unite, să ceară convocarea unei conferințe pentru revizuirea prezentei Convenții.

2. O conferință de revizuire, la care vor fi invitate toate Părțile contractante și toate Statele menționate la paragraful 1 al articolului 52, va fi convocată de Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite dacă, într-un termen de șase luni de la data la care Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite a comunicat notificarea, cel puțin un sfert din Statele care sunt Părți contractante vor face cunoscut acordul lor.

3. O conferință de revizuire la care vor fi invitate toate Părțile contractante și toate Statele menționate la paragraful 1 al articolului 52, va fi de asemenea convocată de Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite imediat după notificarea unei cereri în acest scop a Comitetului de gestiune. Comitetul de gestiune va decide dacă este cazul să formuleze o astfel de cerere, cu majoritatea membrilor săi prezenți și votanți în comitet.

4. Dacă o conferință este convocată, în aplicarea dispozițiilor paragrafelor 1 sau 3 ale prezentului articol, Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite va înștiința despre aceasta toate Părțile contractante și le va invita să supună într-un termen de trei luni, propunerile care ar dori să fie examinate de conferință. Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite va transmite tuturor Părților contractante ordinea de zi provizorie a conferinței și textele acestor propuneri, cu cel puțin trei luni înaintea datei de deschidere a conferinței.

Articolul 63

Notificări

In afara notificărilor și comunicărilor prevăzute la articolele 61 și 62, Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite va notifica tuturor Statelor menționate la articolul 52:

- a) semnăturile, ratificările, acceptările, aprobările și aderările în baza articolului 52;
- b) datele de intrare în vigoare a prezentei Convenții conform articolului 53;
- c) denunțările în baza articolului 54;
- d) extincția prezentei Convenții în baza articolului 55;
- e) rezervele formulate în baza articolului 58.

Articolul 64**Text autentic**

După 31 decembrie 1976, originalul prezentei Convenții va fi depus la Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite, care va transmite copii certificate pentru conformitate fiecăreia din Părțile contractante și fiecăruia din Statele menționate la paragraful 1 al articolului 52, care nu sunt Părți contractante.

IN VIRTUTEA CAREIA, subscrișii plenipotențiali au semnat prezenta Convenție.

INTOCMITA la Geneva, la patrusprezece noiembrie unamienouășuteșaptezecișicinci, într- un singur exemplar, în limbile engleză, franceză și rusă, cele trei texte având aceeași valabilitate.

2.2. ANEXE LA CONVENȚIA TIR DIN 1975
(INCLUSIV NOTELE EXPLICATIVE
ȘI COMENTARIILE REFERITOARE LA ACESTEA)

Anexa 1**MODELUL CARNETULUI TIR****VERSIUNEA 1**

1. Carnetul TIR este tipărit în limba franceză, cu excepția paginii 1 a copertii, ale cărei rubrici sunt de asemenea tipărite în engleză; “Reguli referitoare la utilizarea Carnetului TIR” de la pagina 2 a versiunii în limba franceză sunt reproduse în versiunea în limba engleză la pagina 3 a copertii amintite. “Procesul verbal de constatare” poate de asemenea să figureze, pe verso, într-o altă limbă decât franceza, potrivit necesităților.

(CEE/TRANS/17/Amend.18; intrat în vigoare pe 1 august 1995)

2. Carnetele utilizate pentru operațiunile TIR în cadrul unui lanț de garanție regional pot fi tipărite într-una din limbile oficiale ale Organizației Națiunilor Unite, cu excepția paginii 1 a copertii, ale cărei rubrici sunt tipărite de asemenea în engleză sau franceză. “Regulile referitoare la utilizarea Carnetului TIR” sunt reproduse la pagina 2 a copertii în limba oficială a Organizației Națiunilor Unite utilizată, precum și în engleză sau în franceză la pagina 3 a amintitei coperti.

VERSIUNEA 2

3. Pentru transportul de tutun și alcool, pentru care o garanție mai ridicată poate fi solicitată asociației garante, conform notei explicative 0.8.3 a anexei 6, autoritățile vamale vor trebui să solicite Carnete TIR având pe copertă și pe toate vetelele mențiunea distinctă “TABAC/ALCOOL” și “TOBACCO/ALCOHOL”. Aceste Carnete trebuie în plus să ofere, cel puțin în engleză și în franceză, precizări privind categoriile de tutun și de alcool garantate, pe o filă separată plasată după pagina 2 a copertii.

(CEE/TRANS/17/Amend.17; intrat în vigoare pe 1 octombrie 1994)

Notă explicativă la modelul Carnetului TIR

1.10 c) Reguli referitoare la utilizarea Carnetului TIR

Liste de încărcare anexate la manifestul mărfurilor

Nr.10 c) din regulile referitoare la utilizarea Carnetului TIR autorizează utilizarea, sub formă de anexă la acest Carnet, de liste de încărcare, chiar dacă pe manifest există destul spațiu pentru a înscrie toate mărfurile transportate. Totuși, această practică nu este autorizată decât dacă aceste liste prezintă, sub formă lizibilă și ușor de recunoscut, toate indicațiile solicitate de manifestul mărfurilor și dacă toate celelalte dispoziții ale regulii 10 c) sunt respectate.

(CEE/TRANS/17/Amend.2; intrat în vigoare pe 1 octombrie 1980)

Comentarii privind modelul Carnetului TIR*Metodă pentru anexarea documentelor suplimentare*

Dacă, conform Regulii 10 c) sau Regulii 11 din "Regulile referitoare la utilizarea Carnetului TIR, documente suplimentare trebuie anexate la voletele sau la coperta Carnetului TIR, autoritățile vamale trebuie să le atașeze la Carnetul TIR utilizând agrafe sau alte dispozitive și să le aplice timbre vamale astfel încât acestea să nu poată fi înlăturate fără a lăsa urme vizibile pe Carnet.

(TRANS/WP.30/139, paragraful 43; TRANS/WP.30/AC.2/29, anexa 3; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Descrierea mărfurilor în manifest (rubricile 9-11 ale voletelor)

Administrațiile vamale și deținătorii de Carnete TIR au obligația de a se conforma cu strictete regulilor referitoare la utilizarea Carnetului TIR. După caz, mărfurile ar trebui descrise în documente anexate la manifest, care ar trebui să fie ștampilate de biroul vamal și care urmează a fi menționate în rubrica 8 a voletelor. Trebuie făcută cel puțin descrierea comercială obișnuită a mărfurilor pentru a permite autorităților vamale să le identifice fără echivoc.
(TRANS/GE.30/45, paragrafele 12-15; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Declararea valorii mărfurilor

Adminstrațiile vamale nu au nici un motiv să rețină mărfurile în cazul în care valoarea lor nu este declarată în Carnetul TIR.

(TRANS/GE.30/17, paragraful 44)

Incheierea operațiunii TIR

In afara inscripțiilor solicitate, o singură ștampilă vamală și o singură semnătură în rubricile 24-28 ale voletului nr.2 sunt necesare și suficiente pentru a certifica încheierea unei operațiuni TIR. Celelalte autorități, în afara autorităților vamale, nu sunt abilitate să ștampileze și să semneze voletele, cotoarele și coperta. Atunci când cotorul voletului nr.2 a fost completat de autoritățile vamale, care aplică ștampila vamală, data și semnătura, este indicat, pentru titularul Carnetului TIR și asociația garantă, că încheierea operațiunii TIR a fost certificată, cu sau fără rezerve.

(TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Ștampilele vamale pe cotor

Câteodată autoritățile vamale din țările tranzitare nu ștampilează cotoarele Carnetelor TIR așa după cum este stipulat în Convenție. Astfel de cazuri, deși inacceptabile, nu pun în cauză valabilitatea transportului TIR din moment ce Carnetul TIR este acceptat de biroul vamal de intrare (de trecere) următor.

(TRANS/WP.30/135, paragraful 57; TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Ștampile vamale pe manifestul galben

In câteva țări, autoritățile vamale au solicitat ca ștampilele vamale să fie aplicate pe manifestul galben al Carnetului TIR, care nu era destinat utilizării vamale, dar a fost inserat în Carnetul TIR pentru a furniza un exemplu, în limba țării de plecare, privind modalitatea de completare a voletelor. In consecință, s- a recomandat să fie marcate cu "X" rubricile 13-15, 17, 23 și 28, precum și rubrica 6 a cotorului manifestului galben pentru a indica în mod clar că ștampila și semnătura vamale nu sunt necesare în acest loc.

(TRANS/WP.30/139, paragrafele 48 și 49)

Versiuni traduse ale regulilor referitoare la utilizarea Carnetului TIR

*Se recomandă ca “Regulile referitoare la utilizarea Carnetului TIR” să figureze de asemenea pe verso-ul manifestului mărfurilor (care nu este destinat vămii) conținut în Carnetul TIR în limba dorită, oricare ar fi aceasta, pentru a fi mai ușor de completat și de utilizat Carnetul TIR.
(TRANS/WP.30/159, paragraful 45)*

Alte forme de dovadă privind încheierea operațiunii TIR

Se recomandă autorităților vamale să accepte în mod excepțional, de exemplu, ca altă formă de dovadă a încheierii corecte a unei operațiuni TIR, următoarele informații cu condiția ca ele să fie furnizate spre satisfacția lor:

- orice certificat oficial sau confirmarea oficială a încheierii aceleiași operațiuni TIR, provenind de la o altă Parte contractantă unde a continuat sau s-a încheiat transportul TIR corespondent, sau confirmarea că mărfurile respective au fost plasate sub un alt regim vamal, de exemplu vămuite pentru consumul intern;*
- cotoarele nr.1 sau nr.2 corespondente ale Carnetului TIR corect ștampilate de către această Parte contractantă, sau copie a acestora furnizată de organizația internațională vizată la articolul 6 al Convenției care trebuie să confirme că este vorba de o copie certificată conform cu originalul.*

(TRANS/WP.30/159, paragraful 38; TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Indicarea rezervelor

Atunci când încheierea unei operațiuni TIR face obiectul rezervelor, autoritățile vamale trebuie să-și exprime rezervele într-o manieră perfect clară și trebuie de asemenea să indice existența rezervei prin completarea rubricii 27 a voletului nr.2 al Carnetului TIR plasând un “R” în fața rubricii nr.5 a cotorului 2 al Carnetului TIR, și să completeze procesul verbal de constatare, dacă este cazul.

(TRANS/GE.30/8, paragraful 12; TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Modelul Carnetului TIR și formularele de Carnete TIR tipărite și distribuite în prezent

Pentru a împiedica falsificarea formularelor de Carnete TIR și a facilita distribuirea lor și înregistrarea, formularele de Carnete TIR tipărite și distribuite în prezent pot conține detalii și caracteristici care nu apar pe modelul Carnetului TIR reprodus în anexa 1, ca de exemplu identificarea și numerotarea paginilor, codurile de bare și alte caracteristici speciale de protecție. Astfel de detalii și caracteristici suplimentare trebuie aprobate de Comitetul de gestiune TIR.

(TRANS/WP.30/192, paragraful 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraful 46 și anexa 5)

Modalitatea de completare a Carnetului TIR

Punctul 10 b) al Regulilor referitoare la utilizarea Carnetului TIR nu interzice completarea de mână a Carnetului TIR sau prin orice altă metodă, cu condiția ca informațiile să fie clar lizibile pe toate voletele carnetului.

(TRANS/WP.30/200, paragraful 77; TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraful 63 și anexa 3)

Modalitatea de completare a rubricii 26 a voletului nr.2 și a rubricii 3 a cotorului nr.2 a Carnetului TIR

Se recomandă ca numai birourile vamale de destinație, și nu birourile vamale de ieșire (de trecere) să completeze rubricile sus-menționate în momentul descărcării.

(TRANS/WP.30/AC.2/69, paragraful 61 și anexa 4; TIRExB/REP/15, paragraful 11)

Utilizarea filelor suplimentare în cazul în care există mai multe birouri vamale de plecare sau de destinație

Conform punctului 6 al Regulilor referitoare la utilizarea Carnetului TIR, sunt necesare încă două file pentru fiecare birou vamal de plecare sau de destinație suplimentar. Conform Notei explicative 0.1 b), fiecare segment național al unui transport TIR realizat între două birouri vamale consecutive, oricare ar fi statutul acestuia, poate fi considerat ca o operațiune TIR. Pentru a asigura un control vamal neîntrerupt, se recomandă utilizarea unui ansamblu de volete nr.1/nr.2 și aplicarea unei proceduri de descărcare separate pentru fiecare operațiune TIR. Atunci când există mai multe birouri vamale de plecare, biroul (birourile) vamal(e) vamale de plecare trebuie nu numai să înceapă o nouă operațiune TIR, ci și să certifice încheierea operațiunii TIR precedente prin completarea voletului nr.2 și a cotorului nr.2 respective din Carnetul TIR. Astfel, biroul (birourile) vamal(e) de plecare următor (următoarele) trebuie de asemenea să-și asume rolul de birou vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) pentru mărfurile încărcate în precedentele birouri de plecare. Această dispoziție se aplică de asemenea, mutatis mutandis, în cazul în care există mai multe birouri vamale de destinație. Biroul (birourile) de destinație precedent(e) trebuie nu numai să certifice încheierea operațiunii TIR precedente, dar și să înceapă o nouă operațiune TIR completând voletul nr.1 și cotorul nr.1 respective din Carnetul TIR. Astfel, birou(birourile) de destinație precedent(e) trebuie de asemenea să-și asume rolul de birou vamal de plecare sau de intrare (de trecere) pentru mărfurile având ca destinație biroul (birourile) de destinație următor (următoarele).

(TIRExB/REP/17, paragraful 25 și anexa; TRANS/WP.30/AC.2/71, paragraful 68 și anexa 2)

Referințe pentru versiunea 1 a modelului de Carnet TIR

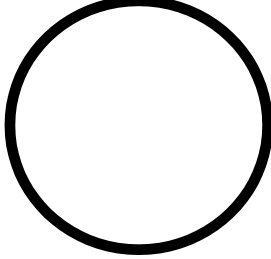

CEE/TRANS/17/Amend.26; intrat în vigoare pe 1 aprilie 2006
CEE/TRANS/17/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002
CEE/TRANS/17/Amend.10 ; intrat în vigoare pe 23 mai 1989
CEE/TRANS/17/Amend.8 ; intrat în vigoare pe 1 august 1987
CEE/TRANS/17/Amend.7 și Corr.1 ; intrat în vigoare pe 1 august 1986
CEE/TRANS/17/Amend.2 ; intrat în vigoare pe 1 octombrie 1980

Referințe pentru versiunea 2 a modelului de Carnet TIR

CEE/TRANS/17/Amend.26; intrat în vigoare pe 1 aprilie 2006
CEE/TRANS/17/Amend.21 ; intrat în vigoare pe 12 mai 2002
CEE/TRANS/17/Amend.17 ; intrat în vigoare pe 1 octombrie 1994

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 1

Pag.1 a copertii [Anexa 1 pag 3]

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">(Name of International Organization)</div> <h1 style="margin: 0;">CARNET TIR*</h1> <h2 style="margin: 0;"><u>.....vouchers</u></h2>	
<p>1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i></p> <p>2. Délivré par _____ <i>Issued by</i> _____ <small>(nom de l'association émettrice / name of issuing association)</small></p> <p>3. Titulaire _____ <i>Holder</i> _____ <small>(numero d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)</small></p> <p>4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association: <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:</i></p> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  </div> <p>5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale: <i>Signature of the secretary of the international organization:</i></p>	
<small>(A remplir avant l'utilisation par le Titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)</small>	
	<p>6. Pays de départ _____ <i>Country/Countries of departure ⁽¹⁾</i></p> <p>7. Pays de destination _____ <i>Country/Countries of destination ⁽¹⁾</i></p> <p>8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾ <i>Registration No(s), of road vehicle(s) ⁽¹⁾</i></p> <p>9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾ <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾</i></p> <p>10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾ <i>Identification No(s), of container(s) ⁽¹⁾</i></p> <p>11. Observations diverses _____ <i>Remarks</i></p> <p>12. Signature du titulaire du carnet: <i>Signature of the carnet holder:</i></p>
<p>⁽¹⁾ Biffer la mention inutile <i>Strike out whichever does not apply</i></p>	

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

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 1

Pag.1 a copertii [Anexa 1 pag 4]

REGULI REFERITOARE LA UTILIZAREA CARNETULUI TIR**A. Generalități**

1. **Emitere:** Carnetul TIR va fi emis în țara de plecare sau în țara în care titularul este stabilit sau domiciliat.
2. **Limba:** Carnetul TIR este imprimat în limba franceză, cu excepția paginii 1 a copertii, ale cărei rubrici sunt imprimate și în engleză; "Regulile referitoare la utilizarea carnetului TIR" sunt reproduse în versiunea engleză la pagina 3 a copertii. Pe de altă parte, pot fi adăugate file suplimentare, cuprinzând o traducere în alte limbi a textului imprimat. Carnetele utilizate pentru transporturile TIR în cadrul unui lanț de garanție regional pot fi tipărite într-una din limbile oficiale ale Organizației Națiunilor Unite, cu excepția paginii 1 a copertii, ale cărei rubrici sunt de asemenea tipărite în engleză sau în franceză. "Regulile referitoare la utilizarea carnetului TIR" sunt reproduse la pagina 2 a copertii în limba oficială a Organizației Națiunilor Unite utilizată, precum și în engleză sau în franceză la pagina plasată după procesul-verbal de constatare.
3. **Valabilitate:** Carnetul TIR rămâne valabil până la terminarea transportului TIR la biroul vamal de destinație, în măsura în care a fost luat în evidență la biroul vamal de plecare în termenul stabilit de asociația emitentă (rubrica 1 de la pagina 1 a copertii).
4. **Număr de carne:** Se va emite un singur carnet TIR pentru un ansamblu de vehicule (vehicule cuplate) sau pentru mai multe containere încărcate fie pe un singur vehicul, fie pe un ansamblu de vehicule (a se vedea și regula 10 d) de mai jos).
5. **Numărul de birouri vamale de plecare și de destinație:** Transporturile efectuate sub acoperirea unui carnet TIR pot comporta mai multe birouri vamale de plecare și de destinație, dar numărul total al birourilor vamale de plecare și de destinație nu va putea depăși cifra patru. Carnetul TIR nu poate fi prezentat la birourile vamale de destinație decât dacă toate birourile vamale de plecare l-au luat în evidență (a se vedea și regula 10 e) de mai jos).
6. **Numărul de file:** Dacă transportul comportă un singur birou vamal de plecare și un singur birou vamal de destinație, carnetul TIR va trebui să aibă cel puțin 2 file pentru țara de plecare, 2 file pentru țara de destinație, apoi 2 file pentru fiecare altă țară al cărui teritoriu este străbătut. Pentru fiecare birou vamal de plecare (sau de destinație) suplimentar, vor fi necesare 2 alte file.
7. **Prezentare la birourile vamale:** Carnetul TIR va fi prezentat cu vehiculul rutier, ansamblul de vehicule, containerul sau containerele la fiecare din birourile vamale de plecare, de trecere și de destinație. La ultimul birou vamal de plecare, trebuie să fie aplicate semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal, în partea de jos a manifestului tuturor voletelor care vor fi utilizate pentru continuarea transportului (rubrica 17).






B. Modul de completare carnetului TIR

8. **Ștersături, scriere suprapusă:** Carnetul TIR nu va prezenta nici ștersături și nici scriere suprapusă. Orice rectificare va trebui efectuată prin tăierea indicațiilor eronate și prin adăugarea, dacă este cazul, a indicațiilor dorite. Orice modificare va trebui să fie aprobată de autorul său și vizată de autoritățile vamale.
9. **Indicație referitoare la înmatriculare:** Când dispozițiile naționale nu prevăd înmatricularea remorcilor și semiremorcilor, se va indica, în locul numărului de înmatriculare, numărul de identificare sau de fabricație.
10. **Manifestul:**
 - a) Manifestul va fi completat în limba țării de plecare, cu excepția cazului în care autoritățile vamale ar autoriza utilizarea unei alte limbi. Autoritățile vamale ale celorlalte țări străbătute își rezervă dreptul să pretindă o traducere în limba lor. În vederea evitării întârzierilor care ar putea rezulta din această cerință, se recomandă transportatorului să posede traducerile necesare.
 - b) **Indicațiile înscrise pe manifest vor trebui să fie dactilografiate sau multiplicaste astfel încât să fie ușor de citit pe toate filele. Filele ilizibile vor fi refuzate de autoritățile vamale.**
 - c) Pot fi atașate voletelor foi anexe având același model ca manifestul sau documente comerciale conținând toate indicațiile manifestului. În acest caz, toate voletele vor trebui să poată indicațiile următoare:
 - i) numărul foilor anexe (rubrica 8)
 - ii) numărul și natura coletelor sau obiectelor, precum și greutatea brută totală a mărfurilor enumerate pe aceste foi anexe (rubricile 9 la 11)
 - d) Când carnetul TIR acoperă un ansamblu de vehicule sau mai multe containere, conținutul fiecărui vehicul sau al fiecărui container va fi indicat separat pe manifest. Această indicație va trebui să fie precedată de numărul de înmatriculare al vehiculului sau de numărul de identificare al containerului (rubrica 9 a manifestului).
 - e) De asemenea, dacă există mai multe birouri vamale de plecare sau de destinație, înscrisurile referitoare la mărfurile luate în evidență sau destinate fiecărui birou vamal vor fi clar separate unele de altele pe manifest.
11. **Liste specifice de colete, fotografii, planuri, etc:** Când, pentru identificarea mărfurilor grele sau voluminoase, autoritățile vamale pot ține ca astfel de documente să fie anexate carnetului TIR, acestea vor fi vizate de autoritățile vamale și atașate la pagina 2 a copertii carnetului. În plus, o mențiune despre aceste documente va fi făcută în rubrica 8 a tuturor voletelor.
12. **Semnătură:** Toate voletele (rubricile 14 și 15) vor fi datate și semnate de titularul carnetului TIR sau de reprezentantul său.

C. Incidente sau accidente

13. Dacă pe parcurs, dintr-o cauză fortuită, se întâmplă ca un sigiliu vamal să fie rupt sau ca mărfurile să fie distruse sau deteriorate, transportatorul se va adresa imediat autorităților vamale, dacă acestea se găsesc în apropiere, sau, în lipsă, altor autorități competente ale țării în care se găsește. Acestea din urmă vor întocmi în cel mai scurt timp procesul verbal de constatare care figurează în carnetul TIR.
14. În cazul unui accident care impune transbordarea pe un alt vehicul sau într-un alt container, această transbordare nu se poate efectua decât în prezența uneia dintre autoritățile desemnate la regula 13 de mai sus. Autoritatea respectivă va întocmi procesul verbal de constatare. Cu excepția cazului când pe carnet ar exista mențiunea "mărfuri grele sau voluminoase", vehiculul sau containerul care îl înlocuiește pe cel vechi va trebui să fie agreat pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal. În plus, el va fi sigilat și sigiliul vamal aplicat va fi indicat în procesul verbal de constatare. Totuși, dacă nici un vehicul sau container agreat nu este disponibil, transbordarea va putea fi efectuată pe un vehicul sau într-un container neagreat, cu condiția ca acesta să prezinte garanții suficiente. În acest ultim caz, autoritățile vamale ale țărilor următoare vor aprecia dacă pot și ele să permită continuarea transportului sub acoperirea carnetului TIR cu acest vehicul sau container.
15. În cazul în care există un pericol iminent care impune descărcarea imediată, parțială sau totală, transportatorul poate lua măsurile necesare, cu de sine putere, fără să mai ceară sau fără să mai aștepte intervenția autorităților menționate la regula 13 de mai sus. În acest caz, el va trebui să dovedească că a fost nevoit să acționeze astfel în interesul vehiculului, containerului sau al încărcăturii transportate și, imediat după luarea măsurilor preventive de primă urgență, va informa una din autoritățile menționate la regula 13 de mai sus, pentru a se face constatarea faptelor, pentru a se verifica încălcătura, pentru a se sigila vehiculul sau containerul și pentru a se întocmi procesul verbal de constatare.
16. Procesul verbal de constatare va rămâne anexat carnetului TIR până la biroul vamal de destinație.
17. Se recomandă asociațiilor să furnizeze transportatorilor, pe lângă modelul inserat chiar în carnetul TIR, un anumit număr de formulare de proces verbal de constatare redactate în limba sau limbile țărilor pe care marfa le străbate.

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 1

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 (identification number, name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 
1. Customs office		14. Place and date	
2. Customs office		15. Signature of holder or agent	
3. Customs office			
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, Custom load must be produced, etc.)			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET 	
1. Accepted by the Customs office at _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp 	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied _____			
4. <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.) _____ _____			

[Anexa 1
pag 5
(albă)]

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 1

[Anexa 1
pag 6
(verde)]

VOUCHER N° 2 PAGE		1. TIR CARNET No 	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest		Number	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
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	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) <input type="checkbox"/>		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		25. Seals or identification marks found to be intact	
20. Time-limit for transit			
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 _____			
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

TIR CARNET No
PAGE 2

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 1

[Anexa 1
pag 7
(galbenă)]

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

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 1

Pag. 3 a copertii [Anexa 1 pag 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

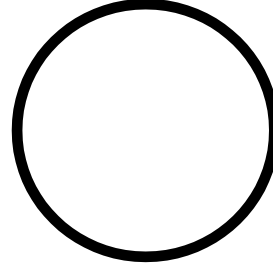
13. In the event of Customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident *en route* the carrier shall immediately contact the Customs authorities, if there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall 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.

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 2

Page 1 de la couverture

[Anexa 1
pag 9]

(Name of International Organization)

CARNET TIR***.....vouchers****No**

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i>	
2. Délivré par _____ <i>Issued by</i> _____ <i>(nom de l'association émettrice / name of issuing association)</i>	
3. Titulaire _____ <i>Holder</i> _____ <i>(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)</i>	
4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association: <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:</i>	5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale: <i>Signature of the secretary of the international organization:</i>

(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 <i>Country/Countries of departure ⁽¹⁾</i>	_____
7. Pays de destination <i>Country/Countries of destination ⁽¹⁾</i>	_____
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾ <i>Registration No(s). of road vehicle(s) ⁽¹⁾</i>	_____
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾ <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾</i>	_____
10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾ <i>Identification No(s). of container(s) ⁽¹⁾</i>	_____
11. Observations diverses <i>Remarks</i>	_____
	12. Signature du titulaire du carnet: <i>Signature of the carnet holder:</i>
(1) Biffer la mention inutile <i>Strike out whichever does not apply</i>	_____

* 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.

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 2

Pagina 2 a copertii

[Anexa 1
pag 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 10 d) ci-dessous).
5. **Nombre de bureaux de douane de départ et de destination:** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR ne peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge. (Voir également la règle 10 e) ci-dessous).
6. **Nombre de feuillets:** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires.
7. **Présentation aux bureaux de douane:** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 17).

B. Manière de remplir le carnet TIR

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

C. Incidents ou accidents

13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.
14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. 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.

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 2

[Anexa 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)

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 2

[Anexa 1
pag 12
(albă)]

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 (identification number, name, address and country) _____	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s) _____		8. Documents attached to the manifest _____	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles _____	10. Number and type of packages or articles; description of goods _____	11. Gross weight in kg _____	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) _____
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:		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; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>
1. Customs office _____			
2. Customs office _____			
3. Customs office _____			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)			
<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, Custom load must be produced, etc.) _____			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp _____		<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; 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="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied _____			
<input type="checkbox"/> 4. Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____			

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 2

[Anexa 1
pag 13
(verde)]

VOUCHER N° 2 PAGE		1. TIR CARNET No 	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s), of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent	17. Customs office at departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>
1. Customs office	Number		
2. Customs office			
3. Customs office			
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 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="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; 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 _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>	
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 _____			
5. Reservations _____			

TIR CARNET
PAGE 2

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 2

[Anexa 1
pag 14
(galbenă)]

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																																		
3. Name of the international organization																																			
4. Registration No(s), of road vehicle(s) Identification No(s), of container(s)	5. Holder of the carnet (identification number, name, address and country)																																		
6. The Customs seal(s) is/are intact <input type="checkbox"/> not intact <input type="checkbox"/>		8. Remarks																																	
7. The load compartment(s) or container(s) is/are intact <input type="checkbox"/> not intact <input type="checkbox"/>		9. <input type="checkbox"/> No goods appeared to be missing <input type="checkbox"/> The goods indicated in items 10 to 13 are missing (M) or have been destroyed (D) as indicated in column 12																																	
10. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	11. Number and type of packages or articles; description of goods	12. M or D	13. Remarks (give particulars of quantities missing or destroyed)																																
14. Date, place and circumstances of the accident																																			
15. Measures taken to enable the TIR operation to continue <input type="checkbox"/> affixing of new seals: number _____ description _____ <input type="checkbox"/> transfer of load (see item 16 below) <input type="checkbox"/> other																																			
16. If the goods have been transferred: description of road vehicle(s)/container(s) substituted																																			
(a) vehicle Registration No. _____ Identification No. _____	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">Approved</td> <td></td> <td style="text-align: center;">No. of certificate of approval</td> <td style="text-align: center;">Number and particulars of seals affixed</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Yes</td> <td style="text-align: center;">No</td> <td style="text-align: center;">_____</td> <td style="text-align: center;">_____/_____/_____</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Approved		No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed	Yes	No	_____	_____/_____/_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			(b) container _____ _____	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">Approved</td> <td></td> <td style="text-align: center;">No. of certificate of approval</td> <td style="text-align: center;">Number and particulars of seals affixed</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Yes</td> <td style="text-align: center;">No</td> <td style="text-align: center;">_____</td> <td style="text-align: center;">_____/_____/_____</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Approved		No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed	Yes	No	_____	_____/_____/_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Approved		No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed																																
Yes	No	_____	_____/_____/_____																																
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																		
Approved		No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed																																
Yes	No	_____	_____/_____/_____																																
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																		
17. Authority which drew up this certified report _____ Place/Date/Stamp _____ Signature		18. Endorsement of next Customs office reached by the TIR transport _____ Signature 																																	
<input type="checkbox"/> Mark the appropriate boxes with a cross																																			

Model de Carnet TIR : VERSIUNEA 2

Pag.3 a copertii [Anexa 1 pag 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.

ANEXA 2**REGULAMENT PRIVIND CONDIȚIILE TEHNICE APLICABILE
VEHICULELOR RUTIERE CARE POT FI ADMISE LA TRANSPORTUL
INTERNAȚIONAL SUB SIGILIU VAMAL****Articolul 1****Principii fundamentale**

Vor putea fi agreate pentru transportul internațional de mărfuri sub sigiliu vamal numai vehiculele al căror compartiment destinat încărcăturii este construit și amenajat astfel încât:

- a) nici o marfă să nu poată fi scoasă din partea sigilată a vehiculului sau introdusă acolo fără a lăsa urme vizibile de efracție sau fără ruperea sigiliului vamal;
- b) un sigiliu vamal să poată fi aplicat într-un mod simplu și eficient;
- c) să nu aibă nici un spațiu ascuns care să permită disimularea mărfurilor;
- d) toate spațiile susceptibile de a conține mărfuri să fie ușor accesibile pentru controlul vamal.

Comentarii la articolul 1*Rezervoare cilindrice ale vehiculelor*

*Rezervoarele facultative nu vor putea fi considerate compartimente rezervate pentru încărcătură, atâta timp cât servesc drept rezervoare de combustibil pentru vehicul. Rezervoarele suplimentare utilizate pentru a transporta alte mărfuri decât combustibil nu ar trebui să fie considerate nici ele compartimente rezervate pentru încărcătură din cauza dificultăților tehnice pe care le-ar putea implica omologarea lor și distincția care trebuie făcută între ele și rezervoarele obișnuite.
(TRANS/GE.30/39, paragrafele 51-54)*

Marcaje pe compartimentul destinat încărcăturii

Vopsirile, calcomaniile, benzile din materiale reflectorizante, și alte marcaje similare care nu pot fi înlăturate de pe pereții sau prelatele compartimentelor destinate încărcăturii nu sunt autorizate decât cu condiția să nu ascundă structura peretelui sau a prelatei, care trebuie să rămână vizibilă. Autocolantele și alte marcaje similare care ar putea acoperi orificiile compartimentului destinat încărcăturii nu trebuie totuși să fie autorizate (vezi și comentariul privind paragraful 5 al articolului 3 al anexei 2).

(TRANS/WP.30/151, paragraful 39; TRANS/GE.30/57, paragraful 45)

Articolul 2**Structura compartimentului destinat încărcăturii****1. Pentru a corespunde prevederilor art.1 al prezentului Regulament:**

- a) **elementele componente ale compartimentului rezervat încărcăturii (pereți, podele, uși, acoperiș, cadre, traverse, etc.) vor fi asamblate fie cu dispozitive care nu vor putea fi scoase și repuse la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile, sau vor fi asamblate folosind metode care au ca efect să constituie un ansamblu care să nu poată fi modificat fără a lăsa urme vizibile. Dacă pereții, podeaua, ușile și acoperișul sunt formate din elemente diverse, acestea vor trebui să răspundă aceluiași prescripții și să fie suficient de rezistente;**

Notă explicativă la articolul 2, paragraful 1 a)

2.2.1 a) Asamblarea elementelor constitutive

- a) Când sunt utilizate dispozitive de asamblare (nituri, șuruburi, buloane și piulițe, etc.), un număr suficient din aceste dispozitive vor fi plasate din exterior, vor traversa elementele asamblate și vor depăși la interior unde vor fi fixate într-un mod sigur (de exemplu, nituite, sudate, prinse în inele, înșurubate și nituite sau sudate pe piuliță). Totuși, niturile clasice (acelea a căror aplicare necesită o intervenție de o parte și de alta a elementelor asamblate) vor putea fi aplicate și din interior.

Indiferent de cele de mai sus, podeaua compartimentelor rezervate încărcăturii poate fi fixată cu ajutorul unor șuruburi autofiletante, a unor nituri autopercutante, a unor nituri introduse folosind o încărcătură explozivă sau a unor nituri inserate pneumatic, aplicate din interior și care traversează în unghi drept podeaua și traversele metalice inferioare, cu condiția ca, în afara șuruburilor autofiletante, anumite extremități să fie pierdute în partea exterioară a traversei sau sudate pe ea.

(CEE/TRANS/17, Amend.3; intrat în vigoare pe 1 octombrie 1981)

b) Autoritatea competentă stabilește numărul și natura dispozitivelor de asamblare care trebuie să îndeplinească condițiile alineatului a) al prezentei note, asigurându-se că nu este posibilă deplasarea și repunerea la loc a elementelor constitutive astfel asamblate fără a lăsa urme vizibile. Alegerea și aplicarea celorlalte dispozitive de asamblare nu sunt supuse nici unei restricții;

c) Dispozitivele de asamblare care pot fi scoase și înlocuite fără a lăsa urme vizibile prin acționare pe o singură parte, adică fără să fie necesar să se intervină dintr-o parte și din alta a elementelor de asamblare, nu vor fi admise în sensul alineatului a) al prezentei note. Este vorba, în special, de nituri cu expansiune, nituri “oarbe” și similare;

d) Modalitățile de asamblare descrise mai sus se aplică vehiculelor speciale, de exemplu vehiculelor izoterme, vehiculelor frigorifice, și vehiculelor cisternă, în măsura în care ele nu sunt incompatibile cu prescripțiile tehnice pe care aceste vehicule trebuie să le satisfacă pentru utilizarea lor. Când nu este posibil, din motive tehnice, să se fixeze elementele în modul descris la alineatul a) al prezentei note, elementele constitutive vor putea fi asamblate prin intermediul dispozitivelor menționate la alineatul c) din această notă, cu condiția ca dispozitivele utilizate pe fața interioară a peretelui să nu fie accesibile din exterior.

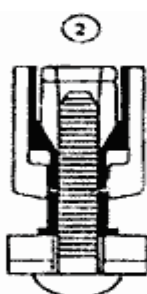
Comentarii la nota explicativă 2.2.1 a)*1. Dispozitiv de asamblare*

Dispozitivul care figurează mai jos este conform paragrafului 1 a) al articolului 2 din anexa 2, cu condiția ca un număr suficient din aceste dispozitive să fie inserate din exterior și fixate solid în interior, conform notei explicative 2.2.1 a) a anexei 6.

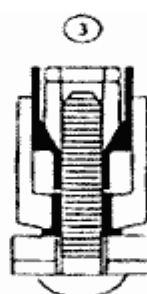
(TRANS/WP.30/123, paragrafele 34-36; TRANS/WP.30/127, paragraful 45; TRANS/WP.30/AC.2/23, anexa 3)

Principiu de așezare

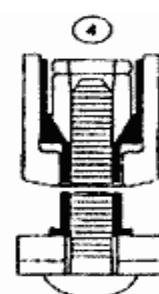
1. Tija este plasată în orificiu și inelul pe tijă.



2. Nasul de așezare a utilajului este plasat pe coada tijei și lipește cele două table una de cealaltă prin tracțiune asupra tijei.



3. Continuând să tragă pe tijă, dispozitivul va sertiza inelul pe gâtul tijei.

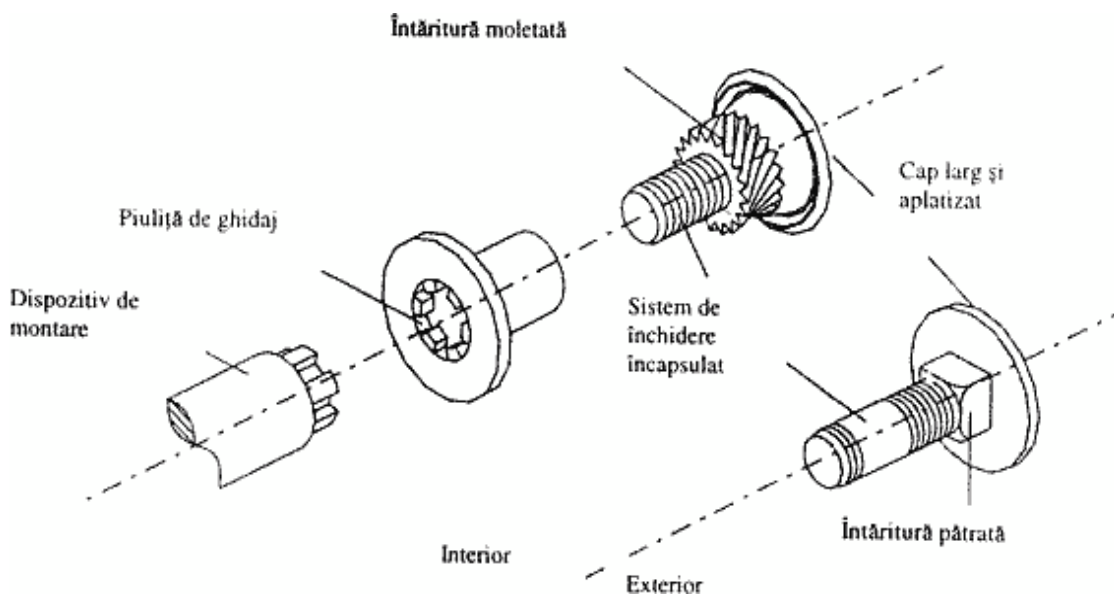


4. Apoi tija este ruptă prin tracțiune. Acțiunea dispozitivului este inversată, permițând degajarea nasului.

2. Dispozitiv de asamblare

Dispozitivul de asamblare care este prezentat mai jos este conform dispozițiilor anexei 6, nota explicativă 2.2.1 a). Date fiind caracteristicile tehnice proprii, cum ar fi capul larg și aplatizat, întărirea moletată sau pătrată de sub capul larg și sistemul de închidere încapsulat (în plastic), dispozitivul poate fi fixat solid în interiorul compartimentelor rezervate încărcăturii fără să trebuiască a fi sudat, nituit, etc. Pentru amplasarea dispozitivului de asamblare, trebuie acționat din ambele părți ale elementelor de asamblat, dar dispozitivul nu poate fi deschis decât din partea piuliței de ghidaj, adică din interiorul compartimentului rezervat încărcăturii. Dispozitivul de asamblare cu întăritură pătrată servește în mod normal la fixarea balamalelor la compartimentele de încărcare..
(TRANS/WP.30/135, paragrafele 43 și 44; TRANS/WP.30/137, paragrafele 59-61; TRANS/WP.30/AC.2/27, anexa 3)

Exemple de dispozitiv de asamblare



Nituri autopenetrante inserate pneumatic pentru fixarea podelei compartimentelor rezervate încărcăturii

Din construcție, se utilizează nituri autopenetrante care comportă pe tija lor o filetare elicoidală analoagă în numeroase privințe aceleia a unui șurub autofiletant, ceea ce asigură o ancorare mai solidă în cazul în care podeaua este relativ subțire. Conform acestei metode, frecarea care se produce în momentul introducerii cuiului antrenează fuzionarea cromatului de zinc care acoperă tija acestuia din urmă cu materialul traversei podelei, care se sudează astfel în condiții satisfăcătoare.

(TRANS/GE.30/33, paragraful 125; TRANS/GE.30/GRCC/10, paragrafele 52-54}

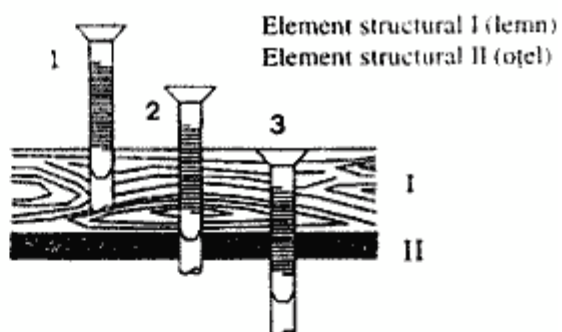
Șuruburi autofiletante și autoperforante

Șurubul autofiletant și autoperforant reprezentat în schița nr.1 nu este considerat șurub autofiletant în sensul notei explicative 2.2.1 a) a) a anexei 6 la Convenție. Șuruburile autofiletante și autoperforante trebuie, în termenii dispozițiilor notelor explicative 2.2.1 a) a) și b) ale anexei 6, să fie sudate în traversele metalice inferioare. O altă soluție ar consta din îndoirea părții ieșite în afară ale anumitor șuruburi, în unghi de cel puțin 45 de grade, așa cum este indicat în schița nr.2. Cu toate acestea, dacă șuruburile sunt utilizate pentru o podea așa cum este aceea prezentată în schițele nr.3 și 4, sudarea sau îndoirea șurubului nu sunt considerate necesare.

(TRANS/WP.30/135, paragrafele 48 – 51; TRANS/WP.30/AC.2/27, anexa 3)

*Schița 1***MOD DE FIXARE**

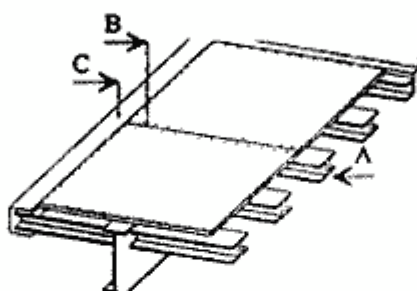
1. Găurirea lemnului
2. Penetrarea în placa de lemn și de oțel (aripioarele șurubului se rupla contactul cu metalul)
3. Terminarea filetării (elementele I și II sunt asamblate)



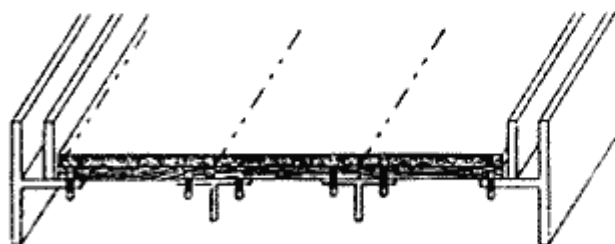
Secțiunea B-C



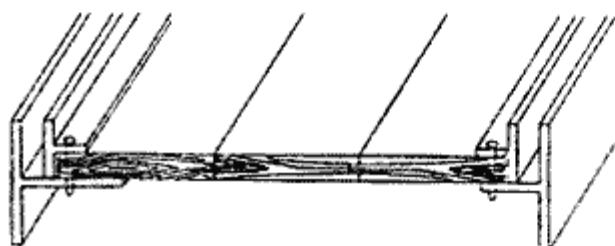
Partea din față

*Schița 2*

Imaginea A

*Schița 3*

Podea și material care acoperă podeaua rezistente la uzură fixate de șasiul interior prin șuruburi autofiletante.

*Schița 4*

Podea compusă din panouri rindeluite fixate de șasiul interior prin șuruburi autofiletante.

Admisibilitatea niturilor oarbe

In general, așa cum se precizează în nota explicativă 2.2.1 a) c) la anexa 6, utilizarea niturilor oarbe pentru asamblarea elementelor constitutive ale compartimentelor rezervate încărcăturii nu este admisă în sensul Convenției. Cu toate acestea, niturile oarbe pot fi utilizate, cu condiția ca un număr suficient de alte dispozitive de asamblare descrise în nota explicativă 2.2.1 a) a) la anexa 6 a Convenției să fie utilizate pentru asamblarea elementelor constitutive.

(TRANS/WP.30/137, paragrafele 54-58; TRANS/WP.30/AC.2/29, anexa 3)

- b) ușile și orice alte sisteme de închidere (inclusiv robinetele, chepengurile, etc.) vor fi prevăzute cu un dispozitiv care va permite aplicarea unui sigiliu vamal. Acest dispozitiv nu va trebui să poată fi scos și repus la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile și nici ușa sau închizătoarea nu vor trebui să poată fi deschise, fără a rupe sigiliul vamal. Sigiliul va fi protejat în mod adecvat. Acoperișurile care se pot deschide vor fi admise;**

Notă explicativă la articolul 2, paragraful 1 b)

- 2.2.1 b) Ușile și alte sisteme de închidere
- a) Dispozitivul care permite aplicarea sigiliului vamal trebuie să fie:
- i) fixat prin sudură sau cu ajutorul a cel puțin două dispozitive de asamblare conform alineatului a) al notei explicative 2.2.1 a), sau
 - ii) conceput astfel încât să nu poată fi înlăturat, după ce compartimentul rezervat încărcăturii a fost închis și sigilat, fără a lăsa urme vizibile,

El trebuie de asemenea:

- iii) să fie prevăzut cu găuri cu un diametru de cel puțin 11 mm diametru sau cu deschideri de 11 mm lungime pe 3 mm lățime, și
 - iv) să prezinte aceeași siguranță indiferent de tipul de sigiliu utilizat.
- b) Balamalele simple, balamalele îngropate și alte dispozitive de prindere a ușilor, etc. vor trebui să fie fixate conform prevederilor alineatului a) i) și ii) ale prezentei note. Pe lângă aceasta, diferitele părți constitutive ale dispozitivelor de prindere (de exemplu axele sau tijele balamalelor), în măsura în care ele sunt indispensabile pentru a garanta securitatea vamală a compartimentului rezervat încărcăturii, vor fi îmbinate astfel încât să nu poată fi înlăturate sau demontate fără a lăsa urme vizibile atunci când compartimentul rezervat încărcăturii este închis și sigilat. (vezi *schița nr.1a de la anexa 6*)

Totuși, atunci când dispozitivul de prindere nu este accesibil din exterior, va fi suficient ca ușa, etc., odată închisă și sigilată, să nu poată fi înlăturată din acest dispozitiv fără a lăsa urme vizibile. Atunci când ușa sau sistemul de închidere comportă mai mult de două balamale, numai cele două balamale care sunt cele mai apropiate de extremitățile ușii trebuie să fie fixate conform prescripțiilor alineatului a) i) și ii) de mai sus.

(CEE/TRANS/17/Amend.8; intrat în vigoare pe 1 august 1987)

Comentarii la nota explicativă 2.2.1 b) b)

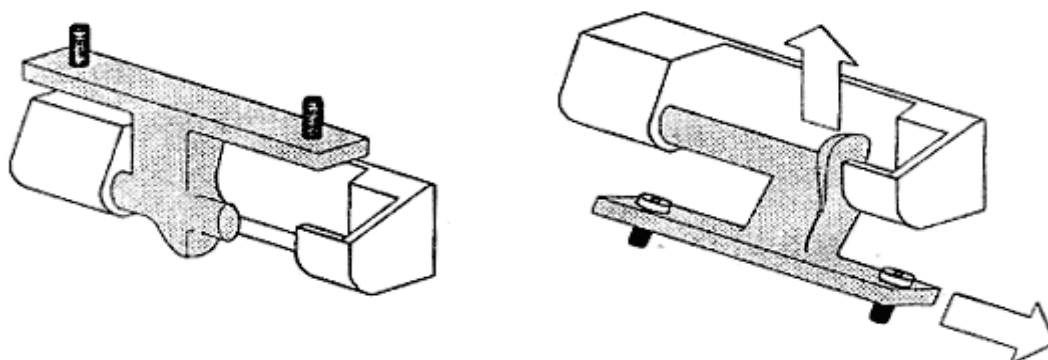
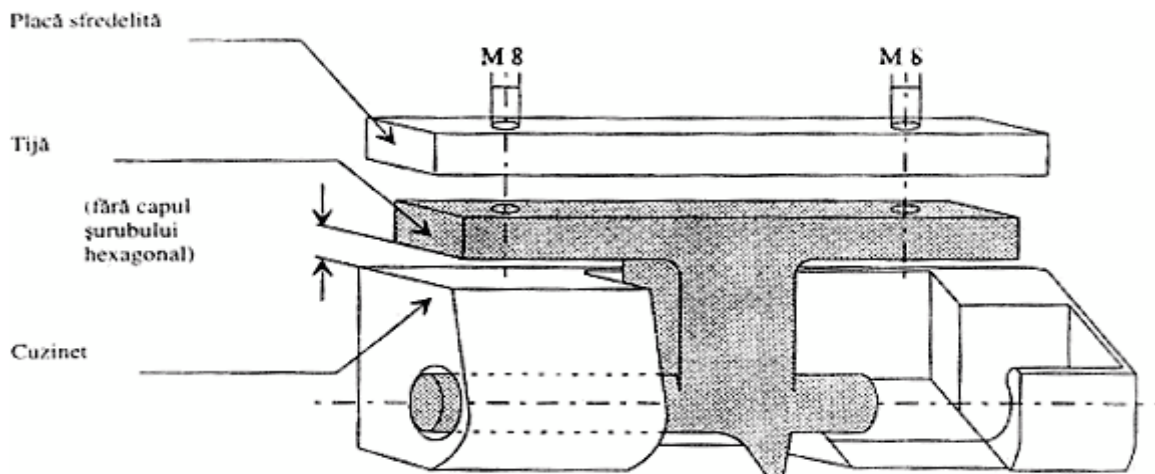
Ușa sau dispozitivul de închidere având mai mult de două balamale

In cazul în care o ușă sau un dispozitiv de închidere are mai mult de două balamale, autoritățile competente pot cere ca balamalele suplimentare să fie fixate pentru a îndeplini condițiile enunțate la articolul 1 al anexei 2 la Convenție.

(TRANS/WP.30/AC.2/35, anexa 6; TRANS/WP.30/155, paragraful 45)

Balamale de prindere

Dispozitivul ilustrat mai jos răspunde dispozițiilor alineatului b) al notei explicative 2.2.1 b) a anexei 6 în legătură cu paragraful a) ii).

Descriere

Tija și cuzinetul acestui dispozitiv, datorită formei lor speciale, nu pot să fie trase atunci când balamaua este închisă. În plus, trebuie utilizat un șurub cu cap hexagonal, al cărui cap depășește tija. Când balamaua este închisă, spațiul între capul șurubului și cuzinet trebuie să fie destul de îngust pentru a împiedica îndepărtarea șurubului fără a lăsa urme vizibile, în care caz nu este necesară sudarea șurubului.

(TRANS/WP.30/123, paragrafele 46 și 47 și anexa 2; TRANS/WP.30/AC.2/23, anexa 3)

- c) În mod excepțional, în cazul vehiculelor care au compartimente calorifuge rezervate încărcăturii, dispozitivul pentru sigilarea vamală, balamalele și celelalte piese a căror înlăturare ar permite accesul în interiorul compartimentului rezervat încărcăturii sau al acelor spații în care mărfurile ar putea fi ascunse, pot fi fixate pe ușile acestui compartiment rezervat încărcăturii cu ajutorul următoarelor:
- i) Buloane sau șuruburi de fixare introduse din exterior, dar care nu satisfac condițiile cerute la alineatul a) al notei explicative 2.2.1 a) de mai sus, cu condiția ca:
- vârfurile buloanelor sau șuruburile de fixare să fie ancorate într-o placă sfredelită sau într-un dispozitiv asemănător montat în spatele panoului exterior al ușii, și
 - capetele unui număr corespunzător ale acestor buloane sau șuruburi să fie sudate de dispozitivul de sigilare vamală, de balamale, etc., astfel încât acestea să fie complet deformate și
 - să nu poată fi înlăturate buloanele sau șuruburile de fixare fără a lăsa urme vizibile (vezi schița nr.1 de la anexa 6);
- ii) Un dispozitiv de fixare introdus din interiorul ușii izolate, sub rezerva:
- ca tija de fixare și colierul de blocare a dispozitivului să fie asamblate cu ajutorul unui utilaj pneumatic sau hidraulic și să fie fixate în spatele unei plăci sau unui dispozitiv analog inserat între învelișul exterior al ușii și acela izolant, și
 - capul tijei de fixare să nu fie accesibil din interiorul compartimentului rezervat încărcăturii, și

- ca un număr suficient de coliere de blocare și de tije de fixare să fie sudate împreună și să nu fie posibilă îndepărtarea dispozitivelor fără a lăsa urme vizibile. (vezi schița nr.5 a anexei 6)
(CEE/TRANS/17/Amend.13; intrat în vigoare pe 1 august 1991)

Termenul “compartiment calorifug rezervat încărcăturii” trebuie să fie interpretat ca aplicându-se compartimentelor frigorifice și izoterme rezervate încărcăturilor.

Comentariu la nota explicativă 2.2.1 b) c) ii)

Textul care figurează la primul alineat va fi mai ușor de interpretat dacă după cuvintele “asamblate cu ajutorul unui utilaj penumatic sau hidraulic”, cuvintele “și să fie fixate” ar fi înlocuite cu: “blocând capul tijei”.
(TRANS/WP.30/AC.2/29, paragraful 25)

- d) Vehiculele care au un număr important de închizători cum ar fi vane, robinete, chepenguri, flanșe, etc., vor fi amenajate astfel încât să limiteze, pe cât posibil, numărul sigiliilor vamale. In acest scop, închizătorile alăturate unele de celelalte vor fi unite printr-un dispozitiv comun necesitând un singur sigiliu sau prevăzute cu un capac corespunzând aceluiași scop ;
- e) Vehiculele cu acoperișul care se poate deschide, vor fi construite astfel încât să limiteze pe cât posibil numărul sigiliilor vamale.
- f) In cazul în care sunt necesare mai multe sigilii vamale pentru asigurarea securității acestora, numărul acestor sigilii va fi indicat în Certificatul de agreare la rubrica 5 (anexa 4 a Convenției TIR din 1975). Se va atașa o schiță, sau o fotografie a vehiculului rutier la Certificatul de agreare, indicând situarea exactă a sigiliilor vamale.
(CEE/TRANS/17 Amend.23; intrat în vigoare pe 7 noiembrie 2003)

Comentariu la nota explicativă 2.2.1 b) f)

Este necesar un termen pentru punerea în aplicare, pentru includerea în certificatul de agreere a informațiilor privind numărul și amplasarea sigiliilor atunci când sunt solicitate mai multe sigilii vamale.

Dispozițiile notei explicative 2.2.1 b) f) care intră în vigoare pe [7 august 2003] vor fi aplicabile vehiculelor rutiere care trebuie să fie agreate pentru prima dată, precum și, după caz, cu ocazia inspecției la fiecare doi ani sau cu ocazia reînnoirii agreerii după intrarea în vigoare a notei explicative sus-menționate. În consecință, începând cu 7 august 2005, toate vehiculele rutiere pentru care securitatea sigiliilor vamale necesită mai multe sigilii vor trebui să posedă un certificat de agreere conform notei explicative 2.2.1 b) f).

(TRANS/WP.30/206, paragraful 62 și anexa 2; TRANS/WP.30/AC.2/69, paragraful 59 și anexa 2; TRANS/WP.30/AC.2/69/Corr.1).

Comentariu la articolul 2, paragraful 1 (b)

Fixarea ușilor

Atunci când ușile vehiculelor sau containerelor care nu sunt nici frigorifice nici izoterme au un înveliș interior, dispozitivele (buloane, nituri, etc.) care fixează balamalele și dispozitivul de sigilare vamală trebuie să traverseze ușa pe toată grosimea sa (inclusiv învelișul) și să fie vizibil fixate în interior.

(TRANS/GE.30/14, paragraful 101).

Numărul de sigilii vamale

Comentariul a fost eliminat.

(TRANS/WP.30/AC.2/69, anexa 2)

Exemple de dispozitive de sigilii vamale

Astfel încât compartimentele rezervate încărcăturii și containerele să prezinte garanțiile vamale necesare, dispozitivele de sigilare trebuie să îndeplinească condițiile de la alineatul a) al notei explicative 2.2.1 b) a anexei 6 (vezi figura 1-4). În plus, sigiliile vamale trebuie să fie aplicate conform prescripțiilor următoare:

cordonul de fixare nu trebuie să fie mai lung decât este necesar și trebuie să fie suficient de strâns;

cordonul de fixare trebuie să treacă prin belciugele TIR ;

sigiliile vamale trebuie să fie aplicate cât mai strâns posibil ;

celelalte părți ale sistemului de închidere, de exemplu mânerul mecanismelor de închidere, zăvoarele superioare și inferioare și etrierele cremonei sunt fixate așa după cum este indicat la alineatul a) al notei explicative 2.2.1 a) a anexei 6 (vezi figurile 1 -4).

*Va trebui să se țină seama de faptul că eficiența unui dispozitiv oarecare de sigilare va fi redusă în caz de uzură, de exemplu, a tijelor cremonei, articulațiilor balamalelor sau zăvoarelor. Trebuie luate măsuri corespunzătoare pentru stabilirea acestor cazuri de uzură.
(TRANS/WP.30/145, paragraful 17; TRANS/WP.30/AC.2/31, anexa 3)*

Figura 1

Exemplu de ușă din spate a Compartimentelor și containerelor dotată cu un sistem de închidere a ușilor care prezintă garanții vamale suficiente

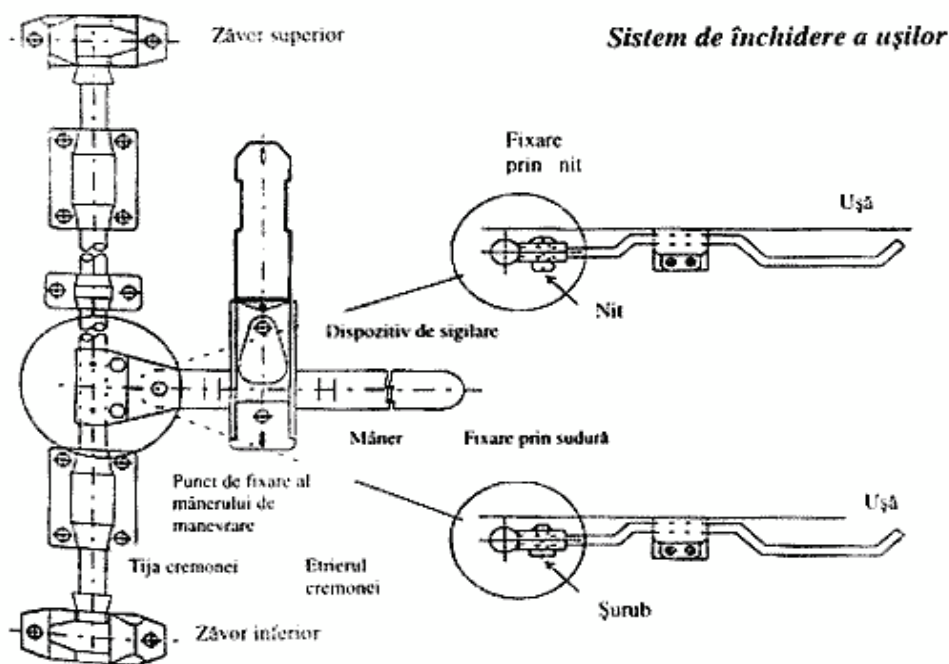
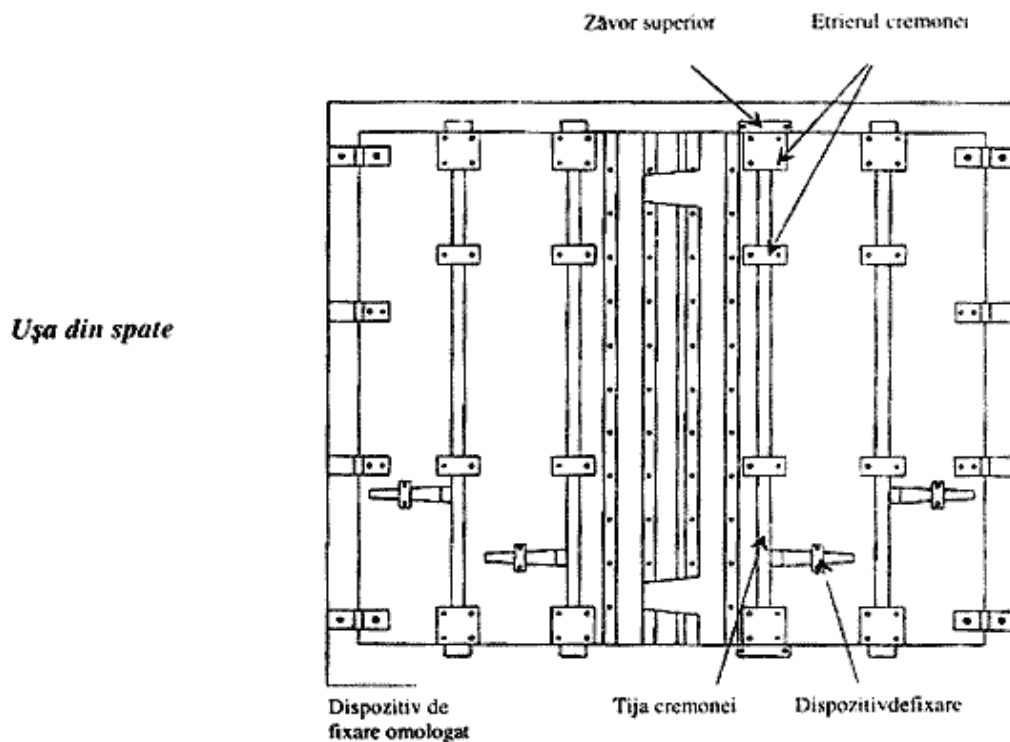
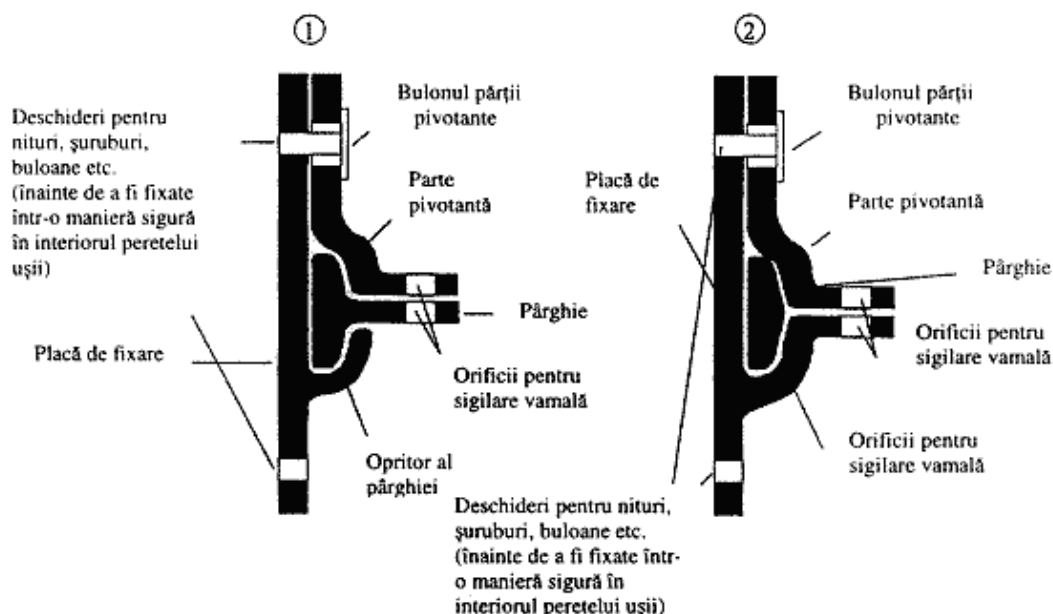
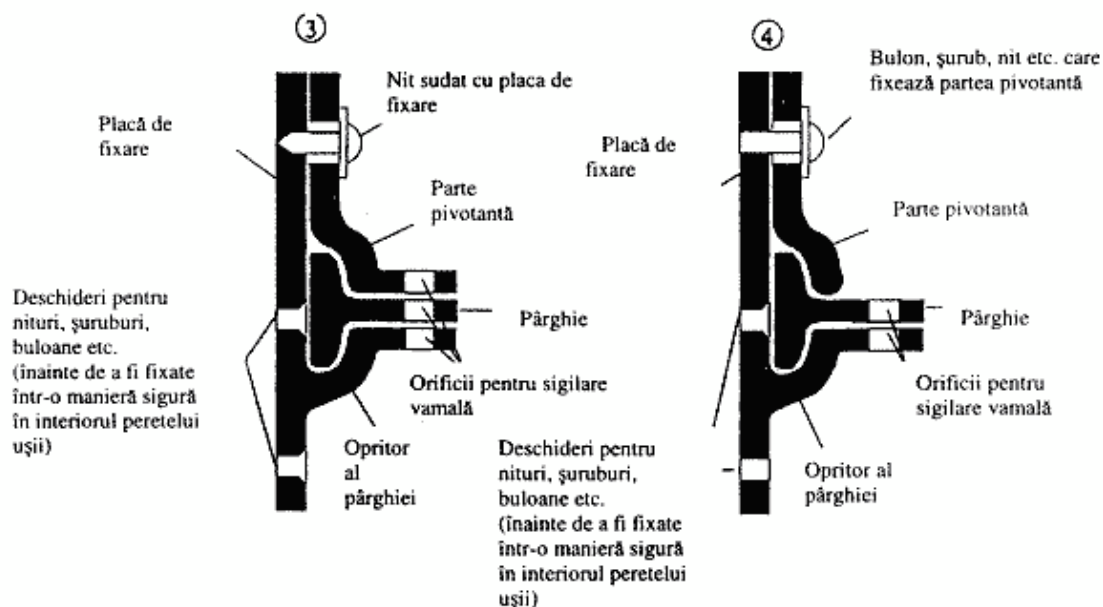


Figura 2

Exemple de dispozitive de sigilare vamală



Dispozitivul de sigilare nr.1 este în mod special vulnerabil la efracții dacă indicațiile sus-menționate nu sunt respectate. Dispozitivele de mai jos, care oferă o protecție mai eficientă împotriva manipulărilor înainte ca sigiliile vamale să fie aplicate, sunt preferabile.

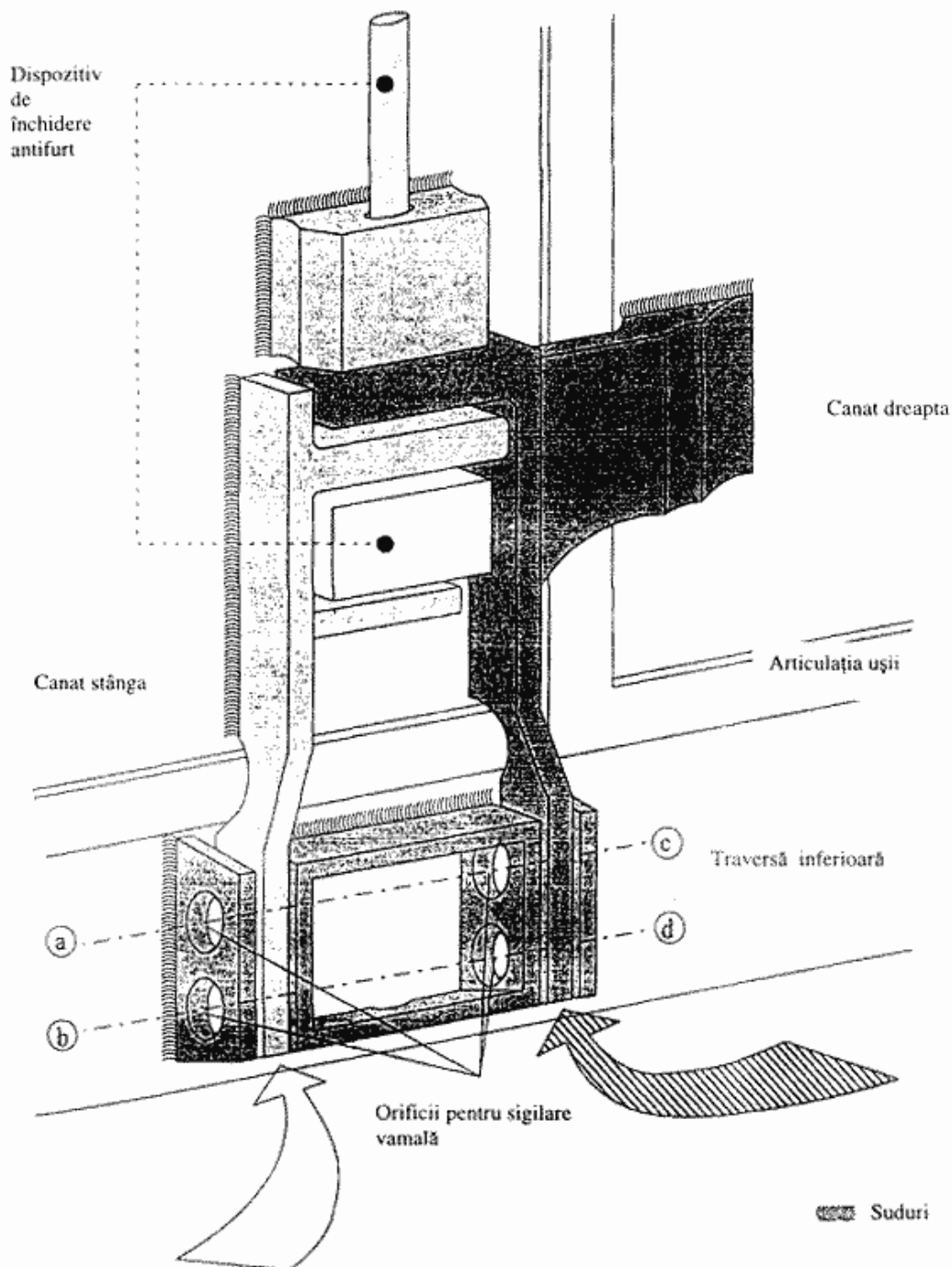


Dispozitivele de sigilare vamală nr. 3 și 4 pot fi de asemenea utilizate pentru blocarea ușilor containerelor și vehiculelor izoterme și calorifuge. În cazul unei astfel de utilizări, dispozitivele de sigilare vamală pot fi fixate cu ajutorul a cel puțin două nituri sau șuruburi de fixare, inserate într-o placă metalică sfredelită ancorată pe panoul exterior al ușii. În acest caz capetele niturilor sau

șuruburilor trebuie sudate în așa fel încât să fie complet deformate (vezi și schița nr.1 a anexe 6) [TRANS/GE.30/6, paragraful 35]

Figura 3

Exemplu de dispozitiv de sigilare vamală

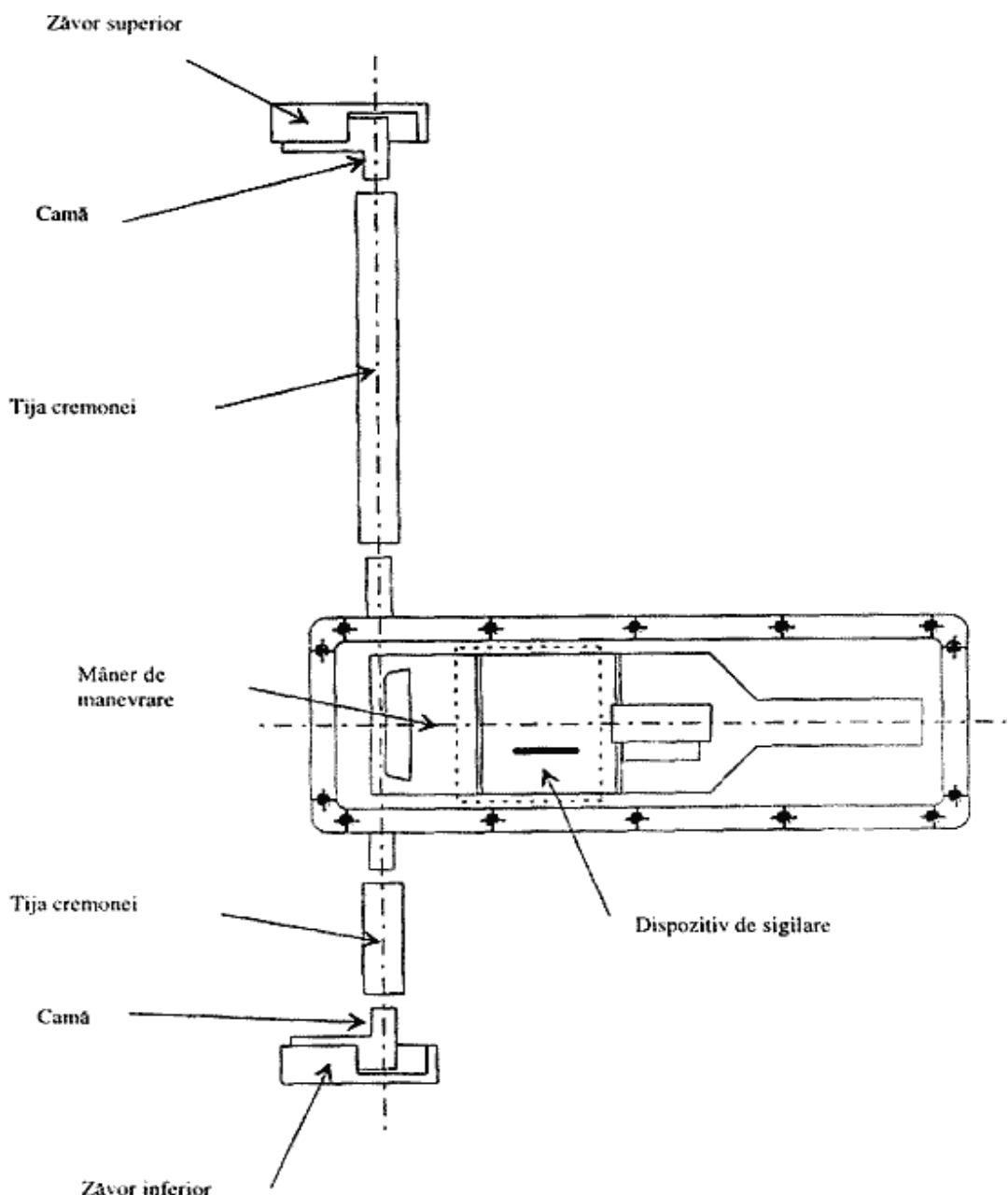


Acest dispozitiv de sigilare vamală trebuie utilizat de preferință pentru containere și pentru compartimentele destinate încărcăturii, compartimente metalice. Trebuie manifestată o atenție sporită în a stabili locul exact unde trebuie aplicate sigiliile. Pot fi utilizate diverse tipuri de sigilii.

Pentru sigiliile care au cabluri în formă de "opt", se recomandă introducerea cablului prin cele patru orificii (a, b, c, d). Dacă se utilizează sigilii rigide, sigiliul trebuie să treacă prin orificiul c) sau d).

Figura 4

Exemplu de dispozitiv de sigilare vamală



Acest model de dispozitiv de sigilare vamală este utilizat pentru ușile containerelor și compartimentelor calorifuge. Punctul de sigilare poate diferi de la un model la altul, în funcție de orificiul destinat sigilării care poate fi orizontal sau vertical. Din punctul de vedere al vânilor, dispozitivul cu orificiu vertical este mai sigur, în timp ce dispozitivul cu orificiu orizontal necesită un sigiliu strâns pentru a putea oferi garanțiile vamale necesare.

- c) deschiderile de ventilație și de scurgere vor fi prevăzute cu un dispozitiv care să împiedice accesul în interiorul compartimentului rezervat încărcăturii. Acest dispozitiv va trebui să nu poată fi scos și repus la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile.**

Notă explicativă la articolul 2, paragraful 1 c)

2.2.1 c)-1 Deschiderile pentru ventilație

a) Dimensiunea lor maximă nu va trebui, în principiu, să depășească 400 mm.

b) Deschiderile care permit accesul direct la compartimentul rezervat încărcăturii, vor fi astupate cu:

i) o folie metalică sau o placă metalică perforată (dimensiunea maximă a găurilor: 3 mm în ambele cazuri) și protejate cu un grilaj metalic sudat (dimensiunea maximă a ochiurilor: 10 mm), sau

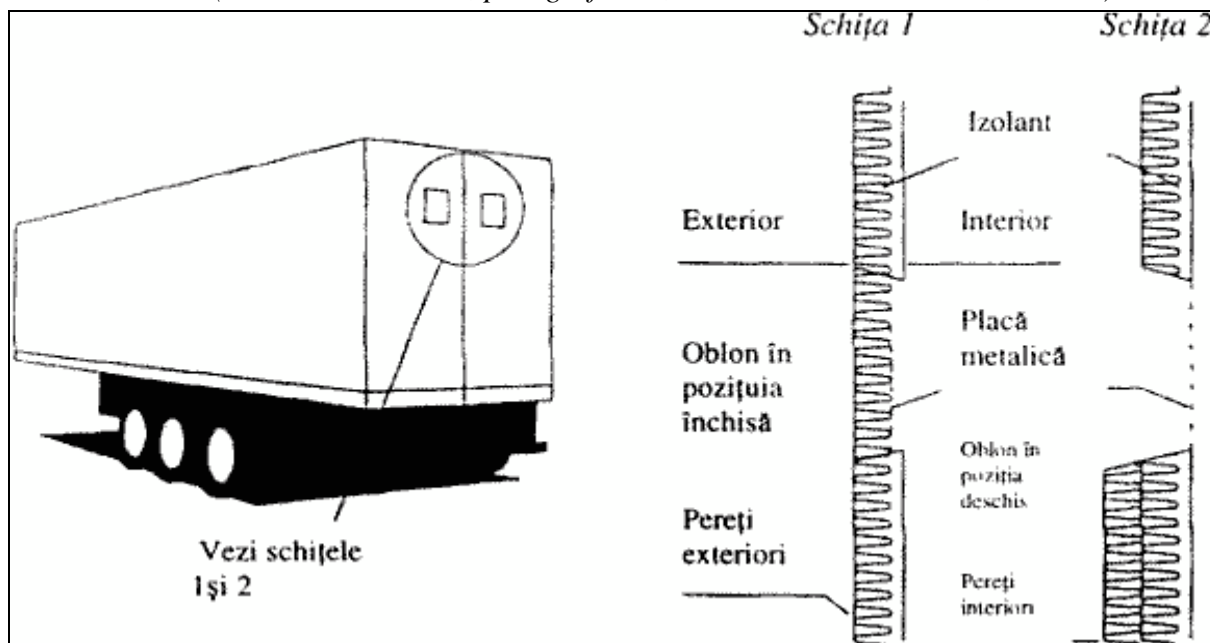
ii) o placă metalică perforată unică având o grosime suficientă (dimensiunea maximă a găurilor: 3mm; grosimea plăcii: cel puțin 1 mm). (CEE/TRANS/17/Amend.12; intrat în vigoare pe 1 august 1990)

Comentariu la nota explicativă 2.2.1 c)-1

Deschiderile compartimentelor calorifuge rezervate încărcăturii

Exemplu de placă montată între peretele interior și peretele exterior ai unui compartiment calorifug rezervat încărcăturii.

(TRANS/WP.30/127, paragraful 43; TRANS/WP.30/AC.2/25, anexa 3)



c) Deschiderile care nu permit accesul direct la compartimentul rezervat încărcăturii (de exemplu datorită utilizării sistemelor de coturi sau de șicane) trebuie să fie prevăzute cu dispozitivele menționate la alineatul b), în care dimensiunile găurilor și ochiurilor pot ajunge totuși la 10 mm (pentru folia metalică sau placa metalică) și 20 mm (pentru grilajul metalic).
(CEE/TRANS/17/Amend.12; intrat în vigoare pe 1 august 1990)

d) Atunci când deschiderile vor fi făcute în prelate, dispozitivele menționate la alineatul b) al prezentei note vor fi în principiu solicitate. Totuși, sistemele de astupare constituite dintr-o placă metalică perforată plasată la exterior și o folie metalică sau din alt material, fixată la interior, vor fi admise.

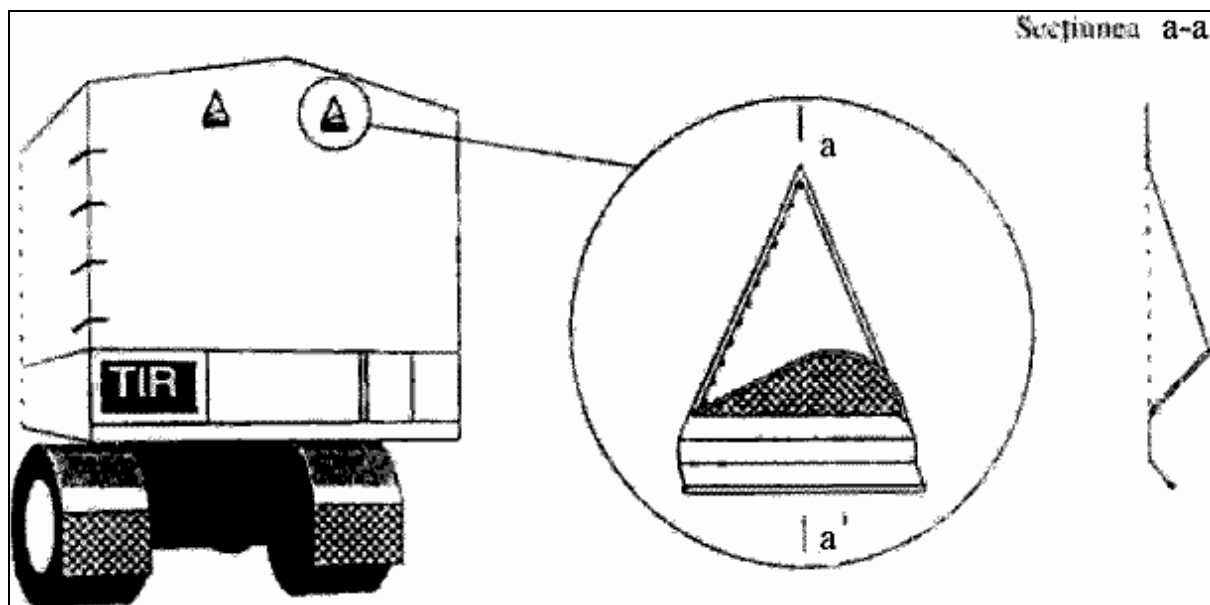
e) Dispozitivele identice nemetalice vor putea fi admise cu condiția ca dimensiunile găurilor și ale ochiurilor să fie respectate și ca materialul utilizat să fie suficient de rezistent pentru ca aceste găuri și aceste ochiuri să nu poată fi lărgite sensibil fără o deteriorare vizibilă. În plus dispozitivul de aerisire nu trebuie să poată fi înlocuit acționând numai dintr-o singură parte a prelatei.

f) Deschiderea pentru ventilație poate fi echipată cu un dispozitiv de protecție. Acest dispozitiv va fi fixat de prelată astfel încât să permită controlul vâmal al acestei deschideri. El va fi fixat de prelată la o distanță de cel puțin 5 cm de ecranul deschiderii de ventilație.

(CEE/TRANS/17, Amend.5; intrat în vigoare pe 1 august 1984)

Comentarii la nota explicativă 2.2.1 c)-1

Exemplu de dispozitiv de protecție



Deschiderile de ventilație ale compartimentelor de încărcare

Deși dimensiunea deschiderilor de ventilație nu trebuie, în principiu, să depășească 400 mm, orice administrație competentă căreia îi va fi prezentată o deschidere mai mare de 400 mm va putea agree această deschidere, cu condiția ca toate celelalte prescripții să fie respectate.

(TRANS/GE.30/14 paragraful 102; TRANS/WP.30/143, paragrafele 36 și 37; TRANS/WP.30/AC.2/31, anexa 3)

Notă explicativă la articolul 2, paragraful 1 c)

2.2.1 c)-2 Deschideri de scurgere

- a) Dimensiunea lor maximă nu va trebui, în principiu, să depășească 35 mm;
- b) Deschiderile care permit accesul direct la compartimentul rezervat încărcăturii vor fi prevăzute cu dispozitive indicate la alineatul b) al notei explicative 2.2.1 c)-1 pentru deschiderile de ventilație;
- c) Atunci când deschiderile de scurgere nu permit accesul direct la compartimentul rezervat încărcăturii, dispozitivele vizate la alineatul b) al prezentei note nu vor fi solicitate, cu condiția ca deschiderile să fie prevăzute cu un sistem sigur de șicane, ușor accesibil din interiorul compartimentului rezervat încărcăturii.

2. Indiferent de dispozițiile alineatului c) al articolului 1 al prezentului Regulament, vor fi admise elementele constitutive ale compartimentului rezervat încărcăturii care, din motive practice, trebuie să comporte spații goale (de exemplu, între plăcile unui perete dublu). Pentru ca aceste spații să nu poată fi utilizate pentru ascunderea mărfurilor:

- i) **dacă îmbrăcămintea interioară a compartimentului acoperă peretele pe toată înălțimea sa de la podea la acoperiș sau, în alte cazuri, dacă spațiul care există între această îmbrăcămintă și peretele exterior este în întregime închis, îmbrăcămintea respectivă va trebui să fie fixată astfel încât să nu poată fi demontată și repusă la loc fără a lăsa urme vizibile, și**

- ii) dacă îmbrăcămintea nu acoperă peretele pe toată înălțimea sa și dacă spațiile care le separă de peretele exterior nu sunt în întregime închise, și în toate celelalte cazuri în care construcția presupune spații, numărul spațiilor respective va trebui să fie redus la minimum și aceste spații vor trebui să fie ușor accesibile pentru controalele vamale.

Comentariu la articolul 2, paragraful 2

Eliminarea elementelor structurale goale

Elementele structurale goale și închise ale compartimentelor rezervate încărcăturii vor trebui să fie limitate la minimum și să fie în mod treptat eliminate la noile modele de compartimente de încărcare, recurgându-se pe cât posibil la grinzi deschise. Dacă, din motive de construcție, sunt prevăzute spații închise în elementele structurale ale compartimentelor destinate încărcăturii, orificiile destinate facilitării controalelor vamale în spații goale sunt admise. Prezența acestor orificii de inspecție trebuie să fie notată la rubrica 12 a certificatului de omologare a vehiculelor rutiere (anexa 4 a Convenției).

(TRANS/WP.30/135, paragrafele 63 – 65; TRANS/WP.30/137, paragrafele 65-67; TRANS/WP.30/AC.2/27, anexa 3; TRANS/WP.30/151, paragrafele 33-36).

- 3. Lucarnele vor fi autorizate cu condiția ca ele să fie confecționate din materiale suficient de rezistente și ca ele să nu poată fi scoase și repuse la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile. Totuși sticla va putea fi admisă, dar dacă se utilizează un alt fel de sticlă decât cea securizată, lucarnele vor fi prevăzute cu un grilaj metalic fix care nu poate fi scos din exterior ; dimensiunea ochiurilor grilajului nu va depăși 10 mm. (CEE/TRANS/17, Amend.7; intrat în vigoare pe 1 august 1986)**

Notă explicativă la articolul 2, paragraful 3

2.2.3 Sticlă securizată

Sticla va fi considerată ca fiind securizată dacă nu există riscul de a fi distrusă sub acțiunea unuia din factorii care intervin în mod obișnuit în condițiile normale de utilizare a unui vehicul. Sticla va fi prevăzută cu un marcaj care să o caracterizeze ca fiind securizată.

(CEE/TRANS/17, Amend.7; intrat în vigoare pe 1 august 1986)

- 4. Deschiderile amenajate în podea în scopuri tehnice, cum ar fi ungera, întreținerea, umplerea lăzii cu nisip, nu vor fi admise decât cu condiția să fie prevăzute cu un capac care să poată fi fixat astfel încât să nu poată fi posibil accesul din exterior la compartimentul destinat încărcăturii.**

Comentariu la articolul 2, paragraful 4*Protecția deschiderilor amenajate în podea în scopuri tehnice*

Capacele deschiderilor amenajate în scopuri tehnice în podeaua vehiculelor rutiere sunt suficient protejate atunci când se plasează chiar în interiorul compartimentului rezervat încărcăturii dispozitivul necesar pentru a interzice din exterior accesul la acest compartiment.

(TRANS/GE.30/AC.2/14, paragrafele 35-39)

Articolul 3**Vehicule cu prelată**

- 1. Vehiculele cu prelată vor îndeplini condițiile articolelor 1 și 2 ale prezentului Regulament în măsura în care acestea sunt susceptibile să le fie aplicate. Ele vor fi în plus conforme dispozițiilor prezentului articol.**
- 2. Prelata va fi confecționată fie din pânză tare, fie dintr-o țesătură acoperită cu material plastic sau cauciucat, neextensibil și suficient de rezistent. Ea va fi într-o stare bună și confecționată astfel încât odată plasat dispozitivul de închidere, să nu se poată avea acces la compartimentul rezervat încărcăturii fără a lăsa urme vizibile.**

- 3. Dacă prelata este confecționată din mai multe bucăți, marginile acestora vor fi îndoite una în cealaltă și asamblate cu ajutorul a două cusături la distanță de cel puțin 15 mm. Aceste cusături vor fi efectuate conform schiței nr.1 anexată la prezentul Regulament; totuși, atunci când, pentru anumite bucăți ale prelatei (cum ar fi părțile rabatabile și colțurile întărite), nu este posibilă asamblarea bucăților în acest mod, va fi suficientă îndoirea marginii părții superioare și executarea cusăturilor conform schițelor nr.2 sau nr.2 a) anexate la prezentul Regulament. Una din cusături nu va fi vizibilă decât din interior și culoarea firului utilizat pentru această cusătură va trebui să fie net diferită de culoarea prelatei, precum și de culoarea firului utilizat pentru cealaltă cusătură. Toate cusăturile vor fi efectuate cu mașina.**

Notă explicativă la articolul 3, paragraful 3

2.3.3 Prelate confecționate din mai multe bucăți

a) Diversele bucăți ale aceleași prelate pot fi confecționate din materiale diferite, îndeplinind dispozițiile paragrafului 2 al articolului 3 al anexei 2;

b) La confecționarea prelatei, va fi admisă orice dispunere a bucăților care oferă garanții de securitate suficiente, cu condiția ca asamblarea să fie realizată conform prescripțiilor articolului 3 al anexei 2.

- 4. Dacă prelata este confecționată din pânză acoperită cu material plastic și din mai multe bucăți, aceste bucăți vor putea de asemenea fi asamblate prin lipire conform schiței nr.3 anexată la prezentul Regulament. Marginea unei bucăți va acoperi marginea celeilalte bucăți pe o lățime de cel puțin 15 mm. Unirea bucăților va fi asigurată pe toată această lățime. Marginea exterioară de asamblare va fi acoperită cu o panglică din material plastic, având o lățime de cel puțin 7 mm, care va fi fixată prin același procedeu de lipire. Pe această panglică, precum și pe o lățime de cel puțin 3 mm de fiecare parte a acesteia, va fi imprimat un relief uniform și bine marcat. Lipirea se va efectua astfel încât bucățile să nu poată fi separate, apoi reasamblate, fără a lăsa urme vizibile.**

Comentarii la articolul 3, paragraful 4

Panglică din material plastic

*Aplicarea unei panglici din material plastic este o prescripție indispensabilă pentru siguranța vamală. În consecință, eliminarea ei nu va fi autorizată.
(TRANS/GE.30/17, paragraful 99)*

Acoperirea marginilor bucăților de prelată

*Dacă, pentru siguranța vamală este suficientă o acoperire de cel puțin 15 mm a marginilor bucăților de prelată, o acoperire de 20 mm sau mai mult este admisă și poate fi necesară din motive tehnice, în funcție de materialul din care este confecționată prelată și de aderența sa.
(TRANS/WP.30/162, paragrafele 64 și 65; TRANS/WP.30/AC.2/37, anexa 6)*

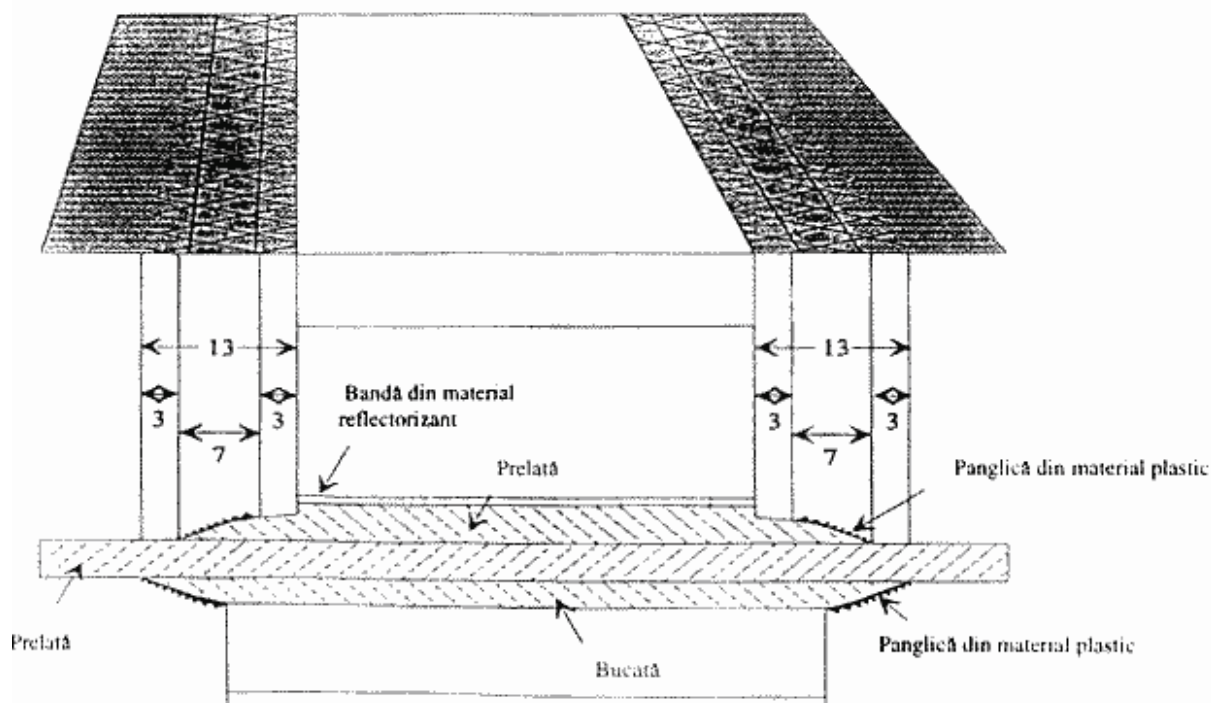
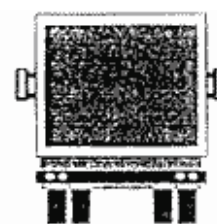
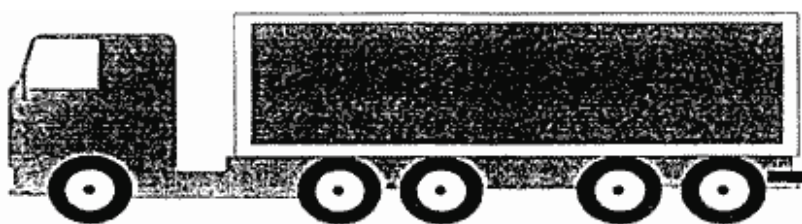
Metode de lipire a bucăților de prelată

*Metodele de lipire a bucăților de prelată care sunt recunoscute ca prezentând garanții vamale corespunzătoare dacă sunt aplicate conform dispozițiilor anexei 2 a Convenției sunt “metoda prin fuziune” prin care bucățile de prelată sunt lipite la temperatură înaltă și “metoda frecvenței înalte” prin care bucățile de prelată sunt lipite prin aplicarea de frecvențe înalte și a unei presiuni ridicate.
(TRANS/WP.30/162, paragrafele 64 și 65; TRANS/WP.30/AC.2/37, anexa 6)*

- 5. Reparațiile se vor efectua conform metodei ilustrate în schița nr.4 anexată prezentului Regulament, marginile vor fi îndoite una în alta și asamblate prin două cusături vizibile și la distanța de cel puțin 15 mm; culoarea firului vizibil din interior va fi diferită de cea a firului vizibil din exterior și de cea a prelatei; toate cusăturile vor fi efectuate la mașină. Atunci când reparația unei prelate deteriorate aproape de margini trebuie efectuată prin înlocuirea părții stricate cu o bucată, cusătura va putea de asemenea să fie efectuată conform prescripțiilor paragrafului 3 al prezentului articol și schiței nr.1 anexată la prezentul Regulament. Reparațiile prelatelor dintr-o țesătură acoperită cu material plastic vor putea fi de asemenea efectuate urmând metoda descrisă la paragraful 4 al prezentului articol dar, în acest caz, panglica va trebui aplicată pe ambele fețe ale prelatei, bucata fiind aplicată pe fața interioară.**

Comentarii la articolul 3, paragraful 5*Benzi din materiale reflectorizante*

*Benzile din materiale reflectorizante care pot fi înlăturate și care maschează structura prelatelor compartimentelor destinate încărcăturii sunt totuși autorizate dacă ele sunt complet lipite de prelatele din pânză acoperite cu material plastic și sunt atașate conform dispozițiilor paragrafului 5 al articolului 3 al anexei 2 a Convenției (vezi schița nr.9 de mai jos).
(TRANS/WP.30/151, paragraful 40)*



Repararea prelatelor din pânză acoperită cu material plastic

*Procedeul următor este admis pentru repararea acestor prelate: Se utilizează vinil lichefiat sub acțiunea presiunii și a căldurii pentru a fixa prin fuziune o bucată pe prelată. In acest caz, o panglică din material plastic imprimat în relief va fi aplicată pe marginea bucății, pe ambele fețe ale prelatei.
(TRANS/GE.30/6, paragraful 40; TRANS/GE.30/GRCC/4, paragraful 33)*

6. Prelata va fi fixată pe vehicul astfel încât să corespundă strict condițiilor alineatelor a) și b) ale articolului 1 al prezentului Regulament. Vor putea fi utilizate următoarele sisteme :

a) Prelata va putea fi atașată prin :

- i) belciuge metalice fixate pe vehicul,**
- ii) ochiuri introduse în marginea prelatei, și**
- iii) o legătură de închidere care să treacă prin belciuge pe deasupra prelatei și să rămână vizibilă la exterior pe toată lungimea sa.**

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

Note explicative la articolul 3, paragraful 6 a)

2.3.6 a)-1 Vehicule cu inele culisante

Inelele de fixare din metal care culisează pe barele metalice fixate la autovehicule sunt acceptabile în sensul prezentului paragraf (vezi *schița nr.2 anexată la anexa 6*), cu condiția:

- a) ca barele să fie fixate la vehicul la intervale de maxim 60 cm, astfel încât să nu poată fi scoase și repuse la loc fără a lăsa urme vizibile;**
- b) ca inelele să fie făcute cu buclă dublă sau prevăzute cu o bară centrală și ca ele să fie fabricate dintr-o singură bucată fără sudură; și**

- c) ca prelata să fie fixată la vehicul astfel încât să îndeplinească strict condiția enunțată la alineatul a) al articolului 1 al anexei 2 la prezenta Convenție.

2.3.6 a)-2 Vehicule prevăzute cu dispozitive pivotante

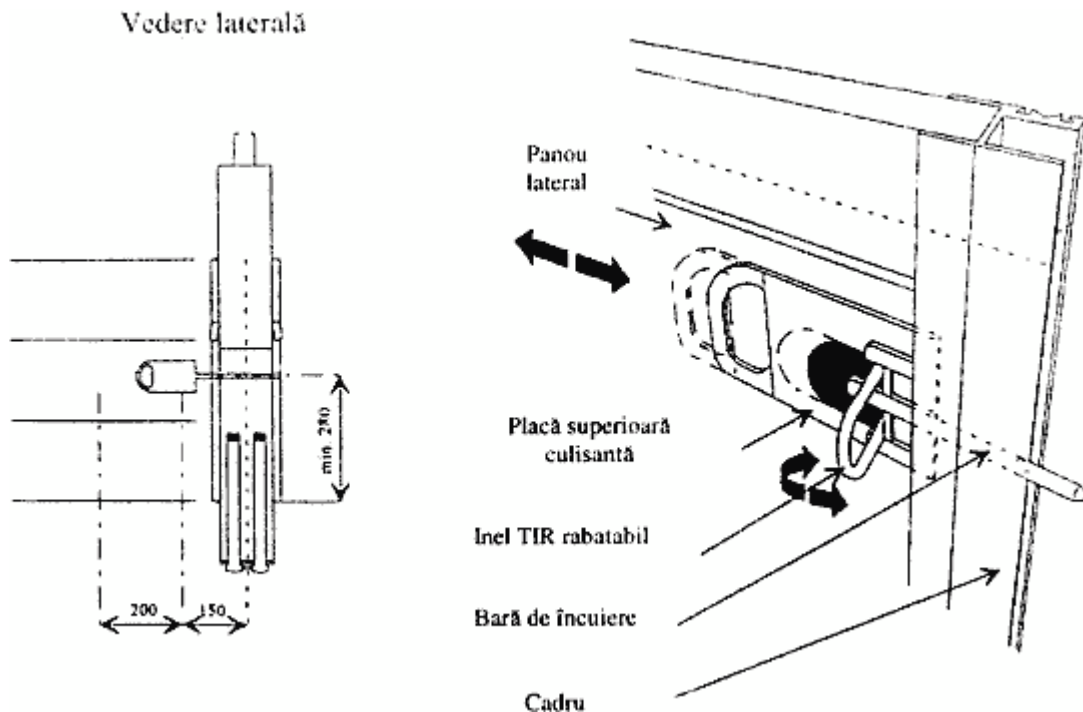
Dispozitive pivotante metalice, din care fiecare pivotează într-un inel metalic fixat la autovehicul, sunt acceptabile în sensul prezentului paragraf (vezi *schița nr.2a de la anexa 6*), cu condiția :

- a) ca fiecare inel metalic să fie fixat astfel încât să nu poată fi înlăturat și pus la loc fără a lăsa urme vizibile ; și
- b) ca resortul fiecărui inel să fie complet închis într-n capac metalic în formă de clopot.
(CEE/TRANS/17, Amend.4 ; intrat în vigoare pe 1 octombrie 1982)

Comentarii la articolul 6, paragraful 6 a)

Exemplu de bară de zăvorâre

Dispozitivul ilustrat mai jos este conform prescripțiilor paragrafului a) al articolului 1 al anexei 2 și paragrafelor 6 a) și 8 al articolului 3 al anexei 2.



Descrierea schiței de mai sus

Dispozitivul va fi instalat pe panoul lateral : el va fi plasat în aceeași poziție cu un belciug TIR de tip clasic și astfel încât belciugul să fie situat la maximum 150 mm de axul central al cadrului. Dispozitivul va fi fixat pe panoul lateral cu ajutorul a două nituri asemănătoare cu acelea care sunt utilizate pentru fixarea belciugelor TIR obișnuite. El este format din trei piese metalice montate împreună: o placă de susținere, un belciug TIR rabatabil și o placă superioară culisantă, dotată cu o bară de zăvorâre. Atunci când placa superioară este împinsă în poziția “încuiat”, bara de zăvorâre culisează în cadru și menține împreună panoul lateral și cadrul. Bara de zăvorâre trebuie totuși să penetreze cel puțin 20 mm în cadru. Belciugul TIR este atunci în mod automat lăsat în jos. În poziția lăsat în jos și atunci când cablul de închidere este trecut prin belciugele situate deasupra prelatei, placa superioară culisantă este blocată și nu mai poate fi reîmpinsă în poziție de deschidere.

(TRANS/WP.30/125, paragraful 40; TRANS/WP.30/127, paragrafele 46 și 47; TRANS/WP.30/AC.2/23, anexa 3)

Forma ochiurilor

Ochiurile prelatelor pot fi rotunde sau ovale și belciugele nu trebuie să iasă în afară mai mult decât este necesar în raport cu părțile corespondente ale vehiculului. Pentru a garanta că prelatele sunt fixate corespunzător, autoritățile vamale trebuie să se asigure că, în momentul sigilării vehiculului rutier, cordonul de închidere este întins corespunzător.

(TRANS/GE.30/57, paragraful 35)

Exemplu de belciuge metalice care servesc la închiderea prelatelor autovehiculelor

Un belciug metalic rabatabil de tip TIR este integrat pe suportii metalici sudați care susțin și conțin mecanismele de închidere a pereților. Belciugul TIR poate fi rabat manual de-a curmezișul unei mici deschideri operate în placa exterioară a cadrului. Sub acțiunea unui resort, belciugul TIR este menținut în poziția “închis” sau “deschis”. Funcționarea acestui belciug special este integrată după cum urmează mecanismului de închidere a pereților.

O piesă metalică este sudată la fiecare bolț de închidere a peretelui astfel încât, atunci când belciugul TIR se găsește în poziția deschis, mișcarea verticală a bolțurilor de încuiere să fie împiedicată și pereții să nu poată fi eliberați. În același timp, forma și dispunerea acestor piese metalice împiedică deschiderea belciugelor TIR atunci când dispozitivele de închidere a pereților sunt în poziția deschis.

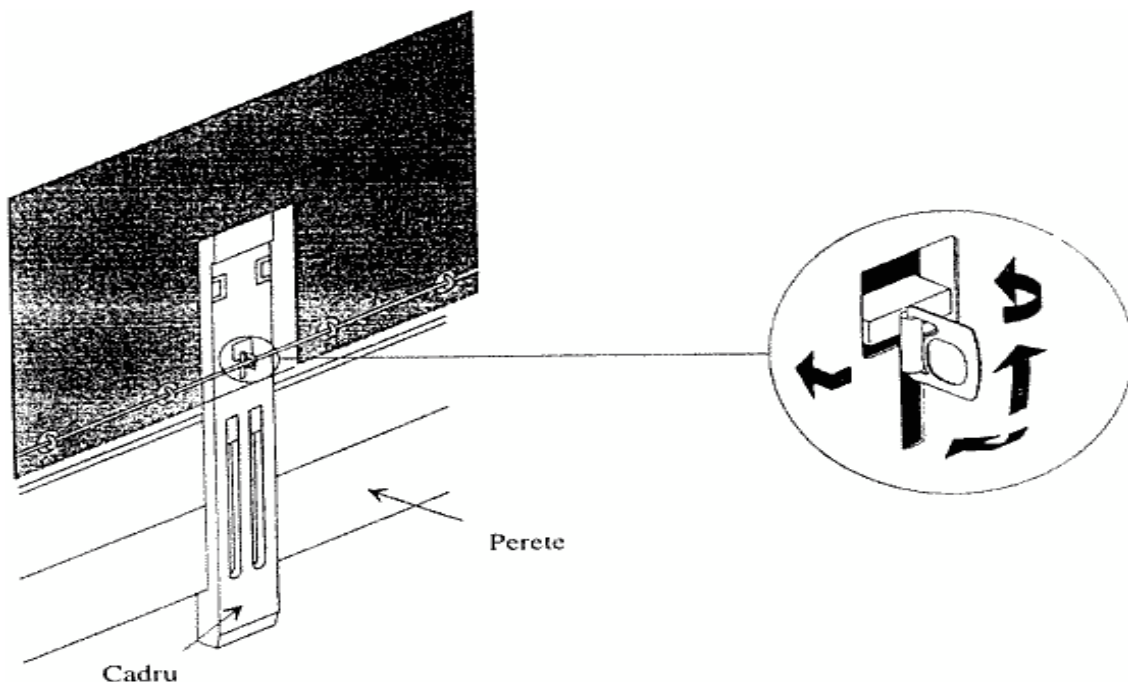
Atunci când este deschis, immobilizat de către prelată și cordonul de închidere care îl traversează, belciugul TIR fixează în primul rând peretele de suport și în al doilea rând fixează suportii de podeaua compartimentului destinat încărcăturii (loitră laterală).

În plus, bolțul de încuiere a cadrului superior, care este sudat de unul din bolțurile de încuiere ale pereților, imobilizează acoperișul, în timp ce pereții sunt fixați într-o manieră sigură.

Atâta timp cât belciugul TIR se găsește rabatat în poziția deschis, trebuie distrus complet cadrul înainte de a deschide peretele sau acoperișul.

(TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraful 15; TRANS/GE.30/35, paragraful 109 și anexa 2; TRANS/GE.30/GRCC/11, paragrafele 27 - 29; vezi schița de mai jos)

Exemplu de belciuge metalice care servesc la închiderea prelatelor autovehiculelor



b) Atunci când marginea unei prelate trebuie fixată definitiv de vehicul, cele două suprafețe vor fi unite și asamblarea va fi continuă și va fi realizată cu ajutorul dispozitivelor solide.

Notă explicativă la articolul 3, paragraful 6 b)

2.3.6 b) Prelate fixate definitiv la vehicul

Atunci când una sau mai multe margini ale prelatei sunt fixate definitiv de caroseria vehiculului, prelata va fi menținută de o bandă sau mai multe benzi din metal sau din orice alt material corespunzător, ancorate de caroseria vehiculului prin dispozitive de asamblare care satisfac condițiile prevăzute la alineatul a) al notei explicative 2.2.1 a) a anexei 6.

Comentariu la articolul 3, paragraful 6 b)

*Dispozitivul prezentat în schița nr.4 din anexa 6 satisface prescripțiile alineatelor a) și b) ale paragrafului 6 al articolului 3 al anexei 2.
(TRANS/GE.30/55, paragraful 41)*

c) Dacă este utilizat un sistem de închidere a prelatei, el va trebui, în poziția închis, să unească strâns prelata cu exteriorul compartimentului rezervat încărcăturii (vezi ca exemplu schița nr.6).

(CEE/TRANS/17, Amend.7; intrat în vigoare pe 1 august 1986)

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

Comentariu la articolul 3, paragraful 7

Suporți pentru prelatele vehiculelor

*Arcurile care susțin prelata sunt uneori goale și ar putea servi drept ascunzători. Totuși, este posibilă verificarea acestora, ca multe alte părți ale vehiculului. În aceste condiții, arcurile goale sunt admise.
(TRANS/GE.30/14, paragraful 90; TRANS/GE.30/12, paragrafele 100 și 101;
TRANS/GE.30/6, paragraful 41)*

8. Intervalul între belciuge și între ochiuri nu va depăși 200 mm. Totuși, el ar putea fi superior acestei valori, fără a depăși totuși 300 mm între belciugele și între ochiurile situate de o parte și de alta a unui cadru, dacă modul de construire a vehiculului și a prelatei interzice orice acces la compartimentul destinat încărcăturii. Ochiurile vor trebui întărite.

(CEE/TRANS/17/Amend. 1 ; intrat în vigoare pe 1 august 1979)

Notă explicativă la articolul 3, paragraful 8

2.3.8 Un interval superior a 200 mm, dar care să nu depășească 300 mm, poate fi acceptat de o parte și de alta a unui cadru dacă belciugele sunt montate retras în panourile laterale și dacă ochiurile au formă ovală și mărime corespunzătoare pentru a putea fi înșirate pe belciuge.

(CEE/TRANS/17, Amend.1; intrat în vigoare pe 1 august 1979)

9. Vor fi utilizate ca mijloace de închidere:

- a) cabluri de oțel cu un diametru de cel puțin 3 mm; sau
- b) cordoane din cânepă sau din sisal cu un diametru de cel puțin 8 mm, îmbrăcat într-un înveliș din material plastic transparent neextensibil ; sau
- c) cabluri formate dintr-un anumit număr de fibre optice incorporate într-un înveliș din oțel torsadat, el însuși îmbrăcat într-un înveliș din material plastic transparent neextensibil ; sau
- d) cabluri formate dintr-un mijloc din material textil înconjurat de cel puțin patru toroane formate numai din fire de oțel și acoperind în întregime mijlocul, cu condiția ca diametrul acestor cabluri să fie de cel puțin 3 mm. (fără a ține seama de învelișul transparent, dacă acesta există).

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

In cazul în care prelata trebuie fixată de armătură într-un sistem de construcție care, de altfel, este conform dispozițiilor paragrafului 6 a) al prezentului articol, se poate utiliza o bandă ca mijloc de fixare (schița nr.7, anexată la prezenta anexă, ilustrează un exemplu de sistem de construcție de acest tip). Banda trebuie să fie conformă prescripțiilor stipulate la paragraful 11 a) iii) în ceea ce privește materialul din care este confecționată, dimensiunile sale și forma sa.

(CEE/TRANS/17, Amend. 11 ; intrat în vigoare pe 1 august 1989 ;

CEE/TRANS/17, Amend.17 ; intrat în vigoare pe 1 octombrie 1994 ;

CEE/TRANS/17/Amend.25 ; intrat în vigoare pe 1 octombrie 2005)

Notă explicativă la articolul 3, paragraful 9

2.3.9 Nota explicativă a fost suprimată
(CEE/TRANS/17, Amend.25; intrat în vigoare pe 1 octombrie 2005)

Comentarii la nota explicativă 2.3.9

Cabluri din nylon

*Cablurile din nylon sub un înveliș din material plastic nu sunt admise, deoarece ele nu îndeplinesc condițiile enunțate la paragraful 9 al articolului 3 din anexa 2.
(TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraful 16; TRANS/GE.30/GRCC/11, paragrafele 30-33; CEE/TRANS/WP.30/232, paragraful 34 și Anexa; CEE/TRANS/WP.30/AC.2/91, paragraful 24)*

Cordonul de fixare

*Atunci când prelata trebuie fixată de armătură într-un sistem de construcție care, de altfel, este conform dispozițiilor paragrafului 6 a) al articolului 3, se poate utiliza un cablu în locul unei benzi; acest cablu ar putea fi format din două bucăți.
(TRANS/WP.30/125, paragraful 33)*

10. Fiecare tip de cablu sau cordon va trebui să fie dintr-o singură bucată și prevăzut cu un cap metalic dur la fiecare extremitate. Fiecare cap metalic trebuie să permită trecerea legăturii sigiliului vamal. Dispozitivul de fixare a fiecărui cap metalic al cablului conform cu dispozițiile paragrafului 9 a), b) sau d) al prezentului articol trebuie să comporte un nit gol traversând cablul sau cordonul și permițând trecerea legăturii sigiliului vamal. Cablul sau cordonul va trebui să rămână vizibil de o parte și de alta a nitului gol, astfel încât să fie posibil să se constate că acest cablu sau cordon este într-adevăr dintr-o singură bucată (a se vedea schița nr.5 anexată la prezentul Regulament). (CEE/TRANS/17/Amend.25 ; intrat în vigoare pe 1 octombrie 2005).

11. La deschiderile care servesc la încărcare și la descărcare care sunt realizate în prelată, cele două suprafețe vor fi unite. Se pot utiliza următoarele sisteme :

- a) Ambele margini ale prelatei se vor suprapune în suficientă măsură. În plus, închiderea lor va fi asigurată prin:**
- i) o parte rabatabilă cusută sau lipită conform paragrafelor 3 și 4 ale prezentului articol,**

- ii) **belciuge și ochiuri care îndeplinesc condițiile paragrafului 8 al prezentului articol; aceste belciuge vor trebui fabricate din metal, și**
- iii) **o bandă confecționată dintr-un material corespunzător, dintr-o singură bucată și neextensibilă, cu o lățime de cel puțin 20 mm și o grosime de 3 mm, care trece prin belciuge și care ține împreună cele două margini ale prelatei precum și partea rabatabilă; această bandă va fi fixată în interiorul prelatei și prevăzută:**

fie cu un ochi pentru a permite trecerea cablului sau cordonul vizat la paragraful 9 al prezentului articol,

fie cu un ochi care să poată fi aplicat pe belciugul metalic prevăzut la paragraful 6 al prezentului articol și fixat de cablul sau cordonul vizat la paragraful 9 al prezentului articol.

Atunci când există un dispozitiv special (șicană, etc.) care împiedică accesul la compartimentul rezervat încărcăturii fără a lăsa urme vizibile, nu va fi solicitată o parte rabatabilă. De asemenea, nu vor mai fi solicitate părți rabatabile pentru vehiculele cu prelate culisante.

(CEE/TRANS/17/Amend.14; intrat în vigoare pe 1 august 1992; CEE/TRANS/17/Amend.20 și Add.1; intrat în vigoare pe 12 iunie 2001)

Note explicative la articolul 3, paragraful 11 a)

2.3.11 a)-1 Intăritura de margine a prelatelor

La numeroase vehicule, prelatele sunt prevăzute la exterior cu o întăritură orizontală străpunsă de ochiuri întinzându-se de-a lungul peretelui lateral al vehiculului. Aceste întărituri, numite întărituri de margine, sunt destinate să permită întinderea prelatei cu ajutorul cordoanelor de tensionare sau cu dispozitive asemănătoare. Aceste întărituri au fost folosite pentru a ascunde tăieturile orizontale efectuate în prelate, care permiteau accesul ilicit la mărfurile transportate în vehicul. De aceea se recomandă să nu se autorizeze utilizarea întăriturilor de acest tip. Ele pot fi înlocuite cu dispozitivele următoare:

- a) întărituri de margine de un tip asemănător, fixate în interiorul prelatei, sau

- b) mici întărituri individuale străpunse fiecare de către un ochi, fixate pe fața exterioară a prelatei și repartizate la intervale care să permită o întindere corespunzătoare a prelatei.

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

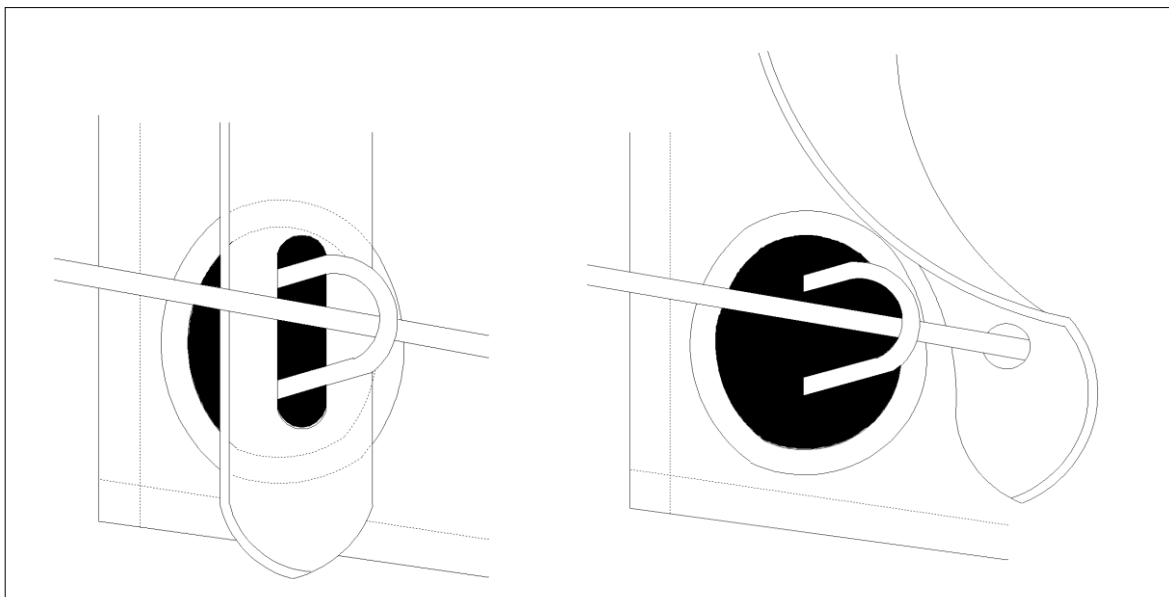
2.3.11 a)-2 Cureaua prelatelor

Următoarele materiale sunt considerate ca fiind corespunzătoare pentru confecționarea curelelor:

- a) piele;
- b) materiale textile neextensibile, inclusiv țesătura plastifiată sau cauciucată, cu condiția ca acestea să nu poată fi sudate sau reconstituite după rupere fără a lăsa urme vizibile. În plus materialul plastic care acoperă curelele va fi transparent și suprafața sa va fi netedă.

Comentarii la nota explicativă 2.3.11 a)-2

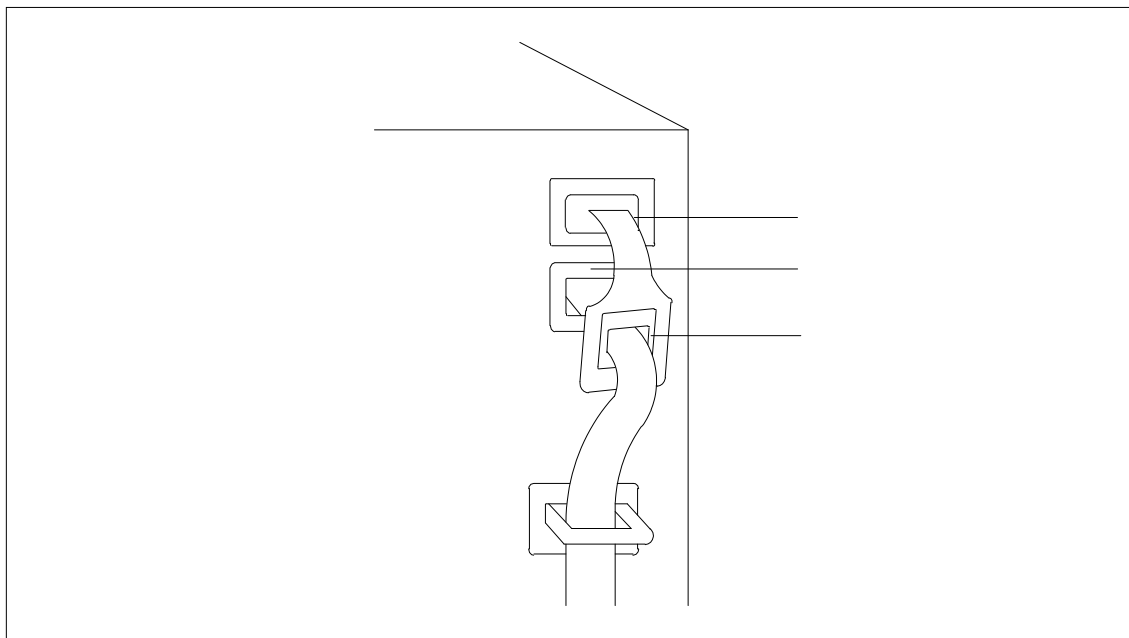
Exemple de curele pentru fixarea prelatelor



*Conform opiniei Comitetului de gestiune ochiurile curelei vor trebui întărite.
(TRANS/GE.30/AC.2/21, paragraful 16)*

Fixarea curelelor

Dispozitivul ilustrat mai jos este conform dispozițiilor paragrafului 11 a) iii) al articolului 3 al anexei 2.

*Descriere*

*Cureaua trebuie să treacă prin ochiul superior (1) executat în deschiderea prelatei care servește pentru încărcare și pentru descărcare prin ochiul inferior (2) iar extremitatea trebuie să treacă prin ochiul întărit (3).
(TRANS/WP.30/123, paragrafele 45 – 47 și anexa 3;
TRANS/WP.30/AC.2/23, anexa 3)*

- 2.3.11 a)-3 Dispozitivul care face obiectul schiței nr.3 alăturată anexei 6 este conform cu dispozițiile ultimei părți a paragrafului 11 a) al articolului 3 din anexa 2. El este de asemenea conform dispozițiilor alineatelor a) și b) ale paragrafului 6 al articolului 3 al anexei 2.
(CEE/TRANS/17, Amend. 15; intrat în vigoare pe 1 august 1993 ;
CEE/TRANS/17/Amend.17 ; intrat în vigoare pe 1 octombrie 1994)

- b) Un sistem special de închidere care să țină marginile prelatelor strâns legate atunci când compartimentul destinat încărcăturii este închis și sigilat. Acest sistem va fi prevăzut cu o deschidere prin care inelul de metal vizat la paragraful 6 al prezentului articol va putea să treacă și să fie fixat cu cordonul sau cablul vizat la paragraful 9 al prezentului articol (pentru exemplificare, vezi schița nr.8 alăturată la prezenta anexă).
(CEE/TRANS/17/Amend.14; intrat în vigoare pe 1 august 1992)

Articolul 4

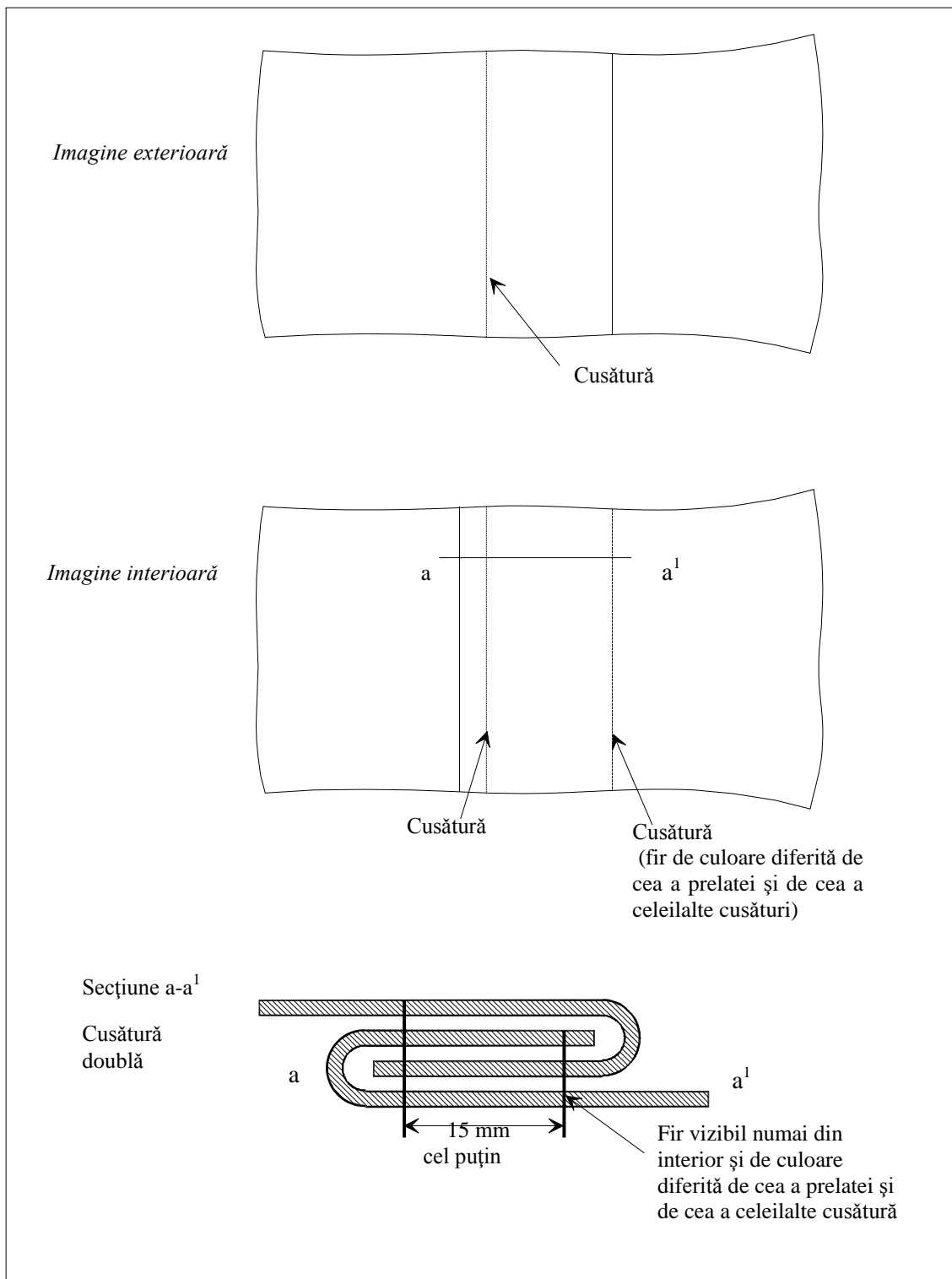
Vehicule cu prelate culisante

1. Atunci când este cazul, dispozițiile articolelor 1, 2 și 3 ale prezentului Regulament se aplică vehiculelor cu prelate culisante. În plus, aceste vehicule trebuie să fie conforme dispozițiilor prezentului articol.
2. Prelatele culisante, podeaua, ușile și alte elemente constitutive ale compartimentului destinat încărcăturii trebuie să fie conforme prescripțiilor paragrafelor 6, 8, 9 și 11 ale articolului 3 al acestui Regulament, fie celor de la alineatele i) – vi) care urmează.
 - i) Prelatele culisante, podeaua, ușile și alte elemente constitutive ale compartimentului destinat încărcăturii vor fi asamblate astfel încât să nu poată fi deschise sau închise fără a lăsa urme vizibile.
 - ii) Prelata va acoperi elementele solide de deasupra vehiculului cu cel puțin 1/4 din distanța efectivă între chingile de tensionare. Prelata va acoperi cu cel puțin 50 mm elementele solide din partea de jos a vehiculului. Deschiderea orizontală între prelată și elementele solide ale compartimentului de încărcare nu va putea depăși 10 mm perpendicular pe axa longitudinală a vehiculului, odată ce compartimentul încărcăturii este închis și sigilat pentru vamă.

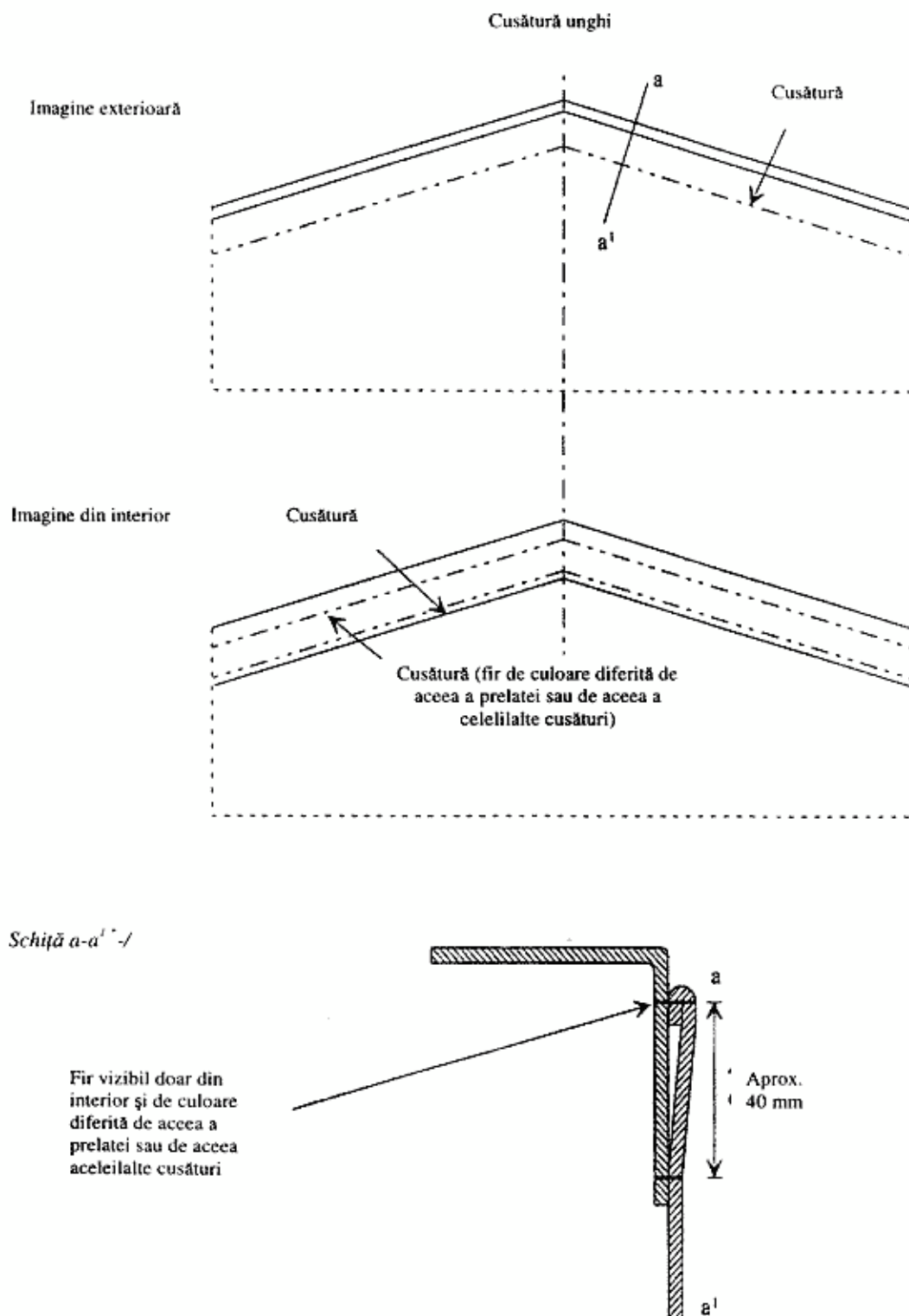
- iii) Sistemul de ghidare a prelatei culisante și celelalte părți mobile vor fi asamblate astfel încât ușile închise și sigilate pentru vamă și celelalte părți mobile să nu poată fi nici deschise și nici închise din exterior fără a lăsa urme vizibile. Sistemul de ghidare a prelatei culisante și celelalte părți mobile vor fi asamblate astfel încât să fie imposibil accesul la compartimentul încărcăturii fără a lăsa urme vizibile. Sistemul este deschis în schița nr.9 care figurează în anexa la prezentul Regulament.**
 - iv) Distanța orizontală între belciuge, utilizate în scopuri vamale, pe elementele solide ale vehiculului nu va depăși 200 mm. Distanța poate totuși fi mai mare dar ea nu trebuie să aibă mai mult de 300 mm între belciuge de o parte și de alta a cadrului dacă construcția vehiculului și a prelatelor este corespunzătoare împiedicării oricărui acces la compartimentul de încărcare. In toate cazurile, condițiile definite la ii) de mai sus trebuie respectate.**
 - v) Distanța între chingile de tensionare nu trebuie să depășească 600 mm.**
 - vi) Legăturile de închidere utilizate pentru a fixa prelatele la elementele solide ale vehiculului vor fi conforme prescripțiilor paragrafului 9 al articolului 3 al acestui Regulament.**
- (CEE/TRANS/17/Amend.20; intrat în vigoare pe 12 iunie 2001}**

Schita nr.1

PRELATA DIN MAI MULTE BUCATI ASAMBLATE PRIN COASERE



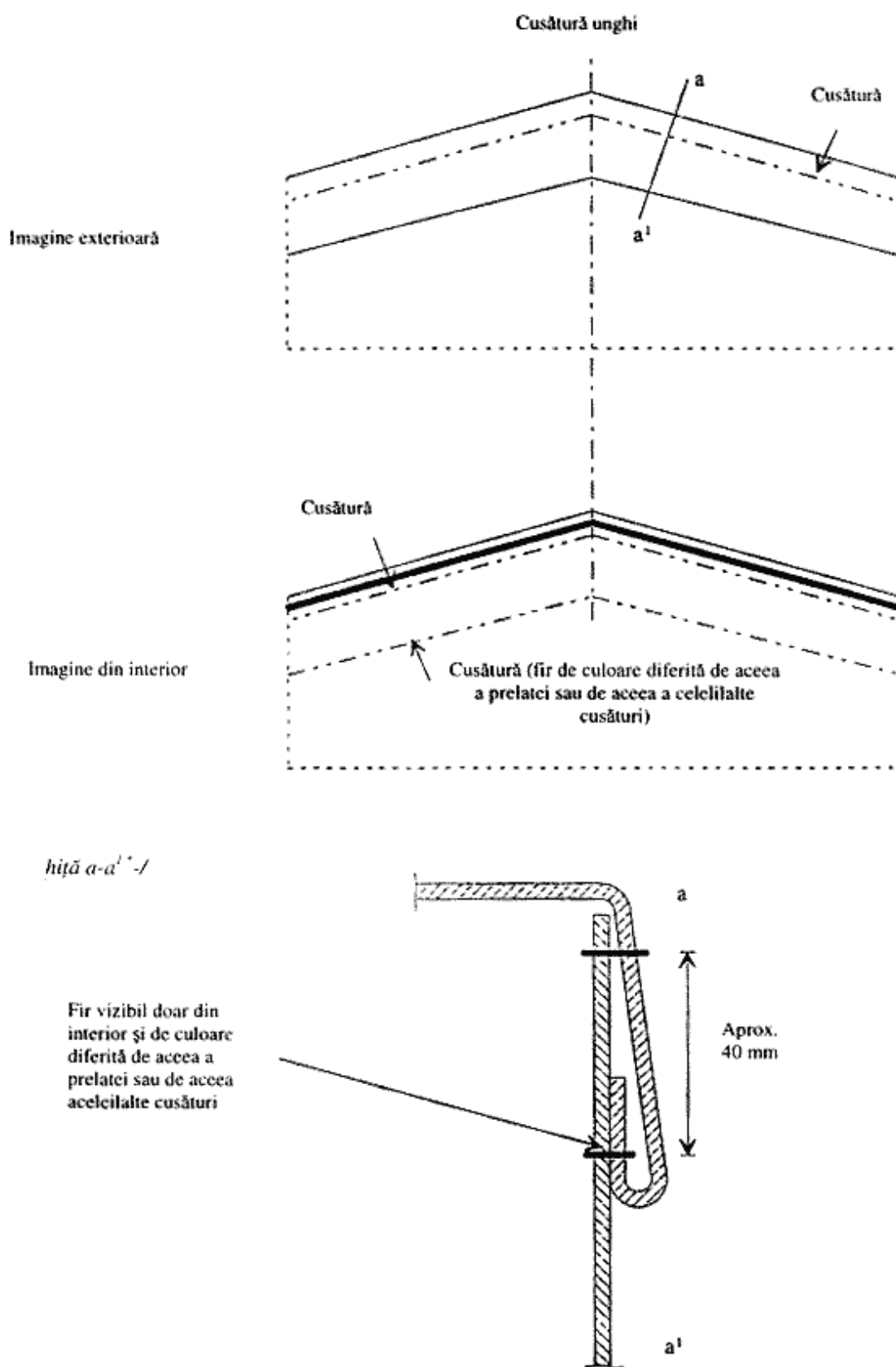
Schița nr.2
PRELATĂ DIN MAI MULTE BUCĂȚI ASAMBLATE PRIN COASERE



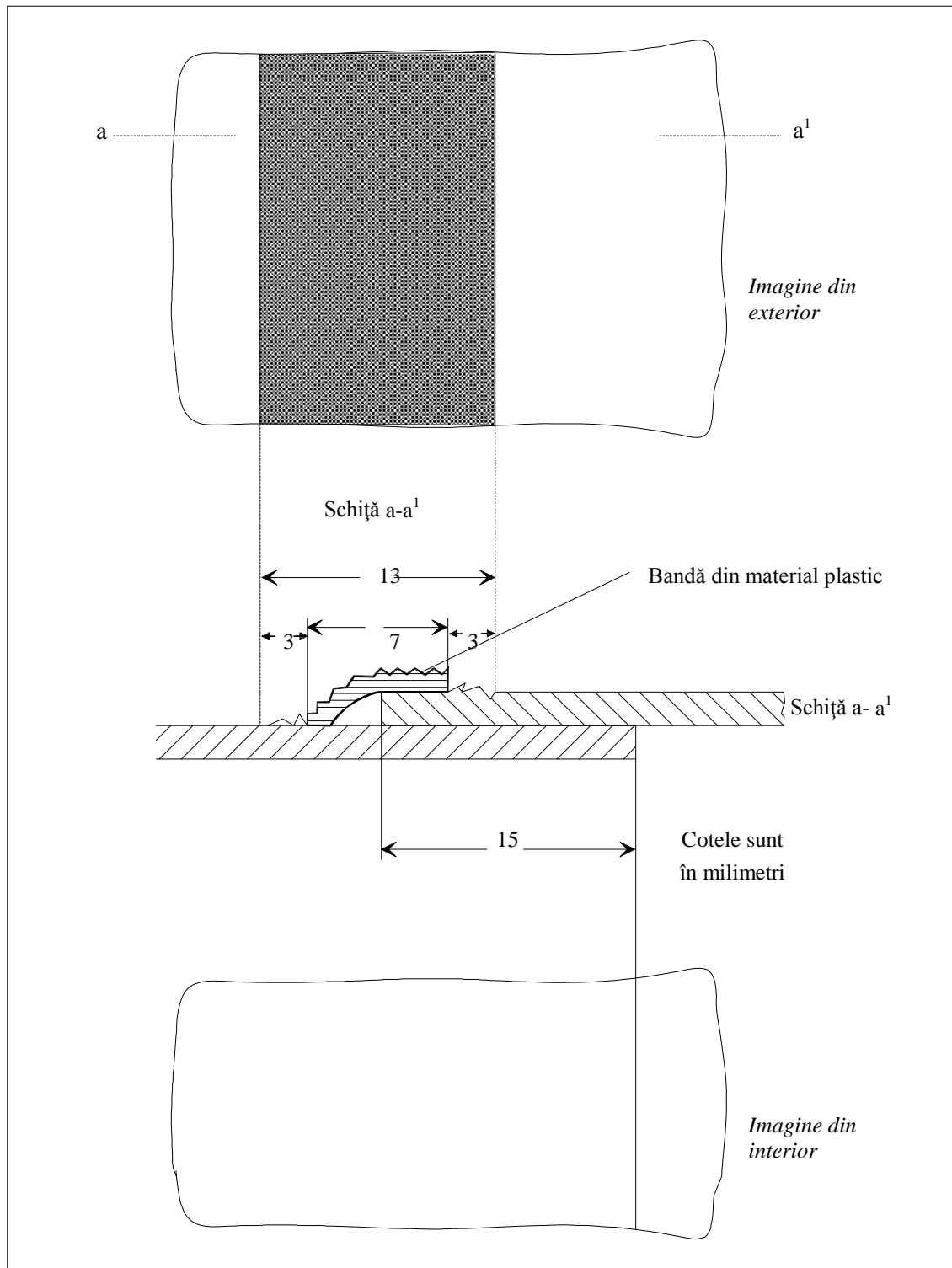
*³ Această schiță ilustrează secțiunea îndoită în partea de sus a prelatei, conform paragrafului 3 al articolului 3, al anexei 2.

Schița nr. 2 a)

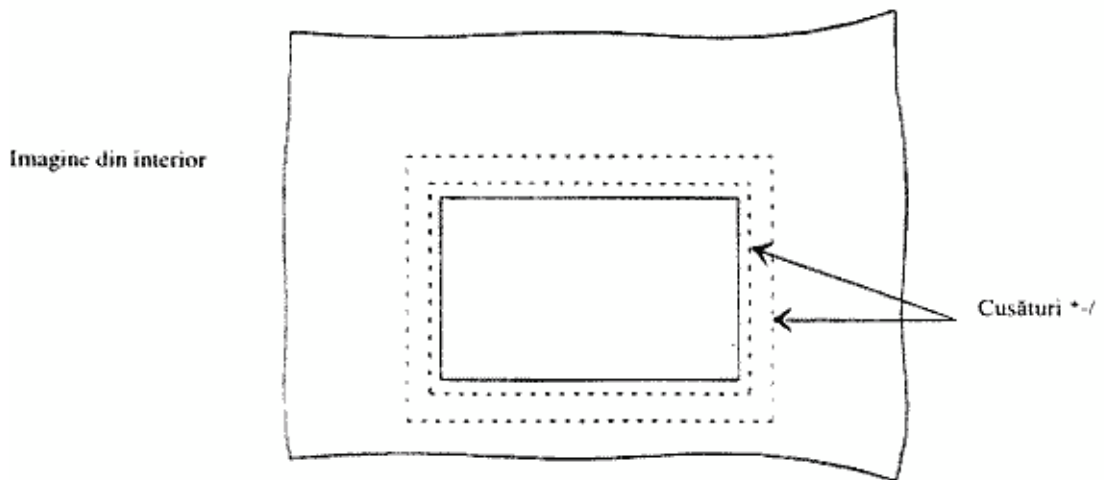
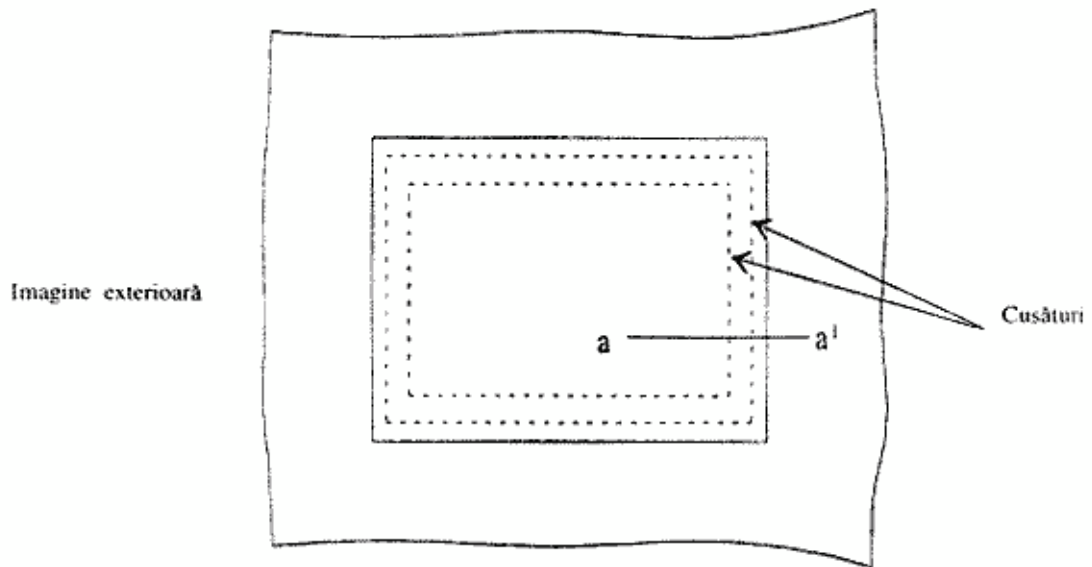
PRELATĂ DIN MAI MULTE BUCĂȚI ASAMBLATE PRIN COASERE



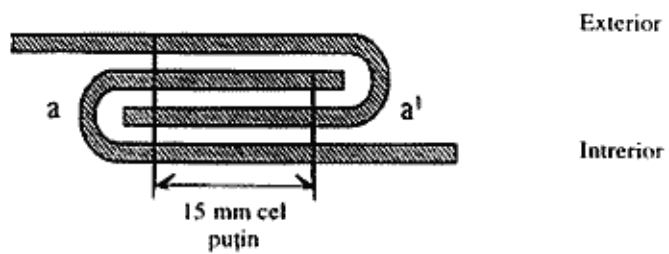
Această schiță ilustrează secțiunea îndoită în partea de sus a prelatei, conform paragrafului 3 al articolului 2, al anexei 2.

Schita nr. 3**PRELATA DIN MAI MULTE BUCATI ASAMBLATE PRIN SUDURA**

Schița nr.4
REPARAREA PRELATEI



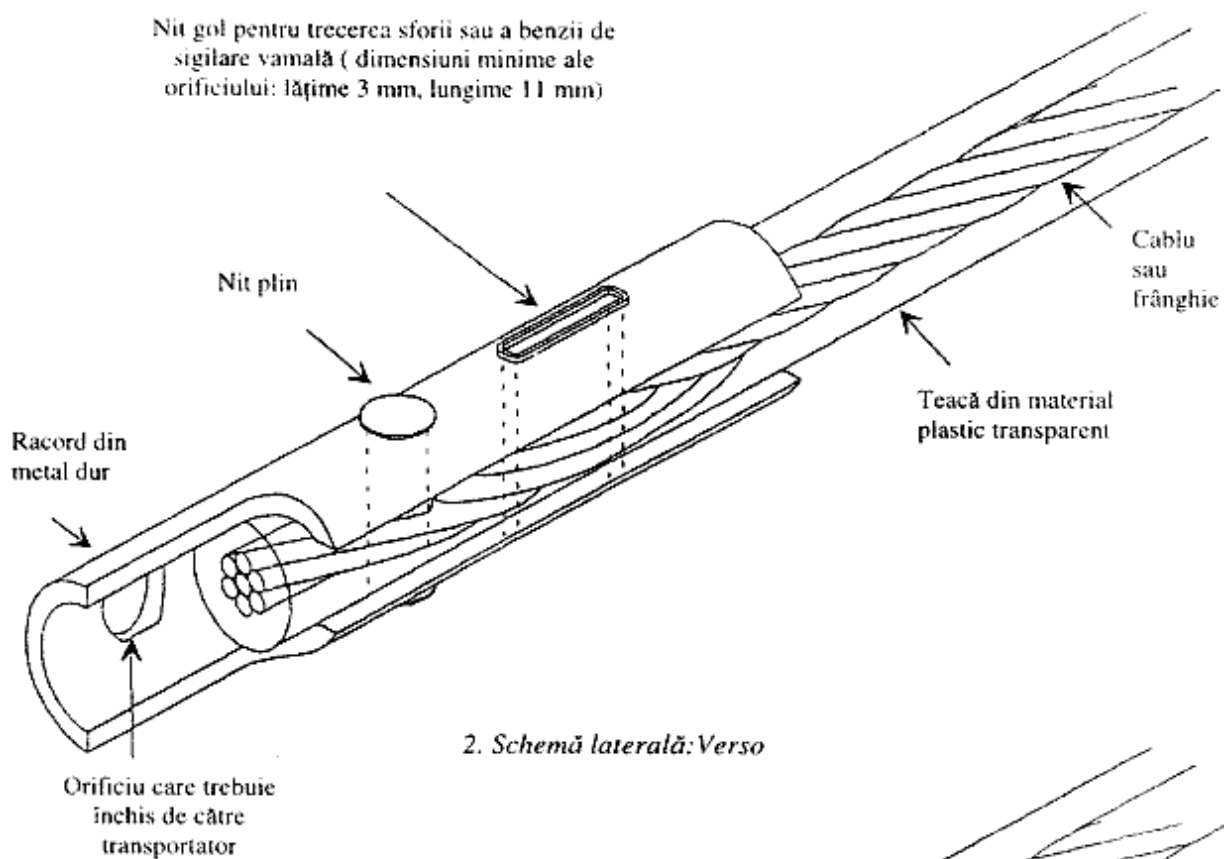
Schiță a-a'



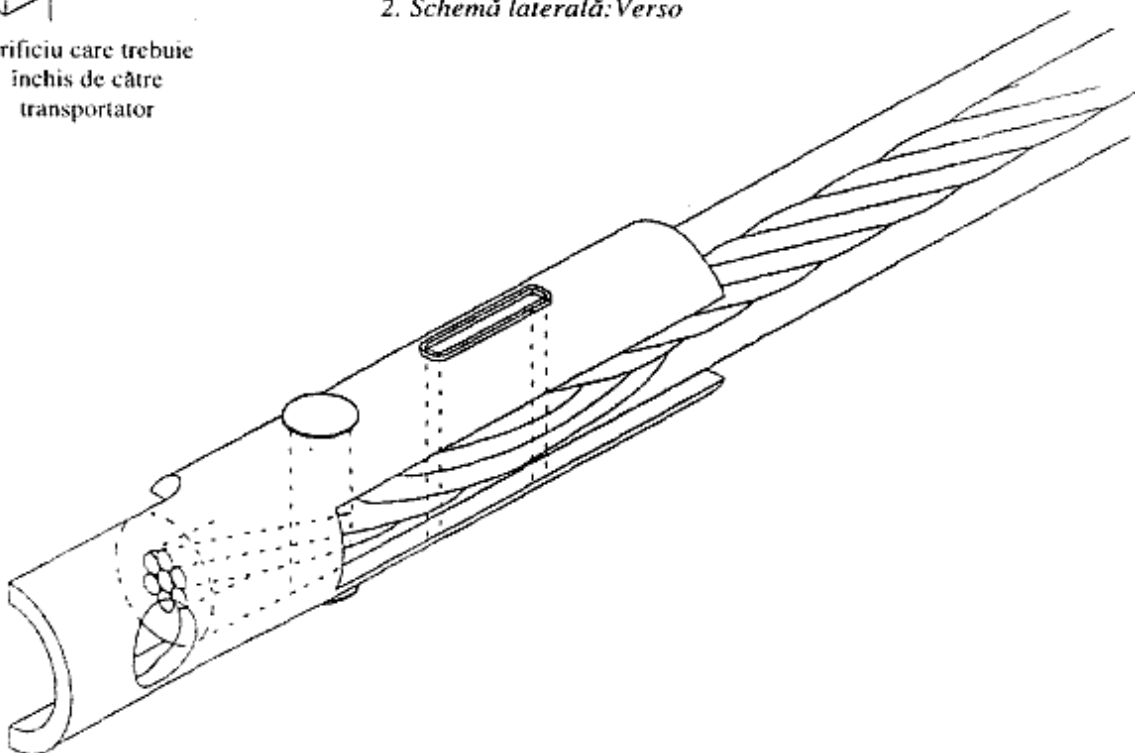
Firele vizibile din interior trebuie să fie de culoare diferită de culoarea firelor vizibile din exterior și de cea a prelatei.

Schița nr.5
MODEL DE RACORD

1. Imagine laterală: Recto

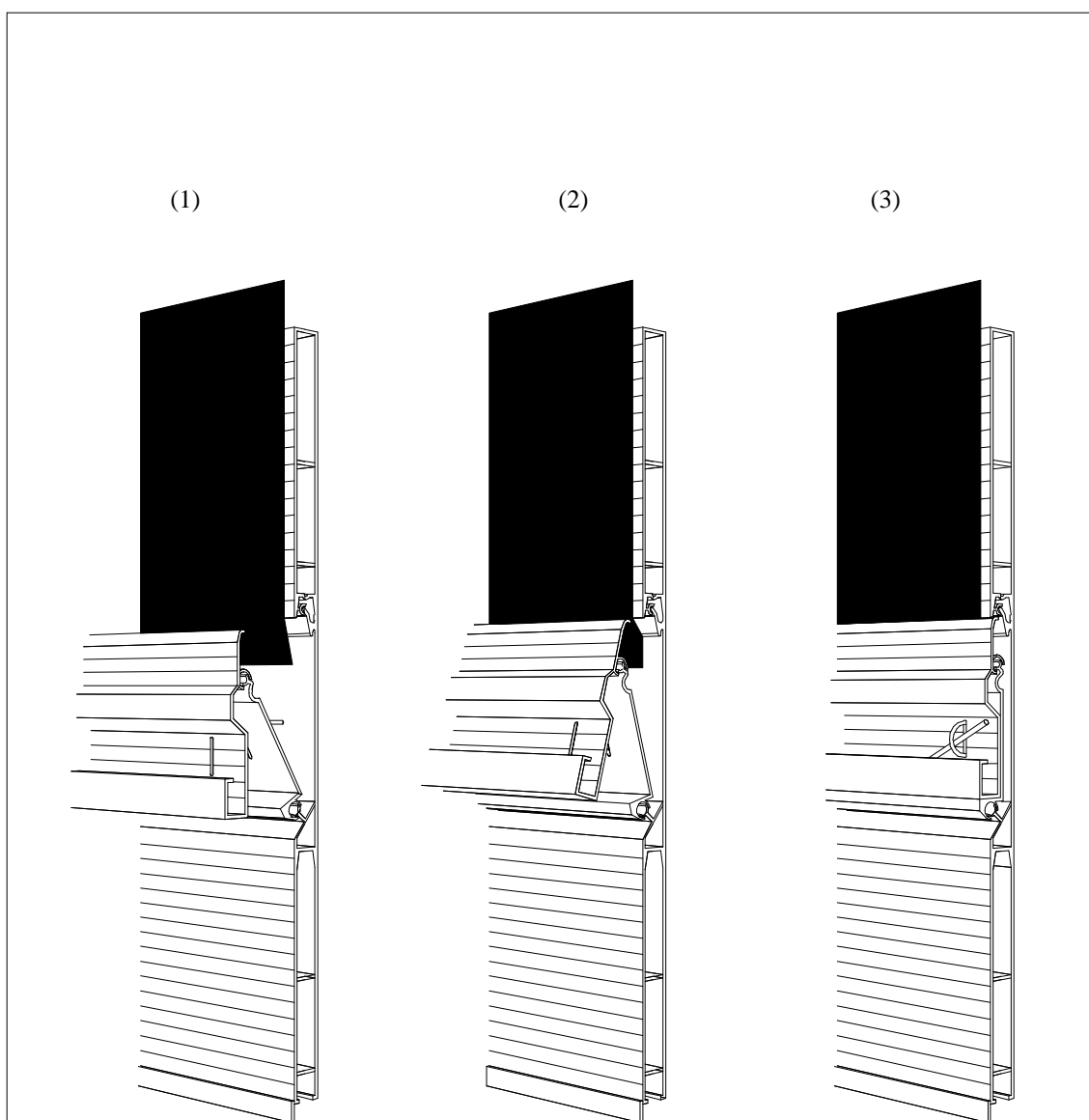


2. Schemă laterală: Verso

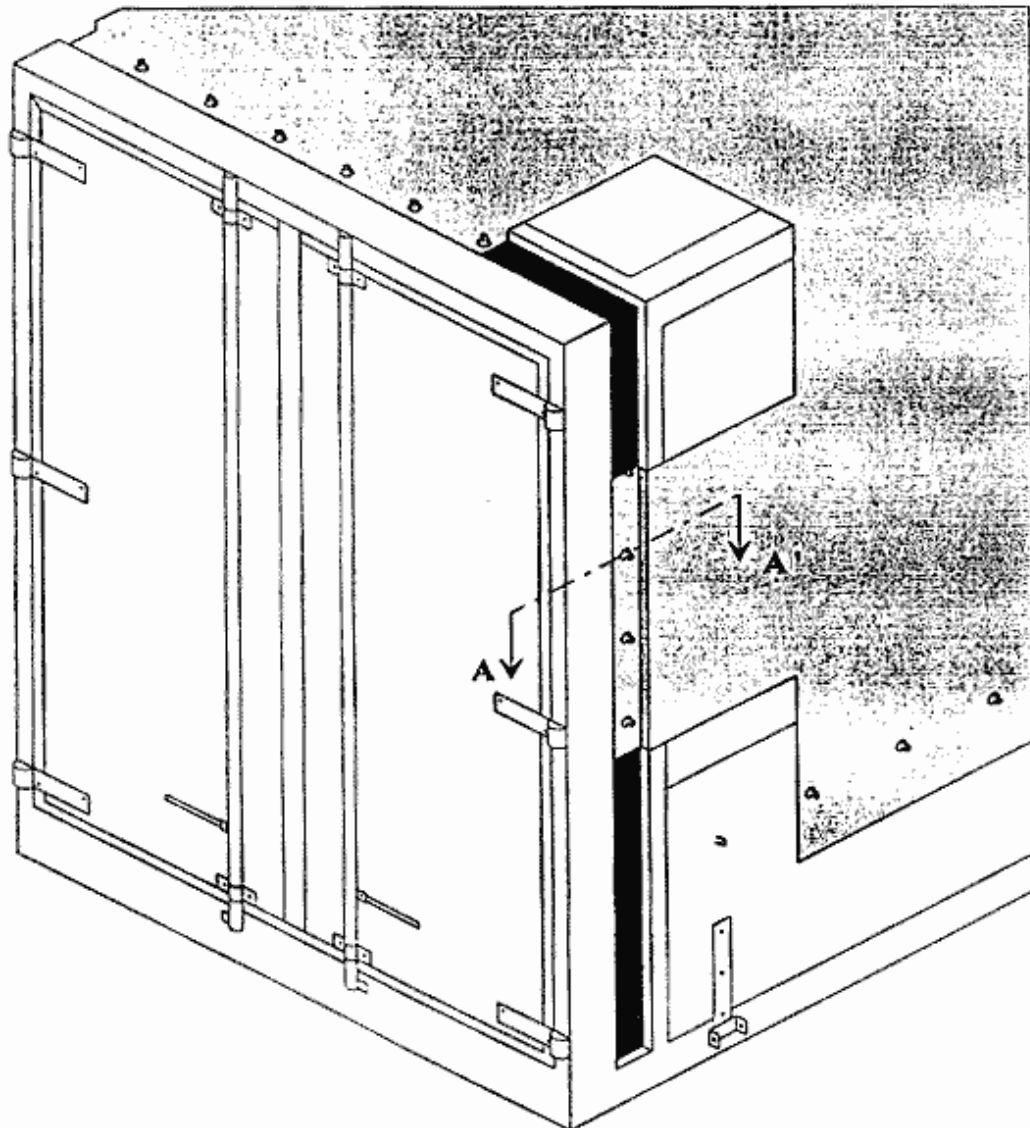


Schița nr.6

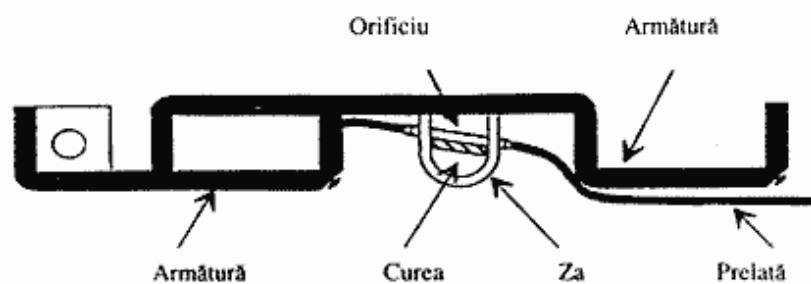
EXEMPLU DE SISTEM DE ÎNCHIDERE A PRELATEI

Descriere

Prezentul sistem de închidere a prelatei poate fi autorizat cu condiția să fie dotat cu cel puțin un belciug metallic la fiecare extremitate a ușii. Deschizăturile operate pentru trecerea belciugului sunt ovale și de dimensiuni corespunzătoare, suficiente pentru a permite trecerea belciugului. Proeminența părții vizibile a belciugului metallic nu depășește dublul diametrului maximal al cablului de închidere atunci când sistemul este încuiat.

Schita nr.7**EXEMPLU DE PRELATĂ FIXATĂ UNEI ARMĂTURI SPECIAL CONCEPTE**

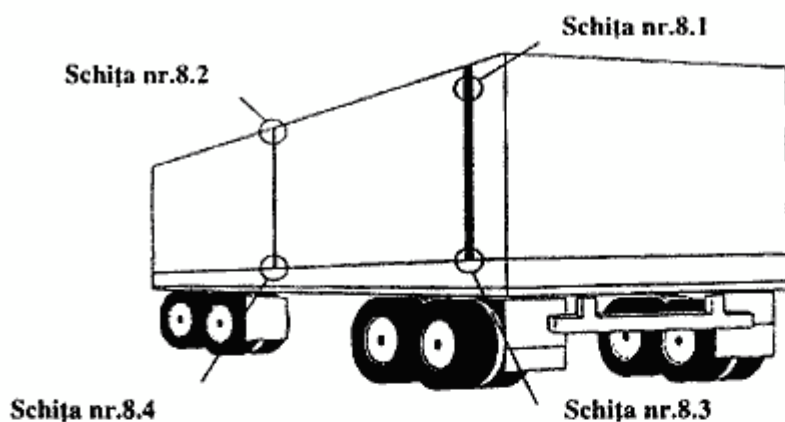
Secțiunea A-A'

**Descriere**

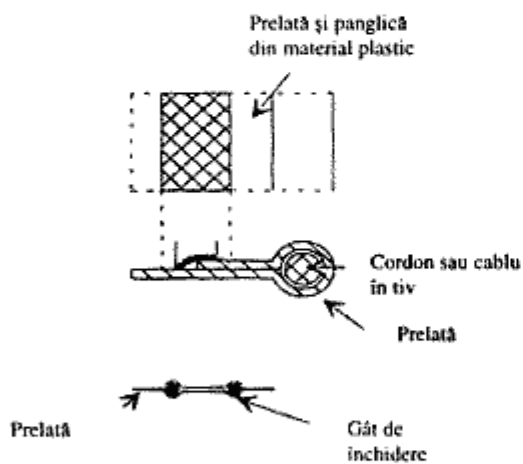
Această fixare a prelatei de container este acceptată, cu condiția ca belciugele să fie încastate în profil și ca partea lor exterioară să nu depășească adâncimea maximă a profilului. Lățimea profilului trebuie de asemenea să fie redusă pe cât posibil.

Schița nr.8

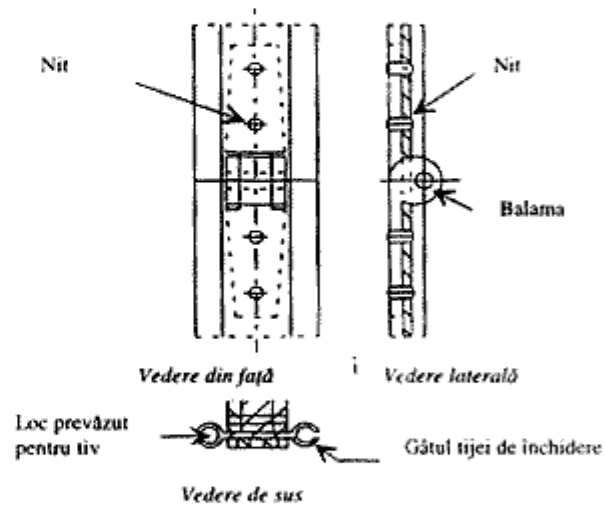
SISTEM DE ÎNCUIERE A DESCHIZĂTURILOR PENTRU ÎNCĂRCARE ȘI DESCĂRCARE.



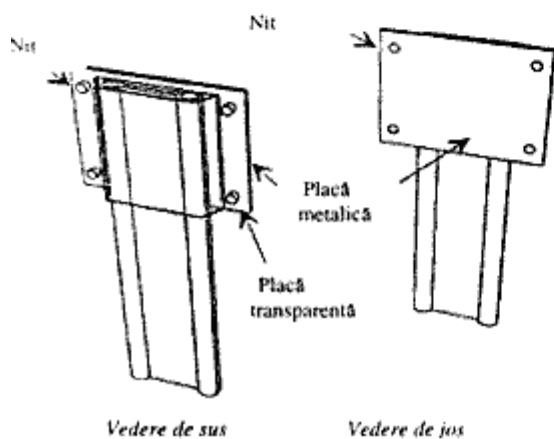
Schița nr.8.1



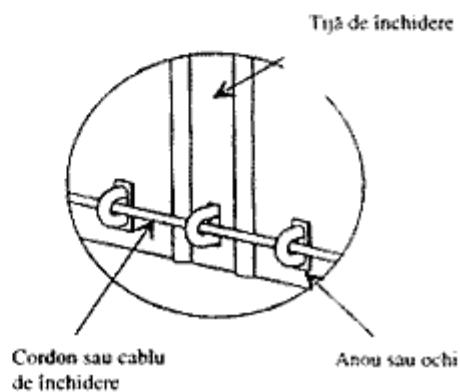
Schița nr.8.3



Schița nr.8.2



Schița nr.8.4



Descriere

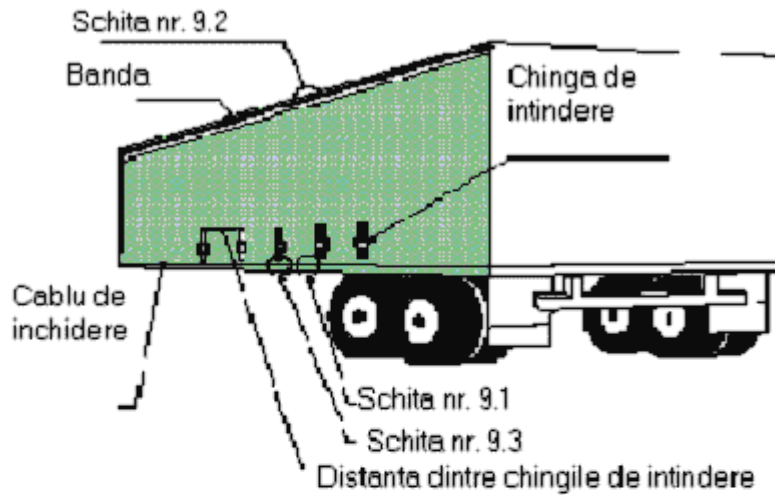
Cu acest sistem de închidere, cele două margini ale deschiderilor prelatei utilizate pentru încărcare și descărcare sunt unite printr-o tijă de închidere din aluminiu. Pe toată lungimea lor, deschiderile prelatei sunt prevăzute cu un cordon sau un cablu strânse într-un tiv (vezi schița nr.8.1), astfel încât să fie imposibil să iasă prelata din gâtul tijei de închidere. Tivul este dinspre exterior și sudat conform prescripțiilor paragrafului 4 al articolului 3 al anexei 2 a Convenției.

Marginile trebuie să fie introduse în gâtul tijei de închidere din aluminiu apoi împinse în cele două glisiere longitudinale paralele. Când tija de închidere este în poziție verticală, marginile prelatei sunt unite.

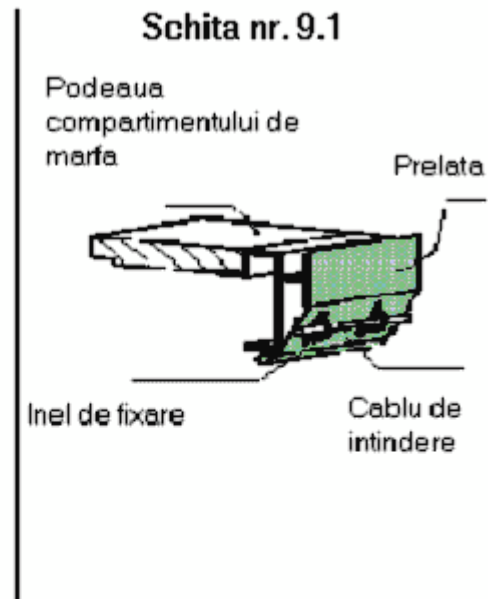
La limita superioară a deschiderii, tija de închidere este blocată de o placă din material plastic transparent nituită la prelată (vezi schița nr.8.2). Tija de închidere este din două părți, legate printr-o balama nituită, ceea ce permite să fie pliată pentru a fi amplasată sau înlăturată mai ușor. Aceasta din urmă trebuie concepută astfel încât să nu poată fi posibilă înlăturarea broșei atunci când sistemul este închis (vezi schița nr.8.3).

În josul tijei de închidere este operată o deschidere pentru a lăsa să treacă belciugul. Această deschidere este ovală și permite trecerea belciugului (vezi schița nr.8.4). Cordonul sau cablul de închidere TIR sunt trecute prin acest belciug pentru a bloca tija de închidere.

Schita nr. 9
MODEL DE CONSTRUCTIE A UNUI CONTAINER CU PRELATE CULISANTE

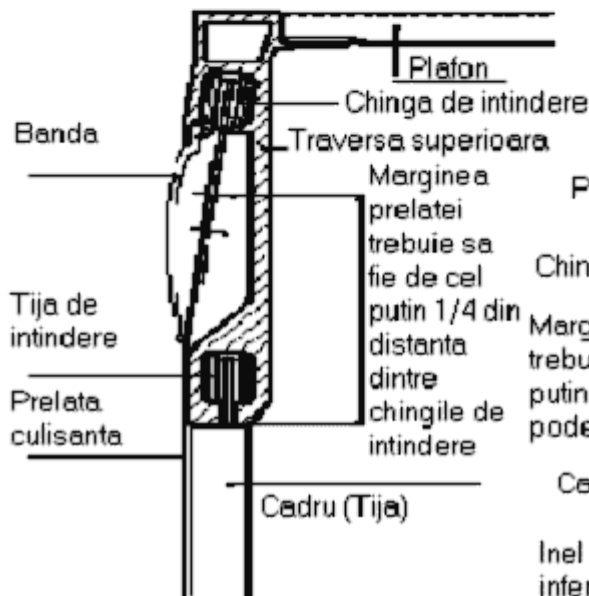


Schita nr. 9.2

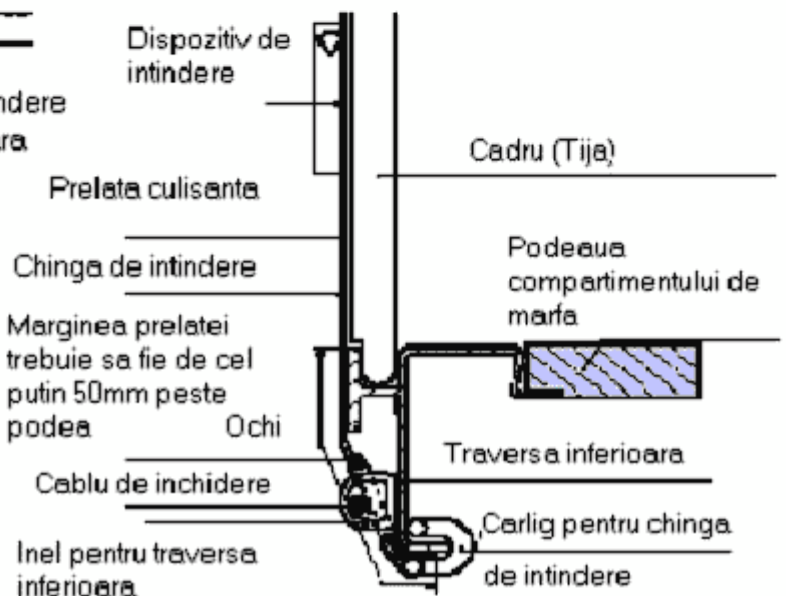


Schita nr. 9.3

Ghidarea prelatei și acoperirea partilor de sus



Marginea prelatei - partea de jos



ANEXA 3**PROCEDURA DE AGREARE A VEHICULELOR RUTIERE
CARE ÎNDEPLINESC CONDIȚIILE TEHNICE PREVĂZUTE ÎN
REGULAMENTUL DE LA ANEXA 2****GENERALITĂȚI**

1. Vehiculele rutiere pot fi agreate conform uneia din următoarele proceduri:

- a) fie individual,**
- b) fie pe tip de construcție (serie de vehicule rutiere).**

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

Comentarii la paragraful 2

Numele proprietarului pe certificat

*In cazul schimbării proprietarului, va fi posibil ca numele indicat la rubrica 8 (titular) să nu fie cel al noului proprietar. Acest lucru nu ar trebui să dea naștere la litigii.
(TRANS/GE.30/12, paragraful 37)*

Numele pe vehicule

In aceleași împrejurări, s-ar putea ca un alt nume decât cel care este indicat efectiv pe autovehicul să apară pe fotografia aplicată pe certificat. Singurul obiect al fotografiei fiind de a indica aspectul general al vehiculului, acest lucru nu ar trebui să dea naștere la litigii.

(TRANS/GE.30/12, paragrafele 38 și 39)

Lipsa de spațiu la rubrica 5 a certificatului

Dacă nu există suficient loc la rubrica 5 (Alte caracteristici) informațiile solicitate vor fi menționate pe nota de pe verso-ul certificatului.

(TRANS/GE.30/12, paragrafele 40 și 41).

3. Certificatul va trebui să se găsească la bordul vehiculului rutier.*Comentariul la paragraful 3*

Este vorba de originalul certificatului și nu de o fotocopie.

(TRANS/GE.30/33, paragraful 52)

- 4. Vehiculele rutiere vor fi prezentate la fiecare doi ani, în scopul verificării și eventualei prelungiri a agreării, autorităților competente din țara în care vehiculul este înmatriculat, sau, în cazul vehiculelor neînmatriculate, autorităților competente din țara în care domiciliază proprietarul sau utilizatorul.**
- 5. Dacă un vehicul rutier nu mai satisface condițiile tehnice prevăzute pentru agrearea sa, va trebui, înainte de a putea fi utilizat din nou pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR, să fie repus în starea în care a obținut agrearea, astfel încât să satisfacă din nou aceste condiții tehnice.**
- 6. Când caracteristicile esențiale ale unui vehicul rutier sunt modificate, acest vehicul nu va mai fi considerat ca agreat și va trebui să primească din nou certificat de agreare de la autoritatea competentă înainte de a putea fi utilizat pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR.**

7. **Autoritățile competente ale țării în care este înmatriculat vehiculul, sau în cazul vehiculelor care nu necesită înmatriculare, autoritățile competente ale țării în care este stabilit proprietarul sau utilizatorul vehiculului, pot, dacă este cazul, să retragă sau să reînnoiască certificatul de agreare sau să elibereze un nou certificat de agreare în împrejurările enumerate la art.14 al prezentei Convenții și la paragrafele 4, 5 și 6 ale prezentei anexe.**

PROCEDURA DE AGREARE INDIVIDUALĂ

8. **Agrearea individuală este cerută autorității competente de către proprietar, utilizator sau reprezentantul unuia sau altuia. Autoritatea competentă procedează la controlul vehiculului rutier prezentat în aplicarea regulilor generale prevăzute la paragrafele 1 – 7 de mai sus, se asigură că el corespunde condițiilor tehnice prevăzute la anexa nr.2 și eliberează, după agreare, un certificat conform modelului din anexa nr.4.**

PROCEDURA DE AGREARE PE TIP DE CONSTRUCȚIE (SERII DE VEHICULE RUTIERE)

9. **Când vehiculele rutiere sunt fabricate în serie după același tip de construcție, constructorul va putea cere autorității competente din țara de fabricație agrearea pe tip de construcție.**
10. **Constructorul va trebui să indice, în cererea sa, numerele sau literele de identificare pe care le atribuie tipului de vehicul rutier pentru care cere agrearea.**
11. **Această cerere va trebui să fie însoțită de planuri și de o specificație detaliată a construcției tipului de vehicul rutier care urmează să fie agreat.**
12. **Constructorul va trebui să se angajeze în scris:**
- a) **să prezinte autorității competente acele vehicule din tipul în cauză pe care aceasta dorește să le examineze ;**
 - b) **să permită autorității competente să examineze alte exemplare în orice moment în cursul producției seriei tipului respectiv ;**

- c) să informeze autoritatea competentă de orice modificare a planurilor sau specificațiilor, indiferent de importanță, înainte de a o opera ;
 - d) să aplice pe vehiculele rutiere, într-un loc vizibil, numerele sau literele de identificare a tipului de construcție, precum și numărul de ordine al fiecărui vehicul din seria tipului respectiv (număr de fabricație);
 - e) să țină o evidență a vehiculelor fabricate conform tipului agreat.
13. Autoritatea competentă va indica, dacă este cazul, modificările care trebuie aduse tipului de construcție prevăzut pentru a putea acorda agrearea.
14. Nici o agreare pe tip de construcție nu va fi acordată fără ca autoritatea competentă să fi constatat, prin verificarea unuia sau mai multor autovehicule fabricate conform acestui tip de construcție, că vehiculele de acest tip satisfac condițiile tehnice prevăzute în anexa 2.
15. Autoritatea competentă va notifica în scris constructorului decizia sa de agreare pe tip. Această decizie va purta dată și număr. Autoritatea care a luat decizia va fi desemnată cu precizie.
16. Autoritatea competentă va lua măsurile necesare pentru a elibera, pentru fiecare vehicul construit în conformitate cu tipul de construcție agreat, un certificat de agreare, îngrijindu-se de vizarea corespunzătoare a acestuia.
17. Titularul certificatului de agreare va trebui, înainte de a utiliza autovehiculul, pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR, să completeze, în măsura necesarului, certificatul de agreare prin:
- indicarea numărului de înmatriculare atribuit vehiculului (rubrica nr.1), sau
 - când este vorba de un vehicul nesupus înmatriculării, indicarea numărului și adresei titularului (rubrica nr.8).

Notă explicativă la paragraful 17

3.0.17 Procedura de agreare

1. Anexa nr.3 prevede că autoritățile competente ale unei părți contractante pot elibera un certificat de agreare pentru un vehicul fabricat pe teritoriul părții menționate, iar acest vehicul nu va fi supus nici unei proceduri de agreare suplimentare în țara unde este înmatriculat sau, după caz, în țara unde proprietarul lui este domiciliat.

2. Aceste dispoziții nu au în vedere limitarea dreptului pe care îl au autoritățile competente ale părții contractante unde vehiculul este înmatriculat sau pe teritoriul căreia proprietarul lui este domiciliat, de a pretinde prezentarea unui certificat de agreare, fie cu ocazia importului, fie ulterior cu ocazia înmatriculării sau controlului vehiculului sau a altor formalități analoge.

18. Când un vehicul care a fost agreat pe tip de construcție este exportat într-o altă țară, parte contractantă la prezenta Convenție, această țară importatoare nu va cere o nouă procedură de agreare ca urmare a importului.

PROCEDURA DE ADNOTARE A CERTIFICATULUI DE AGREARE

19. Când un vehicul agreat, care transportă mărfuri sub acoperirea unui carnet TIR, prezintă defecte de importanță majoră, autoritățile competente ale părților contractante vor putea fie să refuze autorizarea vehiculului de a-și continua drumul sub acoperirea carnetului TIR, fie să permită vehiculului să-și continue drumul sub acoperirea carnetului TIR pe propriul lor teritoriu, luând măsurile de control corespunzătoare. Vehiculul agreat va trebui repus în starea corespunzătoare în cel mai scurt termen și, cel mai târziu, înainte de orice nouă utilizare pentru transportul sub acoperirea carnetului TIR.

- 20. In fiecare din cele două cazuri, autoritățile vamale vor face mențiunea corespunzătoare în rubrica 10 a certificatului de agreare a vehiculului. Vehiculul repus în starea care să justifice agrearea va fi prezentat autorităților competente ale unei părți contractante care vor valida din nou certificatul, adăugând în rubrica 11 o mențiune care anulează adnotările precedente. Nici un vehicul al cărui certificat poartă o mențiune în rubrica 10, în baza dispozițiilor sus-menționate, nu va putea fi utilizat din nou pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR până când nu va fi repus în starea corespunzătoare și până când adnotările de la rubrica 10 nu vor fi anulate, conform celor de mai sus.**

Notă explicativă la paragraful 20

3.0.20 Procedura de adnotare a unui certificat de agreare

Pentru a anula o mențiune referitoare la o defecțiune, atunci când vehiculul va fi repus într-o stare corespunzătoare, va fi suficient să se facă la rubrica 11, prevăzută în acest scop, mențiunea “Defecțiuni remediate”, urmată de numele, semnătura și ștampila autorității competente interesate.

Comentariu la paragraful 20

*Orice defecțiune constatată fie la prelate, fie la sistemul de fixare a prelatelor va putea fi indicată la rubrica 10 a certificatului de agreare.
(TRANS/GE.30/33, paragrafele 46 – 49)*

- 21. Orice mențiune înscrisă pe certificat va purta data și va fi autentificată de autoritățile competente.**
- 22. Când un vehicul prezintă defecte pe care autoritățile vamale le consideră de importanță minoră și nu creează nici un risc de fraudă, continuarea utilizării acestui vehicul pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR va putea fi autorizată. Titularul certificatului de agreare va fi avizat despre această defecțiune și va trebui să repună vehiculul în stare corespunzătoare într-un termen rezonabil.**

ANEXA 4**MODELUL CERTIFICATULUI DE AGREARE A UNUI VEHICUL RUTIER****Comentarii*****Certificatul de agreare***

Certificatul de agreare trebuie să fie de format A 3 pliat în două. Vezi exemplul de mai jos.

(TRANS/GE/30/10, paragraful 33 ; TRANS/WP.30/157, paragrafele 27 – 29 ; TRANS/WP.30/AC.2/35, anexa 6)

Fotografiile sau schemele trebuie să fie anexate

De fiecare dată când trebuie anexate fotografii sau desene ale certificatului de agreare, conform anexei 4 a Convenției, aceste documente trebuie să dea o imagine exactă și actualizată a vehiculului utilizat.

(TRANS/WP.30/157, paragraful 31)

Agrearea caroseriilor amovibile

După cum este stipulat în primul articol j) al Convenției, caroseriile amovibile trebuie să fie considerate containere. În consecință, nu se solicită certificate de agreare așa după cum este prevăzut în anexa 4 a Convenției pentru caroseriile amovibile așa cum sunt definite la anexa 6, nota explicativă 0.1 j). Plăcile de agreare conforme dispozițiilor celei de-a doua părți a anexei 7 a Convenției sunt totuși solicitate.

(TRANS/WP.30/157, paragraful 59)

Amplasarea și numărul sigiliilor vamale

In cazurile în care sunt necesare mai multe sigilii vamale pentru a asigura securitatea, numărul acestor sigilii va fi indicat în certificatul de agreare la rubrica 5 (anexa 4 a Convenției TIR din 1975). Va trebui anexată o schiță sau fotografii ale vehiculului la certificatul de agreare pentru a arăta amplasarea exactă a sigiliilor vamale. Prezenta dispoziție, care intră în vigoare pe [7 august 2003], va fi aplicabilă vehiculelor rutiere care trebuie să fie agreate pentru prima dată, precum și, după caz, cu ocazia inspecției o dată la doi ani sau reînnoirii agreării după intrarea în vigoare a notei explicative 2.2.1 b) f). In consecință, începând din [7 august 2005], toate vehiculele rutiere pentru care securitatea sigiliilor vamale necesită mai multe sigilii vor trebui să posede un certificat de agreare conform notei explicative 2.2.1 b) f).

(TRANS/WP.30/206, paragraful 62; TRANS/WP.30/AC.2/69, anexa 2)

Perioada de tranziție pentru introducerea noului model de certificat

Noul model de certificat de agreare a unui vehicul rutier, intrat în vigoare pe 1 august 1995 (TRANS/WP.30/AC.2/35, anexa 4), este solicitat vehiculelor rutiere care trebuie să fie agreate pentru prima dată, precum și, după caz, cu ocazia inspecției de la fiecare doi ani sau cu ocazia reînnoirii agreării altor vehicule rutiere. In consecință, începând cu 1 august 1997, toate vehiculele rutiere vor trebui să aibă noul model de certificat.

(TRANS/WP.30/164, paragrafele 46-48; TRANS/WP.30/R.158; TRANS/WP.30/AC.2/37, paragraful 42 și anexa 6).

Model de certificat de agreere pentru un vehicul rutier */

CERTIFICAT DE AGREERE
a unui vehicul rutier pentru transportul
mărfurilor sub sigiliu vamal

Certificat Nr.

Conventia T.I.R. din 14 noiembrie 1975

Eliberat de

(autoritatea competentă)

Pg. 1

*/ [CEE/TRANS/17/Amend 18; intrat in vigoare pe 1 August 1995]

**Model de certificat de agreare pentru un vehicul rutier
(continuare)**

IDENTIFICARE	Certificat Nr	
1. Număr de înmatriculare 2. Tipul vehiculului 3. Numărul șasiului 4. Marca (sau numele constructorului) 5. Alte caracteristici 6. Numărul de anexe		
7. AGREARE <input type="checkbox"/> agreare individuală ^{*/} <input type="checkbox"/> agreare pe tipul de construcție ^{*/} Autorizație nr. (dacă este necesar)..... Loc Data Semnătură	Valabil până la	
8. TITULAR, (constructor, proprietar sau transportator) (numai pentru vehiculele neînmatriculate) Nume și adresă.....		
9. REINNOIRE		
Valabil până la		
Loc		
Data		
Semnătură		
Stampilă		

* / se marchează cu o cruce căsuța corespunzătoare

Vezi de asemenea "Aviz important" la pag.4

Model de certificat de agreare pentru un vehicul rutier
(continuare)

OBSERVATII (parte rezervată autorităților competente)		Certificat nr.	
10. Defecte constatate		11. Remedieri efectuate	
Autoritate	Stampila	Autoritate	Stampila
Semnătură		Semnătură	
10. Defecte constatate		11. Remedieri efectuate	
Autoritate	Stampila	Autoritate	Stampila
Semnătură		Semnătură	
10. Defecte constatate		11. Remedieri efectuate	
Autoritate	Stampila	Autoritate	Stampila
Semnătură		Semnătură	
12. Alte remarci			

Vezi de asemenea "Avis important" la pag.4

Model de certificat de agreere pentru un vehicul rutier**AVIZ IMPORTANT**

1. Certificatul de agreere va fi însoțit, dacă autoritatea care l-a eliberat consideră necesar, de fotografii sau desene autentificate de aceasta autoritate. Numărul acestor documente va fi în acest caz înscris de această autoritate în rubrica nr. 6 a certificatului.
2. Certificatul va trebui să se găsească la bordul vehiculului rutier. Este vorba de originalul documentului și nu de o fotocopie.
3. Vehiculele rutiere vor fi prezentate la fiecare 2 ani, în scopul verificării și reînnoirii eventuale a agreării, autorităților competente ale țării unde vehiculul este înmatriculat sau, în cazul vehiculelor nematriculate, autorităților țării în care este domiciliat proprietarul sau utilizatorul.
4. Dacă un vehicul rutier nu mai satisface condițiile tehnice prescrise pentru agreerea sa, va trebui, înainte de a putea fi utilizat din nou pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului T.I.R., să fie repus în starea în care a obținut agreerea, astfel încât să corespundă din nou condițiilor tehnice.
5. Atunci când caracteristicile esențiale ale unui vehicul rutier sunt modificate, acest vehicul nu va mai fi considerat agreat și va trebui să obțină o nouă agreere din partea autorității competente înainte de a putea fi utilizat pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului T.I.R.

Anexa 5**PLACILE TIR**

- 1. Plăcile vor avea dimensiunile 250 mm x 400 mm.**
- 2. Literele TIR, cu caractere latine majuscule, vor avea o înălțime de 200 mm și o grosime de cel puțin 20 mm. Ele vor fi de culoare albă pe fond albastru.**

Comentariu

*Modelul de placă TIR conform anexei 5 figurează mai jos.
Caractere majuscule de culoare albă pe fond albastru (RAL 5017)
(Caractere : înălțime 200 mm ; Grosime : cel puțin 20 mm). Un fișier electronic de format EPS conținând placa TIR conform anexei 5, așa cum este prezentată mai sus, poate fi consultat pe site-ul Web TIR (<http://tir.unece.org>) sau obținut de la Secretarul TIR.*



TRANS/WP.30/204, paragraf 62 ; TRANS/WP.30/AC.2/69, anexa 3}

Anexa 6**NOTE EXPLICATIVE****Introducere la notele explicative**

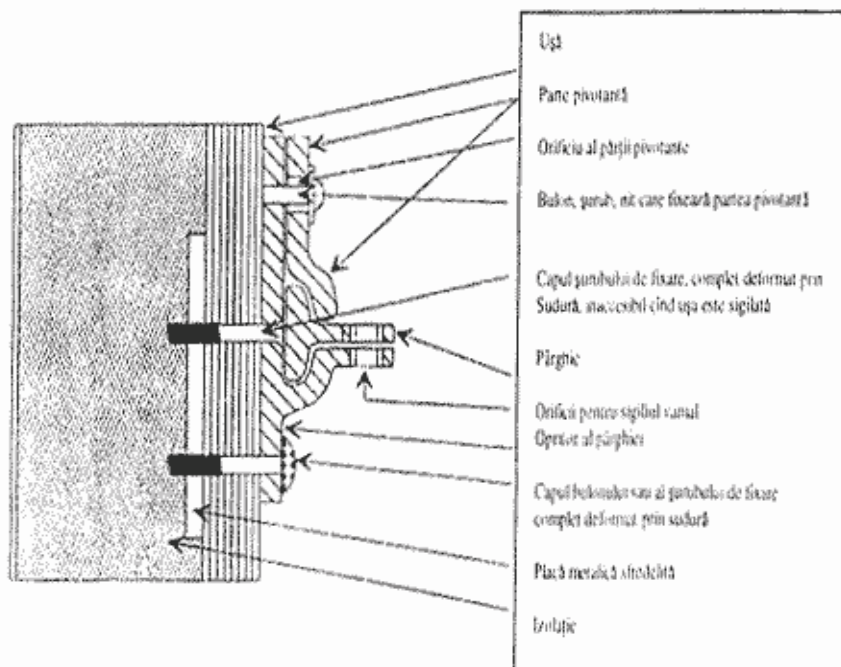
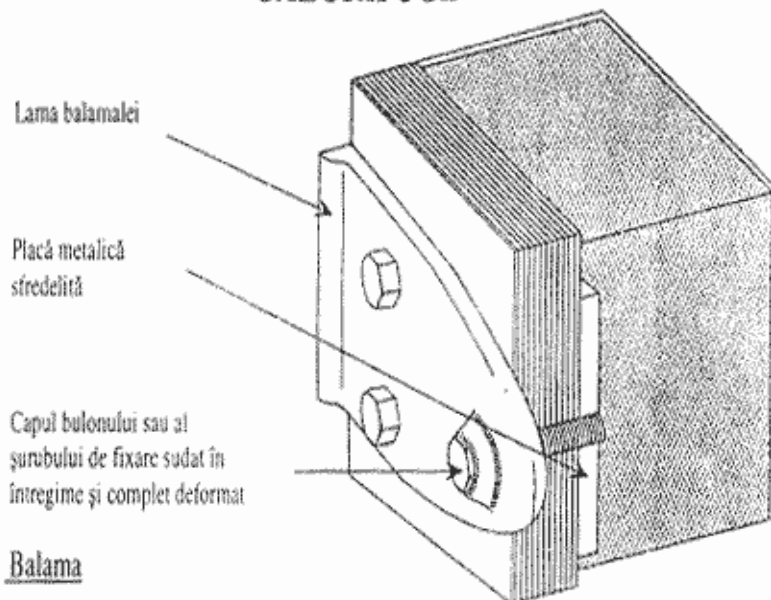
- i) Conform dispozițiilor articolului 43 al prezentei Convenții, notele explicative dau interpretarea anumitor dispoziții ale prezentei Convenții și anexelor sale. Ele reprezintă de asemenea anumite practici recomandate,
- ii) Notele explicative nu modifică dispozițiile prezentei Convenții sau anexelor sale; ele precizează numai conținutul, înțelesul și aria de cuprindere,
- iii) In mod deosebit, ținând seama de dispozițiile articolului 12 și ale anexei 2 a prezentei Convenții, relative la condițiile tehnice de agreare a vehiculelor rutiere pentru transportul sub sigiliu vamal, notele explicative precizează, dacă este cazul, tehnicile de construcție care trebuie să fie acceptate de părțile contractante ca fiind corespunzătoare acestor dispoziții. Ele precizează, de asemenea, dacă este cazul, tehnicile de construcție care nu corespund acestor dispoziții,
- iv) Notele explicative constituie un instrument de aplicare a dispozițiilor din prezenta Convenție și din anexele sale, în funcție de evoluția tehnicilor și exigențelor de ordin economic.

Notă:

(Notele explicative care figurează în anexa 6 au fost plasate la sfârșitul dispozițiilor la care ele se referă. Schițele referitoare la notele explicative sunt incluse în această anexă).

Schita nr.1

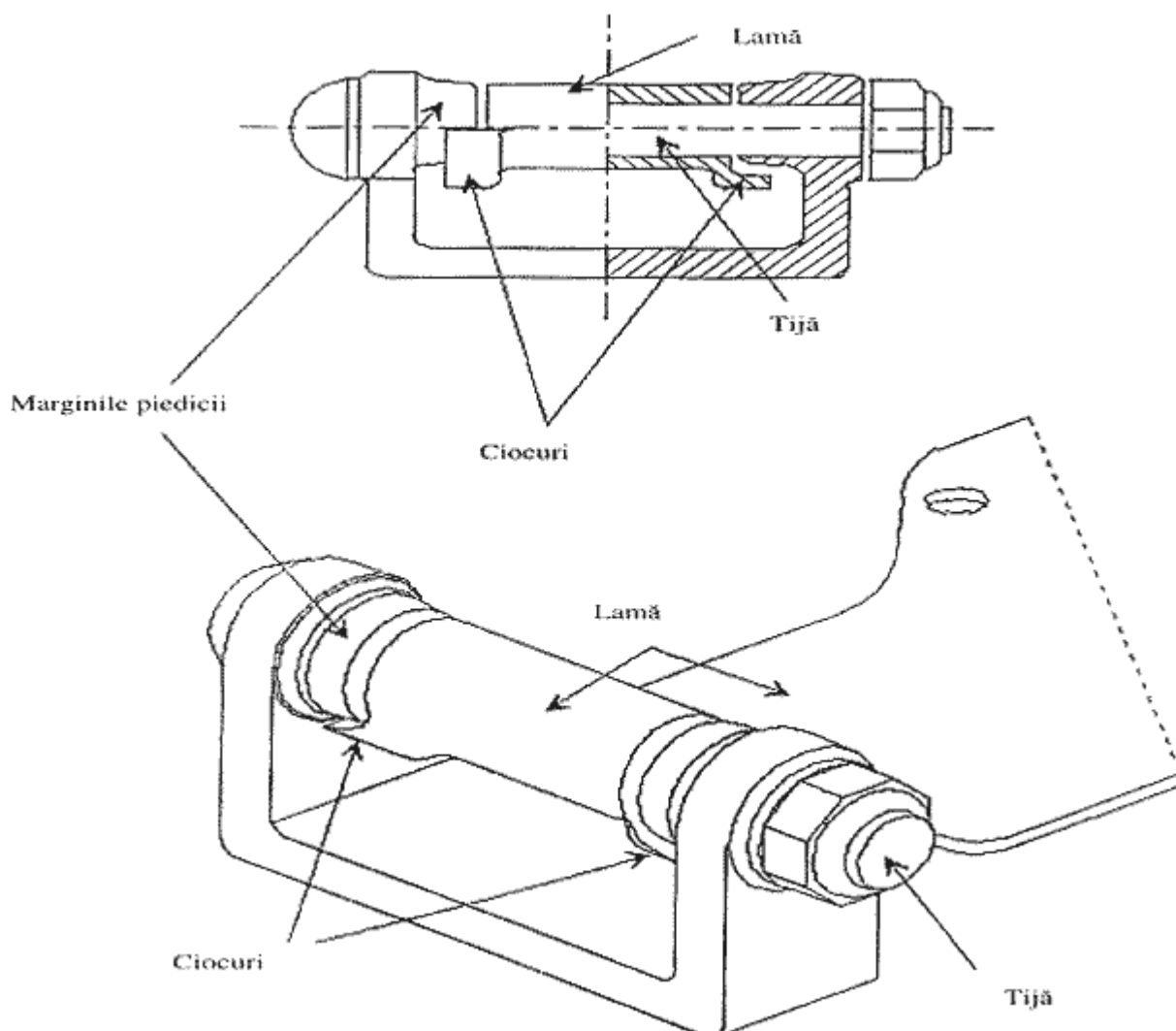
**EXEMPLU DE BALAMA ȘI DE DISPOZITIV DE SIGILARE VAMALĂ PENTRU UȘILE
VEHICULELOR DOTATE CU COMPARTIMENTE DESTINATE ÎNCĂRCĂRII
CALORIFUGE**



Dispozitiv de sigilare vamală

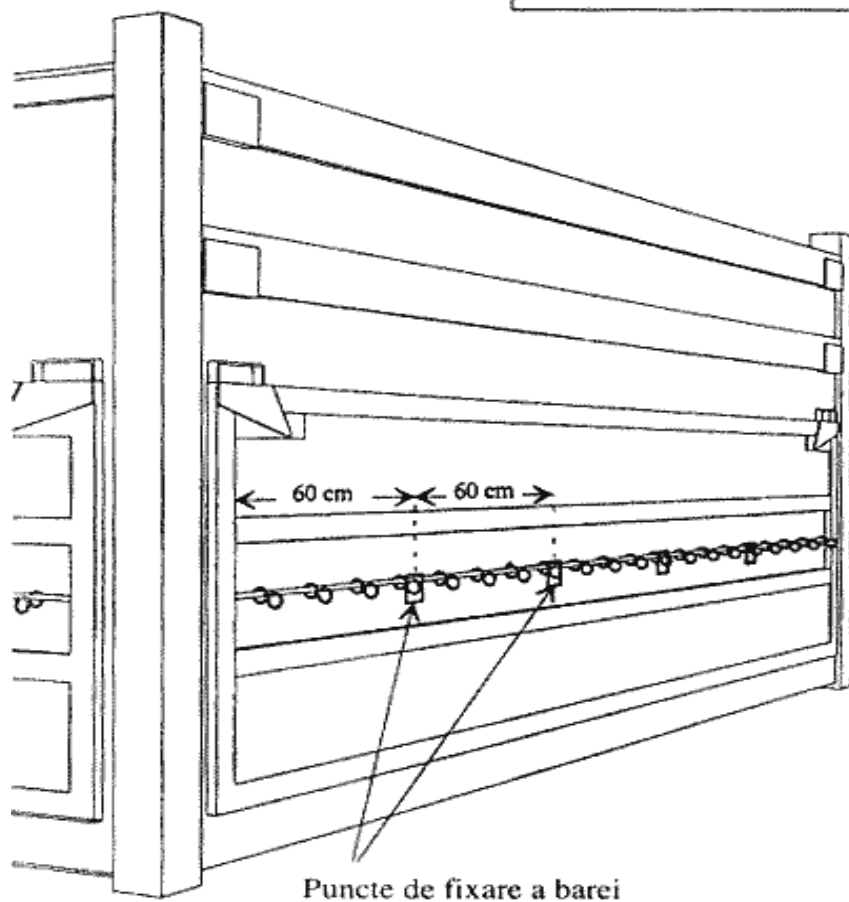
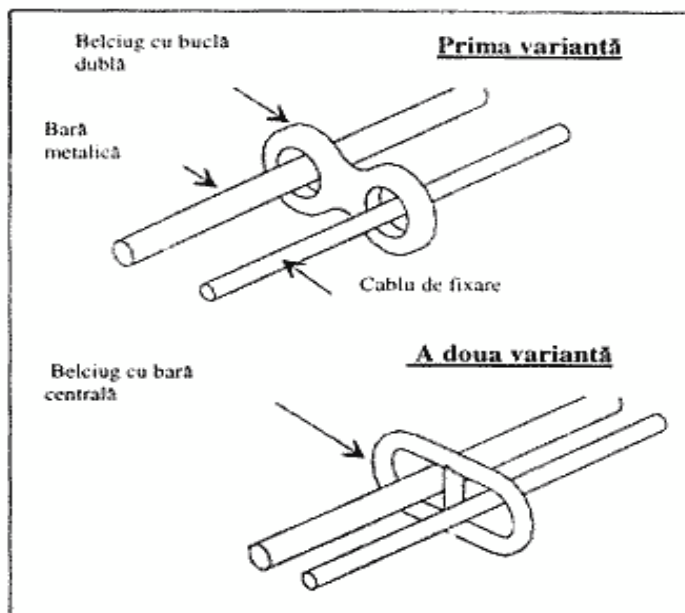
Schița nr.1a**EXEMPLU DE BALAMA CARE NU NECESITĂ PROTECȚIA SPECIALĂ A TIJEI**

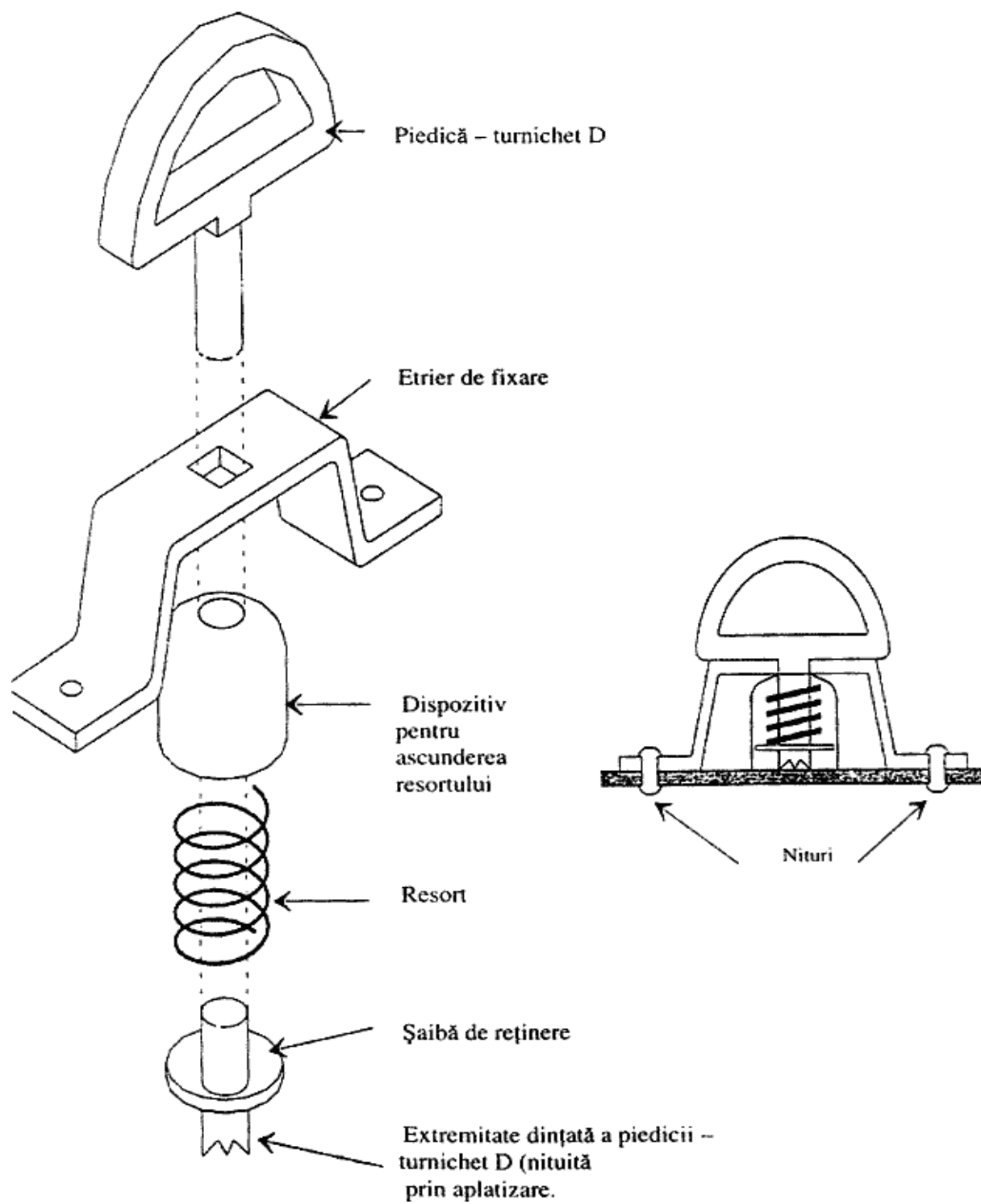
Balamaua reprezentată mai jos este conformă cu exigențele enunțate în fraza a doua a paragrafului b) al notei 2.2.1 b). Modul în care sunt concepute lama și piedica face inutilă orice protecție specială a tijei, dat fiind că ciocurile lamei urcă chiar până în spatele extremităților piedicii. Aceste ciocuri împiedică astfel ca ușa sigilată de către vamă să poată fi deschisă la nivelul dispozitivului de prindere fără a lăsa urme vizibile, chiar dacă tija neprotejată a fost îndepărtată.



Schita nr.2

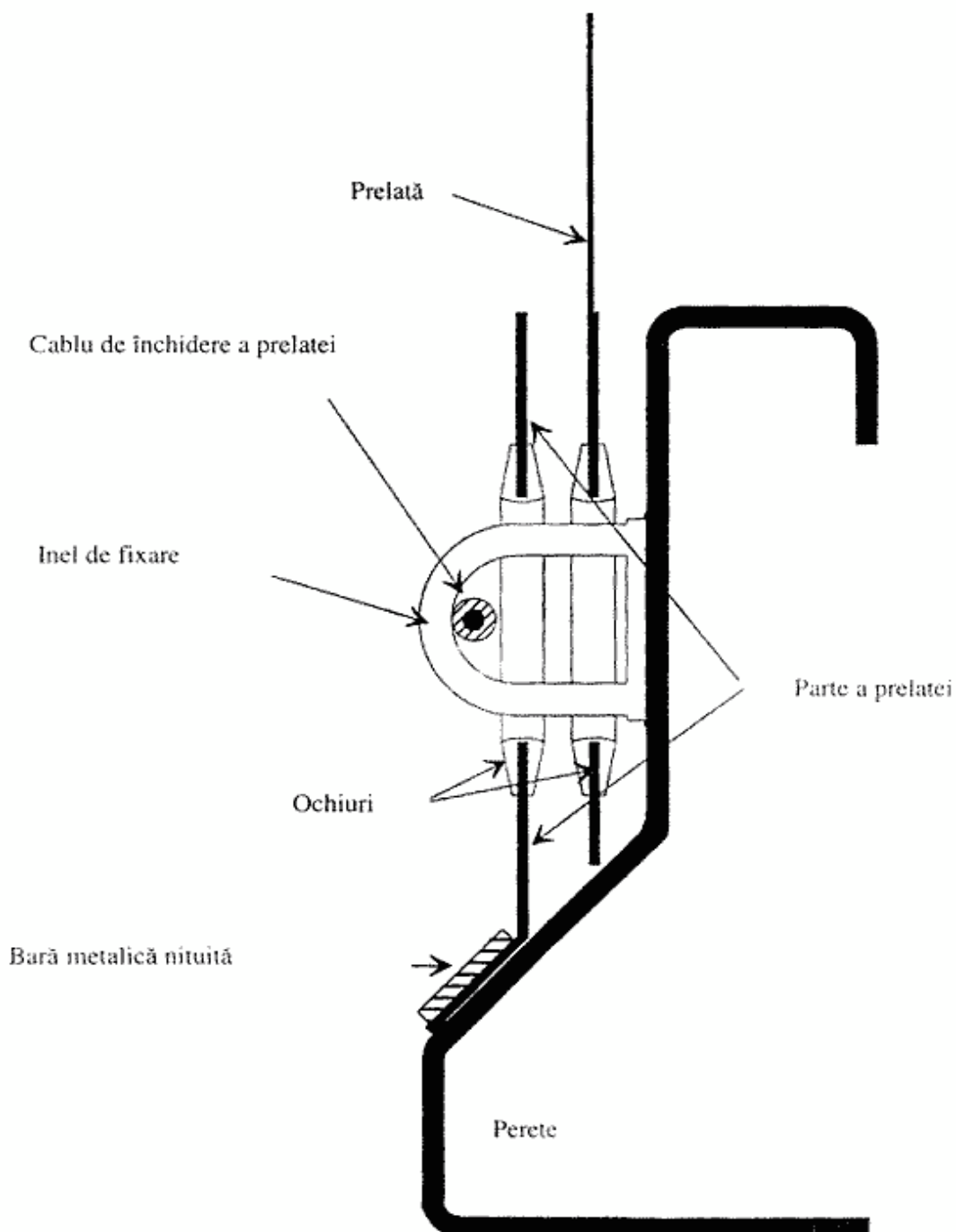
VEHICULE CU PRELATE PE BELCIUGE CULISANTE



Schita nr.2a**EXEMPLU DE TURNICHET (MODELUL "D")**

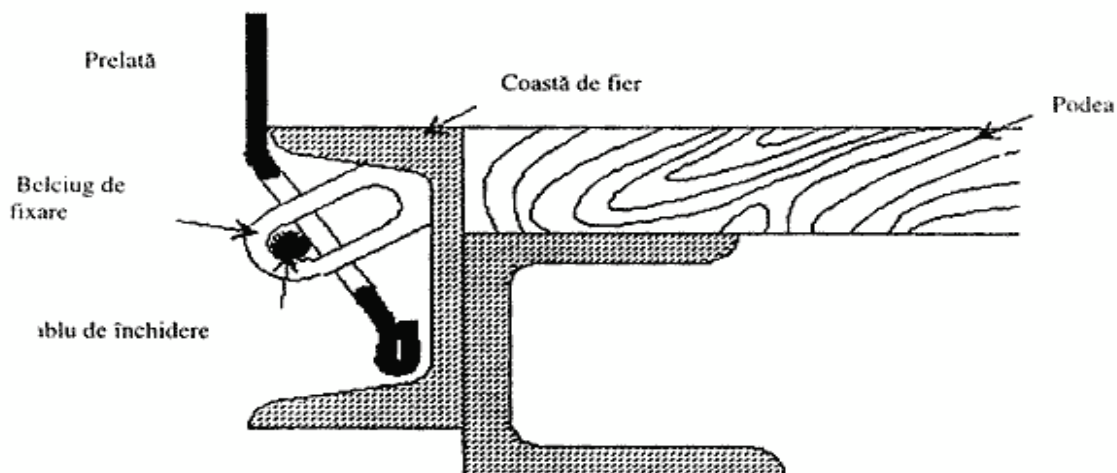
Schita nr.3**EXEMPLU DE DISPOZITIV DE ÎNCHIDERE A PRELATEI UNUI VEHICUL**

Dispozitivul reprodus mai jos corespunde prescripțiilor ultimului alineat al paragrafului 11 a) din articolul 3 al anexei 2. Corespunde și dispozițiilor alineatelor a) și b) ale paragrafului 6 din articolul 3 al anexei 2. {ECE/TRANS/17, Amend.17, intrat în vigoare la 1 august 1994}

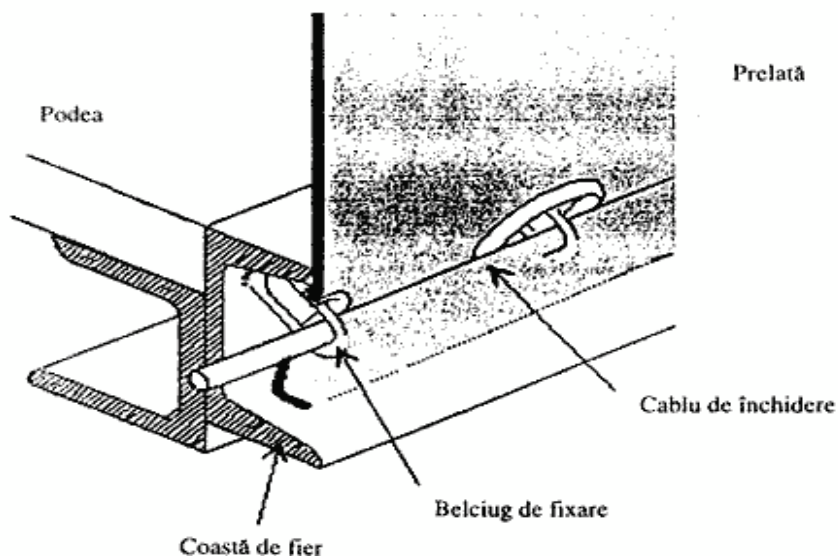


Schita nr.4**DISPOZITIV DE ÎNCHIDERE A UNEI PRELATE**

Dispozitivul reprodus mai jos corespunde dispozițiilor alineatelor a) și b) ale paragrafului 6 din articolul 3 al anexei 2.

**Comentariu**

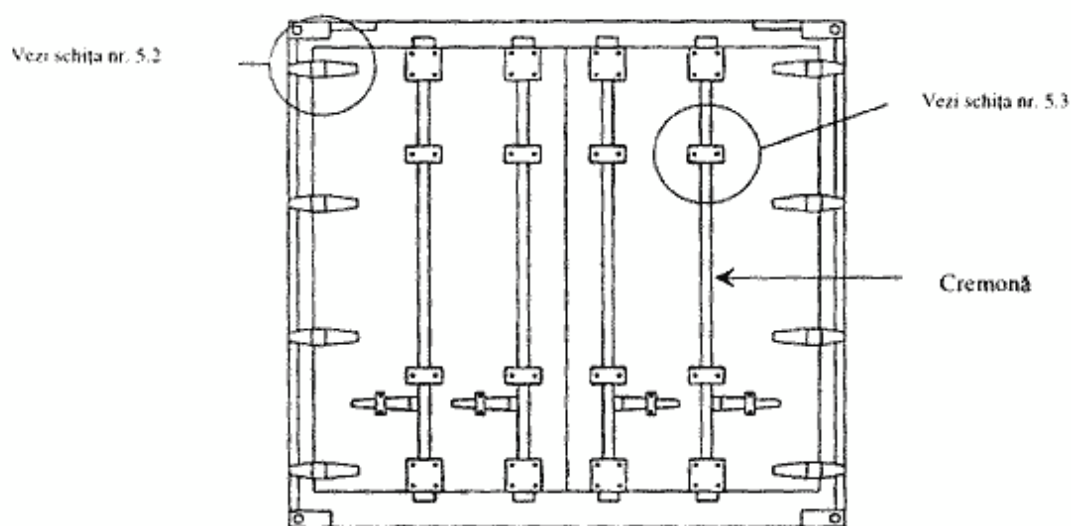
Schița reprodusă mai jos prezintă un exemplu de dispozitiv de închidere a prelatelor vehiculelor conform alineatelor a) și b) ale paragrafului 6 al articolului 3 din anexa 2. [TRANS/WP.30/147, paragraful 32]



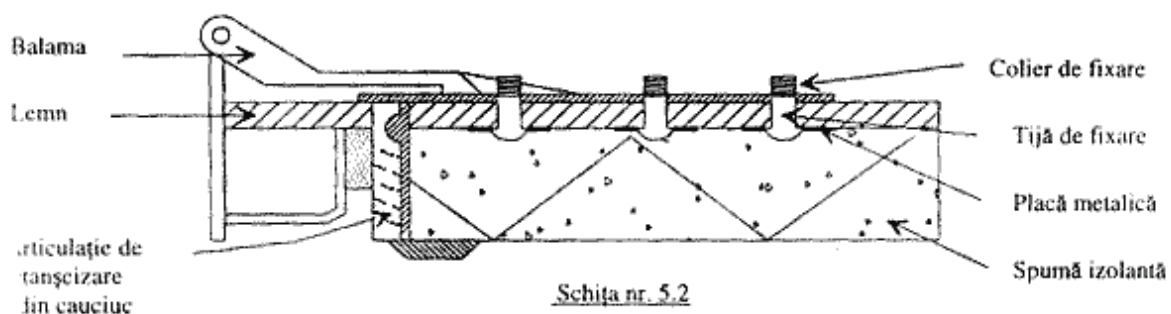
Schita nr.5

EXEMPLU DE DISPOZITIV DE ATAȘ INSERAT ÎN INTERIORUL UNEI CONSTRUCȚII CU UȘĂ CALORIFUGĂ

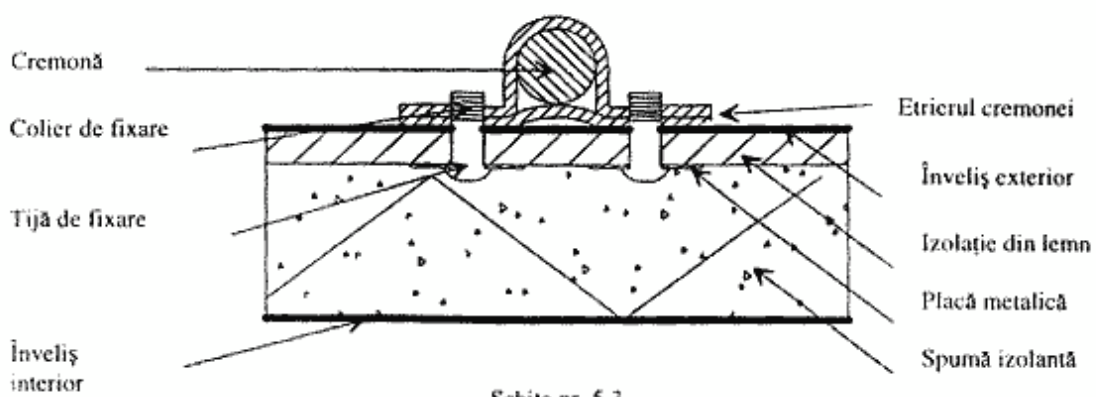
Imagine posterioară a porții



Schița nr. 5.1



Schița nr. 5.2



Schița nr. 5.3

ANEXA 7**ANEXA REFERITOARE LA AGREAREA CONTAINERELOR****PARTEA 1****REGULAMENT PRIVIND CONDIȚIILE TEHNICE APLICABILE
CONTAINERELOR CARE POT FI ADMISE PENTRU TRANSPORTUL
INTERNAȚIONAL SUB SIGILIU VAMAL****Note explicative**

Notele explicative referitoare la anexa 2, care figurează în anexa 6 a prezentei Convenții se aplică mutatis mutandis containerelor agreate pentru transporturile sub sigiliu vamal, aplicându-se dispozițiile prezentei Convenții.

Articolul 1**Principii de bază**

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

- a) nici un bun să nu poată fi scos sau introdus în partea sigilată a containerului fără a se lăsa urme vizibile de efracție sau de violare a sigiliului vamal;**
- b) sigiliile vamale să poată fi ușor și eficient aplicate;**
- c) să nu conțină niciun spațiu ascuns în care mărfurile ar putea fi ascunse;**
- d) toate spațiile în care se pot introduce mărfuri să poată fi ușor accesibile controlului vamal.**

Comentariu la articolul 1

Semne pe containere

Desenele, decalcomaniile și alte semne similare care nu pot fi înlăturate de pe pereții sau prelatele containerelor nu sunt autorizate decât dacă nu maschează structura peretelui sau prelatei, care trebuie să rămână vizibile. Autocolantele și alte semne similare care ar putea masca deschizăturile din containere nu trebuie totuși să fie autorizate.

(TRANS/GE.30/57, paragraful 45; TRANS/WP.30/141, paragraful 35; TRANS/WP.30/AC.2/31, anexa 3)

Articolul 2

Structura containerelor

1. Pentru a răspunde prevederilor art.1 al prezentului regulament:

- a) **elementele constitutive ale containerelor (pereți, podea, uși, acoperiș, suportți, cadre, elemente transversale, ș.a.m.d.) trebuie asamblate fie prin dispozitive care nu pot fi demontate și repuse la loc din exterior fără să lase urme vizibile, fie prin asemenea metode care să asigure o asemenea structură care nu poate fi modificată fără să se lase urme vizibile. Când pereții, podeaua, ușile și acoperișul sunt constituite din elemente diferite, acestea trebuie să corespundă aceluiași cerințe și să fie suficient de rezistente;**
- b) **ușile și celelalte sisteme de închidere (inclusiv robinetele de închidere, acoperișurile gurilor de vizitare, flanșele de închidere, etc.) trebuie să se assembleze cu un dispozitiv la care se pot aplica sigilii vamale. Acest dispozitiv trebuie să nu poată fi deplasat și repus la loc din exterior fără să se lase urme vizibile iar ușile și încuietorile să nu poată fi deschise fără violarea sigiliilor vamale. Sigiliul vamal trebuie să fie protejat în mod corespunzător. Sunt permise acoperișuri care se deschid;**

Comentariu la articolul 2, paragraful 1 b)

Protecția sigiliilor vamale pe containere

Convenția nu conține nici o dispoziție specială în ceea ce privește protecția sigiliului; se poate alege una din cele două posibilități, fie de a proteja sigiliul acoperindu-l cu un dispozitiv special, fie de a construi ușa astfel încât să nu existe riscul ca sigiliul să fie deteriorat de vreun șoc.

(TRANS/GE.30.17, paragraful 93)

- c) deschizăturile pentru ventilație și drenaj vor fi prezăvute cu un dispozitiv care să nu permită accesul în interiorul containerului. Acest dispozitiv trebuie să nu poată fi deplasat și repus la loc din exteriorul containerului, fără să se lase urme vizibile.**

Comentariu la articolul 2, paragraful 1 c)

Deschizăturile pentru ventilație ale containerelor

Deși dimensiunea deschiderilor pentru ventilație nu trebuie, în principiu, să depășească 400 mm, oricare administrație vamală căreia îi va fi prezentată o deschidere mai mare de 400 mm va putea, cu condiția ca toate celelalte prescripții să fie respectate, să agreeze această deschidere.

(TRANS/GE.30/14, paragraful 102 ; TRANS/WP.30/143, paragrafele 36 și 37)

2. Prin derogare de la prevederile art.1 alin. c) din acest regulament se va permite ca, din motive practice, părțile constitutive ale containerului să includă spații libere (ca de exemplu între pereții unui perete dublu). Pentru ca spațiul menționat să nu poată fi folosit pentru ascunderea de mărfuri:

- i) dacă învelișul interior al containerului acoperă peretele pe toată înălțimea sa de la podea la acoperiș sau, în alte cazuri, dacă spațiul existent între acest înveliș și peretele exterior este închis în întregime, învelișul respectiv va trebui aplicat astfel încât să nu poată fi demontat și repus la loc fără a lăsa urme vizibile, și**

- ii) **dacă învelișul nu acoperă peretele pe toată înălțimea sa și dacă spațiile care îl separă de peretele exterior nu sunt închise în întregime și în toate celelalte cazuri în care construcția containerului dă naștere la spații, numărul acestor spații va trebui redus la minimum și acest spații trebuie să fie ușor accesibile controlului vamal.**
(CEE/TRANS/17/Amend.8 ; intrat în vigoare pe 1 august 1987)

Comentariu la articolul 2, paragraful 2

Eliminarea elementelor structurale goale

*Elementele structurale goale și închise ale compartimentelor rezervate încărcăturii vor trebui să fie limitate la minimum și să fie progresiv eliminate la noile modele de compartimente de încărcare, recurgându-se în măsura posibilului la grinzi deschise. Dacă, din motive de construcție, în elementele structurale ale containerelor sunt prevăzute spații închise, sunt admise orificii destinate facilitării controalelor vamale în spațiile goale. Prezența acestor orificii de control trebuie să fie notată la rubrica 9 a Modelului II sau la rubrica 7 a Modelului III a certificatului de omologare a containerelor (anexa 7, partea a doua a Convenției).
(TRANS/WP.30/151, paragrafele 33 – 37; TRANS/WP.30/AC.2/33, anexa 7).*

- 3. Lucarnele vor fi autorizate la caroseriile amovibile, conform definiției din anexa 6, nota explicativă 0.1 j) a Convenției, cu condiția să fie fabricate din materiale suficient de rezistente și care să nu poată fi înlăturate și repuse la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile. Totuși, sticla va putea fi admisă, dar dacă nu se utilizează sticlă securizată, lucarnele vor fi prevăzute cu un grilaj metalic fix care să nu poată fi înlăturat din exterior; dimensiunea ochiurilor grilajului nu va depăși 10 mm. Lucarnele nu vor fi autorizate pe containere așa cum sunt acestea definite în articolul 1 j) al Convenției, cu excepția caroseriilor amovibile așa cum sunt acestea definite în nota explicativă 0.1 j) a anexei 6 a Convenției.**
(CEE/TRANS/17/Amend.17; intrat în vigoare pe 1 octombrie 1994)

Articolul 3

Containere repliabile sau demontabile

Containerele repliabile sau demontabile trebuie să corespundă prevederilor art.1 și 2 ale prezentului Regulament; în plus, ele trebuie să fie echipate cu dispozitive care blochează diversele părți după montarea containerului. Aceste dispozitive de închidere trebuie să fie în așa fel construite încât să fie apte pentru aplicarea sigiliilor vamale, atunci când se vor afla în exteriorul containerului după montarea acestuia.

Articolul 4

Containere cu prelată

1. In măsura în care le sunt aplicabile, prevederile art.1, 2 și 3 ale prezentului regulament se aplică containerelor cu prelată. In plus, aceste containere se vor încadra în prevederile prezentului articol.
2. Prelata va fi din pânză tare sau din pânză plastifiată sau cauciucată, care trebuie să fie suficient de rezistentă și neextensibilă. Ea trebuie să fie în stare bună și confecționată în așa fel încât, odată asigurat mecanismul de închidere, să fie imposibil să se pătrundă la încărcătură fără să se lase urme vizibile.
3. Dacă prelata este alcătuită din mai multe bucăți, marginile acestora trebuie să se plieze una în alta și să fie cusute cu două tighele aflate la o distanță de cel puțin 15 mm unul de celălalt. Cusăturile vor fi făcute conform schiței nr.1 anexată la prezentul regulament; totuși, în cazul în care în anumite părți ale prelatei (cum ar fi clapele din spate și colțurile întărite) nu este posibil să se assembleze bucățile în acest fel, va fi suficient să se plieze marginea părții superioare și să se coasă în felul arătat în schița nr.2 anexată la prezentul regulament. Una dintre cusături va fi vizibilă numai din interior și culoarea aței folosite pentru această cusătură va fi net diferită de culoarea prelatei, precum și de culoarea aței folosite pentru cealaltă cusătură. Toate cusăturile vor fi trase la mașină.

4. Dacă prelata este din pânză plastifiată confecționată din mai multe bucăți, bucățile vor putea fi asamblate și prin sudură, conform schiței nr.3 anexată la prezentul regulament. Marginile bucăților se vor suprapune pe o lățime de cel puțin 15 mm. Bucățile se vor încheia pe toată această lățime. Capătul foi exterioare va fi acoperit cu o bandă din material plastic lată de cel puțin 7 mm, fixată prin același sistem de sudură. Pe banda din plastic precum și pe o lățime de cel puțin 3 mm de o parte și de alta a acesteia, se va imprima un relief uniform și bine marcat. Bucățile vor fi îmbinate în așa fel încât să nu poată fi desfăcute și repuse la loc fără a se lăsa urme vizibile.

Comentarii la articolul 4, paragraful 4

Panglica din material plastic

Aplicarea unei panglici din material plastic este o prescripție indispensabilă pentru siguranța vamală. De asemenea, înlăturarea ei nu ar trebui să fie autorizată. (TRANS/GE.30/17, paragraful 99; TRANS/WP.30/141, paragraful 35; TRANS/WP.30/AC.2/31, anexa 3)

Acoperirea marginilor bucăților de prelată

Dacă, pentru siguranța vamală, o acoperire de cel puțin 15 mm a marginilor bucăților prelatei este suficientă, o acoperire de 20 mm sau mai mult este admisă și poate fi necesară din motive tehnice, în funcție de materialul din care este confecționată prelata și de aderența sa. (TRANS/WP.30/162, paragrafele 64 și 65; TRANS/WP.30/AC.2/37, anexa 6)

Metode de sudaj a bucăților de prelată

Metodele de sudaj a bucăților de prelate care sunt recunoscute ca prezentând garanții vamale corespunzătoare dacă sunt aplicate conform dispozițiilor anexei 2 a Convenției sunt “metoda prin fuziune”, prin care bucățile de prelată sunt îmbinate la temperatură înaltă și “metoda frecvenței înalte”, prin care bucățile de prelate sunt sudate prin aplicarea unor frecvențe înalte și a unei presiuni ridicate. (TRANS/WP.30/162, paragrafele 64 și 65; TRANS/WP.30/AC.2/37, anexa 6)

5. Reparațiile vor fi făcute conform metodei descrise în schița nr.4 anexată la prezentul regulament, marginile vor fi pliate una în alta și vor fi cusute cu două tighele vizibile, aflate la o distanță, de cel puțin 15 mm unul de celălalt; culoarea firului vizibil pe partea dinăuntru va fi diferită de cea vizibilă pe dinafară și de cea a prelatei; toate cusăturile vor fi trase la mașină. Când o prelată care a fost deteriorată lângă margini este reparată, înlocuindu-se partea deteriorată cu o bucată, cusătura va fi făcută, de asemenea, conform prevederilor paragrafului 3 al acestui articol și schiței nr.1 anexată la prezentul regulament. Prelatele din pânză plastifiată vor putea fi reparate, de asemenea, după metoda descrisă la paragraful 4 al prezentului articol, dar în acest caz, banda de plastic va trebui fixată pe ambele fețe ale prelatei, bandajul fiind plasat pe fața internă.

(CEE/TRANS/17/Amend.8, intrat în vigoare pe 1 august 1987)

Comentarii la articolul 4, paragraful 5

Repararea prelatelor din pânză acoperită cu material plastic

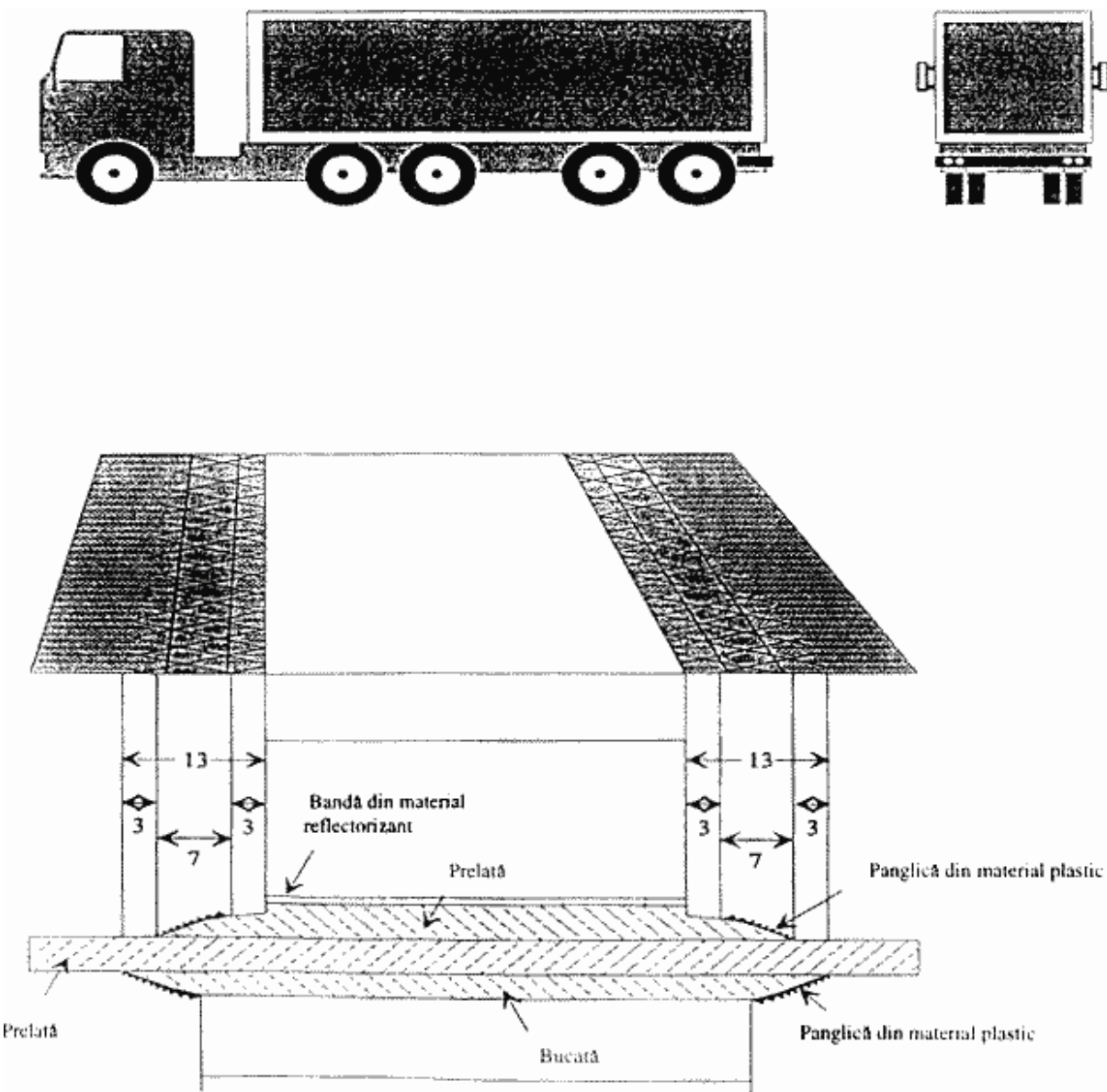
Procedeele următor este admis pentru repararea acestor prelate: se folosește vinil lichefiat sub acțiunea presiunii și căldurii pentru a fixa prin fuziune o bucată pe prelată. Într-un astfel de caz, o panglică din material plastic imprimată în relief va fi aplicată în mod natural pe marginea bucății pe ambele părți ale prelatei.

(TRANS/GE.30/6, paragraful 40; TRANS/GE.30/GRCC/4, paragraful 33; TRANS/WP.30/141, paragraful 35; TRANS/WP.30/AC.2/31, anexa 3)

Benzi din materiale reflectorizante

Benzile din materiale reflectorizante care pot fi înlăturate și care maschează structura prelatelor containerelor sunt totuși autorizate dacă sunt complet sudate la prelate din pânză acoperite cu material plastic și sunt atașate conform dispozițiilor paragrafului 5 al articolului 3 al anexei 2 a Convenției (vezi schița de mai jos).

(TRANS/WP.30/151, paragraful 40)



6. Prelata va fi fixată pe container în strictă concordanță cu condițiile stabilite în alineatele a) și b) ale art.1 al prezentului regulament. Vor putea fi folosite următoarele sisteme:

a) Prelata va putea fi fixată prin:

- i) inele metalice fixate pe container,**
- ii) ochiuri la marginea prelatei, și**
- iii) o legătură de închidere trecând prin inele pe deasupra prelatei și vizibilă din exterior pe întreaga sa lungime.**

Prelata va acoperi elementele solide ale containerului cu cel puțin 250 mm, măsurați din centrul inelelor de fixare, cu excepția cazurilor în care însuși sistemul de construcție al containerului împiedică accesul la marfă.

Notă explicativă la articolul 4, paragraful 6 a)

Schița alăturată anexei 7 la cea de-a treia parte oferă un exemplu de sistem de fixare a prelatelor în jurul ferecăturii de la colțul containerelor, acceptat de către vamă.

b) Când unul din capetele prelatei urmează a fi fixat în mod permanent pe container, asamblarea celor două suprafețe va trebui să fie continuă iar dispozitivele folosite pentru asamblare vor fi solide.

**c) Când este folosit un sistem de zăvorâre a prelatei, trebuie ca, în poziție încuiată, să se întindă prelata în mod etanș peste exteriorul containerului (ca exemplu, vezi schița nr.6 anexată acestui regulament).
(CEE/TRANS/17/Amend.8; intrat în vigoare pe 1 august 1987)**

**7. Prelata va fi susținută de o suprastructură adecvată (montanți, pereți, arcade, șipci, etc.).
(CEE/TRANS/17/Amend.8; intrat în vigoare pe 1 august 1987)**

Comentarii la articolul 4, paragraful 7

Suporți pentru prelate

Arcurile care sprijină prelatele sunt uneori goale și ar putea servi drept ascunzătoare. Totuși, este posibilă inspectarea lor, ca și a altor părți ale containerului. În aceste condiții, arcurile goale sunt admise.

(TRANS/GE.30/14, paragraful 90; TRANS/GE.30/12, paragrafele 100 și 101; TRANS/GE.30/6, paragraful 41; TRANS/WP.30/141, paragraful 35; TRANS/WP.30/AC.2/31, anexa 3)

- 8. Intervalul dintre inele și dintre ochiuri nu va depăși 200 mm. Totuși, va putea fi superior acestei valori, însă fără a depăși 300 mm, între belciuge și între ochiurile situate de-o parte și alta a montantului, dacă modul de construcție a containerului și a prelatei interzice accesul în interiorul containerului. Ochiurile vor trebui să fie întărite. (CEE/TRANS/17/Amend.8; intrat în vigoare pe 1 august 1987)**
- 9. Se vor folosi următoarele legături de închidere:**
- a) cabluri din oțel, cu diametrul de cel puțin 3 mm; sau**
 - b) cordoane din cânepă sau sisal cu un diametru de cel puțin 8 mm, acoperite cu un înveliș transparent neextensibil din material plastic; sau**
 - c) cabluri formate dintr-un anumit număr de fibre optice încorporate într-un înveliș din oțel torsadat, el însuși îmbrăcat într-un înveliș din material plastic transparent neextensibil ; sau**
 - d) cabluri formate dintr-un mijloc din material textil înconjurat de cel puțin patru toroane formate numai din fire de oțel și acoperind în întregime mijlocul, cu condiția ca diametrul acestor cabluri să fie de cel puțin 3 mm. (fără a ține seama de învelișul transparent, dacă acesta există).**

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

In cazul în care prelata trebuie fixată de armătură într-un sistem de construcție care, de altfel, este conform dispozițiilor paragrafului 6 a) al prezentului articol, se poate utiliza o bandă ca mijloc de fixare (schița nr.7, anexată la prezenta anexă, ilustrează un exemplu de sistem de construcție de acest tip). Banda trebuie să fie conformă prescripțiilor stipulate la paragraful 11 a) iii) în ceea ce privește materialul din care este confecționată, dimensiunile sale și forma sa.

(CEE/TRANS/17, Amend. 11 ; intrat în vigoare pe 1 august 1989 ;

CEE/TRANS/17, Amend.17 ; intrat în vigoare pe 1 octombrie 1994 ;

CEE/TRANS/17/Amend.25 ; intrat în vigoare pe 1 octombrie 2005)

Comentariu la articolul 4, paragraful 9

Utilizarea benzilor

In acest sistem de construcție se poate utiliza un cablu în locul unei benzi, acest cablu putând fi format din două bucăți.

(TRANS/WP.30/125, paragraful 33; CEE/TRANS/WP.30/232, paragraful 34 și anexa; CEE/TRANS/WP.30/AC.2/91, paragraful 24)

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

(CEE/TRANS/17/Amend.25 ; intrat în vigoare pe 1 octombrie 2005).

11. La deschizăturile din prelată folosite pentru încărcare și descărcare, cele două suprafețe vor fi unite. Se vor putea utiliza următoarele sisteme:

- a) **Cele două margini ale prelatei se vor petrece într-o măsură suficientă. În plus, închiderea lor va fi asigurată prin:**
 - i) **o clapă cusută sau sudată conform prevederilor paragrafelor 3 și 4 ale prezentului articol;**
 - ii) **inele și ochiuri care să întrunească condițiile paragrafului 8 al prezentului articol, aceste inele vor trebui confecționate din metal, și**

- iii) o bandă confecționată dintr-un material corespunzător, dintr-o singură bucată și neextensibilă, lată de cel puțin 20 mm și grosă de 3 mm cel puțin, care trece prin inele și ține împreunate cele două capete ale prelatei și clapei; banda va fi fixată în interiorul prelatei și va fi prevăzută:

fie cu un ochi prin care să treacă cablul sau cordonul menționat la paragraful 9 al prezentului articol,

fie cu un ochi care să poată fi aplicat pe inelul metalic vizat la paragraful 6 al prezentului articol și fixat prin cablul sau cordonul vizat la paragraful 9 al prezentului articol.

In cazul în care există un dispozitiv special (șicană, etc.) împiedicând accesul la compartimentul {*containerul*} rezervat încărcăturii fără a se lăsa urme vizibile, nu se va pretinde existența unei clape. De asemenea nu se va pretinde existența clapelor pentru containerele cu prelate culisante. (CEE/TRANS/17/Amend.14 ; intrat în vigoare pe 1 august 1992 ; CEE/TRANS/17/Amend.20 ; intrat în vigoare pe 12 iunie 2001)

- b) Un sistem special de închidere ține marginile prelatelor strâns adunate atunci când containerul este închis și sigilat. Acest sistem va fi dotat cu un orificiu prin care inelul metalic vizat la paragraful 6 al prezentului articol va putea trece și va putea fi fixat prin cordonul sau cablul vizat la paragraful 9 al prezentului articol (vezi, spre exemplificare, schița nr.8 din prezenta anexă). (CEE/TRANS/17/Amend.14 ; intrat în vigoare pe 1 august 1992)

12. Mărcile de identificare care trebuie să apară pe container și pe placa de agreare prevăzută în partea a doua a prezentei anexe, nu vor fi acoperite de prelată în nici un caz.

Articolul 5

Containere cu prelate culisante

1. Dacă este cazul, prevederile articolelor 1, 2, 3 și 4 ale prezentului regulament se aplică containerelor cu prelate culisante. In plus, aceste containere trebuie să fie conforme prevederilor prezentului articol.

2. Prelatele culisante, podeaua, ușile și toate celelalte părți constitutive ale containerului vor fi conform prevederilor articolului 4, paragrafele 6, 8, 9 și 11 ale prezentului regulament, fie celor stipulate la alineatele de la (i) la (vi) de mai jos.

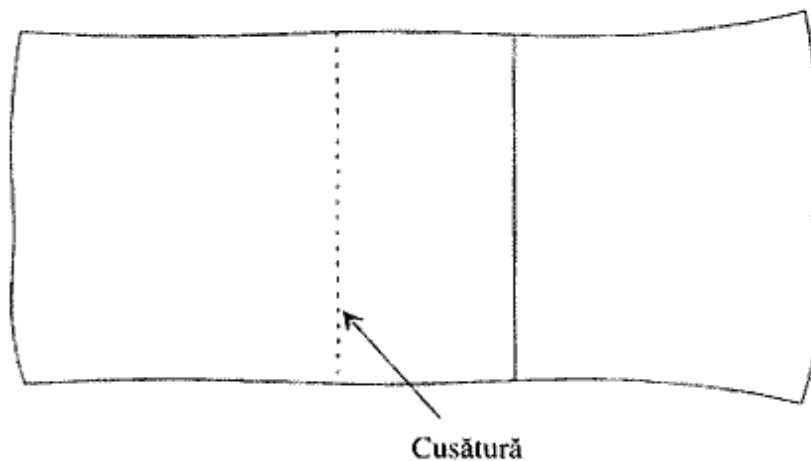
- i) Prelatele culisante, podeaua, ușile și toate celelalte părți constitutive ale containerului vor fi asamblate astfel încât să nu poată fi deschise sau închise fără a se lăsa urme vizibile.**
- ii) Prelata va acoperi elementele solide din partea de sus a containerului cu cel puțin o pătrime din distanța efectivă dintre chingile de întindere. Prelata va acoperi părțile solide ale părții de jos a containerului cu cel puțin 50 mm. Deschiderea orizontală între prelată și părțile solide ale containerului nu poate depăși 10 mm perpendicular pe axa longitudinală a containerului, după închiderea și sigilarea acestuia pentru vamă.**
- iii) Sistemul de ghidare a prelatei culisante și celelalte părți mobile vor fi asamblate astfel încât ușile închise și sigilate pentru vamă precum și celelalte părți mobile să nu mai poată fi deschise sau închise din afară fără a lăsa urme vizibile. Sistemul de ghidare a prelatei culisante și celelalte părți mobile vor fi asamblate așa încât să fie imposibil accesul la container fără a lăsa urme vizibile. Sistemul este descris în schița nr. 9 anexată la prezentul regulament.**
- iv) Distanța orizontală între inele, folosite în scopuri vamale, pe părțile fixe ale containerului nu va depăși 200 mm. Cu toate acestea, spațiul poate fi mai mare dar nu va depăși 300 mm între inele pe ambele părți verticale dacă construcția containerului și a prelatelor este astfel făcută încât să împiedice orice acces la container. În orice caz, condițiile stipulate la alineatul (ii) de mai sus trebuie respectate.**
- v) Distanța între chingile de întindere nu va depăși 600 mm.**
- vi) Legăturile folosite pentru fixarea prelatelor de părțile fixe ale containerului vor fi conforme prevederilor articolului 4, paragraful 9 din prezentul regulament."**

(CEE/TRANS/17/Amend.20; intrat în vigoare pe 12 iunie 2001)

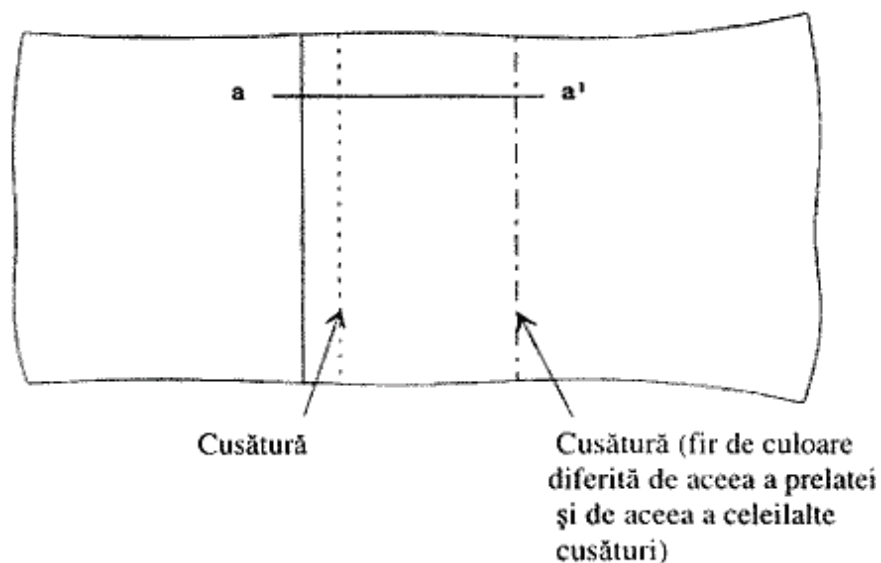
Partea întâi – Schita nr.1

PRELATE CONFEȚIONATE DIN MAI MULTE BUCĂȚI

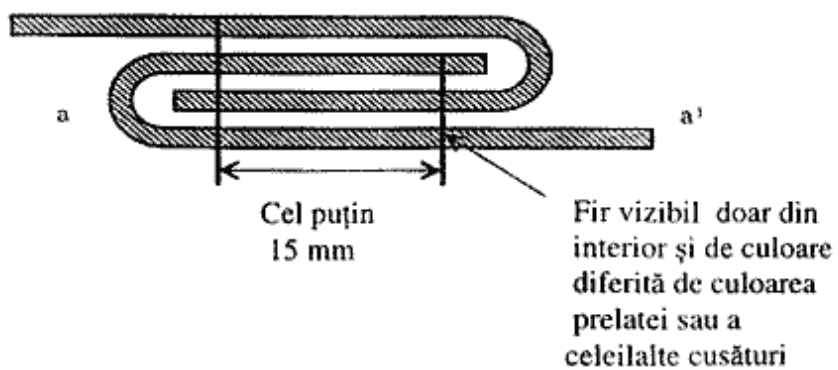
Imagine din exterior

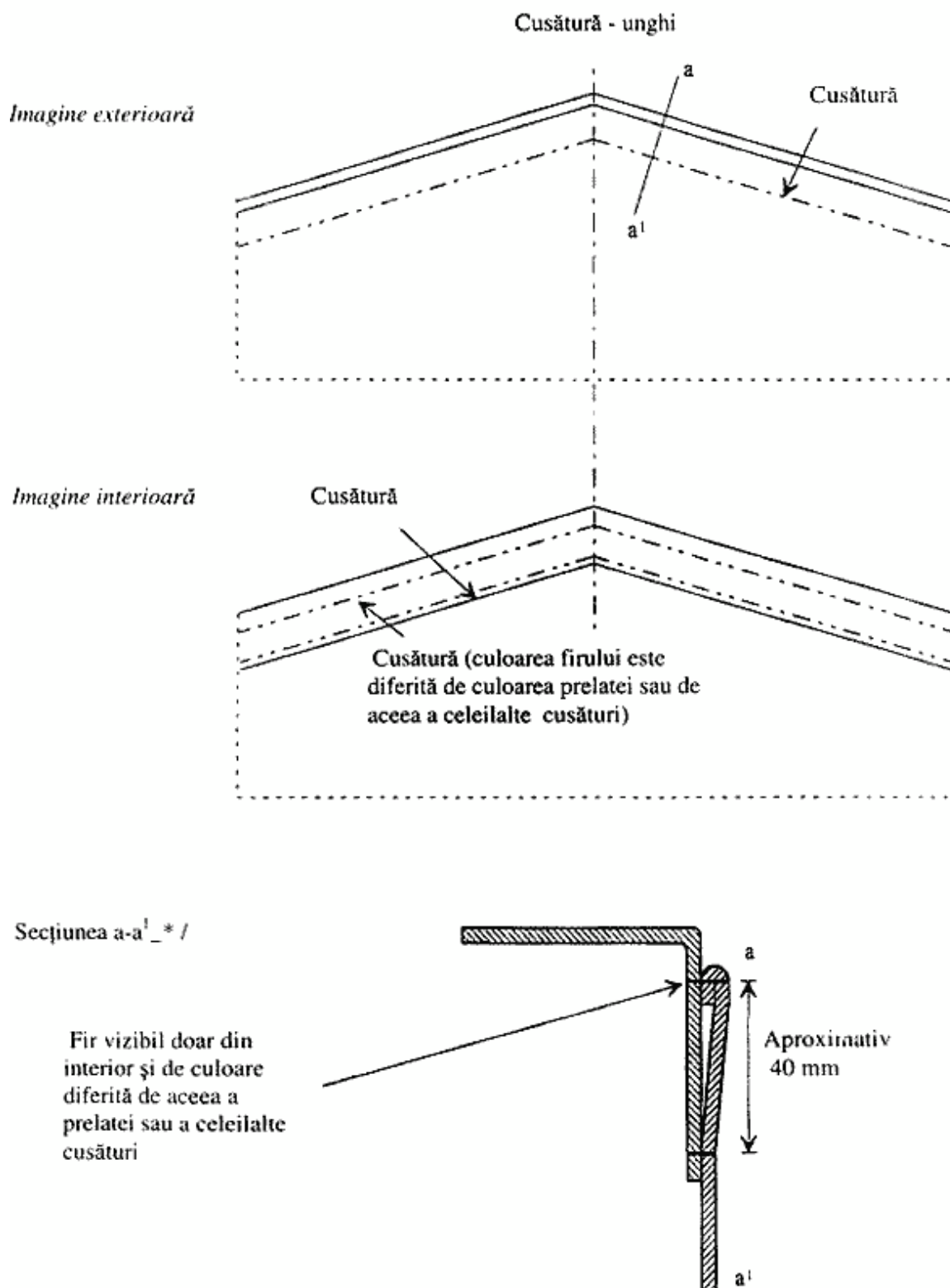


Imagine din interior



Secțiunea a-a
Cusătură dublă



Partea întâi – Schița nr. 2**PRELATE CONFEȚIONATE DIN MAI MULTE BUCĂȚI**

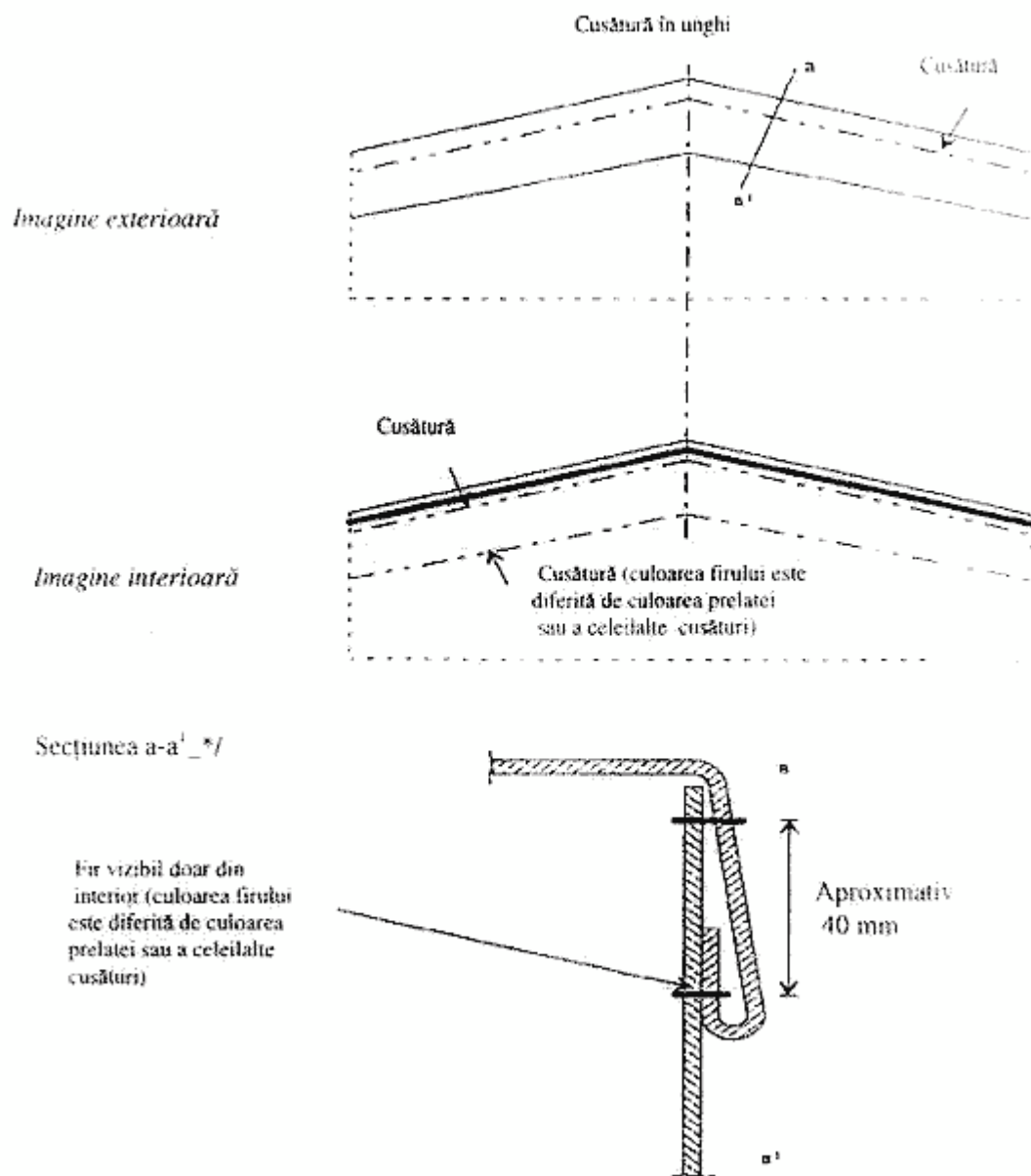
¹ Această schiță ilustrează secțiunea îndoită în partea de sus a prelatei, conform paragrafului 3 al articolului 3, al anexe 2.

Notă:

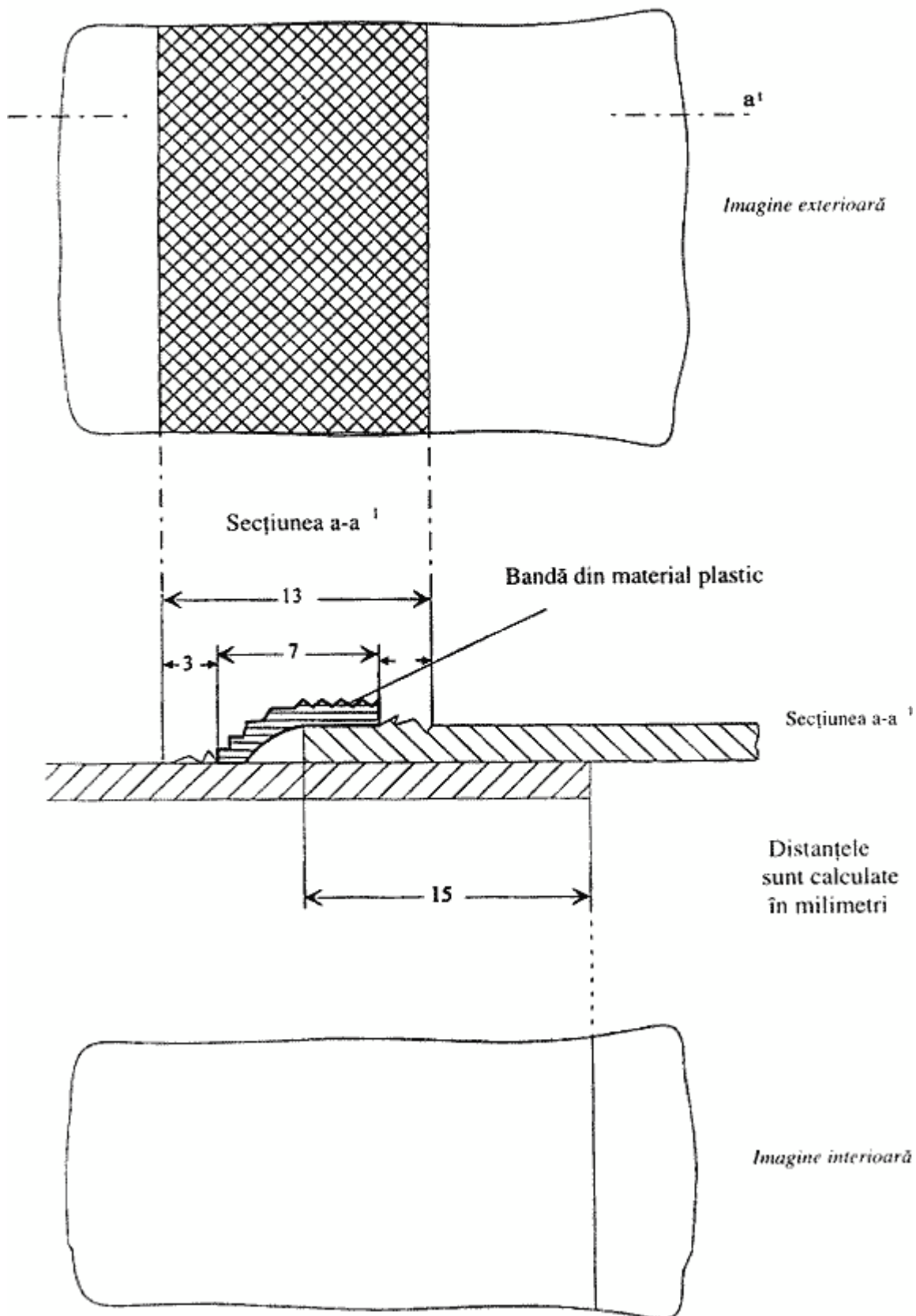
Cusăturile în unghi efectuate conform metodei ilustrate de schița nr.2 a) de la anexa 2 la prezenta Convenție sunt de asemenea admise.

Comentariu

Schița nr.2 a) a anexei 2-“PRELATE CONFEȚIONATE DIN MAI MULTE BUCĂȚI SAMBLARE PRIN COASERE” este reprodusă la anexa 7, ca exemplu de metodă adecvată pentru realizarea cusăturilor în unghi conform notei de mai sus. [TRANS/WP30/I47, paragraful 32]



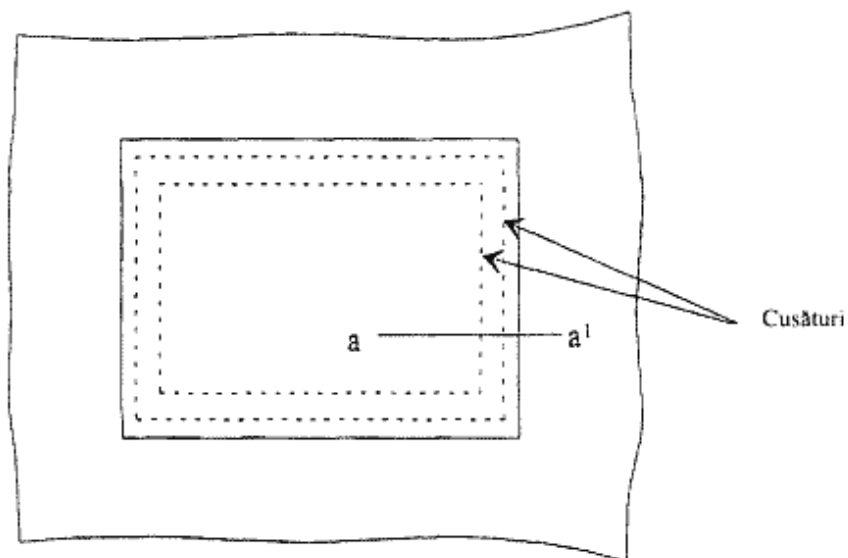
* Această schiță ilustrează secțiunea îndoită în partea de sus a prelatei, conform paragrafului 3 al articolului 3. al anexei 2.

Partea întâi – Schita nr. 3**PRELATE CONFECTIONATE DIN MAI MULTE BUCĂȚI**

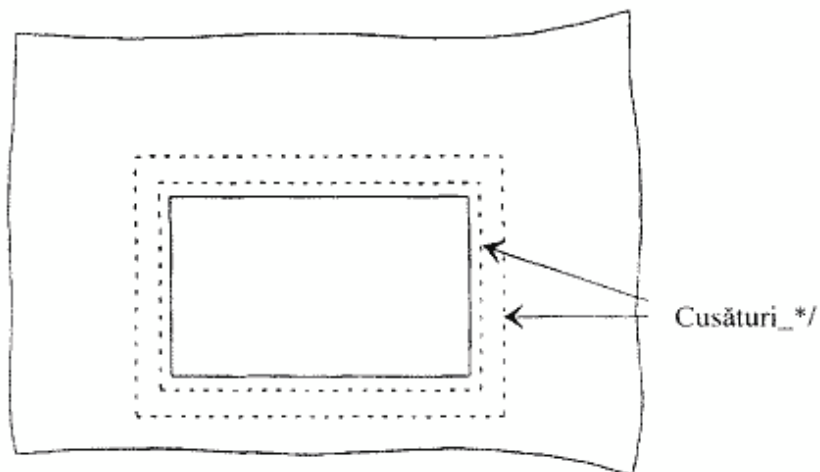
Partea întâi – Schita nr.4

REPARAREA PRELATEI

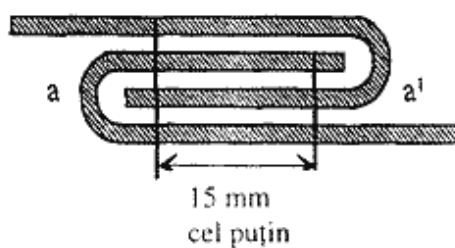
Imagine exterioară



Imagine interioară



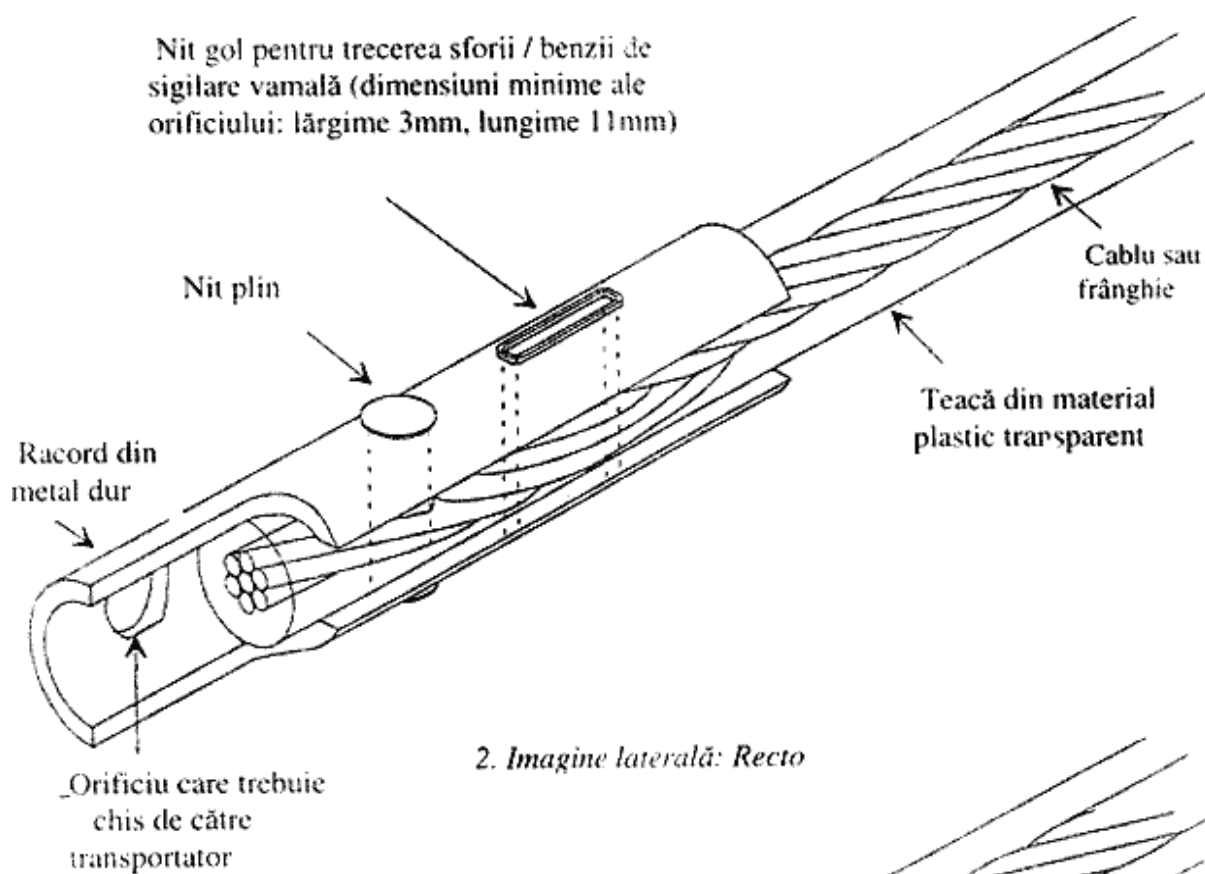
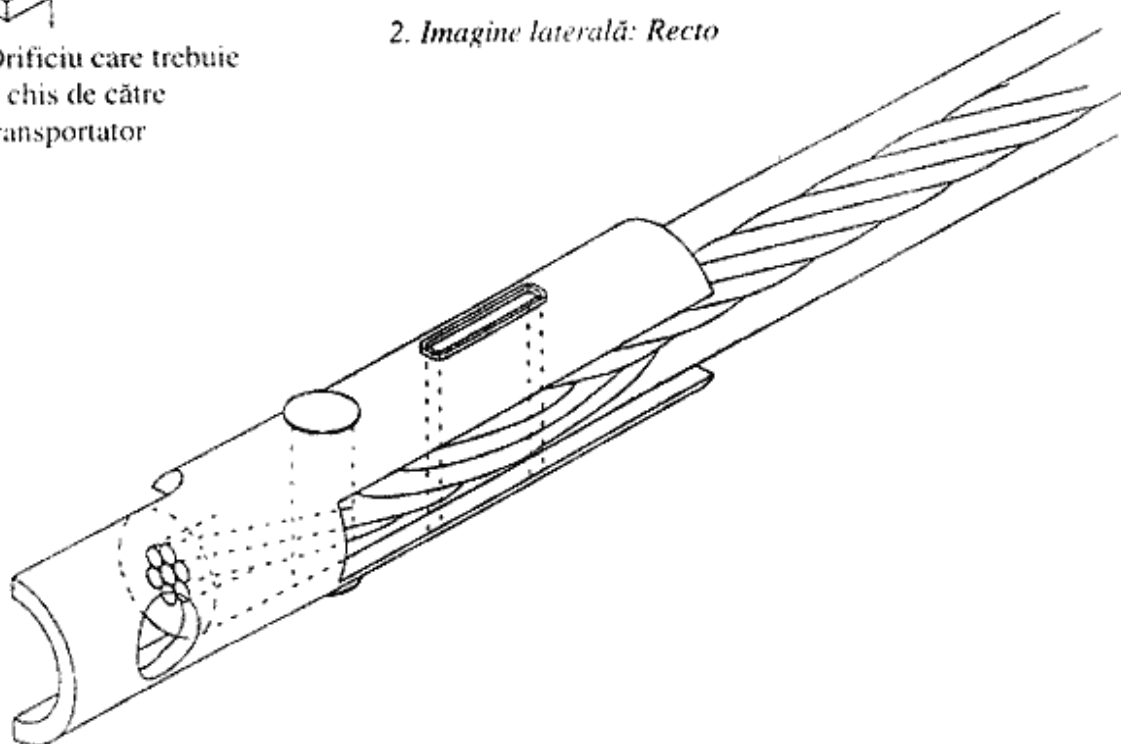
Schița a-a¹



Exterior

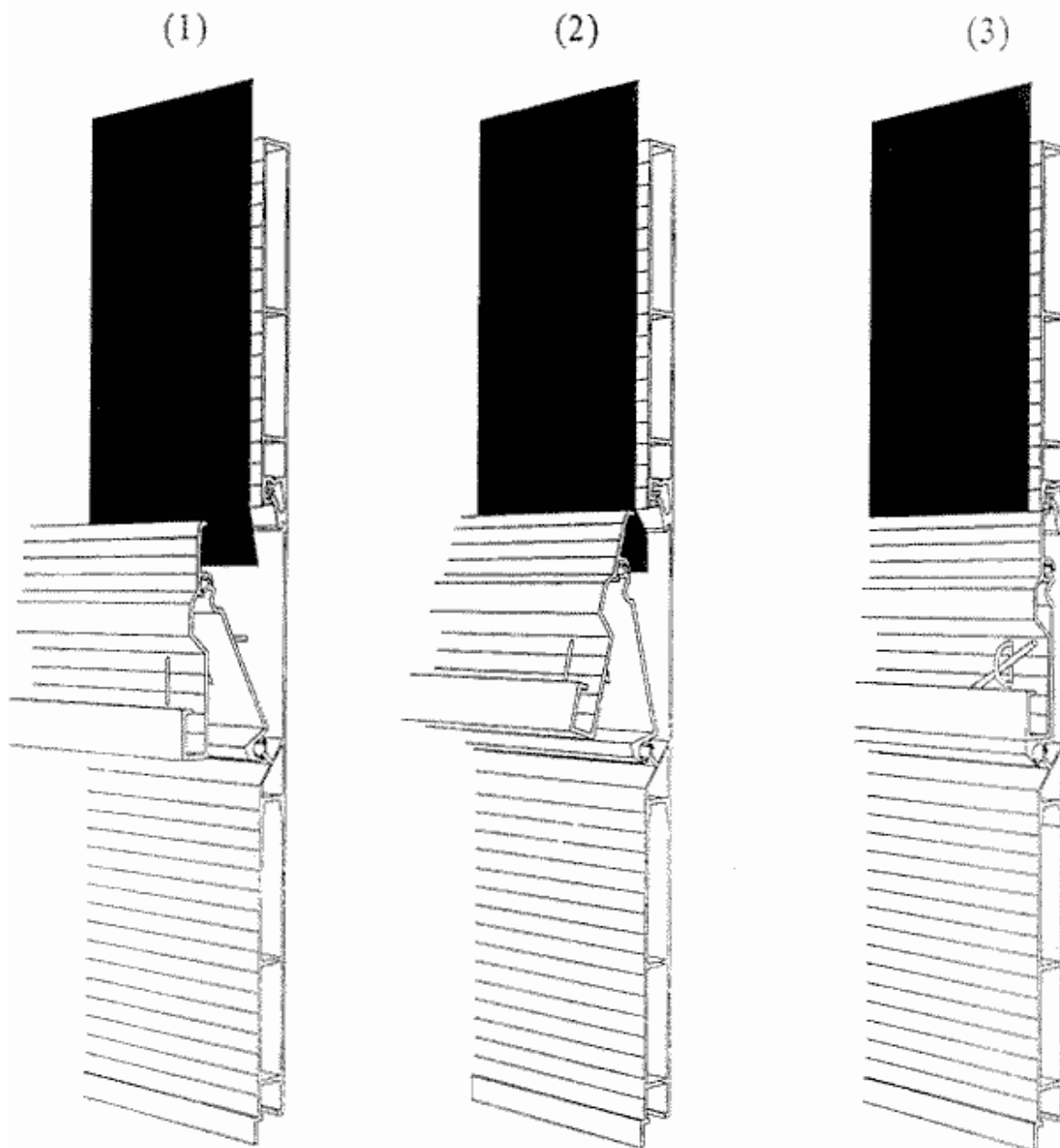
Interior

-*/ Firele vizibile din interior trebuie să fie de culoare diferită față de firele vizibile din exterior și de acelea ale prelatei

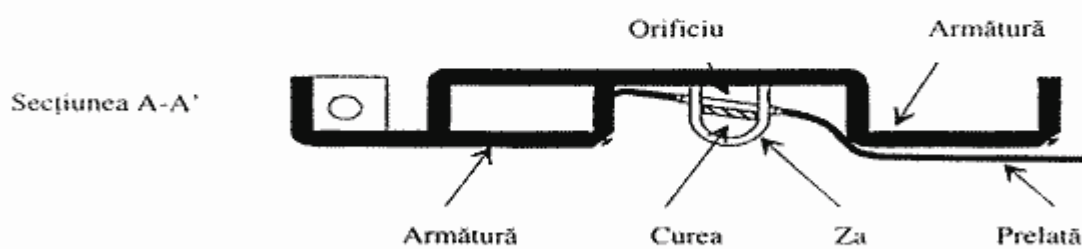
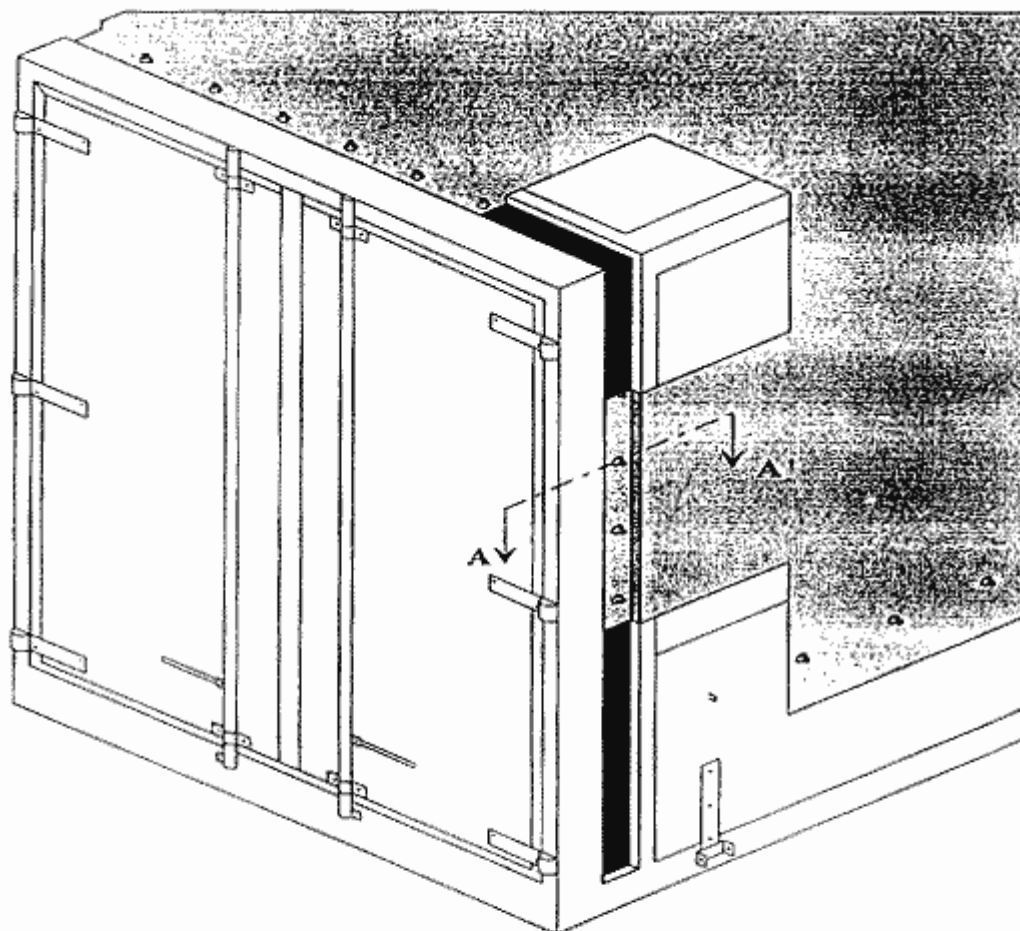
Partea întâi – Schita nr.5**MODEL DE CAP METALIC***1. Imagine laterală: Recto**2. Imagine laterală: Recto*

Partea întâi – Schita nr.6

EXEMPLU DE SISTEM DE ÎNCHIDERE A PRELATEI

Descriere

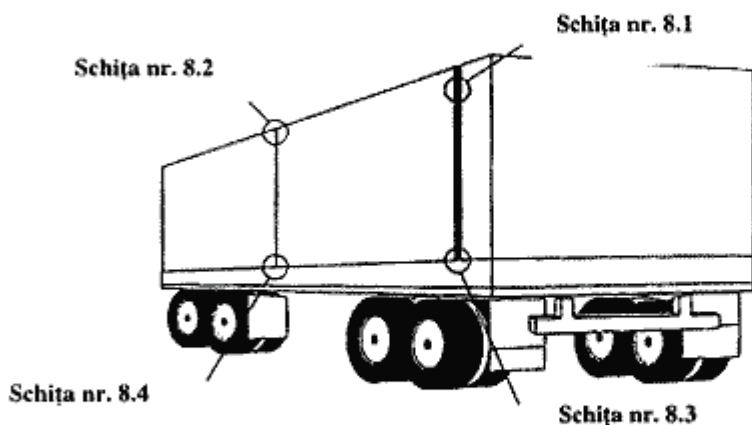
Prezentul sistem de închidere a prelatei poate fi autorizat cu condiția să fie dotat cu cel puțin un inel metalic la fiecare extremitate a ușii. Orificiile operate pentru trecerea inelului sunt ovale și au dimensiuni suficiente pentru a permite trecerea inelului. Proeminența părții vizibile a inelului metalic nu depășește dublul diametrului maximal al cablului de închidere atunci când sistemul este închis.

Partea întâi – Schița nr.7**EXEMPLU DE PRELATĂ FIXATĂ PE O ARMĂTURĂ SPECIAL CONCEPUTĂ****Descriere**

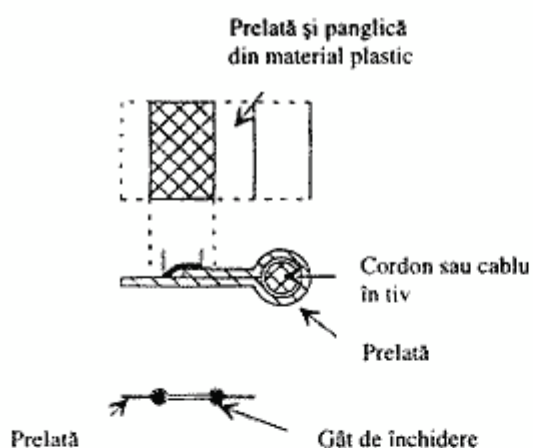
Acastă fixare a prelatei containerelor este acceptabilă, cu condiția ca inelele să fie încastrate în profil iar partea lor exterioară să nu depășească adâncimea maximă a profilului. Lățimea țilului trebuie să fie cât mai redusă.

Partea întâi – Schița nr.8

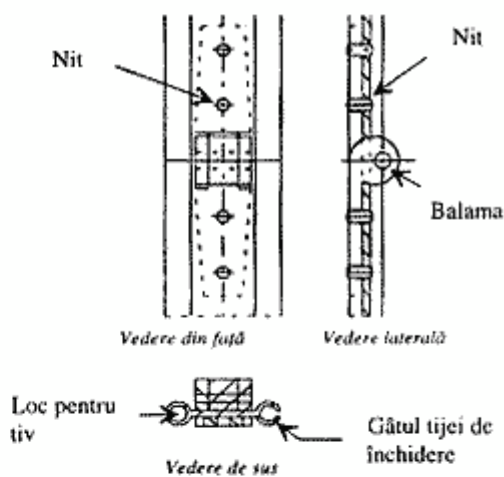
SISTEM DE ÎNCHIDERE A DESCHIZĂTURILOR PENTRU ÎNCĂRCARE ȘI DESCĂRCARE



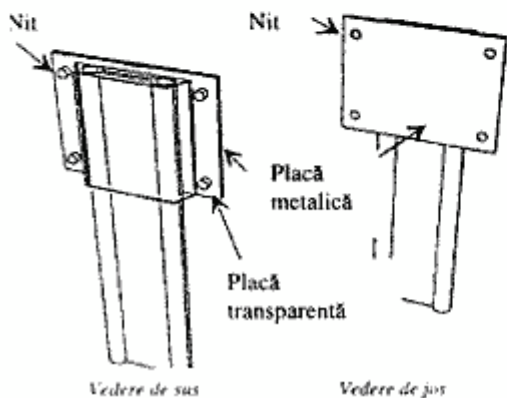
Schița nr. 8.1



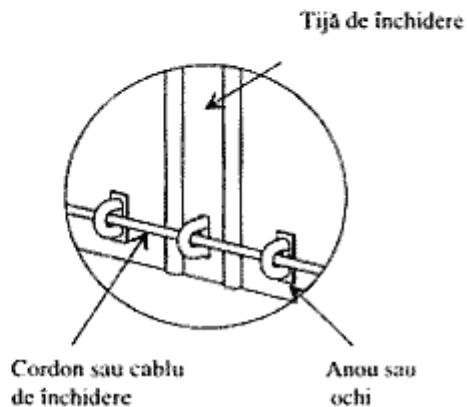
Schița nr. 8.3



Schița nr. 8.2



Schița nr. 8.4



(Descriere la pagina următoare)

Descriere

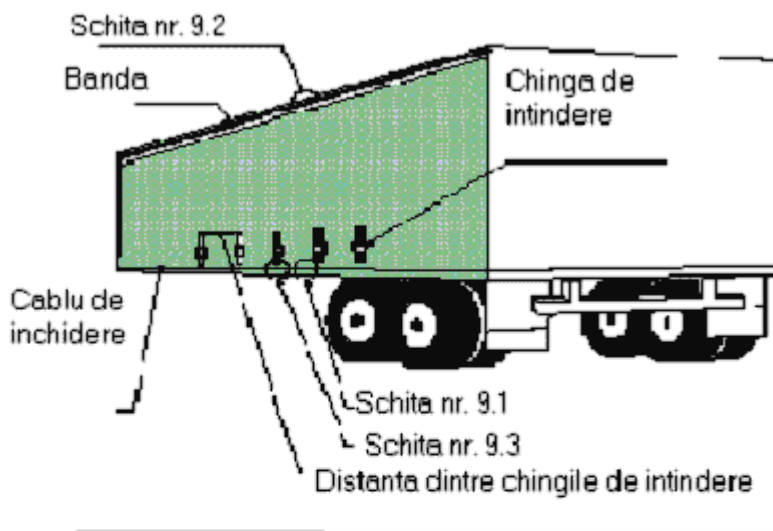
Cu acest sistem de închidere, cele două margini ale deschizăturilor prelatei utilizate pentru încărcare și descărcare sunt reunite printr-o tijă de închidere din aluminiu. Pe toată lungimea lor, deschizăturile prelatei sunt dotate cu un cordon sau un cablu introdus într-un tiv (vezi schița nr.8.1), astfel încât să fie imposibil de scos prelata din gâtul tije de închidere. Tivul se află în partea exterioară și este sudat conform dispozițiilor paragrafului 4 al articolului 3 al anexei 2 a Convenției.

Marginile trebuie să fie introduse în găturile tije de închidere din aluminiu, apoi împinse în cele două glisiere longitudinale paralele. Când tija de închidere este în poziție verticală, marginile prelatei sunt reunite.

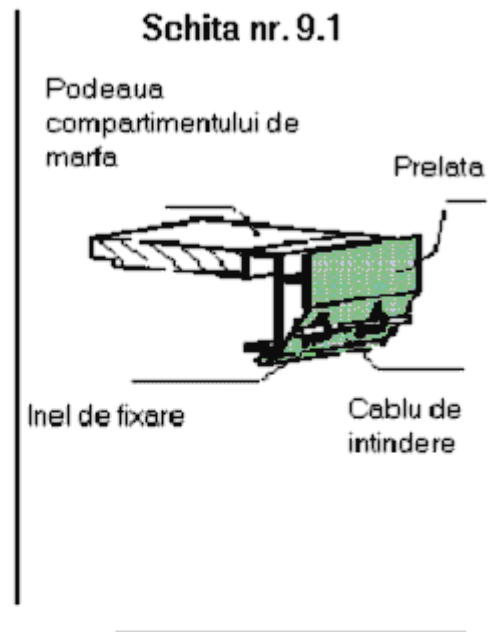
La limita superioară a deschiderii, tija de închidere este blocată printr-o placă din plastic transparent, nituită la prelată (vezi schița nr.8.2). Tija de închidere are două părți, unite printr-o balama nituită, ceea ce permite îndoirea ei pentru a fi mai ușor pusă la loc sau înlăturată. Balamaua trebuie concepută astfel încât să nu poată fi înlăturată broșa atunci când sistemul este închis (vezi schița nr.8.3).

În josul tije de închidere s-a efectuat o deschidere pentru a permite trecerea inelului. Această deschidere este ovală și permite trecerea corespunzătoare a inelului (vezi schița nr.8.4). Cordonul sau cablu de închidere TIR este trecut prin acest inel pentru a bloca tija de închidere.

Schita nr. 9
MODEL DE CONSTRUCȚIE A UNUI CONTAINER CU PRELATE CULISANTE

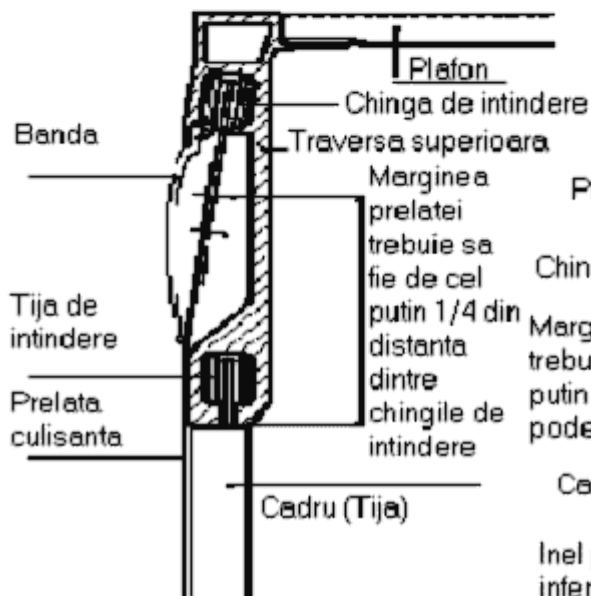


Schita nr. 9.2

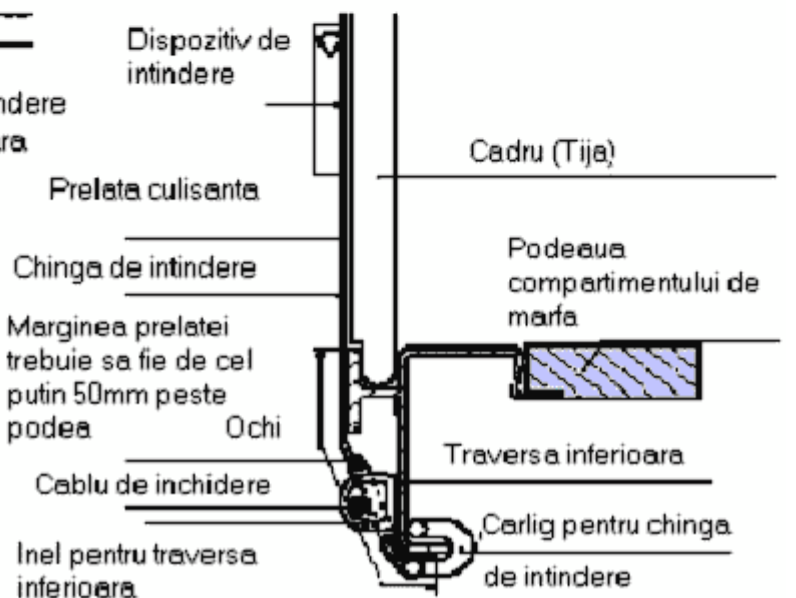


Schita nr. 9.3

Ghidarea prelatei și acoperirea partilor de sus



Marginea prelatei - partea de jos



Partea a II-a**PROCEDURI DE AGREARE A CONTAINERELOR
CARE SE ÎNCADREAZĂ ÎN CONDIȚIILE TEHNICE
PREVĂZUTE ÎN PARTEA I****Generalități**

1. Containerele pot fi agreate pentru transportul de mărfuri sub sigiliul vamal :
 - a) fie în stadiul de fabricație, pe tip de construcție (procedura de agreate în stadiul de fabricație);
 - b) fie într-un stadiu ulterior fabricării, individual sau pentru un anumit număr de containere de același tip (procedura de agreate în stadiul ulterior fabricării).

Dispoziții comune pentru ambele proceduri de agreate

2. Autoritatea competentă care procedează la acordarea agreării va elibera solicitantului, după agreate, un certificat de agreate valabil, după caz, fie pentru o serie nelimitată de containere de tipul agreat, fie pentru un număr determinat de containere.
3. Beneficiarul agreării va fixa o placă de agreate pe containerul sau containerele agreate înainte de a fi date în folosință pentru transportul mărfurilor sub sigiliu vamal.
4. Placa de agreate va fi fixată în mod permanent și într-un loc foarte vizibil, alături cu orice altă placă eliberată în scopuri oficiale.

Comentarii la paragraful 4

Fixarea plăcilor de agreare

Utilizarea cleiului de oase pentru fixarea plăcilor de agreare pe containerele construite din material plastic respectă prevederile Convenției cu condiția ca plăcile de agreare să fie fixate astfel încât ele să nu poată fi ușor înlăturate și cu condiția ca dispozițiile celei de-a doua părți a anexei 7 a Convenției să fie respectate. (TRANS/GE.30/10, paragrafele 35 și 36)

Placa unică de identificare

Fixarea permanentă, și într-un loc foarte vizibil al containerului agreat, a unei baze pe care plăcile de agreare solicitate pot fi regrupate și montate astfel încât să nu poată fi ușor înlăturate este permisă cu condiția ca prescripțiile celei de-a doua părți a anexei 7 a Convenției să fie respectate.

Utilizarea calcomaniilor alături și în completarea plăcilor de agreare pe containere pentru a permite transportatorilor identificarea cu ușurință a plăcilor de agreare este autorizată dar nu trebuie în nici un caz să fie considerată ca înlocuind plăcile de agreare.

(TRANS/WP.30/133, paragrafele 18 – 24; TRANS/WP.30/135, paragrafele 15 – 19; TRANS/WP.30/AC.2/27, anexa 3)

5. Placa de agreare, conform modelului nr.1 reprodus în apendicele 1 al prezentei părți, va fi o placă de metal măsurând cel puțin 20 cm x 10 cm. Următoarele date vor fi gravate sau imprimate în relief, sau înscrise prin orice mijloc, astfel încât să fie lizibile în permanență, cel puțin în limba franceză sau engleză:

- a) **mențiunea “Agreat pentru transportul sub sigiliu vamal”;**
- b) **numele țării unde containerul a fost agreat, fie în întregime, fie prin semnul distinctiv folosit pentru indicarea țării de înmatriculare a autovehiculelor în traficul rutier internațional și numărul certificatului de agreare (cifre, litere, etc.), precum și anul agreării (ex. “NL/26/73” înseamnă “Olanda, certificat de agreare nr.26 eliberat în anul 1973”);**
- c) **numărul de serie al containerului, atribuit de către constructor (număr de fabricație);**

- d) dacă containerul a fost agreat pe tip de construcție, numerele sau literele de identificare ale tipului containerului.**

Notă explicativă la paragraful 5 d)

Dacă două containere cu prelată, agreate pentru transfer sub sigiliu vamal, au fost combinate astfel încât ele să constituie un singur container acoperit cu o singură prelată și care îndeplinește condițiile de transport sub sigiliu vamal, nu se va solicita un certificat de agreare distinct sau o placă de agreare distinctă pentru acest ansamblu.

6. Dacă un container nu mai corespunde condițiilor tehnice prevăzute pentru agrearea sa, el va trebui, înainte de a putea fi folosit pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal, să fie repus în starea care a justificat agrearea sa, în așa fel încât să corespundă din nou acestor condiții tehnice.

7. Atunci când caracteristicile esențiale ale unui container se modifică, acesta nu va mai beneficia de agrearea acordată și va trebui să fie agreat din nou de autoritatea competentă înainte de a putea fi utilizat pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal.

**Prevederi speciale pentru agrearea pe tip de construcție,
în stadiul de fabricație**

8. Când containerele sunt produse în serie după același tip de construcție, constructorul va putea solicita autorității competente a țării de fabricație agrearea pe tip de construcție.

Comentariu la paragraful 8

Agrearea containerelor într-o altă țară decât țara de fabricație

Dacă textul paragrafului 8 al celei de-a doua părți a anexei 7 nu se pretează unei alte interpretări, problemele referitoare la agrearea containerelor într-o altă țară decât țara de fabricație pot fi rezolvate prin aplicarea practică a dispozițiilor paragrafelor 15 – 17 ale celei de-a doua părți a anexei 7 care permit agrearea containerelor într-un stadiu ulterior celui de fabricație.

(TRANS/GE.30/43, paragraful 27)

- 9. Constructorul va indica, în cererea sa, numerele sau literele de identificare pe care le-a atribuit tipului de container pentru care solicită agrearea.**
- 10. Cererea va fi însoțită de planurile și specificația amănunțită privind construcția tipului de container care urmează a fi agreat.**
- 11. Producătorul va trebui să se angajeze în scris:**
- a) să prezinte autorității competente containere de tipul respectiv pe care aceste autorități ar dori să le examineze ;**
 - b) să permită autorităților competente să examineze alte containere, oricând în timpul producției seriei tipului respectiv ;**
 - c) să încunoștințeze autoritățile competente despre orice schimbare, de oricât de mică importanță, în planuri sau în specificații, înainte de a da curs schimbării propriu- zise;**
 - d) să înscrie pe containere într-un loc vizibil, pe lângă marcajele cerute pe placa de agreare, numerele sau literele de identificare ale tipului de construcție, precum și numărul de serie al fiecărui container din seria tipului respectiv (numărul de fabricație);**
 - e) să țină o evidență a containerelor fabricate în funcție de tipul de construcție agreat.**
- 12. Autoritățile competente vor indica, dacă este cazul, ce schimbări trebuie făcute tipului de construcție prezentat, pentru a putea fi agreat.**
- 13. Nu se vor acorda agreări pe tip de construcție până când autoritățile competente nu vor fi examinat un container sau mai multe containere fabricate după tipul de construcție respectiv pentru a constata dacă tipul respectiv corespunde condițiilor tehnice prevăzute în partea I.**
- 14. Când un tip de container este agreat, solicitantului i se va elibera un singur certificat de agreare conform modelului nr.II reprodus în apendicele 2 al prezentei părți și valabil pentru toate containerele construite în conformitate cu specificațiile tipului agreat. Acest certificat autorizează constructorul să aplice pe fiecare container din seria tipului respectiv placa de agreare conform modelului descris la paragraful 5 al prezentei părți.**

Dispozitii specifice pentru agrearea într-un stadiu ulterior fabricării

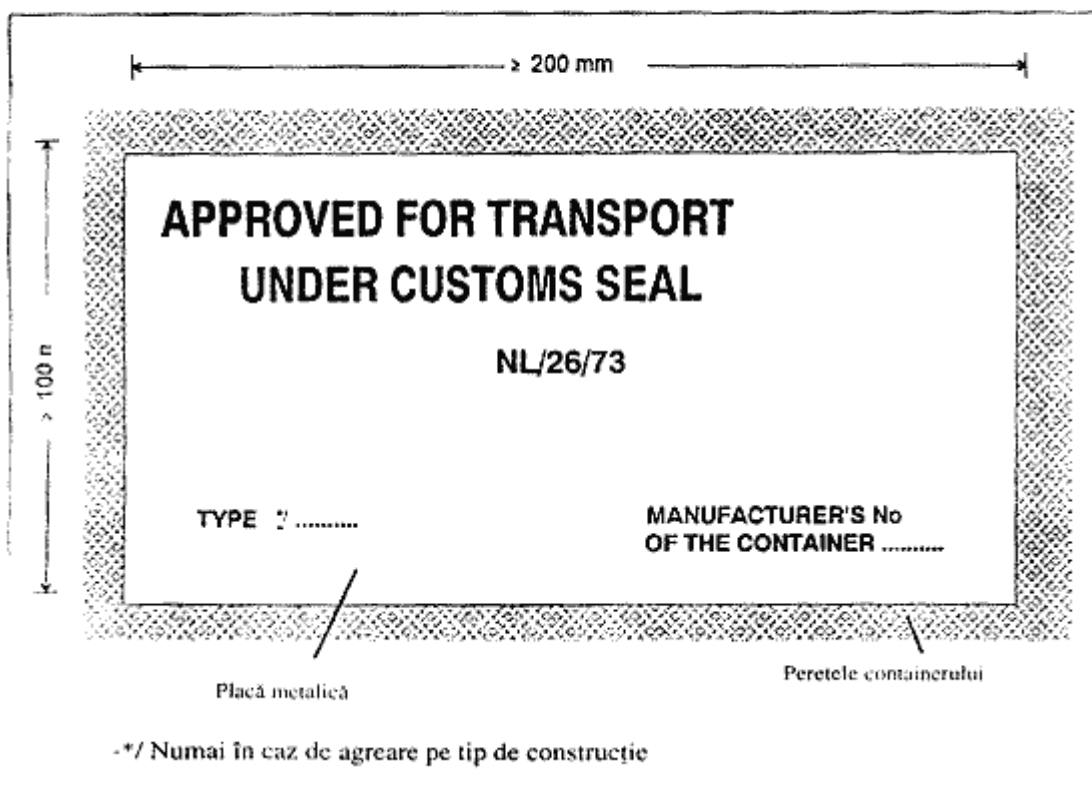
15. Dacă agrearea nu a fost solicitată în stadiul de fabricație, proprietarul, utilizatorul sau reprezentantul oricăruia dintre ei poate solicita agrearea autorității competente la care este posibilă prezentarea containerului sau containerelor pentru care se solicită agrearea.
16. În cererea de agreare supusă autorității competente conform paragrafului 15 al prezentei părți se va indica numărul de serie (numărul de fabricație) aplicat pe fiecare container de către constructor.
17. Autoritatea competentă va proceda la examinarea numărului de containere pe care îl va socoti necesar și va elibera, după ce va constata că acel container sau acele containere corespund condițiilor tehnice prevăzute în partea I, un certificat de agreare conform modelului nr.III reprodus în apendicele 3 al prezentei părți și valabil numai pentru numărul de containere agreate. Acest certificat, care va purta numărul sau numerele de serie ale constructorului stabilite pentru containerul sau containerele la care se referă, va autoriza solicitantul să aplice pe fiecare container agreat placa de agreare prevăzută la paragraful 5 al prezentei părți.

Apendicele I al părții a II-a

Model Nr. 1

PLACĂ DE AGREARE

(versiunea engleză)

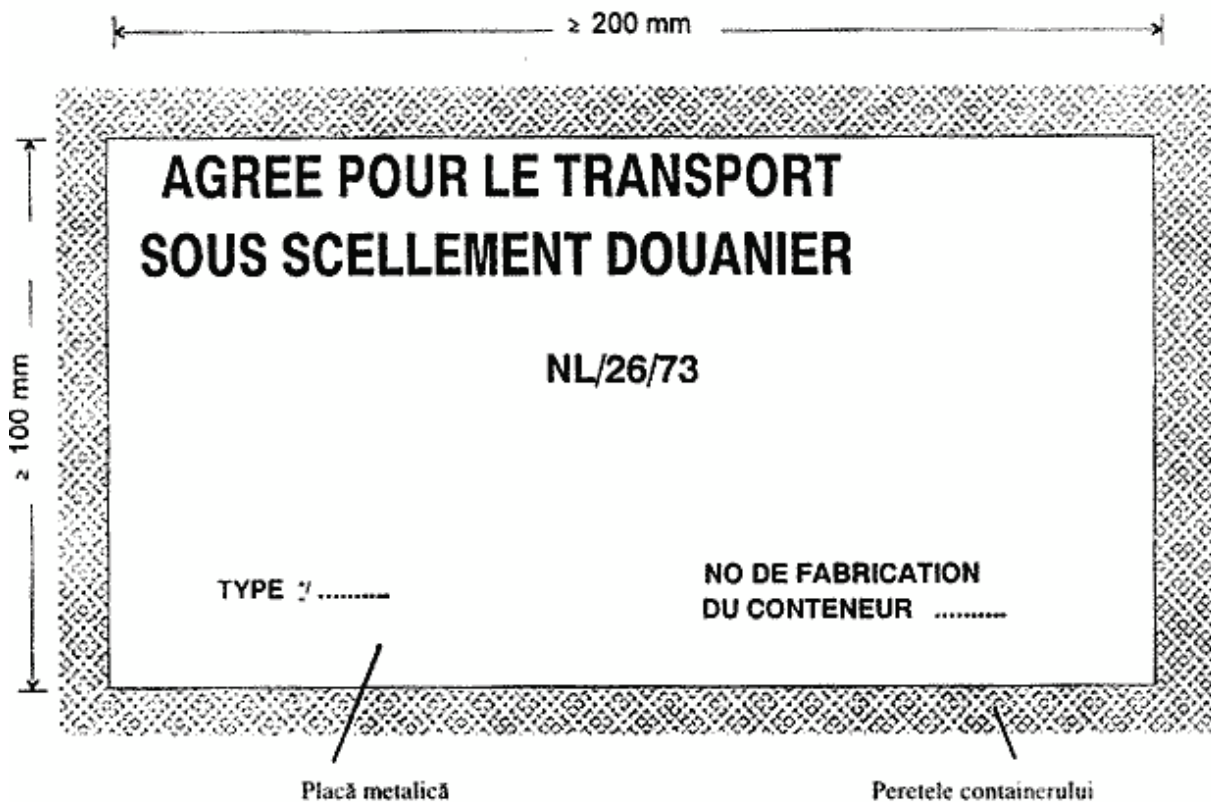


Apendicele I al părții a două

Model Nr. I

PLACĂ DE AGREARE

(versiunea franceză)



-*/ Numai în caz de agreare pe tip de construcție

Apendice 2**Model nr.II****Convenția vamală relativă la transportul internațional
al mărfurilor sub acoperirea Carnetelor TIR (1975)
Certificat de agreare pe tip de construcție**

1. Certificat nr. ^{*/}
2. Prin prezentul se certifică, că tipul de container specificat mai jos a fost agreat și containerele construite după acest tip pot fi admise pentru transportul mărfurilor sub sigiliu vamal.
3. Felul containerului.....
4. Numărul sau literele de identificare ale tipului de construcție.....
5. Numărul de identificare ale planurilor de construcție.....
6. Numărul de identificare al specificațiilor de construcție.....
7. Tara.....
8. Dimensiuni externe (în centimetri).....
9. Caracteristici esențiale de construcție (natura materialelor, felul construcției, etc.)
.....
10. Prezentul certificat este valabil pentru toate containerele construite conform planurilor și specificațiilor vizate mai sus.
11. Eliberat la
(numele și adresa constructorului)
care este autorizat să fixeze o placă de agreare pe fiecare container de tipul agreat, construit de el.
La, în..... 20.....
(locul) (data)
De către
(semnătura și ștampila serviciului sau organizației emitente)

^{*/}— Se vor indica literele și cifrele care urmează a figura pe placa de agreare (vezi alineatul b) al paragrafului 5 din partea a II-a a anexei 7 la Convenția vamală relativă la transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR, 1975).

(Aviz important pe pagina următoare)

AVIZ IMPORTANT

(Paragrafele 6 și 7 din partea a doua a anexei 7 la Convenția vamală relativă la transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR, 1975)

6. Dacă un container nu mai corespunde condițiilor tehnice prevăzute pentru agrearea sa, înainte de a fi folosit pentru transportul mărfurilor sub sigiliu vamal, acesta va fi repus în starea care a justificat acordarea agreării, astfel încât să corespundă din nou acestor condiții tehnice.

7. Dacă se schimbă caracteristicile esențiale ale unui container, containerul încetează a mai beneficia de acoperirea agreării și va trebui să fie din nou agreat de autoritatea competentă înainte de a putea fi folosit pentru transportul mărfurilor sub sigiliu vamal.

Apendice 3
Model nr.III

**Convenția vamală relativă la transportul internațional
al mărfurilor sub acoperirea Carnetelor TIR (1975)**

**Certificat de agreare acordat într-un
stadiu ulterior construcției**

1. Certificat nr. ^{*/}
2. Prin prezentul se certifică faptul că, containerul(containerele) specificat(e) mai jos a
(au) fost agreat(e) pentru transportul mărfurilor sub sigiliu vamal.
3. Felul containerului(lor).....
4. Numărul(numerele) de serie dat(e) containerului(lor) de către producător.....
5. Tara.....
6. Dimensiuni externe (în centimetri).....
7. Caracteristici esențiale de construcție (natura materialelor, felul construcției,
etc.).....
8. Eliberat c ă t r e
(numele și adresa solicitantului)
care este autorizat să fixeze o placă de agreare pe sus-menționatul(ele) container(e).
La..... în..... 20.....
(locul) (data)
De către.....
(semnătura și ștampila serviciului sau organizației emitente)

^{*/}—Se vor indica literele și cifrele care urmează a figura pe placa de agreare (vezi alineatul b) al paragrafului 5 din partea a II-a a anexei 7 la Convenția vamală relativă la transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR, 1975

(Aviz important pe pagina următoare)

AVIZ IMPORTANT

(Punctele 6 și 7 din partea a doua a anexei nr.7 la Convenția vamală relativă la transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR, 1975)

6. Dacă un container nu mai corespunde condițiilor tehnice prevăzute pentru agrearea sa, înainte de a fi folosit pentru transportul mărfurilor sub sigiliu vamal, acesta va fi repus în starea care a justificat acordarea agreării, astfel încât să corespundă din nou acestor condiții tehnice.

7. Dacă se schimbă caracteristicile esențiale ale unui container, containerul încetează a mai beneficia de acoperirea agreării și va trebui să fie din nou agreat de autoritatea competentă înainte de a putea fi folosit pentru transportul mărfurilor sub sigiliu vamal.

Partea a III-a**Note explicative**Note explicative

Notele explicative relative la anexa 2 prezentate în anexa 6 la prezenta Convenție se aplică mutatis mutandis containerelor agreate pentru transportul sub sigiliu vamal aplicându-se dispozițiile prezentei Convenții.

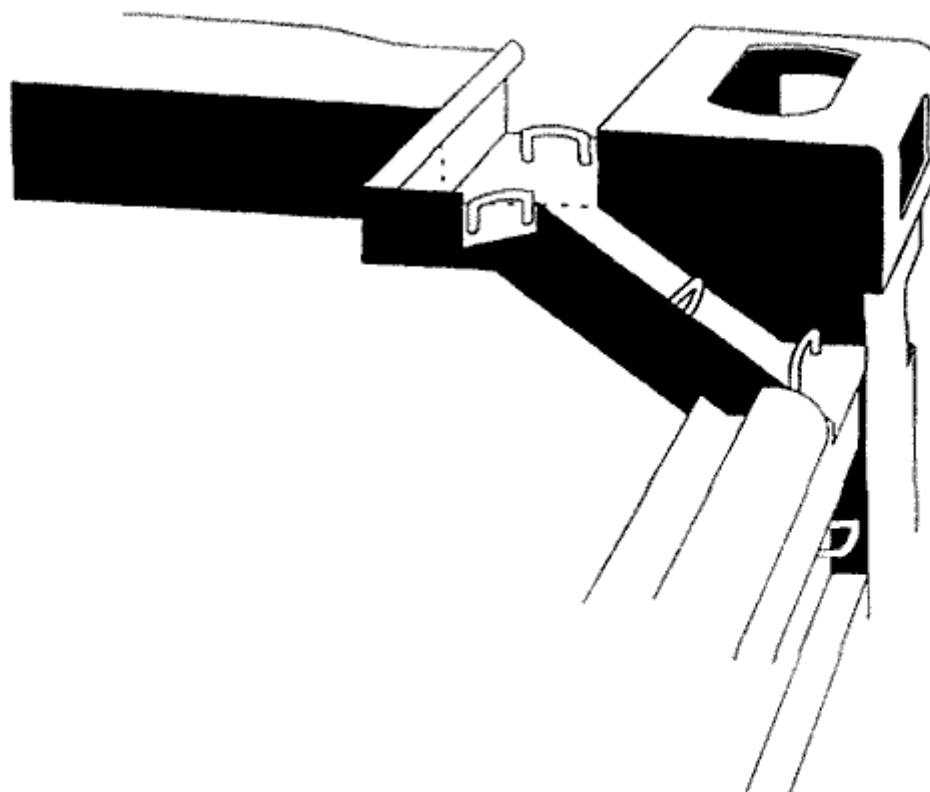
Notă

(Notele explicative care figurează în partea a treia au fost plasate în continuarea dispozițiilor la care ele se referă. Schițele referitoare la notele explicative sunt incluse în partea a treia).

DISPOZITIV DE FIXARE A PRELATEI ÎN JURUL FITINGURILOR DE COLȚ

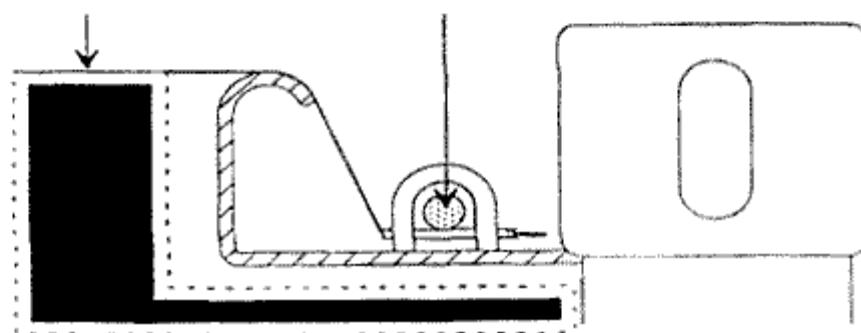
Dispozitivul reprodus mai jos corespunde dispozițiilor alineatului a) al paragrafului 6 din articolul 4 al primei părți.

Fixare prin fittinguri de colț



Prelata acoperișului

Căblu de închidere a prelatei

Vedere în secțiune

Anexa 8**COMPUNEREA, FUNCȚIILE ȘI REGULAMENTUL INTERIOR ALE
COMITETULUI DE GESTIUNE ȘI ALE COMISIEI DE CONTROL TIR^{*/}****COMPUNEREA, FUNCȚIILE ȘI REGULAMENTUL INTERIOR ALE
COMITETULUI DE GESTIUNE^{*/}****Articolul 1**

- i) Părțile contractante sunt membre ale Comitetului de gestiune.
- ii) Comitetul poate decide ca administrațiile competente ale statelor menționate la paragraful 1 al articolului 52 din prezenta Convenție care nu sunt părți contractante, sau reprezentanții organizațiilor internaționale, pot, pentru problemele care prezintă interes, să asiste la sesiunile sale în calitate de observatori.

Articolul 1 bis -^{*/}

1. Comitetul va analiza orice propunere de amendament la Convenție, în conformitate cu art.59 paragrafele 1 și 2.
2. Comitetul va urmări aplicarea Convenției și va examina orice măsură luată de către părțile contractante, asociațiile și organizațiile internaționale implicate în funcționarea Convenției precum și conformitatea acesteia cu Convenția.
3. Comitetul, prin intermediul Comisiei de control TIR, supervizează și sprijină aplicarea Convenției la nivel național și internațional.

Articolul 2

Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite furnizează Comitetului serviciile de secretariat.

^{*/} (CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

Articolul 3

Comitetul procedează, în prima sa sesiune din fiecare an, la alegere Președintelui și a Vicepreședintelului.

Articolul 4

Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite convoacă Comitetul de gestiune, sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa, în fiecare an, precum și la cererea administrațiilor competente a cel puțin cinci state care sunt părți contractante.

Articolul 5

Propunerile sunt supuse votării. Fiecare stat care este parte contractantă reprezentat la sesiune dispune de un vot. Propunerile, altele decât amendamentele la prezenta Convenție, sunt adoptate de Comitetul de gestiune cu majoritatea voturilor exprimate de membrii prezenți și votanți. Amendamentele la prezenta Convenție, precum și deciziile vizate la articolele 59 și 60 ale prezentei Convenții sunt adoptate cu o majoritate de două treimi din voturile exprimate de membrii prezenți și votanți.

Articolul 6

Pentru adoptarea deciziilor este necesar un quorum de cel puțin o treime din numărul statelor care sunt părți contractante.
(CEE/TRANS/17/Amend.16; intrat în vigoare pe 24 iunie 1994)

Articolul 7

Comitetul de gestiune adoptă raportul său înaintea încheierii sesiunii.

Articolul 8

In lipsa dispozițiilor corespunzătoare din prezenta anexă, Regulamentul interior al Comisiei economice pentru Europa este aplicabil, cu excepția cazului în care Comitetul de gestiune decide altfel.

**COMPONENȚA, FUNCȚIILE ȘI REGULAMENTUL INTERIOR ALE
COMISIEI DE CONTROL TIR**

Articolul 9 ^{*/}

1. Comisia de control TIR, înființată de către Comitetul de gestiune în conformitate cu art.58 ter, este formată din 9 membri, fiecare aparținând unei alte părți contractante la Convenție. Secretarul Convenției TIR va participa la sesiunile Comisia de control TIR
2. Membrii Comisiei de control TIR sunt aleși de Comitetul de gestiune cu majoritatea membrilor prezenți și votanți. Mandatul fiecărui membru al Comisiei de control TIR este de 2 ani. Membrii Comisiei de control TIR pot fi realeși. Mandatul Comisiei de control TIR va fi stabilit de către Comitetul de gestiune.

Articolul 10 ^{*/}

Comisia de control TIR :

- a) supervizează modul de aplicare a Convenției, inclusiv modul de funcționare a sistemului de garanții, și își execută sarcinile încredințate de Comitetul de gestiune;
- b) supervizează tipărirea și distribuirea centralizată către asociații a carnetelor TIR , funcție care poate fi realizată de o organizație internațională agreată, la care se face referire la articolul 6;

Notă explicativă la articolul 10 b)

- 8.10 b) Acordul menționat în nota explicativă de la articolul 6.2 bis va reglementa și responsabilitățile organizației internaționale enunțate la alineatul b al prezentului articol, în cazul în care tipărirea și distribuirea centralizate ale carnetelor TIR vor fi asigurate de organizația internațională sus-menionată.
(CEE/TRANS/17/Amend.27; intrat în vigoare pe 12 august 2006)

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

^{*/} (CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

- d) coordonează și încurajează schimbul de informații între autoritățile competente ale părților contractante, asociațiile garante și organizațiile internaționale;
- e) facilitează reglementarea diferendelor dintre părțile contractante, asociații, companiile de asigurări și organizațiile internaționale, sub rezerva prevederilor contrare ale art.57 din Convenție, privind reglementarea diferendelor;
- f) sprijină pregătirea profesională a personalului autorităților vamale și a celorlalte părți implicate în funcționarea regimului TIR;
- g) gestionează un registru central în vederea distribuirii, către părțile contractante, a informațiilor furnizate de organizațiile internaționale la care se face referire în articolul 6, privind toate reglementările și procedurile prevăzute privind eliberarea carnetelor TIR de către asociații, în măsura în care se referă la condițiile și cerințele minimale menționate în anexa nr.9;
- h) supraveghează prețul carnetelor TIR.

Articolul 11^{*/}

1. Secretarul Convenției TIR convoacă o sesiune a Comisiei de la cererea Comitetului de gestiune sau a cel puțin trei membri ai Comisiei.
2. Comisia va depune toate eforturile pentru luarea deciziilor prin consens. Dacă nici un consens nu poate fi atins, deciziile trebuie supuse la vot și adoptate cu voturilor exprimate de membrii prezenți și votanți. Un cvorum de cinci membri este necesar pentru luarea deciziilor. Secretarul Convenției TIR nu are drept de vot.
3. Comisia va alege un președinte și va adopta orice altă prevedere privind regulamentul interior .
4. Comisia va raporta Comitetului de gestiune despre activitățile sale, inclusiv despre conturile verificate, cel puțin o dată pe an sau la cererea Comitetului de gestiune. Comisia va fi reprezentată în Comitetul de gestiune de către președintele său.

^{*/} (CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

5. Comisia va examina orice informație și orice problemă, transmise ei de către Comitetul de gestiune, de părțile contractante, de către secretarul Convenției TIR, de asociațiile garante naționale și de către organizațiile internaționale menționate la art.6 din Convenție. Aceste organizații internaționale vor avea dreptul să ia parte la sesiunile Comisiei de control TIR ca observatori, în cazul în care Președintele nu hotărăște altfel. Dacă este necesar, orice altă organizație poate lua parte la sesiunile Comisiei, în calitate de observator, la invitația Președintelui.

Articolul 12^{*/}

Secretarul Convenției TIR va fi membru al Secretariatului Comisiei economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite. El va aduce la îndeplinire deciziile Comisiei de control TIR, în limita mandatului Comisiei . Secretarul Convenției TIR va fi asistat de un secretariat TIR, a cărui mărime este stabilită de către Comitetul de gestiune.

Articolul 13^{*/}

- 1. Activitățile Comisiei de control TIR și ale secretariatului TIR vor fi finanțate, până la obținerea unei surse alternative de finanțare, printr-o taxă aplicată fiecărui carnet TIR distribuit de către organizația internațională menționată la art.6. Această taxă trebuie să fie aprobată de Comitetul de gestiune. (CEE/TRANS/17/Amend.28, intrat în vigoare pe 1 ianuarie 2009)**

Notă explicativă la articolul 13, paragraful 1^{*/}

8.13.1-1 Dispoziții financiare

După o perioadă inițială de 2 ani, părțile contractante la Convenție preconizează ca activitatea Comisiei de control TIR și a secretariatului TIR să fie finanțată prin intermediul bugetului obișnuit al Organizației Națiunilor Unite. Aceasta nu exclude o prelungire a aranjamentelor financiare inițiale în cazul în care ar lipsi finanțarea din partea Organizației Națiunilor Unite sau din surse alternative.

^{*/} (CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

8.13.1-2 Funcționarea Comisiei de control TIR :

Activitatea membrilor Comisiei de control TIR va fi finanțată de către guvernele proprii.

8.13.1-3 Taxa

Taxa menționată la paragraful 1 este bazată a) pe bugetul și planul de cheltuieli al Comisiei de control TIR și al secretariatului TIR așa cum a fost aprobat de Comitetul de gestiune și b) pe numărul de carnete TIR pe care organizația internațională preconizează să distribuie.

(CEE/TRANS/17/Amend.28, intrat în vigoare pe 1 ianuarie 2009)

2. Modalitățile de finanțare a funcționării Comisiei de control TIR și a secretariatului TIR trebuie aprobate de Comitetul de gestiune.^{*/}

(CEE/TRANS/17/Amend.28, intrat în vigoare pe 1 ianuarie 2009)

8.13.2 După consultări cu organizația internațională menționată la articolul 6, modalitățile menționate la paragraful 2 trebuie să fie reproduse în acordul între, pe de o parte, CEE-ONU, mandată de părțile contractante și acționând în numele lor, și, pe de altă parte, organizația internațională menționată la articolul 6. Acordul trebuie aprobat de Comitetul de gestiune.

(CEE/TRANS/17/Amend.28, intrat în vigoare pe 1 ianuarie 2009)

^{*/} Pentru a obține detalii privind aceste modalități, se va vedea CEE/TRANS/WP.30/AC.2/89, paragraful 38 și anexa

Anexa 9^{*/}**ACCESUL LA REGIMUL TIR****Partea I****AUTORIZAREA ASOCIAȚIILOR DE A ELIBERA CARNETE TIR****Condiții și cerințe minimale**

1. Pentru a fi autorizată de părțile contractante să elibereze carnete TIR și să activeze ca garant în concordanță cu art.6 din Convenție, o asociație va trebui să îndeplinească următoarele condiții și prescripții minimale :

a) să probeze că funcționează oficial ca asociație reprezentativă a intereselor sectorului de transporturi de cel puțin un an.

Notă explicativă la paragraful 1 a)^{*/}

9.I.1 a) Organizația

Dispozițiile paragrafului 1 a) din partea I a anexei nr.9 se referă la organizațiile care participă la comerțul internațional de mărfuri, inclusiv camerele de comerț.

b) să demonstreze că bonitatea financiară și existența mijloacelor logistice îi permit îndeplinirea obligațiilor care îi revin prin Convenție.

c) să demonstreze cunoașterea de către personalul propriu a modului de aplicare corectă a Convenției.

d) absența unor încălcări grave sau repetate ale legislației vamale ori fiscale.

^{*/} (CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

e) întocmirea unui acord scris sau a oricărui alt instrument juridic între asociație și autoritățile competente ale părții contractante pe teritoriul căreia este înființată. O copie legalizată a acordului scris sau a oricărui alt instrument juridic, împreună, dacă este necesar, cu traducerea legalizată în limba engleză, franceză sau rusă, trebuie depusă la Comisia de control TIR. Orice modificare adusă acordului scris sau oricărui alt instrument juridic trebuie imediat adusă la cunoștința Comisiei de control TIR.

f) un angajament, în acordul scris sau orice alt instrument juridic vizat la alineatul e) de mai sus, că asociația:

- i) va respecta obligațiile precizate la art.8 din Convenție;**
- ii) va accepta suma maximă aferentă fiecărui carnet TIR, stabilită de către partea contractantă, care poate fi pretinsă asociației garante în conformitate cu art.8 paragraful 3 din Convenție;**
- iii) va verifica în mod continuu și, în special, înainte de a solicita autorizarea pentru accesul persoanelor la regimul TIR, îndeplinirea condițiilor și cerințelor minimale de către aceste persoane, așa cum este prevăzut în partea a II-a a acestei anexe;**
- iv) va pune la dispoziție propria garanție pentru toate responsabilitățile din țara în care este stabilită, referitoare la operațiunile de transport sub acoperirea carnetelor TIR eliberate de ea sau de către asociațiile străine afiliate la aceeași organizație internațională la care ea însăși este afiliată;**
- v) va acoperi propriile responsabilități, astfel încât să satisfacă cerințele autorităților competente ale părții contractante în care este stabilită împreună cu o societate de asigurare, grup de asiguratori sau cu o instituție financiară. Contractul/contractele de asigurare sau de garanție financiară va/vor acoperi totalitatea propriilor responsabilități în legătură cu operațiunile efectuate sub acoperirea carnetelor TIR emise de ea sau de asociațiile străine afiliate la aceeași organizație internațională la care ea însăși este afiliată.**

Termenul de notificare a anulării contractelor de asigurare sau de garanție financiară nu va fi mai mic decât termenele de notificare a anulării acordului scris sau a altui instrument juridic vizat la alineatul e). O copie legalizată a contractului/contractelor de asigurare sau de garanție financiară, precum și a tuturor modificărilor ulterioare ale acestor documente, inclusiv o traducere legalizată în limba engleză, franceză sau rusă, după caz, trebuie depuse la Comisia de control TIR.

Comentarii la paragraful 1 (v)

a) In contextul sistemului internațional de asigurări administrat de Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) în contul asociațiilor membre ale sale, așa cum este precizat în documentul TRANS/WP.30/R.195 al CEE-ONU, fiecare asociație este obligată să remită autorităților competente ale fiecărei Părți contractante o copie legalizată a textului integral al contractului general de asigurare încheiat între asiguratorii internaționali (nivelul 3), pe de o parte, și fiecare din asociațiile membre IRU, pe de altă parte, în calitate de beneficiari. Acest contract, care trebuie semnat de către reprezentantul/reprezentanții asiguratorilor internaționali, al/ai asociațiilor și al/ai IRU, trebuie să acopere totalitatea responsabilităților asociațiilor față de autoritățile competente și trebuie să cuprindă toate clauzele asigurării, scadențele și motivele posibile pentru rezilierea contractului de asigurare. Acest contract general de asigurare este identic pentru toate asociațiile naționale care participă la regimul TIR.

Dacă legislația națională a uneia din Părțile contractante la Convenție va interzice semnarea de către asociațiile naționale, în calitate de părți asigurate, a contractului general de asigurare, se va putea admite, în mod excepțional și pentru o perioadă limitată, ca să nu fie încheiat și semnat contractul general de asigurare decât de reprezentanții IRU, care acționează în numele său și în numele asociațiilor sale membre și al terților, și de către reprezentanții asiguratorilor internaționali. Această dispoziție temporară nu modifică responsabilitățile asociațiilor garante, așa cum sunt ele stipulate în Convenție.

b) Copii legalizate conforme ale contractului general de asigurare menționat la a) trebuie să fie comunicate imediat de către autoritățile competente ale fiecărei Părți contractante la Comisia de control TIR, însoțite de copii certificate conforme ale contractului scris aprobat sau ale oricărui alt instrument juridic încheiat între asociație și autoritățile competente ale Părții contractante, în aplicarea alineatului e) al primului paragraf al primei părți a anexei 9 la Convenție.

c) Orice modificare adusă contractului general menționat la a) trebuie să fie imediat adusă la cunoștința autorităților competente ale fiecărei Părți contractante și a Comisiei de control TIR de către asociații și de către IRU.

d) Termenul de notificare a anulării contractului general de asigurare menționat la a) este de șase (6) luni.

(TRANS/WP.30/AC.2/51, paragrafele 17 și 19; TRANS/WP.30/AC.2/49, anexa 2; TRANS/WP.30/1998/17, paragrafele 6 – 9; TRANS/WP.30/1998/11, paragrafele 32 – 36; TRANS/WP.30/1998/7)

- vi) va permite autorităților competente verificarea tuturor documentelor și evidențelor contabile referitoare la administrarea regimului TIR;**
- vii) va accepta o procedură eficientă de soluționare a diferendelor generate de utilizarea necorespunzătoare sau frauduloasă a carnetelor TIR;**
- viii) va fi de acord ca orice nerespectare gravă sau repetată a prezentelor condiții și cerințe minimale să conducă la revocarea autorizării de a elibera carnete TIR;**
- ix) va respecta strict deciziile autorităților competente ale părții contractante pe teritoriul căreia este stabilită, privitor la excluderea persoanelor, așa cum se prevede la art.38 din Convenție și în partea a doua a acestei anexe;**

x) va accepta să aplice întocmai toate deciziile adoptate de Comitetul de gestiune și de Comisia de control TIR, în măsura în care autoritățile competente ale părții contractante în care asociația este stabilită le-au acceptat.

2. Părțile contractante pe teritoriul cărora asociația este înființată vor revoca autorizarea de eliberare a carnetelor TIR în cazul nerespectării grave sau repetate a prezentelor condiții și cerințe minimale.

3. Autorizarea unei asociații în condițiile enunțate mai sus nu va prejudicia responsabilitățile și angajamentele care revin acestei asociații în aplicarea Convenției.

4. Condițiile și cerințele minimale precizate mai sus nu afectează condițiile și cerințele suplimentare pe care părțile contractante intenționează, eventual, să le prescrie.

Partea a II-a**AUTORIZAREA PERSONAELOR FIZICE ȘI JURIDICE DE A UTILIZA
CARNETE TIR****Condiții și cerințe minimale**

1. Condițiile și cerințele minimale care trebuie îndeplinite de persoanele care solicită accesul la regimul TIR, sunt:

a) să facă dovada experienței sau, cel puțin, a capacității de a efectua cu regularitate transporturi internaționale (deținătorul unei licențe de transport internațional, etc.);

b) bonitate financiară;

c) să facă dovada cunoașterii modului în care se aplică Convenția TIR;

d) absența unor abateri grave sau repetate de la legislația vamală sau fiscală;

e) un angajament asumat printr-o declarație scrisă către asociația garantă, prin care persoana:

i) va îndeplini toate formalitățile vamale instituite prin Convenție la birourile vamale de plecare, de trecere și de destinație;

ii) va plăti sumele datorate, menționate la art.8 paragrafele 1 și 2 din Convenție, dacă acest lucru i se solicită de către autoritățile competente în conformitate cu prevederile art.8 paragraful 7 din Convenție ;

iii) va permite asociațiilor garante să verifice veridicitatea informațiilor privind condițiile și cerințele minimale sus-menționate, în măsura în care legislația națională permite.

2. Condiții și cerințe suplimentare și mai restrictive privind accesul la regimul TIR pot fi introduse de autoritățile competente ale părților contractante și chiar de asociațiile garante înseși, atâta timp cât autoritățile competente nu hotărăsc altfel.

Procedura

3. Părțile contractante vor decide, în conformitate cu legislația națională, procedurile care trebuie urmate pentru accesul la regimul TIR, pe baza condițiilor și a cerințelor minimale stabilite la paragrafele 1 și 2.

Notă explicativă la paragraful 3

9.II.3 Comitetul de autorizare

Se recomandă înființarea unor comitete naționale de autorizare, cuprinzând reprezentanți ai autorităților competente, ai asociațiilor garante naționale și ai altor organizații implicate.

(CEE/TRANS/17/Amend.19; intrat în vigoare pe 17 februarie 1999)

- 4. Conform formularului tip de autorizare de mai jos, autoritățile competente vor transmite Comisiei de control TIR, în termen de o săptămână de la data autorizării sau retragerii autorizării de a folosi carnete TIR, precizări privind fiecare persoană.**
- 5. Asociația va transmite anual o listă actualizată la data de 31 decembrie cuprinzând toate persoanele autorizate, precum și persoanele cărora le-a fost retrasă autorizația. Această listă va fi transmisă la o săptămână după data de 31 decembrie autorităților competente. Autoritățile competente vor înainta o copie a acesteia Comisiei de control TIR.**
- 6. Autorizarea de acces la regimul TIR nu constituie un drept în sine de a obține carnete TIR de la asociațiile garante.**
- 7. Autorizarea unei persoane de a folosi carnete TIR, conform condițiilor și cerințelor minimale stabilite mai sus, nu va prejudicia responsabilitățile și obligațiile acestei persoane, rezultând din aplicarea Convenției.**

Comentarii la Partea II-a, Procedura

Cooperarea între autoritățile competente

In cursul procedurii de autorizare a unei persoane de a utiliza carnete TIR conform celei de-a doua părți a anexei 9 a Convenției, autoritățile competente ale Părții contractante unde persoana respectivă are reședință sau domiciliază trebuie să țină corespunzător seama de orice informație notificată de o altă Parte contractantă conform paragrafului 2 al articolului 38 privind o infracțiune gravă sau repetată la legislația vamală comisă de această persoană. Astfel, pentru a permite Părții contractante unde persoana respectivă are reședința sau domiciliază să studieze bine cazul, trebuie ca notificarea să furnizeze maximul de detalii.

(TRANS/WP.30/196; paragraful 76; TRANS/WP.30/200, paragraful 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraful 63 și anexa 3)

Excluderea unui transportator național de la regimul TIR

In scopul excluderii de la regimul TIR a unui transportator național vinovat de o infracțiune gravă la reglementarea vamală, comisă pe teritoriul țării unde el are reședința sau domiciliază, se recomandă autorităților vamale să recurgă la dispozițiile paragrafului 4 al articolului 6 și ale paragrafului 1 d) al celei de-a doua părți a anexei 9 mai degrabă decât la dispozițiile paragrafului 1 al articolului 38. Intr-adevăr, aplicarea acestora din urmă ar risca să ducă la o situație în care un transportator exclus de la regimul TIR în propria țară să poată continua să efectueze operațiuni TIR într-o țară în care el ar avea încă autorizația de a utiliza carnete TIR.

(TRANS/WP.30/196, paragraful 77; TRANS/WP.30/200, paragraful 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraful 63 și anexa 3)

FORMULAR TIP DE AUTORIZARE (FTH)**Tara :****Numele asociației:****Numele autorității competente:**

A se completa de către asociația națională și/sau autoritatea competentă								
Nr.de identi- ficare	Numele persoanei/ persoanelor sau al societății	Adresa societății	Punct de contact (nr.tel.,fax, e-mail)	Nr.Registrul Comerțului sau nr. permisului, etc.*	Retragerea autorizării prece- dente**	Data autori- zării -**/	Data retra- gerii autori- zării** /	Ștampila/ Semna- tura
....								
....								
....								

-*/ Dacă este disponibil

-**/ Dacă este cazul

Pentru orice persoană care face obiectul unei cereri de autorizare transmise de către asociația agreată, informațiile de mai jos, cel puțin, vor trebui furnizate autorităților competente:

- Număr de identificare individual și unic atribuit persoanei de către asociația garantă (în cooperare cu organizația internațională la care aceasta din urmă este afiliată) conform unui model armonizat. Modelul numărului de identificare este stability de către Comitetul de gestiune. (CEE/TRANS/17/Amend.26; intrat în vigoare pe 1 aprilie 2006)

- Numele și adresa(adresele) persoanei(persoanelor) sau societății (pentru asociațiile comerciale, furnizați de asemenea numele conducătorilor responsabili).

- Punct de contact (persoana fizică autorizată să furnizeze autorităților vamale și asociațiilor informații privind regimul TIR) cu indicarea completă a numerelor de telefon, fax și a adresei de e-mail).

- Nr. Registrului Comerțului sau nr. permisului de transport internațional sau altul (dacă este disponibil).

- (Dacă este cazul) Retragera autorizării precedente, inclusiv data, durata și natura acestei retrageri.

Comentariu la formularul tip de autorizare (FTH)

Modelul numărului de identificare individual și unic

Comitetul de gestiune a stabilit modelul de mai jos al numărului de identificare a titularilor de carnete TIR, titularii respectivi fiind persoane autorizate să utilizeze carnete TIR conform celei de-a doua părți a anexei 9 a Convenției TIR:

“AAA/BBB/XX...X”, sau

“AAA” reprezintă un cod de trei litere desemnând țara în care titularul carnetului TIR este autorizat, conform sistemului de clasificare al Organizației internaționale de standardizare (ISO). O listă completă a codurilor țărilor pentru Părțile contractante la Convenția TIR este publicată cu regularitate ca anexă la ordinea de zi și la rapoartele oficiale ale Comitetului de gestiune,

“BBB” reprezintă codul din trei cifre desemnând asociația națională prin intermediul căreia titularul carnetului TIR a fost autorizat, conform sistemului de clasificare stabilit de organizația internațională la care asociația respectivă este afiliată, astfel încât fiecare asociație națională să poată fi identificată fără ambiguitate. O listă completă a codurilor țărilor pentru asociațiile naționale este publicată cu regularitate ca anexă la ordinea de zi și la rapoartele oficiale ale Comitetului de gestiune,

“XX...X” reprezintă o serie de cifre (maximum 10), care permit identificarea persoanei autorizate să utilizeze un carnet TIR conform celei de-a doua părți a anexei 9 la Convenția TIR. Odată atribuit, numărul de identificare nu poate fi utilizat din nou, chiar dacă persoana căreia i-a fost atribuit nu mai este titularul unui carnet TIR.

(TRANS/WP.30/218, paragraful 36 și anexa 2; TRANS/WP.30/AC.2/77, paragraful 51 și anexa 3)

AnexA 10^{*/}**INFORMATII PE CARE PARTILE CONTRACTANTE TREBUIE SA
LE FURNIZEZE ASOCIATIILOR AGREATE (CONFORM
ARTICOLULUI 42 TER) SI ORGANIZATIEI INTERNATIONALE
AUTORIZATE (CONFORM ARTICOLULUI 6.2 BIS)**

In virtutea paragrafului 1 al articolului 6 și al paragrafului 1 f) iii) al primei părți a anexei 9 a prezentei Convenții, asociațiile agreate sunt obligate să se angajeze să verifice în mod continuu ca persoanele autorizate să aibă acces la regimul TIR să îndeplinească condițiile și prevederile minimale enunțate în cea de-a doua parte a anexei 9 la Convenție.

In numele asociațiilor sale membre și pentru a-și asuma responsabilitățile în calitate de organizație internațională autorizată în virtutea paragrafului 2 *bis* al articolului 6, o organizație internațională stabilește un sistem de control al carnetelor TIR pentru a culege datele privind încheierea operațiunilor TIR la birourile vamale de destinație, date transmise de către autoritățile vamale și accesibile asociațiilor și administrațiilor vamale. Pentru a permite asociațiilor să se achite complet de angajamentul asumat, Partile contractante transmit aceste informații sistemului de control conform procedurii care urmează :

- 1) Autoritățile vamale transmit unei organizații internaționale sau asociațiilor garante naționale, dacă este posibil prin intermediul birourilor central sau regionale, prin mijlocul de comunicare cel mai rapid disponibil (fax, email, etc.) și, dacă este posibil, cel puțin zilnic, următoarele informații într-un format standardizat, pentru toate carnetele TIR prezentate la birourile vamale de destinație definite la articolul 11) al Convenției :
 - a) Numărul de referință al Carnetului TIR ;
 - b) Data și numărul de înregistrare în registrul vămilor ;
 - c) Numele sau numărul biroului vamal de destinație ;

^{*/}-(CEE/TRANS/17/Amend.27 ; intrat în vigoare pe 12 august 2006)

- d) **Data și numărul de referință care figurează pe certificatul de încheiere a operațiunii TIR (rubricile 24 - 28 ale voletului n° 2) la biroul vamal de destinație (dacă sunt diferite de cele de la b)) ;**
 - e) **Incheiere parțială sau definitivă ;**
 - f) **Incheiere a operațiunii TIR certificată cu sau fără rezerve la biroul vamal de destinație fără încălcarea articolelor 8 și 11 ale Convenției ;**
 - g) **Alte informații sau documente (facultativ) ;**
 - h) **Numărul paginii.**
- 2) **Formularul tip de solicitare a reconcilierii (MRF) care figurează ca appendice poate fi adresat autorităților vamale de către asociațiile naționale sau de către o organizație internațională :**
- a) **In caz de diferențe între datele transmise și cele care figurează pe mătcile carnetului TIR utilizat ; sau**
 - b) **In cazul în care nu a fost transmisă nicio dată iar carnetul TIR utilizat a fost trimis asociației naționale.**
- Autoritățile vamale vor răspunde cât mai curând posibil solicitărilor de reconciliere, dacă este posibil transmițând formularul MRF corect completat.**
- 3) **Pentru acoperirea schimburilor de date sus-menționate, autoritățile vamale și asociațiile garante naționale încheie un acord conform legislației lor naționale.**
- 4) **O organizație internațională dă autorităților vamale acces la baza de date a carnetelor TIR încheiate precum și la cea a carnetelor TIR nevalidate .**

Apendice

Formular tip de reconciliere (FTR)							
De completat de către solicitantul reconcilierii							
Destinație :							
Birou vamal regional (facultativ) :				Birou vamal de destinație :			
Denumire :				Denumire :			
Primit la data :				Primit la data :			
Data :				Data :			
Stampila				Stampila			
Date de confirmat							
Sursa datelor : <input type="checkbox"/> Carnet TIR <input type="checkbox"/> Date [din sistemul de control]							
Numărul de referință al Carnetului TIR	Numele sau numărul biroului vamal de destinație ^{*/}	Numărul de referință care figurează pe certificatul de încheiere a operațiunii TIR (rubricile 24 - 28 ale voletului n ^o 2) la biroul vamal de destinație ^{*/}	Data care figurează pe certificatul de încheiere a operațiunii TIR la biroul vamal de destinație ^{*/}	Numărul paginii	Incheiere parțială/définitivă	Incheierea operațiunii TIR certificată cu sau fără rezerve la biroul vamal de destinație	Număr de colete (facultativ)
Documente anexate : <input type="checkbox"/> Copia mătcilor din Carnetul TIR Altele : _____							
Răspunsul biroului vamal de destinație							
<input type="checkbox"/> Confirmare <input type="checkbox"/> Corectare (se indică modificările mai jos) <input type="checkbox"/> Nicio referință găsită privind încheierea operațiunii TIR							
Numărul de referință al Carnetului TIR	Numele sau numărul biroului vamal de destinație ^{*/}	Numărul de referință care figurează pe certificatul de încheiere a operațiunii TIR (rubricile 24 - 28 ale voletului n ^o 2) la biroul vamal de destinație ^{*/}	Data care figurează pe certificatul de încheiere a operațiunii TIR la biroul vamal de destinație ^{*/}	Numărul paginii	Incheiere parțială/définitivă	Incheierea operațiunii TIR certificată cu sau fără rezerve la biroul vamal de destinație	Număr de colete (facultativ)
Observații :							
Data :				Stampila și semnătura biroului vamal de destinație :			
Biroul central al vămilor (facultativ)							
Observații :							
Data :				Stampila și/sau semnătura			

- ^{*/} Notați că aceste date se referă la biroul vamal de destinație unde s-a încheiat operațiunea TIR.

3 PĂRȚILE CONTRACTANTE LA CONVENȚIA TIR DIN 1975

Părțile contractante

Țările cu care poate fi stabilită o operațiune de tranzit TIR

(la 1 ianuarie 2010) */

Afganistan	-
Albania	Albania
Algeria	-
Germania	Germania
Armenia	Armenia
Austria	Austria
Azerbaidjan	Azerbaidjan
Belarus	Belarus
Belgia	Belgia
Bosnia-Herzegovina	Bosnia-Herzegovina
Bulgaria	Bulgaria
Canada	-
Chile	-
Cipru	Cipru
Croația	Croația
Danemarca	Danemarca
Emiratele Arabe Unite	-
Spania	Spania
Estonia	Estonia
Statele Unite ale Americii	-
Fosta Rep. Iugoslavă a Macedoniei	Fosta Rep. Iugoslavă a Macedoniei
Federația Rusă	Federația Rusă
Finlanda	Finlanda
Franța	Franța
Georgia	Georgia
Grecia	Grecia
Ungaria	Ungaria
Indonezia	-
Iran (Republica islamică)	Iran (Republica islamică)
Irlanda	Irlanda
Israel	Israel
Italia	Italia
Iordania	Iordania
Kazakhstan	Kazakhstan
Kirghizistan	Kirghizistan
Kuweit	Kuweit
Letonia	Letonia

*/Pe baza informațiilor furnizate de IRU.

Liban
Liberia
Lituania
Luxemburg
Malta
Maroc
Moldova
Mongolia
Muntenegru
Norvegia
Uzbekistan
Olanda
Polonia
Portugalia
Republica Arabă Siriană
Republica Coreea
Republica Cehă
România
Regatul Unit
Serbia
Slovacia
Slovenia
Suedia
Elveția
Tadjikistan
Tunisia
Turkmenistan
Turcia
Ucraina
Uruguay
Comunitatea economică europeană

Liban
-
Lituania
Luxemburg
Malta
Maroc
Moldova
Mongolia
Muntenegru
Norvegia
Uzbekistan
Olanda
Polonia
Portugalia
Republica Arabă Siriană
-
Republica Cehă
România
Regatul Unit
Serbia
Slovacia
Slovenia
Suedia
Elveția
Tadjikistan
Tunisia
Turkmenistan
Turcia
Ucraina
-

*/ Pe baza informațiilor furnizate de IRU.

4 REZOLUȚII ȘI RECOMANDĂRI REFERITOARE LA CONVENȚIA DIN 1975

REZOLUȚIA Nr. 49

MĂSURI PE TERMEN SCURT VIZÂND ASIGURAREA SECURITĂȚII ȘI FUNȚIONĂRII EFICIENTE A REGIMULUI DE TRANZIT TIR

Rezoluția Nr. 49
adoptată pe 3 martie 1995 de către Grupul de lucru CEE-ONU
cu probleme vamale care interesează transporturile

Grupul de lucru cu probleme vamale care interesează transporturile,

Subliniind importanța unei funcționări armonioase și eficiente a Convenției vamale referitoare la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR din 1975) pentru a facilita transporturile și schimburile internaționale,

Preocupat de numărul de cazuri de fraudă vamală și de contrabandă în cadrul sistemului de tranzit TIR care riscă să compromită măsurile de facilitare prevăzute în Convenția TIR din 1975,

Hotărât să salvgardeze sistemul de tranzit TIR care favorizează dezvoltarea schimburilor și în special transportul internațional de mărfuri,

Convins că sistemul de tranzit TIR nu poate fi salvardat decât printr-o acțiune comună și concertată a tuturor părților sistemului de tranzit TIR (autorități vamale, asociații garante naționale însărcinate cu emiterea de carnete, IRU și companiile de asigurare) în cadrul căreia un schimb de informații nelimitat sub toate aspectele sistemului este considerat ca fiind esențial,

In așteptarea revizuirii Convenției TIR din 1975, hotărăște în unanimitate că măsurile pe termen scurt de mai jos vor trebui să fie aplicate cât mai repede posibil de către autoritățile competente ale Părților contractante la Convenția TIR din 1975:

1. In scopul facilitării descoperirii carnetelor TIR descărcate fraudulos și pentru accelerarea procedurii de descărcare, Părțile contractante vor dori poate să creeze, în măsura posibilului și în armonie cu prescripțiile naționale, birouri centralizatoare sau să pună în aplicare proceduri centralizate pentru administrarea carnetelor TIR;
2. Părțile contractante ar trebui să instituie proceduri accelerate de descărcare și de investigare pentru transportul mărfurilor sensibile;
3. Părțile contractante și IRU vor lua toate măsurile necesare pentru ca acele carnete TIR "Tabac/Alcool" să fie repuse în funcțiune rapid și însoțite de garanții având o valoare forfetară corespunzătoare cheltuielilor potențiale apărute;
4. Datorită unor reglementări naționale corespunzătoare, Părțile contractante veghează ca birourile vamale de destinație sau de ieșire să transmită voletele Nr.2 ale carnetelor TIR la birourile centralizatoare sau la birourile vamale de plecare sau de intrare în cel mai scurt termen și cel mai târziu în cele cinci zile lucrătoare care urmează încheierii operațiunii TIR;
5. In vederea facilitării controlului vamal al transporturilor de tabac și de alcool, Părțile contractante vor dori poate să limiteze, respectând practicile administrative naționale, numărul birourilor vamale autorizate să accepte carnete TIR "Tabac/Alcool";
6. Părțile contractante trebuie să facă astfel încât, pentru transportul de tabac și de alcool, precum și pentru alte mărfuri sensibile definite astfel de autoritățile competente, informații prealabile privind transportul numitelor mărfuri sub sigiliu vamal să fie transmise imediat de către biroul vamal de plecare sau de intrare la biroul vamal de destinație sau de ieșire;
7. In conformitate cu articolul 20 al Convenției TIR din 1975, Părțile contractante stabilesc termenele și, în măsura posibilului, itinerariile de urmat de către autovehiculele rutiere și containerele în cazul transportului sub sigiliu vamal de tabac și de alcool, precum și al altor mărfuri sensibile definite de autoritățile competente. Părțile contractante sunt obligate să aplice imediat sancțiunile prevăzute în legislația lor național în cazul nerespectării acestor prescripții;

8. Părțile contractante veghează să fie aplicate dispozițiile articolului 38 al Convenției care prevăd posibilitatea excluderii temporare sau cu titlu definitiv de la beneficiul aplicării Convenției TIR din 1975 a oricărei persoane vinovate de o infracțiune gravă la legislația vamală națională sau la reglementările aplicabile transporturilor internaționale de mărfuri;
9. Părțile contractante iau toate măsurile necesare pentru a evita furtul și utilizarea neautorizată a ștampilelor vamale și pot prevedea utilizarea de noi tehnici, cum ar fi cernelurile de securitate speciale, pentru a împiedica falsificarea ștampilelor vamale;
10. Părțile contractante solicită ca IRU și asociațiile garante naționale să aplice pur și simplu crieriile și controalele administrative convenite în vederea garantării, în măsura posibilului, a fiabilității și integrității antreprenorilor de transport;
11. Părțile contractante și celelalte părți implicate în regimul de tranzit TIR își intensifică schimbul reciproc de informații și de date privind sistemul de tranzit TIR, conform legislației naționale. În acest scop, ele stabilesc centre de coordonare a luptei împotriva fraudei în cadrul autorităților competente. Adresele, inclusiv numerele de telefon și de fax al acestor centre de coordonare, vor fi comunicate secretariatului CEE-ONU în cel mai scurt termen în vederea întocmirii unui repertoar internațional.

Invită Părțile contractante să studieze cu atenție propunerile IRU privind punerea în aplicare a unor sisteme de schimb de date informatizate pentru administrarea carnetelor TIR care le vor fi transmise de secretariatul CEE-ONU, în vederea adoptării lor eventuale;

Roagă Părțile contractante la Convenția TIR din 1975 să informeze Secretarul executiv al Comisiei economice a Națiunilor Unite pentru Europa (CEE-ONU), înainte de 1 iunie 1995, dacă aprobă prezenta rezoluție;

Solicită Secretarului executiv al Comisiei economice a Națiunilor Unite pentru Europa (CEE-ONU) să informeze toate Părțile contractante la Convenția TIR din 1975 asupra adoptării prezentei rezoluții.

Rezoluția Nr.49 a fost acceptată de :Acceptate de către

Germania
Austria
Belarus
Belgia
Bulgaria
Croația
Danemarca
Spania
Estonia
Federația Rusă
Finlanda
Franța
Grecia
Ungaria
Iran (Republica islamică)
Irlanda
Italia
Comunitatea europeană

Acceptate de către

Iordania
Letonia
Lituania
Luxemburg
Norvegia
Olanda
Polonia
Portugalia
Republica Cehă
România
Regatul Unit
Slovacia
Slovenia
Suedia
Elveția
Turcia

RECOMANDARE

ÎNSCRIEREA CODULUI SH AL MĂRFURILOR ÎN CARNETUL TIR

Recomandare adoptată de Comitetul de gestiune al Convenției TIR din 1975, la 31 ianuarie 2008 */

Comitetul de gestiune,

Subliniind necesitatea aplicării unor măsuri eficiente de gestionare și de evaluare a riscului în ceea ce privește mărfurile aflate în tranzit,

Având în vedere că transportul TIR este, adesea, precedat de o declarație de export conținând codul mărfurilor compus în conformitate cu Convenția internațională privind Sistemul armonizat de descriere și codificare a mărfurilor (“codul SH”),

Recunoscând importanța dublului obiectiv de identificare a acelor mărfuri care ar putea prezenta risc de securitate și de facilitare a circulației celorlalte mărfuri,

Convins că, acolo unde este posibil accesul la codul SH, utilizarea lui în carnetul TIR, suplimentar față de descrierea mărfurilor într-un limbaj clar, poate contribui la atingerea acestui obiectiv,

Considerând, totodată, că înscrierea codului SH în carnetul TIR ar facilita, de asemenea, procesarea electronică a datelor,

Recunoscând că, până la intrarea în vigoare a amendamentelor în materie la Convenția TIR, în curs de pregătire în cadrul celei de-a III-a faze a procesului de revizuire a convenției, ar putea să mai treacă un anumit timp,

1. Decide să recomande titularilor de carnete TIR sau oricărei alte persoane care completează carnetul TIR în numele acestora să indice codul SH al mărfurilor în rubrica nr. 10 din manifestul mărfurilor de pe voletul care nu este destinat utilizării de către autoritatea vamală (pagina galbenă) din carnetul TIR, suplimentar față de o descriere a mărfurilor într-un limbaj clar;

2. Solicită imediat autorităților vamale de la biroul vamal de plecare să controleze, acolo unde este cazul, dacă codul SH înscris pe manifestul mărfurilor corespunde cu codul SH înscris în declarația vamală de export și/sau în alte documente comerciale sau de transport.

*/ CEE/TRANS/WP.30/AC.2/93, paragrafele 27-28 și anexa II)

În cazul în care biroul vamal de plecare a acceptat carnetul TIR fără a fi înscris codul SH, acest cod nu va mai fi cerut nici de birourile vamale pe parcurs, nici de birourile vamale de destinație.

Absența codului SH al mărfurilor din carnetul TIR nu va determina întârzieri pe durata transportului TIR și nu va fi un obstacol pentru acceptarea carnetelor TIR. Absența codului SH nu va fi considerată o încălcare a convenției și nu va atrage responsabilitatea titularului carnetului TIR.

Această prevedere se aplică, de asemenea, în cazurile în care autoritățile vamale au suspiciuni cu privire la corectitudinea codurilor SH sau în care descrierea mărfurilor într-un limbaj clar nu coincide cu codul SH.

Fără a se aduce atingere prevederilor paragrafului 6 din articolul 8 al Convenției TIR, descrierea mărfurilor într-un limbaj clar se va considera corectă în cazurile în care se constată că aceasta nu coincide cu descrierea indicată de codul SH.

Aplicarea în practică a prezentei recomandări va fi evaluată la 12 luni de la intrarea sa în vigoare, pentru a se verifica îndeplinirea obiectivelor sale.

Prezenta recomandare intră în vigoare la 1 mai 2008.

5 EXEMPLE DE CELE MAI BUNE PRACTICI ^{*/}

5.1 INTRODUCERE

Exemplele de cele mai bune practici pregătite de Grupul de lucru cu probleme vamale care interesează transporturile al CEE-ONU și adoptate de Comitetul de Gestiune al Convenției TIR nu trebuie să fie confundate cu comentariile sau alte practici recomandate adoptate de Grupul de lucru sau Comitetul de Gestiune. (TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraph 47).

Aceste exemple de cele mai bune practici sunt cuprinse în Manual TIR în scopul facilitării aplicării Convenției în țările care au accedat recent la Convenție și/sau în care operațiunile de transport TIR pot, de puțin timp, să fie întreprinse.

5.2 PROCEDURA PENTRU ÎNCHEIEREA OPERAȚIUNII TIR

1. Mărfurile și Carnetul TIR referitor la acestea trebuie să fie prezentate la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) în timpul zilelor și orelor lucrătoare obișnuite. Totuși, biroul respectiv poate, la solicitarea și pe cheltuiala părții interesate, să accepte prezentarea numitelor documente în afara zilelor și orelor de lucru obișnuite.

2. Biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) are îndatorirea:

- de a controla, dacă este cazul, documentele, compartimentele de încărcare și mărfurile care se găsesc acolo;
- de a înregistra Carnetul TIR;
- de a furniza o atestare a încheierii operațiunii TIR completând rubricile 24 – 28 ale voletului Nr. 2 al Carnetului TIR;
- de a completa cotorul voletului Nr. 2 și de a-l detașa din Carnetul TIR; de a restitui Carnetul TIR persoanei care l-a prezentat;

*/Trebuie notat că Părțile contractante nu au nicio obligație de a se conforma recomandărilor, dispuse în capitolul 5 al Manualului TIR (TIRExB/REP/29, paragraful 9).

- de a consemna încheierea operațiunii TIR într-un sistem de control internațional agreat, cum ar fi sistemul SafeTIR administrat de IRU conform anexei 10 la Convenție și urmare articolului 42 ter al Convenției.

3. In afara voletului Nr. 2 și mătcii Nr.2 ale Carnetului TIR, biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) poate emite documente suplimentare persoanei care prezintă Carnetul TIR (de exemplu, la cerere, o chitanță de completat anticipat de către persoana respectivă) și poate de asemenea utiliza alte mijloace de identificare în vederea facilitării reperării ștampilelor vamale false de pe carnetele TIR. In scopul detectării cât mai rapide a oricărei neregularități, Autoritățile vamale sunt abilitate să verifice legalitatea mătcii Nr. 2 a Carnetului TIR și a oricărui alt document suplimentar pe parcursul traseului de retur al unui vehicul și/sau la ieșirea din teritoriu. Aceste controale vor trebui întreprinse cât mai repede.

Observație:

Titularilor adesea le este dificil să răspundă solicitărilor de informații ale Autorităților vamale privind nedescărcarea operațiunilor TIR. Dacă documentele menționate la paragraful 3 de mai sus nu constituie dovezi ale încheierii operațiunii TIR, ele pot totuși să se dovedească utile în rezolvarea solicitărilor de informații. In virtutea regimului TIR, Carnetul TIR este remis operatorului, dar acesta trebuie apoi să-l transmită asociației naționale, lipsindu-l astfel de orice document doveditor în caz de solicitare de informații. Inregistrarea operațiunilor TIR, așa cum figurează într-un sistem de control internațional agreat cum este sistemul SafeTIR administrat de IRU conform anexei 10 la Convenție și urmare articolului 42 ter al Convenției, poate de asemenea fi admisă ca dovadă a încheierii operațiunii TIR.

5.3 PROCEDURA PENTRU DESCĂRCAREA OPERAȚIUNII TIR

1. Birourile vamale care prelucrează carnetele TIR trebuie să țină registre separate pentru carnetele TIR.

2. Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere) trebuie să păstreze voletul Nr. 1 al Carnetului TIR. În scopul facilitării returnării voletului Nr. 2, el trebuie să aibă înscris în rubrica "Pentru utilizare oficială" a voletului Nr. 2 următorul text: "De returnat la ..." urmat de numele și adresa completă a biroului vamal la care voletul Nr. 2 trebuie să fie returnat (prin intermediul unui birou central sau acestuia din urmă, după cum convine). Acest text ar trebui în măsura posibilului să fie imprimat printr-o șampilă și trebuie să fie clar lizibil.
3. Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere) trebuie să se asigure că rubrica 22 a voletului Nr. 1 poartă numele biroului vamal de destinație sau de ieșire (de trecere), în vederea facilitării procedurilor de anchetă.
4. Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere) poate informa anticipat biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) asupra expedierii mărfurilor transportate sub regim TIR în scopul prevenirii unei încheieri a operațiunii TIR abuzive sau frauduloase.
5. Biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) trebuie să detașeze și să transmită fără întârziere (într-un termen de cinci zile lucrătoare) după încheierea operațiunii TIR partea voletului Nr. 2 cuprinzând rubricile 18 - 28, la biroul vamal desemnat în rubrica "Pentru utilizare oficială", prin intermediul unui birou central sau acestuia din urmă, după cum convine.
6. Biroul vamal de destinație va pune la dispoziție, după încheierea operațiunii TIR și fără întârziere, orice informație referitoare la încheierea operațiunii TIR care figurează într-un sistem de control internațional agreat, cum este sistemul SafeTIR administrat de IRU, conform anexei 10 la Convenție și urmare articolului 42 ter al Convenției
7. Un mesaj electronic sau prin fax cuprinzând informațiile care figurează pe voletul Nr. 2 al Carnetului TIR poate fi admis drept confirmare a încheierii operațiunii TIR, în locul returnării prin poștă a voletului Nr. 2 (sau al unui formular de retur) de la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) la biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere).

8. La primirea voletului Nr. 2 menționat la paragraful 5 de mai sus, sau la primirea mesajului electronic sau prin fax menționat la paragraful 7 de mai sus, biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere) trebuie să compare fără întârziere informațiile care figurează în acesta cu datele respective care figurează pe voletul Nr. 1 al Carnetului TIR, pe care l-a păstrat conform paragrafului 2 de mai sus.

9. Dacă există mai multe birouri vamale de plecare sau de destinație, procedura descrisă mai sus se aplică *mutatis mutandis*.

10. Dacă biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) diferă de biroul vamal indicat pe voletul Nr. 2 al Carnetului TIR, primul trebuie să-l informeze despre aceasta pe cel de-al doilea fără întârziere.

11. În scopul descoperirii sau prevenirii fraudelor, biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere) (după caz, biroul central), independent de cazurile în care există un dubiu, trebuie să verifice a posteriori și într-o manieră aleatorie voletele Nr. 2 transmise în procent de unu la mie dar cel puțin șase pe lună.

12. Autoritățile vamale vor lua toate măsurile utile pentru a-și proteja telecomunicațiile, registrele, dosarele, etc., împotriva oricărei utilizări abuzive și pentru a preveni transmiterea de confirmări de închidere false.

5.4 PROCEDURA DE INVESTIGARE

1. Tabelele de mai jos descriu într-o manieră succintă procedurile de investigare recomandate a fi urmate de către birourile vamale de plecare sau de intrare (de trecere), de destinație sau de ieșire (de trecere), sau de biroul central al vămilor.

2. Tabelul 1 ilustrează procedura de investigare care trebuie aplicată în cadrul Comunității europene dacă voletul Nr. 2 nu este transmis de biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere).

3. Tabelul 2 ilustrează procedura de investigare care trebuie aplicată în Federația Rusă dacă biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere) nu a primit confirmarea, prin poștă electronică sau prin fax, de sosire a mărfurilor la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere).

Tabelul 1 (Comunitatea Europeană)

Măsuri care trebuie luate de biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)	Mărfuri care nu sunt sensibile (conform autorităților competente)	Mărfuri sensibile (conform autorităților competente)
1) Solicitare de informații la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere)	volet Nr. 2 netransmis în cele 3 luni	volet Nr. 2 netransmis într-o lună
2) Verificarea prezenței unui dosar privind încheierea operațiunii de transport într-un sistem de control internațional agreat, cum este sistemul SafeTIR administrat de IRU, conform anexei 10 la Convenție	simultan cu măsura de mai sus	simultan cu măsura de mai sus
3) Informarea asociației garante naționale asupra eventualității unei nedescărcări (notificare prealabilă)	simultan cu măsura de mai sus	simultan cu măsura de mai sus
4) Transmiterea unei înștiințări la organul de control al biroului vamal de destinație sau de ieșire (de trecere)	3 luni după (1)	1 lună după (1)
5) Avertizarea asociației garante și a titularului Carnetului TIR că operațiunea nu a fost încheiată sau că ea a fost încheiată cu rezerve	3 luni după (3)	1 lună după (3)
6) În măsura posibilului, solicitarea plății de la persoana (persoanele) direct responsabilă (e)	3 luni după (4)	3 luni după (4)
7) Transmiterea unei solicitări de plată la asociația garantă	1 lună după (5)	1 lună după (5)

Observație:

Biroul responsabil cu solicitarea de informații trebuie să informeze, în termen de trei luni, titularului Carnetului TIR sau asociația garantă asupra acceptării sau neacceptării sale a celorlalte forme de dovadă a încheierii operațiunii TIR, precum și asupra cazurilor în care, între timp, acest birou a putut descărca operațiunea respectivă prin mijloace proprii (atestarea de încheiere a operațiunii a fost regăsită, etc.).

Tabelul 2 (Federația Rusă)

Măsurile care trebuie luate de către Autoritățile vamale	Condiții de aplicare	Autoritatea vamală responsabilă
1) Transmiterea la biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere) a unei notificări scrise de neprezentare a mărfurilor în cele 15 zile care urmează expirării termenului acordat pentru livrarea lor	Mărfurile nu au fost prezentate la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) în termenul acordat pentru livrarea lor	Biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere)
2) Transmiterea unei înștiințări la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere)	Neprimirea confirmării (prin poștă electronică sau în scris) asupra neprezentării mărfurilor la un birou vamal de destinație sau de ieșire (de trecere)	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)
3) Verificarea prezentei unei informații privind încheierea operațiunii de transport într-un sistem de control internațional agreat, cum este SafeTIR administrat de IRU, conform anexei 10 la Convenție	Primirea unei notificări scrise de neprezentare a mărfurilor la un birou vamal de destinație sau de ieșire (de trecere)	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere) sau biroul central al vămilor
4) Inceperea unei proceduri de anchetă pentru infracțiune vamală	Primirea unei notificări scrise de neprezentare a mărfurilor la un birou vamal de destinație sau de ieșire (de trecere)	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)
5) Informarea transportatorului și/sau titularului Carnetului TIR asupra unei proceduri de anchetă pentru infracțiune la regimul vamal, fie prin transmiterea unei copii a dosarului, fie prin remiterea acesteia unui reprezentant agreat al transportatorului	Lansarea unei proceduri de anchetă pentru infracțiune vamală	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)
6) Acordarea unei atenții deosebite documentelor care ar putea fi prezentate pentru a face dovada descărcării corecte, și verificarea că destinatarul potențial al mărfurilor nu a comis o infracțiune vamală	Prezentarea unor astfel de documente de către persoanele implicate	Birou vamal de plecare sau de intrare (de trecere) în corelație cu biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere)

Măsuri care trebuie luate de către Autoritățile vamale	Condiții de aplicare	Autoritatea vamală responsabilă
7) Calcularea valorii taxelor și drepturilor vamale exigibile, inclusiv dobânzile legale, apoi completarea unei solicitări de plată care trebuie transmisă, dacă este posibil, transportatorului și/sau titularului Carnetului TIR, sau reprezentantului său agreat	Lansarea unei proceduri de anchetă pentru infracțiune vamală	Birou vamal de plecare sau de intrare(de trecere)
8) Transmiterea solicitării de plată și a tuturor documentelor utile la organismul central însărcinat cu supravegherea aplicării regimului TIR în țara respectivă	Solicitarea de plată nu este onorată de transportator (sau orice altă persoană implicată) în termen de o lună	Birou vamal de plecare sau de intrare(de trecere)
9) Notificarea asociației garante naționale, apoi remiterea unei solicitări de plată conform dispozițiilor Convenției TIR	Solicitarea de plată nu este onorată de transportator (sau orice altă persoană implicată)	Biroul central al vămilelor
10) Dacă e cazul, retragerea în cele trei luni a notificării sau solicitării de plată	Biroul central a fost satisfăcut de o dovadă de descărcare corectă	Biroul central al vămilelor
11) Informarea asociației garante naționale în cele trei luni	Dovada de mai sus se dovedește insuficientă	Biroul central al vămilelor
12) Transmiterea pe cale electronică la asociația garantă a informațiilor referitoare la carnetele TIR nedescărcare în cele 30 zile care urmează expirării termenului acordat pentru livrarea mărfurilor (notificare prealabilă oficială). Lista acestor carnete TIR trebuie să fie actualizată cu regularitate	Utilizarea sistemelor informatizate de schimb al datelor (EDI)	Biroul central al vămilelor sau orice alt birou vamal

Observație:

Biroul însărcinat cu ancheta trebuie să informeze, în cele trei luni, titularul Carnetului TIR sau asociația garantă asupra acceptării sau neacceptării sale a celorlalte forme de dovadă a încheierii operațiunii TIR, precum și asupra cazurilor în care, între timp, acest birou a putut descărca operațiunea respectivă prin mijloace proprii (atestarea încheierii operațiunii a fost regăsită, etc.).

4. O propunere de model de aviz de investigare, precum și scrisoarea-tip de înștiințare figurează în continuare pentru uzul Autorităților vamale.

Model de aviz de investigare Carnet TIR – Aviz de investigare

<p>I. De completat de către biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)</p>								
<p>A. Carnet TIR Nr. Copia voletului Nr. 1 anexată</p>	<p>B. Birou vamal de destinație/ de ieșire (de trecere)</p>							
<p>C. Biroul vamal de plecare/de intrare (de trecere) (numele + adresa completă)</p>		<p>D. Nr. de înmatriculare a vehiculului sau numele vaporului când sunt cunoscute</p>						
<p>E. După informațiile de care dispune acest birou, marfa a fost:</p>								
<p><input type="checkbox"/> 1. Prezentată la biroul dv. pe <table style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td></tr><tr><td style="text-align: center; font-size: small;">Z</td><td style="text-align: center; font-size: small;">L</td><td style="text-align: center; font-size: small;">A</td></tr></table></p>						Z	L	A
Z	L	A						
<p><input type="checkbox"/> 2. Remisă la pe <table style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td></tr><tr><td style="text-align: center; font-size: small;">Z</td><td style="text-align: center; font-size: small;">L</td><td style="text-align: center; font-size: small;">A</td></tr></table> (numele și adresa persoanei sau întreprinderii)</p>						Z	L	A
Z	L	A						
<p><input type="checkbox"/> 3. Titularul carnetului nu a putut da informațiile privind situația transportului: Locul și data: _____ Semnătura: _____ Ștampila: _____</p>								
<p>II. De completat de biroul vamal de destinație/de ieșire (de trecere) Solicitare de informații suplimentare</p>								
<p>Pentru continuarea cercetărilor, rog biroul vamal de plecare/de intrare (de trecere) să-mi trimită</p>								
<p><input type="checkbox"/> 1. Denumirea exactă a mărfurilor</p>								
<p><input type="checkbox"/> 2. O copie a scrisorii de transport CMR</p>								
<p><input type="checkbox"/> 3. Documentele sau informațiilor următoare: Locul și data: _____ Semnătura: _____ Ștampila: _____</p>								
<p>III. De completat de biroul vamal de plecare/de intrare (de trecere) Răspuns la solicitarea de informații suplimentare</p>								
<p><input type="checkbox"/> 1. Alăturat informațiile, copiile sau documentele solicitate</p>								
<p><input type="checkbox"/> 2. Informațiile, copiile sau documentele vizate la cifrele <table style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td></tr><tr><td style="text-align: center; font-size: small;">1</td><td style="text-align: center; font-size: small;">2</td><td style="text-align: center; font-size: small;">3</td></tr></table> nu sunt disponibile Locul și data: _____ Semnătura: _____ Ștampila: _____</p>						1	2	3
1	2	3						
<p>IV. De completat de biroul vamal de destinație/de ieșire (de trecere)</p>								
<p><input type="checkbox"/> 1. Voletul Nr. 2 a fost transmis pe <table style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"><tr><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td><td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td></tr><tr><td style="text-align: center; font-size: small;">Z</td><td style="text-align: center; font-size: small;">L</td><td style="text-align: center; font-size: small;">A</td></tr></table> ; alăturat copia corect vizată a voletului Nr. 1</p>						Z	L	A
Z	L	A						
<p><input type="checkbox"/> 2. Voletul Nr. 2, vizat corect este anexat la prezentul aviz de investigare</p>								
<p><input type="checkbox"/> 3. Investigațiile sunt în curs și voletul Nr.2 sau copia voletului Nr. 1 vă va fi transmisă în cel mai scurt termen</p>								
<p><input type="checkbox"/> 4. Marfa a fost prezentată aici fără documentele referitoare la aceasta</p>								
<p><input type="checkbox"/> 5. Nici marfa, nici Carnetul TIR referitor la aceasta nu au fost prezentate aici și nici o informație în ceea ce privește situația lor nu a putut fi obținută</p>								
<p>Locul și data: _____ Semnătura: _____ Ștampila: _____</p>								

**Modelul scrisorii de înștiințare
Carnet TIR – Scrisoare de înștiințare**

I. Biroul vamal de plecare/de intrare (de trecere) (numele și adresa)	II. Autoritatea solicitată
III. Referința/Nr.	
IV. Carnet TIR (Nr. și data)	
V. Aviz de investigare (Nr. și data)	
VI. Precizări eventuale privind biroul vamal de destinație/de ieșire (de trecere)	
VII. Alte informații eventuale <p style="text-align: right;">-urmare pe verso-</p>	
VIII. Nu am primit încă răspunsul la avizul de investigare vizat mai sus Vă rog să binevoiți a mă informa privind stadiul investigațiile efectuate	
IX. Răspunsul autorității solicitate <p style="text-align: right;">-urmare pe verso-</p>	
Intocmit la..... Semnătura Ștampila	

Anexe: Copia voletului Nr.1 al Carnetului TIR
Copia avizului de investigare

5.5 LISTA DE DOCUMENTE CARE TREBUIE PREZENTATE ÎN SPRIJINUL NEDESCĂRCĂRII

1. Este necesară o documentație de bază în sprijinul unei solicitări de plată. În general, această documentație ar trebui să acopere două puncte speciale:
 - a) Motivele care să justifice angajarea responsabilității asociației naționale garante.
 - b) Valoarea taxelor și drepturilor vamale exigibile de la asociația națională garantă.
2. În scopul întocmirii justificărilor unei solicitări de plată, documentele următoare apar a fi adecvate:
 - copia voletului Nr. 1, corect completată și ștampilată de către Autoritățile vamale, pentru a dovedi angajarea responsabilității asociației garante naționale în virtutea paragrafului 4 al articolului 8 al Convenției;
 - documentele care să dovedească că Autoritățile vamale au aplicat deja dispozițiile paragrafului 7 al articolului 8 al Convenției (de exemplu copia scrisorii recomandate către titularul Carnetului TIR notificându-i solicitarea de plată);
 - declarația scrisă (scrisoarea) Autorităților vamale enumerând principalele elemente ale infracțiunii comise, inclusiv motivele pentru care dovezile de încheiere corectă a operațiunii TIR, așa după cum au fost ele prezentate de persoanele implicate, s-au dovedit neadecvate.
3. În scopul stabilirii elementelor de la punctul 1 b), pare indicat un calcul detaliat al taxelor și drepturilor vamale, inclusiv stabilirea valorii vamale a mărfurilor și taxele aplicabile.

5.6 INFORMAȚII ȘI DOCUMENTE ALTELE DECÂT CARNETUL TIR CARE POT FI SOLICITATE DE BIROURILE VAMALE DE TRECERE ÎN CADRUL UNEI OPERAȚIUNI DE TRANSPORT TIR

În scopul controlului, se recomandă birourilor vamale de trecere să utilizeze în principal Carnetul TIR, care nu este altceva decât o declarație de tranzit vamal. Atunci când autoritățile vamale de la birourile de trecere solicită documente suplimentare în cadrul unei operațiuni de transport TIR, ele ar trebui să accepte că aceste documente nu conțin alte informații decât cele care sunt necesare pentru identificarea mărfurilor și autovehiculului rutier. Autoritățile vamale ar trebui să se bazeze pe exigențele prevăzute de acordurile internaționale importante în materie de transport, cum ar fi de exemplu Convenția referitoare la contractul de transport rutier internațional de mărfuri (CMR) din 19 mai 1956, și ar trebui să limiteze informațiile solicitate la cele care figurează în documentele obișnuite ale transportatorului (scrisoarea de transport CMR, lista de colete, după caz, etc.) (TRANS/WP.30/212/paragraful 21 și anexa 2).

5.7 RECOMANDĂRI VIZÂND ÎMBUNĂTĂȚIREA COMUNICĂRII ÎNTRE AUTORITĂȚILE NAȚIONALE COMPETENTE ȘI ASOCIAȚIILE NAȚIONALE GARANTE

1. Părților contractante le revine sarcina de a stabili, conform dispozițiilor legislației lor naționale și procedurilor stabilite, păstrarea comunicărilor care sunt adresate asociațiilor naționale garante în cadrul unei proceduri de solicitare de plată. Totuși, în scopul evitării oricărei neînțelegeri în ceea ce privește natura, importanța și justificarea oricărei neregularități invocate, autoritățile competente și asociațiile naționale garante ale Părților contractante sunt invitate să reexamineze și să actualizeze diversele comunicări în așa fel încât ele să se refere cel puțin la etapele recunoscute prin Convenția TIR și/sau descrise în cele mai bune practici și ca acestea să conțină, pe cât posibil, informațiile minimale următoare (vezi tabelul de mai jos).
2. Etapele recunoscute de Convenția TIR sunt următoarele:
 - a) Notificarea: Autoritățile competente ale Părții contractante unde Carnetul TIR nu a fost descărcat trebuie să notifice în scris asociația asupra nedescărcării în termen de un an socotit de la data luării în evidență a carnetului (par. 1 al articolului 11 al Convenției);

- b) Solicitarea de plată: Această solicitare trebuie să fie adresată de autoritățile competente asociației garante cel mai devreme în trei luni și cel mai târziu în doi ani socotind de la data la care această asociație a fost avizată că operațiunea TIR nu a fost descărcată (sau că certificatul de încheiere a operațiunii TIR a fost obținut într-o manieră abuzivă sau frauduloasă) (par. 2 al articolului 11 al Convenției).
3. Mai multe Părți contractante au precedat aceste două faze, impuse prin Convenție, cu următoarea fază, considerată ca rezultând din cele mai bune practici.
- b) Notificarea prealabilă: Deși nu este obligatorie, această procedură este deja utilizată sistematic de mai multe Părți contractante pentru a informa cât mai repede posibil asociația garantă că voletul nr.2 nu a fost returnat la biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere) și pentru a-i solicita să facă dovada că a fost încheiată operațiunea TIR. Această comunicare, care s-a convenit deja să fie numită «notificare prealabilă», este transmisă fără a prejudicia notificarea care trebuie să fie adresată asociației garante conform paragrafului 1 al articolului 11 al Convenției. Totuși, Părțile contractante nu aplică toate această procedură în aceeași manieră și/sau în același timp, măsura în care elementele recomandate sunt respectate poate varia considerabil de la o țară la alta. Se recomandă Părților contractante și asociațiilor naționale de a ține cont de acest lucru atunci când aplică cele mai bune practici vizate la capitolul 5.7.
4. Este demn de menționat că Părțile contractante nu au obligația de a respecta recomandările enunțate la capitolul 5.7. Nu poate fi statuat privind legalitatea unei comunicări între autoritățile competente ale Părților contractante și asociațiile garante naționale decât în lumina dispozițiilor Convenției TIR și a legislațiilor naționale respective.
5. În general, se recomandă autorităților vamale și asociațiilor garante naționale ale Părților contractante:
- Să vegheze ca o comunicare să nu se refere decât la un singur Carnet TIR;
 - Să utilizeze, în măsura posibilului, în special înainte de a face o solicitare de informații, toate informațiile disponibile în cadrul unui sistem de control internațional agreat, cum este sistemul SaafeTIR administrat de IRU, conform anexei 10 la Convenție.

Tabelul**I****Elementele recomandate pentru asigurarea unei comunicări eficiente a autorităților competente cu asociațiile naționale garante**

	Informații care trebuie să figureze în comunicare în măsura în care ele sunt disponibile în momentul transmiterii comunicării	<u>Notificare prelabilă</u> a nedescărcării la asociația garantă (<i>cea mai bună practică</i>)	<u>Notificare</u> a nedescărcării la asociația garantă (<i>art.11.1</i>)	<u>Solicitare de plată</u> adresată asociației garante (<i>art.11.2</i>)
1	Data și referința clare și lizibile	√ ^{1/}	√	√
2	Numele, adresa și numărul de identificare unic (în măsura în care ele figurează pe Carnetul TIR) ale titularului Carnetului TIR	√	√	√
3	Numărul Carnetului TIR (2 litere și 8 cifre)	√	√	√
4	Data la care Carnetul TIR a fost acceptat de către vămi	√	√	√
5	Principalele elemente de infracțiune și referințele juridice (justificare)	√	√	√
6	Adresa la care se transmite răspunsul și termenul recomandat pentru a răspunde (dacă este cazul)	√	√	√
7	Copia voletului nr. 1	√	√	√
8	Listele documentelor care se recomandă/este posibil asociațiilor naționale să le furnizeze, așa după cum este indicat la punctul 5 din tabelul II, inclusiv, dacă este posibil, ale documentelor privind persoana sau alte persoane direct responsabile	√	√	-
9	Urmarea dată documentelor transmise, adică acceptarea, închiderea sau refuzul, după caz ^{2/}	-	√	-
10	Referința la (și/sau copia) notificarea titularului Carnetului TIR (note explicative 08.7 și 0.11-1)	-	√	√
11	Referința la (și/sau copia) solicitarea de plată de către persoana sau persoanele direct responsabile (art. 8.7)	-	√	√
12	Referința la (și/sau copia) notificarea prelabilă a asociației garante	-	√	-
13	Referința la (și/sau copia) notificarea asociației garante	-	-	√
14	Referința la acordul de garanție existent sau la orice alt tip de instrument juridic	-	-	√
15	Referința la valoarea indicativă a solicitării putând fi prezentată	-	√	-
16	Calculul detaliat al taxelor și drepturilor vamale, inclusiv stabilirea valorii în vamă a mărfurilor, nivelurile drepturilor vamale aplicate și dobânzile legale aplicabile	-	-	√
17	Data limită pentru plată (art. 11.3)	-	-	√
18	Precizări privind plata	-	-	√
19	Informații privind eventualele proceduri de recurs	-	-	√

1/ √ = Element recomandat.

2/ Acceptare = confirmarea că autoritățile au acceptat informația furnizată de asociație într-un stadiu anterior; închidere = informația care precizează că autoritățile au hotărât să nu urmărească neregularitatea invocată și au clasat dosarul; refuz = indicația conform căreia informația furnizată de asociație într-un stadiu anterior nu a fost acceptată de autorități, inclusiv motivele acestui refuz.

Tabelul II**Elementele recomandate pentru asigurarea unei comunicări eficiente a
asociațiilor naționale garante cu autoritățile competente**

	Informații care trebuie să figureze în comunicare în măsura în care ele sunt disponibile în momentul transmiterii comunicării	<u>Urmare dată</u> notificării prealabile a nedescărcării la asociația garantă (<i>cea mai bună practică</i>)	<u>Urmare dată</u> notificării nedescărcării la asociația garantă (<i>art.11.1</i>)	<u>Urmare dată</u> solicitării de plată adresată asociației garante (art. 11.2)
1	Data și referința clare și lizibile	√	√	√
2	Numele, adresa și numărul de identificare unic (în măsura în care ele figurează pe Carnetul TIR) ale titularului Carnetului TIR	√	√	√
3	Numărul Carnetului TIR (2 litere și 8 cifre)	√	√	√
4	Adresa de expediție	√	√	√
5	Documentele care indică încheierea operațiunii TIR respective, de exemplu: <ul style="list-style-type: none"> • orice certificat oficial sau confirmare oficială a încheierii unei aceleiași operațiuni TIR, emanând de la o altă Parte contractantă unde a continuat sau s-a terminat transportul TIR corespunzător, sau confirmarea că mărfurile respective au fost plasate sub un alt regim vamal, de exemplu vămuite pentru consumul intern; • mătcile nr. 1 sau nr. 2 corespunzătoare Carnetului TIR corect ștampilate de această Parte contractantă, sau copia acestora furnizată de organizația internațională; • informații date privind încheierea operațiunii TIR, așa după cum le putem găsi în ceea ce s-a convenit a fi numit «sistemul SafeTIR» al IRU, conform anexei 10 la Convenție; • orice document suplimentar remis de biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere) persoanei care prezintă Carnetul TIR (de exemplu, la cerere, o chitanță de completat anticipat de persoana respectivă); • orice document permițând identificare persoanei sau persoanelor direct responsabile ^{3/} 	√	√	√
6	Referință la notificarea prealabilă adresată asociației garante dacă este disponibilă	√	-	-
7	Referință la notificarea adresată asociației garante	-	√	-
8	Referință la solicitarea de plată adresată asociației	-	-	√
9	Urmare dată solicitării de plată (acceptare sau refuz)	-	-	√
10	Referință la dispozițiile precise ale acordului de garanție existent sau la oricare alt tip de instrument juridic	-	-	√

^{3/} Documentele vizate la punctul 5 pot fi prezentate nu numai în timpul uneia din cele trei faze indicate, dar și în orice moment, de îndată ce sunt disponibile.

5.8 EXEMPLU DE PRACTICA OPTIMA IN CEEA CE PRIVESTE APLICAREA ARTICOLULUI 38 ^{*/}

A. INTRODUCERE

1. Capitolul IV al Convenției TIR, intitulat «Neregularități», conține referiri la legislația națională a Părților contractante. Astfel în termenii articolului 36 «orice încălcare a dispozițiilor prezentei Convenții va expune contravenienții, în țara unde a fost comisă infracțiunea, la sancțiunile prevăzute de legislația țării respective». Articolul 38 constituie prin el însuși o dispoziție-cadru a cărei aplicare se sprijină și pe legislația națională. Astfel legislația națională stabilește:

- Gravitatea infracțiunii («infracțiune gravă la legile sau reglementările vamale aplicabile transporturilor internaționale de mărfuri»);
- Data intrării în vigoare a excluderii pronunțate conform articolului 38;
- Procedurile de apel și eventualul effect de suspendare a acesora din urmă.

2. In general, articolul 38 ar trebui să fie considerat ca un instrument vizând protejarea regimului TIR și prevenirea abuzurilor, mai degrabă decât ca un mecanism automat de sancționare în orice situații. Aplicarea articolului 38 ar trebui să se facă în funcție de gravitatea infracțiunii.

3. Articolul 38 este strâns legat de prevederile articolului 6 și de cea de-a doua parte a anexei 9, care reglementează accesul persoanelor fizice și juridice la regimul TIR. Această relație este pusă în evidență în două comentarii la articolul 38, respectiv «Cooperarea între autoritățile competente» și «Excluderea unui transportator național de la regimul TIR».

4. In afara persoanei afectate de excludere, actorii următori sunt menționați în articolul 38:

- Autoritățile competente ale Părții contractante unde infracțiunea a fost comisă și unde paragraful 1 al articolului 38 este aplicat ;

^{*/} (CEE/TRANS/WP.30/AC.2/93, paragrafele 28-30 și anexa III)

- Autoritățile competente ale Părții contractante pe teritoriul căreia persoana este stabilită sau are reședința ;
- Asociația sau asociațiile care se găsesc în țara în care a fost comisă infracțiunea ;
- Comisia de control TIR.

În plus, asociația națională a Părții contractante unde persoana exclusă este stabilită sau are reședința participă la aplicarea articolului 38, chiar dacă acest lucru nu este menționat în mod expres în text.

5. Actorii implicați fiind numeroși, o cooperare strânsă între aceștia este indispensabilă unei bune aplicări a articolului 38. O astfel de cooperare ar trebui să fie bazată pe două elemente fundamentale:

- Actorii implicați trebuie să-și îndeplinească corect funcțiile lor respective;
- Schimbul de informații trebuie să fie rapid și transparent.

În acest sens, se regăsește în continuare un exemplu de practică optimă ^{1/}.

B. EXEMPLU DE PRACTICA OPTIMA

6. Autoritățile competente ale Părții contractante unde a fost comisă o infracțiune la Convenția TIR ar trebui, conform legislației naționale, să examineze situația pentru a ști dacă această infracțiune constituie «o infracțiune gravă la legile sau reglementările vamale aplicabile transporturilor internaționale de mărfuri» și dacă titularul Carnetului TIR ar trebui să fie exclus de la regimul TIR conform paragrafului 1 al articolului 38.

7. Dacă se decide aplicarea paragrafului 1 al articolului 38, persoana care urmează a fi exclusă trebuie să fie informată fără întârziere. Această notificare ar trebui făcută de preferință într-una din cele trei limbi oficiale ale Convenției TIR (engleză, franceză sau rusă) și ar trebui să conțină cel puțin datele următoare ^{2/}:

^{1/} În conformitate cu comentariul intitulat «Excluderea unui transportator național de la regimul TIR», se recomandă autorităților vamale să recurgă la prevederile paragrafului 1 al articolului 38 pentru a exclude de la regimul TIR un transportator străin vinovat de o infracțiune gravă la reglementările vamale. O situație de acest tip face obiectul proiectului de exemplu de practică optimă.

^{2/} Se va găsi un exemplu de date în apendicele prezentului document. Dacă se utilizează o altă limbă decât cele trei limbi oficiale ale Convenției pentru a complete formularul, cel puțin rubricile cu datele solicitate ar trebui de asemenea redactate în engleză, franceză sau în rusă.

- Data și locul de eliberare a documentului ;
- Denumirea și adresa oficială a autorității competente;
- Numele, adresa și numărul de identificare al persoanei care urmează a fi exclusă ;
- Numărul de referință al Carnetului TIR (dacă este cazul);
- Numărul(numerele) de înmatriculare al(ale) vehiculului(vehiculelor) rutier(rutiere) (dacă este cazul);
- Numărul(numerele) de identificare al (ale) containerului(containerelor) (dacă este cazul);
- Descrierea mărfurilor (conform manifestului mărfurilor (dacă este cazul);
- Data și locul infracțiunii ;
- Descrierea detaliată a infracțiunii ;
- Motivele aplicării paragrafului 1 al articolului 38;
- Natura excluderii (temporară sau permanentă) și data intrării sale în vigoare;
- Durata excluderii (numai pentru excluderile temporare);
- Informații privind eventualele proceduri de apel (termen , instanțe de apel, eventual efect de suspendare al procedurii de apel, etc.).

Dacă este cazul, se va anexa la acestea o copie a Carnetului TIR.

8. Aceste informații ar trebui să fie comunicate persoanei excluse prin mijloacele cele mai rapide (fax, poștă electronică, etc.). ***Dacă legislația națională prevede acest lucru***, aceste informații ar trebui de asemenea transmise prin scrisoare recomandată persoanei excluse într-un termen de o săptămână, sau ar trebui remise reprezentantului legal contra semnătură .

9. In termen de o săptămână, aceleași informații ar trebui de asemenea comunicate prin mijloacele cele mai rapide (fax, poștă electronică, etc.) autorităților competente ale Părții contractante pe teritoriul căreia persoana respectivă este stabilită sau are reședința, asociației sau asociațiilor țării sau teritoriului vamal unde a fost comisă infracțiunea, Comisiei de control TIR și, pe cât posibil, asociației Părții contractante unde persoana exclusă este stabilită sau are reședința (asociația emitentă).

10. In caz de modificare a statutului excluderii inițiale (abrogare, suspendare, etc.), autoritățile competente care au decis excluderea ar trebui să informeze despre aceasta semnatarii menționați la paragrafele 8 și 9 de mai sus.

11. Autoritățile competente ale Părții contractante pe teritoriul căreia persoana exclusă este stabilită sau are reședința ar trebui să examineze situația pentru a ști dacă infracțiunea comisă este de natură să afecteze condițiile și prevederile minimale care sunt enunțate în partea a doua a anexei 9 și pe care persoanele trebuie să le îndeplinească pentru a avea acces la regimul TIR. Dacă cel în cauză nu mai îndeplinește aceste condiții, autorizarea sa i-ar trebui retrasă. Această decizie de retragere ar trebui comunicată Comisiei de control TIR într-un termen de o săptămână. Se recomandă de asemenea să se informeze despre aceasta autoritățile competente care au decis excluderea.

12. Independent de eventuala decizie de retragere a autorizării luată de autoritățile competente ale Părții contractante pe teritoriul căreia cel în cauză este stabilit sau are reședința, asociația emitentă ar trebui să evalueze fiabilitatea titularului, căruia îi poate impune sancțiuni conform regulamentului interior al asociației, de exemplu suspendarea eliberării de Carnete TIR.

APENDICE

NOTIFICAREA EXCLUDERII DE LA REGIMUL TIR (conform paragrafului 1 al articolului 38 al Convenției TIR)		
Către: _____ <i>(nume, adresă, țară și număr de identificare al persoanei excluse)</i>		
Sunteți prin prezenta informat că ați fost exclus de la regimul TIR pe teritoriul : _____ <i>(numele țării)</i>		
Această excludere intră în vigoare pe: _____ <i>(data)</i>		
și este de natură <input type="checkbox"/> permanentă <input type="checkbox"/> temporară până pe : _____ <i>(data)</i>		
Un recurs contra acestei excluderi poate fi formulat la : <i>(numele instanței de apel)</i>		
Până pe: _____ <i>(data limită pentru apel, conform legislației naționale)</i>		
Această excludere a fost pronunțată ca urmare a unei infracțiuni, ale cărei detalii sunt date în continuare:		
Numărul de referință al Carnetului TIR (dacă este cazul):		
N ^{o(s)} de înmatriculare al (ale) vehiculului(ilelor) rutier(e) (dacă este cazul):		
N ^{o(s)} de identificare al(ale) containerului(relor) (dacă este cazul):		
Descrierea mărfurilor (conform manifestului mărfurilor) (dacă este cazul):		
Data și locul infracțiunii :		
Descrierea infracțiunii :		
Motivele aplicării paragrafului 1 al articolului 38:		
Documente anexate (dacă este cazul):		
Denumirea și adresa oficială a autorității competente:		
Data și locul	Semnătura	Stampila (dacă este cazul)

5.9 EXEMPLU DE PRACTICA OPTIMA IN CEEA CE PRIVESTE APLICAREA ARTICOLELOR 39 SI 40^{*/}

1. La plecare, atunci când titularul Carnetului TIR completează rubricile 13 - 15 ale voletelor nr. 1 și 2 ale Carnetului TIR, el își asumă responsabilitatea exactității datelor indicate în manifestul mărfurilor. În plus, conform articolului 19 și notei sale explicative, biroul vamal de plecare trebuie să procedeze la controale stricte pentru a se asigura privind exactitatea manifestului mărfurilor. Comentariul de la articolul 19 referitor la «Inspekția la biroul de plecare» insistă exact asupra acestui principiu: «... buna funcționare a regimului TIR implică un control vamal la biroul de plecare strict și complet, fiindcă funcționarea procedurii TIR depinde de acest lucru.».

2. Este totuși posibil ca autoritățile vamale de la birourile de trecere și de destinație să constate diferențe între indicațiile figurând pe manifestul mărfurilor din Carnetul TIR și conținutul compartimentului de încărcare. În astfel de situații, înainte chiar de a considera aceste fapte ca o infracțiune în sarcina titularului Carnetului TIR, autoritățile vamale trebuie să țină seama întocmai de dispozițiile articolelor 39 și 40 ale Convenției TIR.

« Articolul 39

Atunci când operațiunile TIR sunt recunoscute ca fiind de altfel reglementare ;

1. ...

2. La fel, diferențele între indicațiile figurând pe manifestul mărfurilor din Carnetul TIR și conținutul vehiculului rutier, al unui ansamblu de vehicule sau al containerului nu vor fi considerate ca infracțiuni în sarcina titularului Carnetului TIR, în sensul prezentei Convenții, atunci când se va aduce proba, spre satisfacția autorităților competente, că aceste diferențe nu sunt datorate unor erori comise în cunoștință de cauză sau din neglijență la încărcarea sau la expedierea mărfurilor sau la întocmirea manifestului respectiv”.

^{*/} (CEE/TRANS/WP.30/AC.2/97, paragraful 29 TIRExB/REP/2008/37, paragraful 15 ; CEE/TRANS/WP.30/AC/97, paragraful 29)

Notă explicativă la articolul 39

- 0.39 Expresia «erori comise din neglijență» se referă la actele care nu sunt comise în mod deliberat și în deplină cunoștință de cauză, ci care rezultă din faptul că nu au fost luate măsurile rezonabile și necesare pentru a asigura exactitatea informațiilor într-un caz anume.

Articolul 40

Administrațiile vamale ale țărilor de plecare și de destinație nu vor reține în sarcina titularului Carnetului TIR diferențele care ar fi eventual constatate în aceste țări atunci când aceste diferențe se vor referi la regimurile vamale care au precedat, respectiv care au urmat unui transport TIR iar titularul Carnetului TIR respectiv va fi scos din cauză. »

3. În consecință, înainte de a decide cu privire la responsabilitatea eventuală a titularului Carnetului TIR într-un astfel de caz, autoritățile vamale trebuie să găsească răspunsurile la următoarele întrebări :

- Operațiunea de transport TIR poate fi considerată de altfel reglementară (preambulul articolului 39)? În speță, au rămas sigiliile vamale intacte ?
- Diferențele constatate se datorează unor erori pe care titularul le-a comis în cunoștință de cauză sau din neglijență (art. 39, al. 2)?
- Aceste diferențe privesc regimurile vamale care au precedat sau care au urmat transportului TIR, titularul Carnetului fiind scos din cauză (art. 40)?

4. După cum s-a subliniat la alineatul 2 al articolului 39 și în nota explicativă 0.39, atunci când completează Carnetul TIR, titularul este obligat să adopte măsuri rezonabile și necesare pentru a asigura exactitatea informațiilor într-un caz particular. În ceea ce privește responsabilitatea sa contractuală, titularul se va prevala probabil de Convenția CMR^{1/} la care majoritatea țărilor TIR sunt de asemenea Părți contractante. Conform primului alineat al articolului 8 a Convenției CMR,

«1. La preluarea mărfii, transportatorul este obligat să verifice:

^{1/} Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR) din 19 mai 1956.

- a) **Exactitatea mențiunilor scrisorii de transport privind numărul de colete, precum și privind mărcile și numerele acestora;**
- b) **Starea aparentă a mărfii și a ambalajului acesteia.».**

5. Este totuși posibil ca titularul să nu fie în măsură să procedeze la verificări eficiente. De exemplu, la preluarea unui container nesigilat TIR într-un port maritim și plasarea acestuia într-o operațiune de transport TIR, el nu poate probabil să verifice marfa și trebuie să se bazeze pe documentele însoțitoare (conosament, lista coletelor, etc.). În aceste circumstanțe, se recomandă insistent titularului să înscrie o rezervă pe scrisoarea de transport CMR, așa cum este prevăzut la alineatul 2 al articolului 8 din Convenția CMR:

«2. Dacă transportatorul nu are mijloace rezonabile pentru a verifica exactitatea mențiunilor vizate la paragraful 1 a) al prezentului articol, el înscrie pe scrisoarea de transport rezerve care trebuie motivate ... expeditorul nu este responsabil de aceste rezerve cu condiția să nu fi acceptat, în mod expres, acest lucru, în scrisoarea de transport.».

6. Articolul 11 al Convenției CMR dispune în plus că, în vederea îndeplinirii formalităților vamale și altele, expeditorul trebuie să anexeze la scrisoarea de transport sau să pună la dispoziția transportatorului documentele necesare. De altfel, același articol dispune în mod expres ceea ce urmează :

«2. Transportatorul nu este obligat să verifice dacă aceste documente și informații sunt exacte și suficiente. Expeditorul este responsabil față de transportator pentru orice pagube care ar putea rezulta din absența, insuficiența sau neregularitățile acestor documente și informații, cu excepția cazului de culpă a transportatorului.».

7. Incidența articolelor 8 și 11 ale Convenției CMR asupra relației contractuale dintre expeditor și transportator este unul din factorii pe care autoritățile vamale ar trebui să îi ia în considerație.

8. Conform alineatului 2 al articolului 39 din Convenția TIR, în caz de diferențe, titularul este obligat să dovedească autorităților competente că acestea nu se datorează unor erori comise în cunoștință de cauză sau din neglijență la întocmirea manifestului. Cu alte cuvinte, el trebuie să aducă dovada că nu a fost în măsură să verifice indicațiile care figurau pe manifestul mărfurilor. Conform alineatului 2 al articolului 39, autoritățile vamale au obligația să accepte sau să respingă explicațiile sau dovezile furnizate de titular. În cazul transportului de mărfuri interzise, va trebui de asemenea ținut cont de faptul că se pot aplica prevederi speciale ale reglementărilor naționale, așa cum se menționează în articolul 47.

9. Adesea, procedura TIR este precedată de formalități de export care se încheie cu o declarație de export al mărfurilor. Indicațiile referitoare la mărfuri, așa cum figurează în Carnetul TIR, trebuie deci să corespundă cu datele menționate în declarația de export. În caz de dubiu privind indicațiile care figurează pe manifestul mărfurilor din Carnetul TIR, orice birou vamal de trecere sau biroul vamal de destinație pot să adreseze o solicitare de informații biroului vamal de plecare sau exportatorului. În aplicarea articolului 42 al Convenției TIR, atunci când primește o astfel de solicitare, biroul vamal de plecare trebuie să comunice solicitantului toate informațiile disponibile privind transportul TIR respectiv, în special o copie a declarației de export al mărfurilor.

10. În cazul unor diferențe, responsabilitatea titularului Carnetului TIR poate fi angajată în două moduri :

- Prin obligația de plată, dacă este cazul, a taxelor și drepturilor vamale exigibile asupra mărfurilor lipsă. Dacă titularul sau orice altă persoană direct responsabilă nu achită sumele datorate, organelle vamale au dreptul să se regreseze asupra asociației naționale garante;
- Prin responsabilitatea sa administrativă sau penală, în special, impunerea de amenzi și/sau alte sancțiuni pecuniare. Trebuie notat că garanția asociației naționale garante nu acoperă acest aspect al responsabilității titularului.

11. Existența unor diferențe între indicațiile care figurează pe manifestul mărfurilor din Carnetul TIR și conținutul compartimentului de încărcare nu implică în mod necesar că mărfurile au fost scoase din compartimentul de încărcare sigilat sau adăugate în acesta în mod ilegal, că ele au fost puse în circulație și că taxele și drepturile vamale trebuie percepute. Se poate întâmpla de exemplu ca transportatorul să se fi achitat de responsabilitatea sa livrând mărfurile integral, cu sigiliile vamale intacte, dar să fi existat o eroare în manifestul mărfurilor din Carnetul TIR înainte de începerea operațiunii TIR. În acest caz, autoritățile vamale respective trebuie să dovedească faptul că mărfurile au scăpat în mod ilegal controlului organelor vamale pe teritoriul țării lor.

12. Se atrage atenția asupra condițiilor de aplicare a articolelor 39 și 40 în cele cinci exemple concrete prezentate în continuare. În fiecare caz, sigiliile vamale au rămas intacte, vehiculul rutier nu conține ascunzători și nu a fost găsită nicio dovadă de contrabandă.

Exemplul 1 (art. 39)

Un camion TIR (format dintr-un tractor și o semiremorcă) a sosit la biroul vamal de destinație fără urme de efracție la nivelul sigiliilor vamale. Descrierea încărcăturii - ambalată în colete - făcută în manifestul mărfurilor era exactă, dar compartimentul de încărcare cuprindea mai puține colete decât se indica : 95 în loc de 100. Conducătorul auto a afirmat că a preluat semiremorca deja sigilată dintr-un port unde acesta din urmă sosise cu un vapor de transbordare, motiv pentru care nu a fost în măsură să se asigure de exactitatea manifestului mărfurilor și să facă rezerva respectivă pe scrisoarea de transport CMR. Biroul vamal de destinație a atestat încheierea operațiunii TIR cu rezerve, a început o procedură de investigare și a contactat expeditorul mărfii, care a confirmat în scris că acele colete lipsă nu fuseseră încărcate la plecare, din greșeala sa. De asemenea, biroul vamal a concluzionat că nu se putea considera că inexactitatea manifestului mărfurilor a fost o eroare pe care titularul ar fi comis-o “în cunoștință de cauză sau din neglijență”. Conform paragrafului 2 al articolului 39, titularul Carnetului TIR a fost scutit de orice responsabilitate.

Exemplul 2 (art. 39)

Un camion TIR a sosit la biroul vamal de destinație fără urme de efracție la nivelul sigiliilor vamale. Descrierea încărcăturii - ambalată în colete - făcută în manifestul mărfurilor era exactă, dar compartimentul de încărcare cuprindea mai puține colete decât se indica : 98 în loc de 100, fapt care a scăpat atenției conducătorului auto, conform spuselor sale. Biroul vamal de destinație a apreciat că acesta ar fi trebuit să supravegheze încărcarea autovehiculului său și să numere coletele și, judecând că este vorba în acest caz de “o eroare comisă din neglijență” a aplicat transportatorului o amendă pentru declarații false. Totuși, autoritățile vamale, admitând că fuseseră încărcate doar 98 de colete, nu au formulat nicio solicitare de plată a taxelor și drepturilor vamale.

Exemplul 3 (art. 39 și 40)

Un camion TIR a sosit la biroul vamal de destinație cu sigiliile vamale intacte. Descrierea încărcăturii făcută în manifestul mărfurilor – inclusiv numărul de colete – era exactă. Totuși, în spatele coletelor, în apropierea peretelui din față al semiremorcii, autoritățile vamale au descoperit mobilă care nu era menționată nici în Carnetul TIR și nici în scrisoarea de transport CMR. Conducătorul auto (întâmplător și proprietar al vehiculului) a explicat că el cumpăraseră această mobilă cu titlu particular în țara de plecare și că expeditorul nu era la curent. Considerând că această mobilă reprezenta mai degrabă efecte personale decât o încărcătură comercială, nu a considerat necesar să o menționeze în manifestul mărfurilor – care trebuie să corespundă cu scrisoarea de transport CMR și cu declarația de export a mărfurilor prezentată de expeditor. Nefiind de aceeași părere, biroul vamal de destinație i-a aplicat o amendă pentru declarații false și i-a cerut să declare el-însuși mobile la import. În acest caz, niciuna din derogările prevăzute la articolele 39 și 40 nu se aplică titularului Carnetului TIR.

Exemplul 4 (art. 40)

Mărfurile transportate sub acoperirea unui Carnet TIR au fost transportate până la biroul vamal de destinație. Conform manifestului mărfurilor din carnetul TIR, încărcătura (încălțăminte) a fost ambalată în 100 de colete. Sigiliile vamale erau intacte. Biroul vamal le-a scos și a certificat operațiunea ca fiind încheiată, fără rezerve, deși nu a procedat la o inspecție vamală. Mărfurile au fost descărcate și depozitate provizoriu într-un antrepozit. Importatorul a întocmit apoi o declarație de import corespunzând cantității de marfă indicată în manifestul din Carnetul TIR. Ori, la examinarea fizică a încărcăturii, agentul vamal a numărat nu 100, ci 150 de colete conținând încălțăminte. Importatorul a explicat că el întocmise declarația de import pe baza manifestului mărfurilor din Carnetul TIR și că, în consecință, această infracțiune era imputabilă nu lui-însuși, ci titularului. Totuși, în cazul respectiv, titularul se achitase de obligațiile sale, pentru că el prezentase mărfurile sigilate, Carnetul TIR și vehiculul la biroul vamal de destinație și se încheiase operațiunea. Mărfurile au fost păstrate un anumit timp în antrepozit după încheierea procedurii TIR, titularul nefiind cu nimic responsabil de ceea ce ar fi putut să se întâmple cu încărcătura cu ocazia acestei depozitări. Importatorul, conform articolului 40, are obligația să verifice mărfurile înainte de a întocmi declarația de import. De aceea titularul Carnetului TIR nu a fost considerat responsabil.

Exemplul 5 (art. 40)

În țara de plecare, existau restricții (tarifare și netarifare) la exportul materiilor prime, inclusive al cuprului. În același timp, obiectele din cupru nu făceau obiectul niciunei restricții. La biroul vamal de plecare, exportatorul prezentase o declarație de export a mărfurilor pe care acestea din urmă erau declarate ca fiind “cuzineți din cupru”. Formalitățile de export fiind îndeplinite, mărfurile au fost sigilate și plasate sub regim TIR. Atât în Carnetul TIR cât și în scrisoarea de transport CMR, descrierea mărfurilor coincidea cu cea fugurând pe declarația de export. Camionul TIR a sosit la biroul vamal de ieșire (de trecere) cu un sigiliu vamal intact. Totuși, biroul vamal de ieșire a decis să procedeze la un control fizic al mărfurilor, bănuind că descrierea mărfurilor a fost în mod deliberat falsificată pentru a eluda restricțiile aplicabile la export. O expertiză tehnică a stabilit că obiectele nu puteau fi utilizate ca și cuzineți și că erau de fapt produse de topitorie (lame de cupru). Mărfurile ar fi trebuit deci să fie declarate ca și “cupru brut”. Exportatorul putea fi acuzat că a făcut o declarație falsă, că a dorit să se sustragă de la plata drepturilor de vamă și că a încălcat reglementările de export. Infracțiunile respective fiind legate în principal de procedura de export precedent, titularul Carnetului TIR nu a fost considerat responsabil conform articolului 40.

5.10 EXEMPLU DE PRACTICA OPTIMA IN CEEA CE PRIVESTE APLICAREA PARTII II A ANEXEI 9*

1. Controlul accesului la regimul TIR al persoanelor fizice și juridice este unul din cele cinci aspecte ale Convenției TIR prin care aceasta se distinge de multe alte regimuri de transport sub regim vamal. Acest control a fost introdus în Convenție în 1999 pentru a pune regimul la adăpost de activitățile frauduloase datorită selecției atente a transportatorilor pe baza unui ansamblu de condiții și de prescripții minimale fixate în partea a II-a a anexei 9 la Convenție. Aceste condiții și prescripții minimale se aplică conform legislațiilor naționale.

2. Există doi actori principali în procedura de autorizare: autoritățile competente (autoritățile vamale, Ministerul transporturilor, etc.) și asociația națională care eliberează Carnetele TIR. Cooperarea lor este indispensabilă și poate fi organizată de exemplu de un comitet de autorizare național, procedeu pe care îl recomandă nota explicativă 9.II.3 la Convenție. Conform primei părți a anexei 9 la aceasta, asociația trebuie să verifice în continuu și, în special : înainte de a solicita ca persoanele să fie autorizate să accedă la regimul TIR, respectarea condițiilor și prescripțiilor minimale stipulate în partea a doua a anexei 9.

3. Dar autoritățile competente reprezentând autoritățile publice sunt singurele care pot valida concluziile asociației în această privință și adopta din punct de vedere juridic decizia privind accesul la regimul TIR. Pe de altă parte, anumite informații indispensabile eliberării unei autorizări pot fi disponibile doar la autoritățile competente. De aceea acestea nu trebuie să delege asociațiilor funcțiile și responsabilitățile lor oficiale.

I. VERIFICAREA RESPECTARII CONDITIILOR SI PRESCRIPTIILOR MINIMALE

4. Tabelul de mai jos ilustrează repartizarea sarcinilor între autoritățile competente și asociație în privința verificării respectării de către persoana care dorește să aibă acces la regimul TIR a condițiilor și prescripțiilor minimale. Pentru persoanele fizice, această repartizare rămâne valabilă în măsura în care legislația națională o permite.

* / (CEE/TRANS/WP.30/AC.2/91, paragraful 28)

Documente/informații de furnizat	Asociația	Autoritățile competente
----------------------------------	-----------	-------------------------

I.1 Experiența dovedită sau, cel puțin, aptitudinea de a efectua cu regularitate transporturi internaționale

Număr de înmatriculare oficială a solicitantului	Strânge documentația, analizează dosarul și îl transmite autorităților competente	Verifică, analizează și evaluează
Licență de transport internațional		
Număr de înmatriculare și certificate de agreare ale vehiculelor rutiere		
Certificate de competență profesională ale personalului de conducere		
Dovada operațiunilor comerciale anterioare, contract CMR, comenzi, alte documente pertinente		

I.2 Bonitate financiară

Dovada solvabilității (referințe bancare, atestate al unor agenții de evaluare, etc.)	În măsura în care legislația națională permite, colectează documentele, analizează dosarul și îl transmite autorităților competente	Verifică, analizează și evaluează
Situație financiară declarată la autoritățile fiscale naționale, registre comerciale		
Rapoarte contabile anuale, bilanțuri		

I.3 Cunoștințe dovedite în aplicarea Convenției TIR

Cunoștințele transportatorului	Verifică certificatul de competență profesională și Eventual certificatele eliberate de Vamă; organizează interviu	Verifică, analizează și evaluează
Formarea personalului și a conducerii	Asigură formarea	Cooperează
Schimbări ale personalului și ale conducerii	Controlează și verifică	Sunt informate

Documente/informații de furnizat	Asociația	Autoritățile competente
I.4 Absența unor infracțiuni grave sau repetate ale legislației vamale sau fiscale		
Absența infracțiunilor vamale grave sau repetate	1. Controlează în măsura în care legislația națională permite; transmite informațiile la autoritățile competente. 2. Controlează comportamentul transportatorilor prin sistemul SafeTIR.	1. Colectează și examinează informațiile de la birourile vamale locale; constituie o bază de date. 2. Verifică dacă este cazul informațiile furnizate de asociația națională. 3. Iau în considerare informațiile privind eventualele infracțiuni vamale din străinătate.
Absența infracțiunilor fiscale grave sau repetate	Controlează în măsura în care legislația națională permite; transmite informațiile la autoritățile competente	Solicită și examinează –atât caz cu caz cât și periodic – informațiile de la autoritățile fiscale și altele; dacă este necesar, verifică informațiile furnizate de asociația națională
Absența infracțiunilor vamale sau fiscale anterioare ale conducerii și acționarilor; dovada convingătoare a unui « cazier curat »		
Anchetă privind reputația	Colectează și controlează informațiile	Sunt ținute la current

I.5 Angajament scris față de asociație

Inscrierea angajamentului dorit (alineatul e al paragrafului 1 al părții a doua a anexei 9) într-o declarație scrisă (Act de Angajament)	Determină semnarea angajamentului de către transportator	Verifică dacă este cazul
--	--	--------------------------

5. Autoritățile competente și asociațiile Părților contractante pot introduce condiții și prescripții suplimentare și mai restrictive pentru accesul la regimul TIR, dacă autoritățile competente nu decid altfel. Autoritățile competente, acționând în colaborare cu asociațiile naționale, fac publice toate condițiile și prescripțiile suplimentare la nivel național.

6. Autorizarea de acces la regimul TIR nu constituie în sine un drept de a obține Carnete TIR de la asociații. De aceea, orice persoană autorizată trebuie să urmeze procedurile reglementare stabilite de către asociația națională și/sau organizația internațională la care aceasta este afiliată.

7. Condițiile și prescripțiile indicate mai sus trebuie îndeplinite nu numai în momentul solicitării accesului la regimul TIR, ci și fără întrerupere în continuare. Trebuie efectuate verificări ulterioare în mod regulat și nu numai în cazul unor probleme (infracțiune, insolabilitate, etc.). Autoritățile competente au obligația de a implementa o procedură de verificare periodică.

II. PROCEDURA

8. Autoritățile competente, acționând în acord cu asociația națională, definesc, conform legislației naționale, procedurile de urmat pentru accesul la regimul TIR, pe baza condițiilor și prescripțiilor minimale indicate mai sus. Aceste proceduri trebuie în special să prevadă un termen de examinare a solicitărilor de acces la regimul TIR, la expirarea căruia solicitantul trebuie să fie informat în scris cu privire la decizia adoptată. În caz de refuz, solicitantul trebuie să fie informat privind căile de recurs care îi sunt eventual accesibile.

6 EXEMPLE DE ABILITARE A ASOCIAȚIILOR DE A ELIBERA CARNETE TIR ȘI DE A FI GARANTE ȘI EXEMPLE DE ACORD

6.1 EXEMPLE DE ABILITARE A ASOCIAȚIILOR DE A ELIBERA CARNETE TIR ȘI DE A FI GARANTE

1. Conform paragrafului 1 al articolului 6 al Convenției vamale referitoare la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR din 1975), semnată la Geneva pe 14 noiembrie 1975 și amendată în continuare (denumită în continuare Convenția TIR), [l...] ... (numele autorităților competente) ... a ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ...abilitează [l...]... (numele asociației) ... de a elibera carnete TIR vizate de Convenția TIR și de a fi garantă [pe teritoriul] ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ... cu condiția ca ea să fi îndeplinit pe deplin condițiile și prescripțiile minimale enunțate în prima parte a anexei 9 la Convenția TIR.

2. In special, [l...] ... (numele asociației) ... :

- a) A făcut dovada că ea operează oficial în calitate de organizație reprezentativă a intereselor sectorului de transporturi de cel puțin un an*/ ;
- b) A făcut dovada solidității situației sale financiare și a existenței mijloacelor logistice care să-i permită îndeplinirea obligațiilor care-i revin în cadrul Convenției TIR ;
- c) A dovedit că personalul său posedă cunoștințe pentru aplicarea Convenției TIR așa după cum îi convine;
- d) Nu a comis infracțiuni grave sau repetate la legislația vamală sau fiscală;

*/ Vezi nota explicativă 9.I.1 a care se raportează la paragraful 1 a al primei părți a anexei 9 la Convenția TIR.

- e) A întocmit un acord scris sau orice alt instrument juridic cu [...] ... (numele autorităților competente) a ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ... și și-a luat un angajament în acest acord sau orice alt instrument, în conformitate cu dispozițiile paragrafului 1 *f* al primei părți a anexei 9 a Convenției TIR (care figurează în anexa la prezenta abilitare);
- f) A acceptat (după caz) condițiile și prescripțiile suplimentare de mai jos: ...
3. ... (numele autorităților competente) ... ale ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ... vor revoca această abilitare în cazul lipsurilor grave sau repetate la condițiile și prescripțiile minimale enunțate în prima parte a anexei 9 a Convenției TIR.
4. Abilitarea acordată în condițiile enunțate mai sus nu vor prejudicia responsabilitățile și angajamentele care-i revin ... (numele asociației) ... în virtutea Convenției TIR. Acest lucru înseamnă că revocarea abilitării de a elibera carnete TIR și de a fi garantă nu va afecta responsabilitățile care-i revin ... (numele asociației) ... [pe teritoriul]... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ..., cu ocazia operațiilor efectuate sub acoperirea carnetelor TIR acceptate de ... (numele autorităților competente) ... înaintea datei revocării prezentei abilitări și că ea însăși a eliberat sau le-ar fi eliberat de către asociațiile străine afiliate la organizația internațională la care ea însăși este afiliată.
5. Prezenta abilitare intră în vigoare la data la care are efect acordul scris/instrumentul juridic vizat mai sus la paragraful 2 e).

6.2 EXEMPLE DE ACORD*/

În conformitate cu dispozițiile paragrafului 1 *e* al primei părți a anexei 9 a Convenției vamale referitoare la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenției TIR din 1975) încheiată la Geneva pe 14 noiembrie 1975, amendată ulterior (denumită în continuare convenția TIR), ... (numele autorităților competente) ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ... și ... (numele asociației) ... au convenit cele ce urmează:

A. ANGAJAMENT

1. Acceptând această abilitare conform formei corespunzătoare, potrivit legislației și practicii administrative naționale, ... (numele asociației) ... se angajează, conform primei părți a anexei 9 la Convenția TIR :

- a) Să respecte obligațiile stipulate la articolul 8 al Convenției TIR, în special cele enunțate în secțiunea B de mai jos;
- b) Să respecte valoarea maximă per Carnet TIR, stabilită de... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ..., pe care o pot solicita ...(numele asociației) ... conform paragrafului 3 al articolului 8 al Convenției TIR, așa după cum este indicat în detaliu la secțiunea C de mai jos;
- c) Să verifice continuu și, în special, înainte de a solicita ca persoanele să fie abilitate să accedă la regimul TIR, respectarea de către aceste persoane a condițiilor și prescripțiilor minimale stipulate în cea de-a doua parte a anexei 9 la Convenția TIR ;
- d) Să acorde garanția sa pentru toate responsabilitățile care îi revin șpe teritoriulț ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ..., unde are sediul, cu ocazia operațiunilor efectuate sub acoperirea carnetelor TIR pe care ea însăși le-a eliberat sau care i-ar fi fost eliberate de asociațiile străine afiliate la organizația internațională la care ea însăși este afiliată;

*/ Sau al oricărui alt instrument juridic în conformitate cu paragraful 1 *e* al primei părți a anexei 9

- e) Să achite, spre satisfacția autorităților competente a ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ..., locul unde își are sediul, angajamentele față de o societate de asigurare, de un grup de asiguratorii sau de o instituție financiară. Contractul (ele) de asigurare sau de garanție financiară va (vor) acoperi totalitatea responsabilităților sale în raport cu operațiunile efectuate sub acoperirea carnetelor TIR pe care ea însăși le-a eliberat sau care i-au fost eliberate de către asociațiile străine afiliate la organizația internațională la care ea însăși este afiliată;
- f) Să permită autorităților competente să verifice toate dosarele și conturile privind administrarea regimului TIR ;
- g) Să accepte o procedură pentru reglementarea eficientă a diferendelor legate de utilizarea necorespunzătoare sau frauduloasă a CARNETELOR TIR* ;
- h) Să accepte ca orice încălcare gravă sau repetată la prezentelor condiții și prescripții minimale să antreneze revocarea abilitării de a emite carnete TIR (așa după cum este stipulat la paragraful 3 din exemplul de abilitare) ;
- i) Să respecte strict hotărârile autorităților competente ale ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ..., locul unde își are sediul, în ceea ce privește excluderea de persoane conform articolului 38 al Convenției TIR și celei de-a doua părți a anexei 9 la numita Convenție;
- j) Să accepte aplicarea cu scrupulozitate a tuturor hotărârilor adoptate de Comitetul de gestiune și de Comisia de control TIR (TIRExB), în măsura în care autoritățile competente ale ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ... le-ar fi acceptat.

*/ Putând fi anexată la acord.

B. RESPONSABILITATE

(vezi secțiunea A, paragraful 1 a))

2. ... (numele asociației) ... se angajează să verse drepturile și taxele la import sau la export – majorate, dacă e cazul, cu dobânzile de întârziere – care ar fi trebuit fi achitate în virtutea legilor și reglementărilor vamale ale ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ... atunci când o neregularitate ar fi fost constatată, cu ocazia unei operațiuni efectuate sub acoperirea CARNETELOR TIR. Ea va fi responsabilă, împreună și solidar cu persoanele datornice de sumele vizate mai sus, de plata acestor sume.

3. Responsabilitatea asociației decurge din dispozițiile Convenției TIR. În special, ea va începe în termenele indicate la paragraful 4 al articolului 8 al Convenției TIR.

C. GARANȚIA MAXIMĂ PER CARNET TIR

(vezi secțiunea A, paragraful 1 b))

4. Valoarea maximă pe care autoritățile competente ale... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ... o pot solicita de la ... (numele asociației) ... va fi limitată la 50 000 (cincizeci de mii) dolari SUA per CARNET TIR*/.

5. Pentru un transport de alcool și de tabac, ale cărui detalii sunt date în nota explicativă 0.8.3 a anexei 6 la Convenția TIR și care depășește cantitățile limită fixate în nota respectivă, valoarea maximă pe care autoritățile competente ale ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ... o pot solicita de la ... (numele asociației) ... va fi limitată la 200 000 (două sute de mii) dolari SUA per CARNET TIR «Alcool/Tabac».

6. Valoarea sumelor sus-menționate în moneda națională va fi stabilită ... (zilnic/lunar/anual) ... pe baza... (cursului de schimb)

*/ Conform notei explicative 0.8.3.

D. INTRARE ÎN VIGOARE

7. Prezentul acord intră în vigoare la .. (ziua) ... (luna) ... (anul) ..., cu condiția să fie furnizate probele scrise ale unei acoperiri a tuturor responsabilităților ce-i revin pe teritoriul ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ... de către ... (numele asociației) ..., așa după cum este indicat mai sus la alineatul e) al secțiunii A. Dacă dovezile scrise nu sunt furnizate la această dată, abilitarea intră în vigoare la data la care aceste dovezi sunt furnizate.

[8. Pentru asociațiile afiliate la Uniunea internațională a transporturilor rutiere (IRU) și în conformitate cu comentariul pertinent adoptat de Comitetul de gestiune TIR în 1998 (TRANS/WP.30/AC.2/49; anexa II așa după cum este amendată la paragrafele 17 și 19 ale documentului TRANS/WP.30/AC.2/51), dovezile scrise pot fi constituite dintr-o copie certificată conformă a textului integral al contractului general de asigurare încheiat între asiguratorii internaționali și fiecare din asociațiile membre ale IRU în calitate de beneficiari. Se poate admite, în mod excepțional și pentru o perioadă limitată, ca acest contract general de asigurare să nu fie încheiat și semnat decât de reprezentanții IRU, acționând în numele său precum și în numele asociațiilor sale membre și al terților, și de către reprezentanții asiguratorilor internaționali. În aceste condiții, un certificat de asigurare este întocmit de asiguratorii internaționali, indicând numele societății(lor) de asigurare și numele ... (numele asociației) ... în calitate de beneficiar. Orice modificare a contractului general de asigurare trebuie să fie imediat supusă atenției autorităților competente ale ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice)]*/

*/ Dispozițiile care figurează între paranteze [...] fac trimitere la cazul special al sistemului internațional de asigurare administrat de IRU.

ACORD

E. ANULARE

9. Presentul acord poate fi anulat unilateral în orice moment dacă asociația sau autoritățile competente o doresc. Termenul de notificare a anulării prezentului acord va fi de ... (zile/luni inferior termenului de notificare a anulării contractului de asigurare sau garanției financiare vizat mai sus la alineatul e) al secțiunii A). ... [Pentru asociațiile afiliate la Uniunea internațională a transporturilor rutiere (IRU) și conform comentariului pertinent adoptat de Comitetul de gestiune TIR în 1998 (TRANS/WP.30/AC.2/49; anexa II așa după cum a fost amendată la paragrafele 17 și 19 ale documentului TRANS/WP.30/AC.2/51), termenul de notificare a anulării contractului general de asigurare încheiat între asiguratorii internaționali și fiecare din asociațiile membre ale IRU în calitate de beneficiari va fi de șase luni.]*

10. Anularea acordului va fi fără prejudicierea responsabilităților ... (numele asociației) ... în virtutea Convenției TIR. Acest lucru înseamnă că anularea acordului nu va afecta responsabilitățile ce revin ... (numele asociației)[pe teritoriul ...] ... (numele țării/Uniunii vamale sau economice) ..., cu ocazia operațiunilor efectuate sub acoperirea CARNETELOR TIR acceptate de către ... (numele autorităților competente) ... înaintea datei anulării prezentului acord și pe care ea însăși le-a eliberat sau care i-au fost eliberate de asociațiile străine afiliate la organizația internațională la care ea însăși este afiliată.

11. Data și semnătura autorităților competente și a asociației.

*/ Dispozițiile care figurează între paranteze [...] fac trimitere la cazul special al sistemului internațional de asigurare administrat de IRU.

7 CARNETUL TIR

7 EXEMPLUL UNUI CARNET TIR COMPLETAT CORESPUNZĂTOR

1. În 2002-2003, Consiliul Executiv TIR (TIRExB), în cooperare cu autoritățile vamale din Germania, Italia, Elveția și Turcia și de asemenea cu Uniunea internațională a transporturilor rutiere (IRU), a pregătit un exemplu al unui Carnet TIR completat corespunzător, care ar putea servi de model pentru operatorii de transport și autoritățile vamale. Exemplul ține seama de modificările desenului Carnetului TIR (Anexa 1 la Convenție) care a intrat în vigoare în 2002 (CEE/TRANS/Amend.21; intrat în vigoare pe 12 mai 2002).

2. Nu este un secret că o parte din complicațiile majore produse în procedurile de vămuire sunt rezultatul unor situații care apar rar în practică. În raport cu procedura TIR, astfel de situații speciale se referă la operațiunile TIR care acoperă mai multe birouri vamale de ieșire și/sau de destinație (Articolul 18 al Convenției) sau cuprind o suspendare a procedurii TIR în conformitate cu Articolul 26 al Convenției. Pentru a trata astfel de probleme, TIRExB a dezvoltat un exemplu complex, care combină caracteristici cum ar fi:

- a) reprezintă o operațiune tipică de transport ;
- b) acoperă numărul maxim permis de birouri vamale de ieșire și de destinație (în exemplu, patru);
- c) două birouri vamale de ieșire sunt situate în aceeași țară;
- d) două birouri vamale de destinație sunt localizate în țări diferite;
- e) el include o suspendare a procedurii TIR în partea traseului neefectuat

rutier. Detaliile itinerariului sunt date în tabelul următor:

Biroul vamal, țara	Statut	Comentariu
Trabzon, Turcia	Birou de plecare (1)	
Erenköy, Turcia	Birou de plecare (2)	
Haydarpasa, Turcia	Birou de ieșire	Transportul TIR este suspendat
Articolele sunt transportate pe mare din Turcia în Italia sub suspendarea procedurii TIR		
Portul Trieste, Italia	Birou de plecare	Transportul TIR este reluat
Port, Chiasso, Italia	Biroul de ieșire	
Chiasso-Strada, Elveția	Biroul de intrare	
Berna, Elveția	Biroul de destinație (1)	Suspendare parțială */. În conformitate cu anexa 10 la Convenție, biroul vamal ar trebui să transmită informațiile solicitate privind încheierea parțială a operațiunii TIR la un sistem de control internațional pentru Carnete TIR. Pentru mai multe informații, vă rugăm să consultați capitolul 5 din Manualul TIR.
Basel, Elveția	Biroul de plecare	
Weil Am Rhein, Germania	Biroul de intrare	
Freiburg, Germania	Biroul de destinație (2)	Suspendarea finală */. În conformitate cu anexa 10 la Convenție, biroul vamal ar trebui să transmită informațiile solicitate privind încheierea finală a operațiunii TIR la un sistem de control internațional pentru Carnete TIR. Pentru mai multe informații, vă rugăm să consultați capitolul 5 din Manualul TIR.

3. Exemplul unui Carnet TIR completat corespunzător este cuprins în paginile următoare.

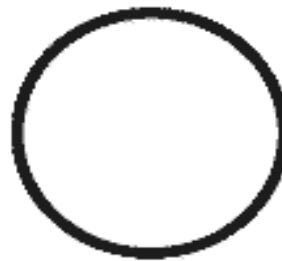
*/ Vă rugăm să consultați comentariul la Articolul 21 “Încheierea unei operațiuni TIR la biroul vamal de ieșire (de trecere) și la biroul vamal de destinație” pentru a cunoaște definiția termenilor.

Cover page

orange

**IRU - Union Internationale
des Transports Routiers**

CARNET TIR*



14 vouchers 

- 1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au 31.07.2003 inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including
- 2. Délivré par Union of Chambers of Commerce, Industry, Maritime Commerce
and Consmodity Exchanges of Turkey (UCCMCCCE)
Issued by Association of Entities / name of issuing association
- 3. Titulaire TURKSPEDMENET FIR Mithat Erman Nohhuzat A.S.
*Holder
Merkez Mah. Bagimsizhane Sok. No:19 Yenibosna Mahallesi İSTANBUL TUR/94206
(City, address, zip / name, address, country)*

- 4. Signature du délégué de l'association
d'adhésés et cachet de cette association.
*Signature of authorized official of the
issuing association and stamp of the
association*
- 5. Signature du secrétaire
de l'organisation internationale.
*Signature of the secretary of the international
organization*



Signature of Secretary-General of IRU

Stamp and signature of UCCMCCCE

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

- 6. Pays de départ Turkey
Country/Member of departure ⁽¹⁾
- 7. Pays de destination Switzerland, Germany
Country/Countries of destination ⁽²⁾
- 8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽³⁾
Registration No(s) of road vehicle(s) ⁽³⁾
34 ZH 6945
- 9. Certificat(s) d'approbation du (des) véhicule(s) routier(s) [No et date] ⁽⁴⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) [No. and date] ⁽⁴⁾
No. 113932.2645 of 02.10.2002
- 10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽⁵⁾
Identification No(s) of container(s) ⁽⁵⁾





11. Observations diverses
Remarks

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

⁽¹⁾ Donner la mention inutile
Do not mention if not applicable

Signature of the TIR Carnet holder


* Voir article 1 de la Convention TIR, 1975, et article 2 sur les web sites de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See article 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (Name, address and country) <u>TÜRKİSPED MEHMET FİRİMLİŞİLERİNİN Nakliyat A.Ş.</u> <u>Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yeniborsa</u> <u>Bakırköy İSTANBUL TUR/0428</u>	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s) of road vehicle(s) <u>34 ZH 6945</u>		8. Documents attached to the manifest <u>CMR 0658 of 28.05.2003</u> <u>CMR 0754 of 28.05.2003</u>	
GOODS MANIFEST			
9. (A) Load compartment(s) or container(s) (B) Make and Num. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods <u>Trabzon Customs office</u> <u>For Bero:</u> <u>Towels, boxes, 500 packages</u> <u>For Erzurum:</u> <u>Linen, rolls, 500 packages</u>	11. Gross weight in kg <u>5600</u> <u>4300</u>	12. Sealer identification mark used, (number, number, identification) <u>One seal No. 11</u>
13. Total number of packages entered on the manifest Destinations: 1. Customs office <u>Bero</u> <u>500</u> 2. Customs office <u>Erzurum</u> <u>500</u> 3. Customs office _____	14. Number <u>1500</u>	15. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete Place and date Signature of holder or agent <u>Trabzon, 28.05.2003</u> Signature _____	17. Customs office of departure. Customs office's signature and Customs office date stamp <u>28.05.2003</u> Stamp and signature (Trabzon) 
16. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry in route) <u>Trabzon</u>			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time limit for transit <u>31.05.2003</u>		
21. Registered by the Customs office at <u>Trabzon</u>	under No. <u>006434</u>		
22. Miscellaneous (library stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) <u>Erenköy</u>			
23. Customs office's signature and Customs office date stamp <u>28.05.2003</u> Stamp and signature (Trabzon) 			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office at <u>Trabzon</u>		6. Customs office's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. <u>006434</u>			
3. Seals or identification marks applied: <u>One seal No. 11</u>		<u>28.05.2003</u> Stamp and signature (Trabzon)	
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (where prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.): <u>Erenköy</u>			

Voucher No.2 - page 2

green

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenkoy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use:		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKİŞİM MİRZEMET PDR Millî İhtisarın Şubhatı A.Ş. Merkez Mah. Değir menbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/0423	
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Country of origin	6. Country/Country of destination
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500	13. Number and type of packages or articles; description of goods <u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Twenty boxes, 800 packages For Freiburg: Linnen, collies, 500 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300	10. Seal or identification mark applied, number, identification One seal No. 11
15. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 800 2. Customs office Freiburg 500 3. Customs office _____	16. Number 1300	12. I declare the information in forms 1-12 above to be correct and complete: 14. Place and date <u>Trabzon, 28.05.2003</u> 15. Signature of holder or agent _____ Signature	17. Customs office of departure. Customs office's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)
18. Certificate for goods taken under cover (Customs office of departure or of entry en route) <u>Trabzon</u> <input type="checkbox"/> 19. Seal or identification mark found to be intact		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) <u>Erenkoy</u> <input checked="" type="checkbox"/> 25. Seal or identification mark found to be intact	
21. Registered by the Customs office at <u>Trabzon</u> order No. 006494		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Place in case (if any stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) <u>Erenkoy</u>		27. Restrictions	
23. Customs office's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)		28. Customs office's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Erenkoy)	

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2		of TIR CARNET	
1. Article certified by the Customs office at <u>Erenkoy</u>		6. Customs office's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seal or identification mark found to be intact		 28.05.2003 Stamp and signature (Erenkoy)	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)			
4. How seal affixed			
5. Restrictions			
_____ _____			




white

VOUCHER N° 1 PAGE 3		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy		3. Name of the international organization	
For office use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKİSPED-MERKEZET İTİB MİBELERARIN Nakliyat A.Ş. Büyükd. Mah. Büyükd. Bulvarı Sok. No:19 Yenihörsüz Bakırköy İSTANBUL TUR/425	
7. Registered (make, of road vehicle(s)) 34 231 0945		5. Country/Countries of departure	
GOODS MANIFEST		6. Country/Countries of destination	
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	
AB 001 - 000		Trabzon Customs office For Berlin: Towels, boxes, 500 packages	
CD 001 - 500		For Freiburg: Linen, rolls, 500 packages	
EF 001 - 1000		Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	
11. Gross weight in kg		16. Seal or identification marks, paper, number, identification	
5000		One seal No. 093	
4000			
3600			
10. Total number of packages entered on the manifest Description:		13. I declare the information in items 1-10 above to be correct and complete.	
Number: 2300		14. Place and date	
1. Customs office Berlin 000		15. Signature of holder or agent	
2. Customs office Freiburg 1500		Trabzon, 28.05.2003	
3. Customs office		Signature	
17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp		38.05.2003	
Stamp and signature (Erenköy)			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or if only on route) Erenköy			
<input type="checkbox"/> 19. Seal or identification marks found to be intact		20. Time limit for transit 01.06.2003	
21. Registered by the Customs office at Erenköy		under No. 072564	
22. Miscellaneous (if any stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 38.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 3 of TIR CARNET			
1. Accepted by the Customs office at Erenköy		3. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. 072564		Stamp and signature (Erenköy)	
3. Seal or identification marks applied One seal No. 093			
<input type="checkbox"/> Seal or identification marks found to be intact			
4. Miscellaneous (if any stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa			

green



VOUCHER N° 2 PAGE 4		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Ereğli</u> 3. _____		3. Name of the international organization _____	
For signature _____		4. Holder of the carnet (name, address and country) TUROKSEF MEHMET FIR MIHETLERERASI Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirnenbahçe Sok. No:19 Yenihöyük Bakarköy İSTANBUL TUR/0428	
7. Register(s) kept of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the carnet CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) 10. Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods <u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 500 packages For Freiburg: Linens, colliet, 500 packages <u>Ereğli Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5000 4000 3000	12. Seal of identification marks applied, number, identified One seal No. 693
12. Total number of packages entered on the manifest Doğru/False	Number 2300	13. I declare the information in items 1-10 above to be correct and complete Place and date Trabzon, 25.05.2003 Signature _____	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Ereğli)
1. Customs office Bern	Number 500	14. Place and date Trabzon, 25.05.2003	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Ereğli)
2. Customs office Freiburg	Number 1500	15. Signature of holder/agent Signature _____	
3. Customs office _____	Number _____	16. _____	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure and entry, as rose) Ereğli		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of arrival/office of destination) Haydarpaşa	
<input type="checkbox"/> 19. Seal or identification marks found to be intact	23. Time limit for transit 01.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seal or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Ereğli	under No. 072564	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Mode of transport (freight, passenger, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa		27. Reservations _____	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Ereğli)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 31.05.2003 Stamp and signature (Haydarpaşa)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 4 of TIR CARNET			
1. Arrived certified by the Customs office at <u>Haydarpaşa</u>		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seal or identification marks found to be intact		 31.05.2003 Stamp and signature (Haydarpaşa)	
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 _____			
The TIR transport is suspended for the sea leg and is to be returned to Italy.			

white

VOUCHER N° 1 PAGE 1		TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		1. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TURKSPEDMEHMET FIR Müsteferasın Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Beğirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/9428	
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure 6. Country/Countries of destination	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CNR 0754 of 28.05.2003 CNR 1554 of 29.05.2003	
9 (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 001 - 500 CD 001 - 500 EF 001 - 1000	13. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 500 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5000 4300 3000	10. Seal or identification marks applied, number, location One seal No. 693
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 2. Customs office Freiburg 3. Customs office _____	Number 2300 500 1500	14. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003 Signature _____	17. Customs office of destination. Customs officer's signature and Customs office seal/stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy) 
16. Certificate for goods taken under carnet to Customs office of departure or of arrival (name) Porto of Trieste, 121109			
<input checked="" type="checkbox"/> 18. Seal or identification marks found to be intact	20. Request for transit 10 hours as from 16.00		
21. Accepted by the Customs office of Porto of Trieste	Under No. A/5 n.7		
22. Miscellaneous (if necessary stipulated, Customs office at which the seal had to be produced, etc.) Porto Chiasso			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 02.06.2003 Stamp and signature (Trieste) 			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 2		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office of Porto of Trieste		5. Customs officer's signature and Customs office date stamp  02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)	
2. Under No. A/5 n.7			
3. Seal or identification marks applied _____			
4. <input checked="" type="checkbox"/> Seal or identification marks found to be intact.			
6. Miscellaneous (if necessary stipulated, Customs office at which the seal had to be produced, etc.) Porto Chiasso			





VOUCHER N° 2 PAGE 6		1. TIR CARNET No 	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
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	15. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	<u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 1 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	
EF 001 - 1000	<u>Erenköy Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Porto of Trieste, 121109		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Ponte Chiasso, 075140	
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 10 hours as from 16.00	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Porto of Trieste	under No. A/S n.7	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.) Ponte Chiasso		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Ponte Chiasso)	

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 6		of TIR CARNET No 	
1. Arrival certified by the Customs office at Ponte Chiasso	5. Customs officer's signature and Customs office date stamp		
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact	 03.06.2003 Stamp and signature (Ponte Chiasso)		
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 _____			

VOUCHER N° 1 PAGE 7		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenkty</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use:		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKİŞEHİR MEHMET PİR Müdürlüğü Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbaşı Sok. No:13 Yenibona İskenderkuy İSTANBUL TÜRKİYE	
		b. Country/Countries of departure	c. Country/Countries of destination
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartments or containers (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 001 - 200 CD 001 - 500 EF 001 - 1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Erenkty Customs office For Bern: Towels, boxes, 500 packages For Freiburg: Linen, rolls, 500 packages Erenkty Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5000 4300 3600	12. Seal or identification marks, weight, number, identifier One seal (No. 695)
13. Total number of packages entered on the manifest Destination:		Number: 2900	17. Customs office of departure. Customs office's signature and Customs office date stamp. 30.05.2003 Stamp and signature (Erenkty)
1. Customs office Bern		Number: 800	
2. Customs office Freiburg		Number: 1500	
3. Customs office _____		Number: _____	
14. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete. Place and date: Signature of holder or agent: Trabzon, 28.05.2003 Signature: _____			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure and entry countries) Chiasso-Strada, 415			
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seal or identification marks found to be intact		20. Time limit for transit	
21. Registered by the Customs office at Chiasso-Strada		Under No. _____	
22. Miscellaneous (if any) (seal applied, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern			
23. Customs office's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 7		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office at Chiasso-Strada		6. Customs office's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. _____		 03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)	
3. Seal or identification marks applied _____			
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Seal or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (if any) (seal prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern			

Voucher No.2 - page 3

green

VOUCHER N° 2 PAGE 4		1 TIR CARNET	
2 Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Kremkiy</u> 3. _____		3 Name of the international organization	
For official use		4. Name of the carrier (body, address and country) TUOKSIFED MENDEKİ FİRMA Nakliyat A.Ş. Nispetiye Mah. Değirmenbaşı Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/142/B	
		5. Country/Countries of origin	6. Country/Countries of destination
7. Registered No(s) of load vehicle(s) 34 231 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load (commodity) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods <u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 500 packages For Freiburg: Linen, rolls, 500 packages <u>Kremkiy Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5000 4300 3600	12. Seal or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 093
13. Total number of packages entered on this manifest (destination)	Number 2300	13. I declare the information in items 7-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	500	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	 Stamp and signature (Trabzon)
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office			
16. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry or route) Chiasso-Strada, 418		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit or en route or of destination) Bern, 196	
<input checked="" type="checkbox"/> 18. Seal or identification marks found to be intact	20. Time limit for transit	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seal or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office of Chiasso-Strada	Under No.	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified 500	
22. Place of transit (if transit stipulated, Customs office at which the load may be produced, etc.) Bern		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 4 of TIR CARNET			
1. Arrival certified by the Customs office of <u>Bern</u>		4. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seal or identification marks found to be intact		 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) 500			
4. New seal affixed _____			
5. Reservations _____			

white

VOUCHER N° 1 PAGE 9		1 TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u>		3. Name of the Manufacturer/organization	
For office use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TURKSPED MEHMET FIR Mihicleran Nakhlyat A. S. Merkez Mah. Değirmenbaşı Sok. No:19 Yenibosna Başkenti ISTANBUL TR 34228	
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Customs office of origin	
GOODS MANIFEST		6. Country/Customs office of destination	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles		10. Documents attached to the manifest CNR 0658 of 28.05.2003 CNR 0754 of 28.05.2003 CNR 1554 of 29.05.2003	
13. Number and type of packages or articles; description of goods		11. Gross weight in kg	
14. (a) Trabzon Customs office For Bern: Jewels, boxes, 800 packages 44.06.2003 Stamp and signature (Bern) For Freiburg: Linen, coils, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages		12. Seal or identification mark applied, number, identifier One seal No. 693 One seal No. 127F 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
15. Total number of packages entered on the manifest Declaration		16. Customs office of departure. Customs office's signature and Customs office date stamp	
17. (a) Bern 800		18. Customs office of destination. Customs office's signature and Customs office date stamp	
17. (b) Freiburg 1500		19. Customs office of destination. Customs office's signature and Customs office date stamp	
17. (c) Freiburg		20. (a) Bern 166	
16. Certificate for goods taken under control/Customs office of departure and of entry or route Bern, 166		20. (b) Freiburg 44.06.2003	
19. Seal or identification mark found to be intact		21. Registered by the Customs office at Bern	
20. Miscellaneous (if any) stipulated, Customs office of which the seal must be produced, etc.) Basel/Wal am Rhein-Autobahn		22. Customs office's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 9 of TIR CARNET			
1. Accepted by the Customs office of Bern		5. Customs office's signature and Customs office date stamp	
2. UH001 No _____		6. 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
3. Seal or identification mark applied One seal No. 127F			
4. Seal or identification mark found to be intact			
5. Miscellaneous (if any) stipulated, Customs office of which the seal must be produced, etc.) Basel/Wal am Rhein-Autobahn			

VOUCHER No 2 PAGE 10		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erzurum</u>		3. Name of the international organization	
4. Holder of the carnet (name, address and country) TURKPED MEHMET FIR Milletvarca Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Büyükdere Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TÜRKİYE		5. Country/Countries of departure 6. Country/Countries of destination	
7. Nighttime limit of road vehicles 34 ZK 0945		8. Documents attached to the manifest CMR 0655 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1554 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9 (a) Load compartment(s) or container(s) 10. Marks and nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight (kg)	12. Customs identification mark applied, number, identification
AB-1-500	Trabzon Customs office For Bern: Jewels, boxes, 500 packages	5000	One seal No. 403
CD 1-500	For Freiburg: Linen, cellies, 500 packages	4300	One seal No. 1/17F
EF 401-1000	Erzurum Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3000	Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest (Article 10)	Number 3300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	14. Place and date 18.05.2003
1. Customs office Bern	500	15. Signature of holder or agent Turkped, 28.05.2003	17. Customs office of departure. Customs office's signature and Customs office date stamp 18.05.2003 Stamp and signature (Erzurum)
2. Customs office Freiburg	1500		
3. Customs office			
19. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or authority en route) Bern, 10F	20. Seal or identification marks found to be intact	23. Time limit for transit 04.06.2003	24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Basel, 10F
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	25. Seal or identification marks found to be intact	<input checked="" type="checkbox"/>
21. Registered by the Customs office of Bern	under No.	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	27. Reservations
22. Place where (Boundary official, Customs office at which the seal must be placed, etc.) Basel/Wall am Rhein-Autobahn		28. Customs office's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	29. Customs office's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Basel)
COUNTERFOIL No 2 PAGE 10 of TIR			
1. Arrived certified by the Customs office at Basel/Wall am Rhein-Autobahn, 10F	4. Customs office's signature and Customs office date stamp		
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seal 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			
	04.06.2003 Stamp and signature (Basel)		

green

white

VOUCHER N° 1 PAGE 11		1 TIR CARNET	
2 Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3 Name of the international signatory	
For official use		4 Name of the carnet (name, address and country) TURKISH MEHMET FIRMIETRAKAS Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmentepe Sok. No:13 Yenibosna Bakirköy İSTANBUL TÜRKİYE	
5 Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		6 Country/Countries of departure T Country/Countries of destination T	
GOODS MANIFEST		7 Documents attached to the manifest CMR 0153 of 28.05.2003 CMR 0154 of 28.05.2003 CMR 1584 of 28.05.2003	
8 (a) Loose consignments (or container(s)) (b) Marks and Nos. of packages or articles	9 Number and type of packages or articles, description of goods Trabzon Customs office For Bern: Jewels, boxes, 400 packages For Freiburg: Lines, rollers, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirts, boxes, 1000 packages	10 Gross weight in kg 5600 4300 2600	11 Seal or identification mark applied, (number, number(s)) One seal No. 493 One seal No. 127P 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12 Total number of packages entered on the manifest Destinations: 1. Customs office Bern 2. Customs office Freiburg 3. Customs office _____	Number 1500 800 1500	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 Trabzon, 28.05.2003 Signature _____	16 Customs office of departure Customs office's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
16 Certificate for production under control (Customs office of departure and entry en route) Weil Am Rhein - Autobahn			
<input checked="" type="checkbox"/> 17 Seal or identification marks found to be intact		18 Time limit for seal 06.06.2003	
21 Requested by the Customs office at Weil Am Rhein - Autobahn		Sheet No 0639	
22 Modalities (if any) stipulated. Customs office at which the seal must be produced, etc.) Freiburg		23 Customs office's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)	
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 11		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office at Weil Am Rhein - Autobahn		6 Customs office's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. 0639		3 Seal or identification mark applied <input checked="" type="checkbox"/> Seal or identification marks found to be intact 4 Modalities (if any) stipulated. Customs office at which the seal must be produced, etc.) Freiburg	
3 Seal or identification mark applied			
4 Seal or identification marks found to be intact			
5 Modalities (if any) stipulated. Customs office at which the seal must be produced, etc.) Freiburg		6 Customs office's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)	

Voucher No.2 - page 12

VOUCHER N° 2 PAGE 12		TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Karskiy</u> 3. _____		3. Name of the International organization	
For official use		4. Holder of the carnet (Name, address and country) TURKSPED MEHMET FIR MİLLETİARAS NAKLİYAT A.Ş. Mecidiyeköy Mah. Dağarmutbahçe Sok. No:19 Yeşilbana Bakırköy İSTANBUL TUR/8418	
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZJC 6945		5. Country/Countries of origin	6. Country/Countries of destination
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CNR 1653 of 28.05.2003 CNR 1754 of 28.05.2003 CNR 1884 of 29.05.2003	
5. (a) Load compartments or containers (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles, description of goods	11. Gross weight (k/g)	16. Seals or identification marks applied, number, certificate
AB-3-500	Trabzon Customs office For Bern: Tea, loose, 400 packages 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	5000	04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
CD 1-500	For Freiburg: Lease, coffee, 500 packages Ersakiy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	4300	05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)
EF 001-1000		3000	
12. Total number of packages entered on this manifest Destination	Number: 2300	13. I declare the information in items 11 to 15 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs office's signature and Customs office date stamp
1. Customs office: Berlin	800	14. Place and date	30.05.2003 Stamp and signature (Karskiy)
2. Customs office: Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003 Signature	
3. Customs office:			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry on road) Wald Am Rhein/Autobahn	20. Time limit for transit 05.06.2003	24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of entry on road or of destination) Freiburg	25. Seals or identification marks found to be intact
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact		<input checked="" type="checkbox"/> 23. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Wald Am Rhein	Under No 0639	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified 1500	27. Remarks
22. Warehouse (where stored, Customs office of which the load must be produced, etc.) Freiburg			
25. Customs office's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Wald Am Rhein)		28. Customs office's signature and Customs office date stamp 05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 12 of TIR CARNET			
1. Actual certified by the Customs office at Freiburg		6. Customs office's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact		05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) 1500			
4. How seals affixed _____			
5. Remarks _____			

green

7.2 CELE MAI BUNE PRACTICI REFERITOARE LA UTILIZAREA CARNETULUI TIR*/

I. REGULI GENERALE REFERITOARE LA UTILIZAREA CARNETULUI TIR (ANEXA 1 A CONVENTIEI TIR)

1. Emiterea : CARNETUL TIR va fi emis în țara de plecare sau în țara în care titularul este stabilit sau are domiciliul.

2. Limba: CARNETUL TIR este imprimat în limba franceză, cu excepția paginii 1 a copertii, ale cărei rubrici sunt imprimate și în engleză; «Regulile referitoare la utilizarea CARNETULUI TIR» sunt reproduse în franceză și în engleză respectiv la pagina 2 și la pagina 3 a copertii respective. Pe de altă parte, pot fi adăugate file suplimentare, cuprinzând o traducere în alte limbi a textului imprimat.

Carnetele utilizate pentru transporturile TIR în cadrul unui lanț de garanție regională pot fi imprimate într-una din limbile oficiale ale Organizației Națiunilor Unite, cu excepția paginii 1 a copertii ale cărei rubrici sunt imprimate și în engleză sau în franceză. «Regulile referitoare la utilizarea CARNETULUI TIR» sunt reproduse la pagina 2 a copertii în limba oficială a Organizației Națiunilor Unite utilizată, precum și în engleză sau în franceză la pagina 3 a copertii.

3. Valabilitate: CARNETUL TIR rămâne valabil până la încheierea operațiunii TIR la biroul vamal de destinație, în măsura în care a fost luat în evidență la biroul vamal de plecare în termenul stabilit de asociația emitentă (rubrica 1 de la pagina 1 a copertii).

4. Numărul de Carnete: Se va emite un singur CARNET TIR pentru un ansamblu de vehicule (vehicule cuplate) sau pentru mai multe containere încărcate fie pe un singur vehicul fie pe un ansamblu de vehicule (a se vedea și regula 10 d) de mai jos).

5. Numărul de birouri vamale de plecare și de destinație: Transporturile efectuate sub acoperirea unui CARNET TIR pot comporta mai multe birouri vamale de plecare și de destinație, dar numărul total al birourilor vamale de plecare și de destinație nu va putea depăși numărul de patru. CARNETUL TIR nu poate fi prezentat birourilor vamale de destinație decât dacă toate birourile vamale de plecare l-au luat în evidență (a se vedea și regula 10 e) de mai jos).

*/ (CEE/TRANS/WP.30/AC.2/97, paragraful 30)

6. Numărul de file: Dacă transportul comportă un singur birou vamal de plecare și un singur birou vamal de destinație, Carnetul TIR trebuie să conțină cel puțin 2 file pentru țara de plecare, 2 file pentru țara de destinație, apoi 2 file pentru fiecare altă țară al cărui teritoriu este străbătut. Pentru fiecare birou vamal de plecare (sau de destinație) suplimentar, sunt necesare alte 2 file.

7. Prezentarea la biroul vamal: Carnetul TIR trebuie să fie prezentat cu vehiculul rutier, ansamblul de vehicule, containerul sau containerele la fiecare din birourile vamale de plecare, trecere și de destinație. La ultimul birou vamal de plecare, semnătura agentului și ștampila cu data a biroului vamal trebuie să fie aplicate în partea de jos a manifestului tuturor voletelor care vor fi utilizate pentru continuarea transportului (rubrica 17).

III. MODALITATEA DE COMPLETARE A CARNETULUI TIR

8. Ștersături, scriere suprapusă: Carnetul T.I.R. nu va prezenta nici ștersături și nici scrieri suprapuse. Orice rectificare va trebui să fie efectuată prin tăierea indicațiilor eronate și prin adăugarea, dacă este cazul, a indicațiilor dorite. Orice modificare va trebui să fie aprobată de cel care o face și vizat de autoritățile vamale.

9. Indicație referitoare la înmatriculare: Când dispozițiile naționale nu prevăd înmatricularea remorcilor și semiremorcilor, se va indica, în locul numărului de înmatriculare, numărul de identificare sau de fabricație.

10. Manifestul:

a) Manifestul va fi completat în limba țării de plecare, cu excepția cazului în care autoritățile vamale ar autoriza utilizarea unei alte limbi. Autoritățile vamale ale altor țări străbătute își rezervă dreptul să pretindă o traducere în limba lor. În vederea evitării întârzierilor care ar putea rezulta din această exigență, se recomandă transportatorului să posede traducerile necesare;

b) Indicațiile înscrise pe manifest vor trebui să fie dactilografiate sau multiplicaste astfel încât să fie ușor de citit pe toate filele. Filele ilizibile vor fi refuzate de autoritățile vamale.

- c) Pot fi atașate voletelor file anexă, de același model cu manifestul sau sub formă de documente comerciale conținând indicațiile manifestului. În acest caz, toate voletele vor trebui să poarte indicațiile următoare:
 - i) Numărul fileloror anexe (rubrica 8);
 - ii) Numărul și natura coletelor sau obiectelor, ca și greutatea brută totală a mărfurilor enumerate pe aceste file anexe (rubricile 9 - 11);

- d) Când carnetul T.I.R. acoperă un ansamblu de vehicule sau mai multe containere, conținutul fiecărui vehicul sau al fiecărui container va fi indicat separat pe manifest. Această indicație va trebui să fie precedată de numărul de înmatriculare al vehiculului sau de numărul de identificare al containerului (rubrica 9 a manifestului).

- e) De asemenea, dacă există mai multe birouri vamale de plecare sau de destinație, înscrisurile referitoare la mărfurile luate în evidență sau destinate fiecărui birou vamal vor fi net separate unele de altele pe manifest.

11. Liste specifice de colete, fotografii, planuri etc.: Când, pentru identificarea mărfurilor grele sau voluminoase, autoritățile vamale pretind ca asemenea documente să fie anexate CARNETULUI TIR., acestea vor fi vizate de autoritățile vamale și atașate la pagina 2 a copertii carnetului. În plus, o mențiune despre aceste documente va fi făcută în rubrica 8 a tuturor voletelor.

12. Semnătura: Toate voletele (rubricile 14 și 15) vor fi datate și semnate de titularul CARNETULUI TIR sau de reprezentantul său.

13. Instrucțiunile privind modul de completare a diferitelor rubrici ale CARNETULUI TIR sunt date în anexa 1 a prezentului document.

III. TRATAREA VOLETELOR DIN CARNETUL TIR DE CATRE DIFERITELE BIROURI VAMALE IN CURSUL UNUI TRANSPORT TIR

A. Fila galbenă non-vamală («fila non-vamală»)

14. Fila galbenă nu are valoare juridică pentru că nu face parte din Convenția TIR. Ea este incorporată în Carnetul TIR din două motive: i) pentru a reda traducerea denumirii rubricilor voletelor nr 1/nr 2 și ale cotoarelor nr 1/nr 2 în limba țării de plecare și ii) pentru a păstra datele care figurează în manifestul mărfurilor din Carnetul TIR după ce toate voletele din Carnetul TIR au fost detașate în decursul unui transport TIR. Titularul Carnetului TIR completează fila galbenă în același mod în care completează voletele. Autoritățile vamale nu sunt obligate să completeze și/sau să ștampileze fila galbenă, cu excepția situațiilor în care titularul Carnetului TIR solicită să fie vizate modificările care au fost operate. Fila galbenă nu poate fi detașată din Carnet.

B. Voletele nr 1/nr 2 și cotoarele nr 1/nr 2

15. Mai jos este ilustrată utilizarea voletelor din CARNETUL TIR cu ajutorul unui exemplu foarte simplu : un transport TIR începe la biroul vamal de plecare în țara A, trece pe la biroul vamal de ieșire (de trecere), intră în țara B pe la biroul vamal de intrare (de trecere) și se încheie la biroul vamal de destinație în țara B. Se va explica ulterior cum sunt utilizate voletele în situații mai complicate.

a) Biroul vamal de plecare din țara A^{1/}

Biroul vamal de plecare completează rubricile următoare ale voletului nr. 1 (p. 1 din CARNETUL TIR) și ale voletului nr.2 (p. 2): «Pentru utilizare oficială » (atunci când este cazul^{2/}), 18, 20-23. El completează de asemenea rubricile 16 și 17 pe toate paginile CARNETULUI TIR precum și rubricile 1-3, 5 și 6 ale cotorului nr 1 (p. 1). Biroul de plecare detasează apoi voletul nr 1 (p. 1) și restituie CARNETUL TIR titularului care poate începe operațiunea de transport TIR.

^{1/} Descrierile următoare se referă mai degrabă la modul de completare și de tratare a voletelor unui carnet TIR decât la controalele efectuate de diversele birouri vamale. Pentru a obține detalii privind aceste controale, se vor vedea articolele Convenției TIR precum și notele explicative și comentariile la acestea. De exemplu, controalele pe care trebuie să le efectueze biroul vamal de plecare sunt enumerate la articolul 19.

^{2/} Aici și mai jos, pentru a vedea dacă aceste rubrici ar trebui completate într-o situație anume, a se vedea descrierile din tabelul 1.

b) Biroul vamal de ieșire (de trecere) din țara A

Biroul vamal de ieșire completează rubricile următoare ale voletului nr 2 (p. 2 din Carnetul TIR): 24, 25 (dacă este cazul), 27 (dacă este cazul) și 28. El completează de asemenea rubricile 1, 2 (dacă este cazul), 4 (dacă este cazul), 5 (dacă este cazul) și 6 ale cotorului nr 2 (p. 2). El detașează apoi voletul nr 2 (p. 2) și restituie Carnetul TIR titularului pentru ca operațiunea de transport TIR să poată continua. Biroul de ieșire trebuie apoi să procedeze la descărcarea operațiunii TIR (a se vedea exemplul de cele mai bune practici din capitolul 5.3 din Manualul TIR).

c) Biroul vamal de intrare (de trecere) în țara B

Biroul vamal de intrare completează rubricile următoare ale voletului nr 1 (p. 3 din Carnetul TIR) și cotorul nr 2 (p. 4): «Pentru utilizare oficială » (dacă este cazul), 18, 19 (dacă este cazul) și 20-23. El completează de asemenea rubricile 1, 2, 3 (dacă este cazul), 4 (dacă este cazul), 5 și 6 ale cotorului nr 1 (p. 3). El detașează apoi voletul nr 1 (p. 3) și restituie Carnetul TIR titularului pentru ca operațiunea de transport TIR să poată continua.

d) Biroul vamal de destinație în țara B

Biroul vamal de destinație completează rubricile următoare ale voletului nr 2 (p. 4 din Carnetul TIR): 24, 25 (dacă este cazul), 26, 27 (dacă este cazul), 28. El completează de asemenea rubricile 1, 2 (dacă este cazul), 3, 4 (dacă este cazul), 5 (dacă este cazul) și 6 ale cotorului nr 2 (p. 4). El detașează apoi voletul nr 2 (p. 4) și restituie Carnetul TIR titularului. Biroul de destinație trebuie apoi să procedeze la descărcarea operațiunii TIR (a se vedea exemplul de cele mai bune practici din capitolul 5.3 din Manualul TIR).

e) Mai multe țări de tranzit

Atunci când există mai multe țări de tranzit, fiecare birou vamal de ieșire sau de intrare (de trecere) aplică procedurile descrise la paragrafele b) respectiv c) de mai sus. Pentru fiecare țară de tranzit, este utilizată o pereche suplimentară de pagini (voletul nr 1/cotorul nr 1 și voletul nr 2/cotorul nr 2) .

f) Mai mult birouri vamale de plecare

Atunci când există mai multe birouri vamale de plecare, procedura vizată la paragraful a) de mai sus trebuie adaptată după cum urmează. Numai ultimul birou vamal de plecare completează rubricile 16 și 17 ale tuturor paginilor rămase din Carnetul TIR în timp ce biroul (birourile) vamale de plecare precedente completează aceste rubrici numai pe perechea de voleturi nr 1/nr 2 care le corespund. Toate birourile vamale de plecare, cu excepția primului dintre ele, acționează mai întâi ca birouri vamale de ieșire (de trecere) conform paragrafului b) și numai după aceea ca birouri vamale de plecare ca atare, conform paragrafului a) de mai sus. Pentru fiecare birou de plecare suplimentar, este necesară o pereche de pagini suplimentare (voletul nr 1/cotorul nr 1 și voletul nr 2/cotorul nr 2).

g) Mai mult birouri vamale de destinație

Atunci când există mai multe birouri vamale de destinație, doar ultimul dintre ele aplică procedura vizată la paragraful d) de mai sus. Toate celelalte acționează mai întâi ca birouri vamale de destinație conform procedurii vizate la paragraful d) și numai după aceea ca birouri vamale de intrare (de trecere) conform paragrafului b) de mai sus. Mărfurile nedescărcate și sigiliile vamale desfăcute trebuie să fie tăiate pe voletele rămase în Carnetul TIR iar noile sigilii vamale aplicate trebuie înscrise în acestea. Pentru fiecare birou vamal de destinație suplimentar, este necesară o pereche de pagini suplimentare (voletul nr 1/cotorul nr 1 și voletul nr 2/cotorul nr 2).

C. Voletele neutilizate din Carnetul TIR

16. Dacă la încheierea unei operațiuni de transport TIR la (ultimul) biroul vamal de destinație, rămân volete neutilizate în Carnetul TIR, autoritățile vamale trebuie să le anuleze în mod vizibil (de exemplu barându-le sau perforându-le) pentru a evita ca ele să fie eventual utilizate în scopuri frauduloase.

IV. UTILIZAREA CARNETULUI TIR IN SITUATII SPECIALE

A. Incidente sau accidente, proces-verbal de constatare

17. Dacă se întâmplă, pe parcursul transportului, dintr-o cauză fortuită, ca un sigiliu vamal să fie rupt sau ca mărfurile să dispară sau să fie deteriorate, transportatorul trebuie să se adreseze imediat autorităților vamale dacă acestea se găsesc în apropiere, sau, în lipsa acestora, altor autorități competente din țara în care el se găsește. Acestea din urmă întocmesc în cel mai scurt timp procesul-verbal de constatare (ultima pagină a Carnetului TIR). Dacă procesul-verbal de constatare a fost întocmit de alte autorități decât cele vamale, titularul trebuie, cu prima ocazie, să informeze autoritățile vamale despre incidentul sau accidentul respectiv, pentru că doar autoritățile vamale pot, pe de o parte, să decidă dacă vehiculul rutier este apt să continue transportul sub sigiliu vamal și, pe de altă parte, să aplice respectivele sigilii vamale pentru partea rămasă a parcursului. În plus, numai autoritățile vamale sunt abilitate să controleze, în mod corespunzător, mărfurile transportate.

18. În caz de accident care necesită transbordarea încărcăturii pe un alt vehicul sau într-un alt container, această transbordare nu se poate efectua decât în prezența uneia din autoritățile menționate la paragraful 17 cde mai sus. Respectiva autoritate trebuie să întocmească procesul-verbal de constatare. Cu excepția cazului în care Carnetul poartă mențiunea «marchandises pondéreuses ou volumineuses», vehiculul sau containerul de substituție trebuie să fie agreat pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal. În plus, acesta trebuie să fie sigilat iar sigiliul aplicat trebuie să fie menționat în procesul-verbal de constatare. Totuși, dacă nu este disponibil niciun vehicul sau container agreat, transbordarea poate fi efectuată pe un vehicul sau într-un container neagreat, cu condiția ca acesta să ofere garanții suficiente. În acest ultim caz, autoritățile vamale ale țărilor următoare vor aprecia dacă pot, la rândul lor, să lase să continue transportul sub acoperirea Carnetului TIR în acest vehicul sau container.

19. În caz de pericol iminent necesitând descărcarea imediată parțială sau totală, transportatorul poate lua măsuri din proprie inițiativă, fără să ceară sau să aștepte intervenția autorităților menționate la paragraful 17 de mai sus. În acest caz el trebuie să dovedească faptul că a acționat astfel în interesul vehiculului sau containerului sau al încărcăturii acestuia și, imediat după ce a luat măsurile preventive de primă urgență, să avertizeze una din autoritățile menționate la paragraful 17 de mai sus, pentru ca aceasta să constate faptele, să verifice încărcătura, să sigileze vehiculul sau containerul și să întocmească procesul-verbal de constatare.

20. Procesul-verbal de constatare trebuie să rămână atașat la Carnetul TIR. Dacă este necesar, birourile vamale ale țărilor următoare pot face copii ale acestui proces-verbal pentru dosarele proprii.

21. Se recomandă asociațiilor să pună la dispoziția transportatorilor, pe lângă modelul inserat în Carnetul TIR respectiv, un număr de formulare de proces-verbal de constatare redactate în limba/limbile țărilor de tranzit.

22. Modul de completare a procesului-verbal de constatare din Carnetul TIR este indicat în anexa II a prezentului document.

B. Reținerea Carnetului TIR

23. Autoritățile competente pot, în mod excepțional, să rețină un Carnet TIR, de exemplu dacă nu este valabil sau în scopuri de anchetă. În astfel de situații, partea numerotată de pe cea de-a patra copertă a Carnetului TIR, care este ușor de detașat, trebuie să fie restituită titularului. Ea trebuie șampilată și semnată de autoritatea care a reținut Carnetul TIR. Aceasta trebuie, în plus, să menționeze coordonatele sale precum și data și locul reținerii. Cu prima ocazie, Carnetul TIR trebuie restituit asociației naționale a țării unde acesta a fost reținut.

B. Mărfuri agabaritice

24. În cazul unui transport de mărfuri agabaritice, coperta și toate voletele Carnetului TIR trebuie să poarte mențiunea «mărfuri» cu caractere îngroșate, în limba engleză sau în limba franceză.

D. Utilizarea consecutivă a două Carnete TIR

25. Un operator de transport poate, în cazuri excepționale, să utilizeze în mod consecutiv două Carnete TIR pentru un singur transport TIR, de exemplu dacă respectivul Carnet TIR nu conține suficiente volete pentru efectuarea întregului transport sau în vederea creșterii numărului maxim autorizat de locuri de încărcare și de descărcare. În aceste cazuri, primul Carnet TIR poate fi încheiat la un birou vamal și un nou Carnet poate fi acceptat de același birou și utilizat pentru partea de parcurs rămasă. În consecință, acest birou vamal devine biroul de destinație pentru primul Carnet TIR și biroul de plecare pentru cel de-al doilea. Acest fapt trebuie menționat în cele două Carnete. Pentru a satisface condițiile enunțate la articolul 2 al Convenției, este esențial ca fiecare Carnet TIR să traverseze cel puțin o frontieră.

E. Utilizarea simultană a mai multor Carnete TIR

26. Conform paragrafului 1 al articolului 17 a Convenției TIR, un CARNET TIR distinct poate fi eliberat pentru fiecare vehicul rutier sau container, chiar dacă ele fac parte din același ansamblu de vehicule sau dacă mai multe containere sunt încărcate pe același vehicul rutier. În astfel de cazuri, biroul sau birourile vamale de plecare trebuie să menționeze toate numerele de referință ale respectivelor Carnete în rubrica «Pentru utilizare oficială» a tuturor voletelor fiecăruia din Carnetele TIR acceptate. Pentru transportul unei încărcături mixte compusă în același timp din mărfuri normale și din mărfuri agabaritice, este necesar un Carnet TIR distinct pentru a acoperi transportul de mărfuri normale (a se vedea și par. 24 de mai sus). Aceeași regulă trebuie să se aplice atunci când un vehicul rutier, care este exportat și în consecință este considerat ca fiind o marfă, circulă pe propriile roți și transportă în același timp alte mărfuri normale.

F. Suspendarea unei operațiuni de transport TIR

27. Dacă o operațiune de transport TIR este suspendată conform dispozițiilor articolului 26 al Convenției TIR, ultimul birou vamal dinaintea suspendării trebuie să menționeze acest fapt în rubrica 5 a cotorului respectiv din Carnetul TIR.

G. Utilizarea simultană a unei perechi de volete nr 1 și nr 2 de către un birou vamal

28. În circumstanțe excepționale, se poate întâmpla ca titularul unui CARNET TIR să nu fie în măsură să continue o operațiune de transport TIR, de exemplu dacă intră pe teritoriul unei țări de destinație unde a fost exclus anterior, conform articolului 38. Deși operațiunea de transport TIR respectivă nu poate să înceapă în țara de destinație, biroul de intrare trebuie, într-o astfel de situație, să acționeze ca ultim birou de destinație și să vegheze ca întreaga operațiune TIR să fie încheiată în bună regulă. Pentru aceasta, biroul vamal de intrare trebuie să înceapă și apoi să încheie imediat operațiunea TIR, tratând în mod simultan voletele nr 1 și nr 2, conform secțiunilor III B. a) și d) de mai sus. De asemenea, datele necesare privind încheierea operațiunii TIR trebuie să fie comunicate sistemului de control internațional, așa cum este prevăzut în anexa 10 la Convenție.

H. Examinarea fizică pe parcurs

29. Dacă, în conformitate cu articolul 24, pe parcurs sau la un birou vamal de trecere, autoritățile vamale procedează la controlul încărcăturii unui vehicul rutier, a unui ansamblu de vehicule sau a unui container, ele trebuie să menționeze caracteristicile noilor sigilii vamale aplicate precum și natura controalelor efectuate, pe voletele și pe cotoarele corespunzătoare utilizate în țara lor, precum și pe voletele rămase în CARNETUL TIR.

I. Escorte

30. Atunci când sunt escortate vehiculele rutiere pe cheltuiala transportatorului, conform articolului 23, se recomandă autorităților vamale ca, la solicitarea transportatorului, să înscrie pe cotorul nr 1 din CARNETUL TIR, la rubrica 5 «Diverse», cuvântul «Escortă», urmat de o scurtă menționare a motivelor care au condus la necesitatea unei astfel de escorte.

Anexa I

CUM SE COMPLETEAZA RUBRICILE CARNETULUI TIR

Nr.curent și denumirea rubricii	Completată de către	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
---------------------------------	---------------------	---

Pag 1 a coperții

1. Valabil pentru luare în evidență de biroul vamal de plecare până la ... inclusiv	Asociația	Ultima zi de valabilitate (zz/ll/aaaa) dincolo de care Carnetul nu poate fi prezentat la biroul vamal de plecare pentru luare în evidență. Dacă a fost luat în evidență la biroul vamal de plecare, în ultima zi de valabilitate, sau înainte de această dată, Carnetul va rămâne valabil până la încheierea operațiunii TIR la biroul vamal de destinație. [Remarcă: este interzis să se opereze corecturi ale datelor care figurează în această rubrică .]
2. Eliberat de	Organizația internațională sau asociația	Numele asociației naționale emitente.
3. Titular	Asociația	Număr de identificare, nume, adresa și țara titularului Carnetului TIR. Un număr de identificare individual și unic este atribuit titularului de către asociația garantă (în cooperare cu organizația internațională la care aceasta din urmă este afiliată) conform modelului armonizat următor: «AAA/BBB/XX...X», unde, «AAA» reprezintă un cod de trei litere desemnând țara unde titularul Carnetului TIR a fost abilitat, conform sistemului de clasificare al Organizației internaționale de standardizare (ISO). O listă completă a codurilor de țară pentru Părțile contractante la Convenția TIR este publicată regulat în anexă la ordinea de zi și la rapoartele oficiale ale Comitetului de gestiune,

Nr.curent și denumirea rubricii	Completată de către	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
		<p>«BBB» reprezintă un cod de trei cifre desemnând asociația națională prin intermediul căreia titularul Carnetului TIR a fost abilitat, conform sistemului de clasificare stabilit de organizația internațională la care asociația respectivă este afiliată, care permite identificarea fără ambiguitate a fiecărei asociații naționale. O listă completă a codurilor de țară pentru asociațiile naționale este publicată regulat în anexă la ordinea de zi și la rapoartele oficiale ale Comitetului de gestiune,</p> <p>«XX...X» reprezintă un grup de cifre (maximum 10) care permite identificarea persoanei abilitate să utilizeze un Carnet TIR conform celei de-a doua părți a anexei 9 la Convenția TIR. Odată atribuit, numărul de identificare nu poate fi reutilizat, chiar dacă persoana căreia i-a fost atribuit nu mai este titularul unui Carnet TIR.</p>
4. Semnătura delegatului asociației emitente și ștampila acestei asociații	Asociația	Ștampila și semnătura asociației emitente.
5. Semnătura secretarului organizației internaționale	Organizația internațională	Semnătura (ștampila) secretarului organizației internaționale.
6. Țara de plecare	Titularul	Țara sau țările (nume sau cod) unde începe transportul TIR, pentru toată încărcătura sau parte a acesteia.
7. Țara de destinație	Titularul	Țara sau țările (nume sau cod) unde se încheie transportul TIR, pentru toată încărcătura sau parte a acesteia.
8. Numărul(le) de înmatriculare al(e) vehiculului(lor) rutier(e)	Titularul	Numărul(le) de înmatriculare al(e) vehiculului(lor) rutier(e), nu numai cel al vehiculului cu motor (de exemplu tractorul) dar și cel al remorcii sau al semi-remorcii tractate de acest vehicul. Atunci când dispozițiile naționale nu prevăd înmatricularea remorcilor și semi-remorcilor, se va indica, în locul numărului de înmatriculare, numărul de identificare sau de fabricație.

Nr.curent și denumirea rubricii	Completată de către	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
9. Certificat(e) de agreare al(e) vehiculului(lor) rutier(e) (număr și dată)	Titularul	Numărul și data de eliberare (zz/ll/aaaa) al certificatului (lor) de agreare TIR.
10. Număr(e) de identificare al (ale) containerului(lor)	Titularul	Numărul(le) de identificare al(e) containerului(lor), dacă este cazul.
11. Observații diverse	Asociația sau titularul	Diverse observații, de exemplu indicația «maărfuri agabaritice».
12. Semnătura titularului Carnetului	Titularul	Semnătura titularului Carnetului TIR sau al reprezentantului său, certificând exactitatea informațiilor care figurează în rubricile 6-11 de la pagina 1 a coperții.

Voletul n^o 1 (alb)

1. Carnet TIR numărul	Organizația internațională	Numărul de referință al Carnetului TIR.
2. Birou(uri) vamale de plecare	Titularul	Numele și, la nevoie, locul unde se găsește (găsesc) biroul(le) unde începe transportul TIR, pentru toată încărcătura sau parte a acesteia. Numărul birourilor de plecare poate varia de la 1 la 3 în funcție de numărul birourilor de destinație (punctul 12 de mai jos). Numărul total de birouri de plecare și de destinație nu poate fi mai mare de patru.
3. Numele organizației internaționale	Organizația internațională	Numele și/sau logo-ul organizației internaționale.
Pentru utilizare oficială	Indiferent care autoritate vamală	Orice informație susceptibilă să faciliteze controlul vamal, de exemplu numărul documentului vamal precedent, numele și adresa completă a biroului vamal la care voletul n ^o 2 trebuie returnat, etc.
4. Titularul Carnetului (număr de identificare, nume, adresa și țara)	Titularul	Numărul de identificare, numele, adresa și țara titularului Carnetului TIR. Pentru mai multe detalii a se vedea rubrica 3 de la pagina 1 a coperții.
5. Tara de plecare	Titularul	Tara sau țările (nume sau cod) unde începe transportul TIR, pentru toată încărcătura sau parte a acesteia.

Nr.curent și denumirea rubricii	Completată de către	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
6. Tara de destinație	Titularul	Tara sau țările (nume sau cod) unde se încheie transportul TIR, pentru toată încărcătura sau parte a acesteia
7. Numărul(le) de înmatriculare al(e) vehiculului(lor)rutier(e)	Titularul	Numărul(le) de înmatriculare al(e) vehiculului(lor) rutier(e), nu numai cel al vehiculului cu motor (de exemplu tractorul) dar și cel al remorcii sau al semi-remorcii tractate de acest vehicul. Atunci când dispozițiile naționale nu prevăd înmatricularea remorcilor și semi-remorcilor, se va indica, în locul numărului de înmatriculare, numărul de identificare sau de fabricație.
8. Documentele anexate manifestului	Titularul	Conform numărului 10 c) sau numărului 11 al regulilor referitoare la utilizarea Carnetului TIR, documente suplimentare pot fi anexate Carnetului TIR. În acest caz, biroul vamal de plecare trebuie să le atașeze la Carnetul TIR cu ajutorul agrafelor sau al altor dispozitive și aplicând pe acestea ștampile vamale în așa fel încât să nu poată fi scoase fără a lăsa urme vizibile pe Carnet. Pentru a evita ca aceste documente să fie înlocuite, biroul de plecare trebuie să ștampileze fiecare pagină. Documentele trebuie atașate la copertă (sau la fila galbenă) și la fiecare volet al Carnetului TIR. Caracteristicile acestor documente trebuie să fie indicate la rubrica 8.
9. a) Compartimentul(le) de încărcare sau containerul(le) b) Mărci și numere ale coletelor sau obiectelor	Titularul	a) Numărul(le) de identificare al(e) compartimentului (lor) pentru încărcătură sau al containerului(lor) (atunci când este cazul); b) Mărcile de identificare sau numerele coletelor sau obiectelor.
10. Numărul și natura coletelor sau obiectelor ; denumirea mărfurilor	Titularul	Numărul și natura coletelor sau obiectelor; denumirea mărfurilor. Descrierea mărfurilor trebuie să cuprindă denumirea comercială a respectivelor mărfuri (televizor, video, CD player, etc.) și trebuie să permită autorităților vamale identificarea lor fără ambiguitate. Denumirile generice, cum ar fi aparate electronice, aparate electromenajere, îmbrăcăminte, furnituri de interior, nu trebuie să figureze în descrierea mărfurilor. În plus, numărul de colete corespunzând fiecărei descrieri a mărfurilor trebuie să figureze în manifest. În ceea ce privește mărfurile agabaritice, cantitatea de mărfuri trebuie să fie declarată. Același lucru este valabil pentru lichide.

Nr.curent și denumirea rubricii	Completată de către	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
11. Greutatea brută în kg	Titularul	<p>Greutate brută în kg.</p> <p><i>Remarcă generală privind rubricile 9-11 ale manifestului mărfurilor :</i></p> <p>Atunci când Carnetul TIR acoperă un ansamblu de vehicule sau mai multe containere, conținutul fiecărui vehicul sau al fiecărui container va fi menționat separat pe manifest. Această indicație va trebui să fie precedată de numărul de înmatriculare al vehiculului sau de numărul de identificare al containerului (rubrica 9 a manifestului).</p> <p>De asemenea, dacă sunt mai multe birouri vamale de plecare sau de destinație, mențiunile referitoare la mărfurile luate în evidență sau destinate fiecărui birou vamal vor fi clar separate unele de altele pe manifest.</p>
12. Total colete figurând pe manifest. Număr. Destinație : birou(ri) vamale	Titularul	<p>Numărul coletelor destinate fiecărui birou vamal de destinație, numărul total al coletelor, precum și numele acestor birouri și, la nevoie, locurile unde acestea se găsesc. Numărul birourilor de destinație poate varia de la 1 la 3 în funcție de numărul birourilor de plecare (punctul 2 de mai sus). Numărul total al birourilor de plecare și de destinație nu poate fi mai mare de patru.</p>
13. Certific faptul că indicațiile de la rubricile 1-12 de mai jos sunt exacte și complete 14. Locul și data 15. Semnătura titularului sau a reprezentantului său	Titularul	<p>Locul și data (zz/ll/aaaa) și semnătura titularului Carnetului TIR sau al reprezentantului acestuia. Completând această rubrică, titularul Carnetului TIR garantează exactitatea informațiilor care figurează la rubricile 1-12. Aceste rubrici trebuie să fie completate pe toate voletele Carnetului TIR.</p>
16. Sigilii sau mărci de identificare aplicate (număr, identificare)	Biroul vamal de plecare	<p>Numărul de sigilii aplicate și caracteristicile care permit identificarea lor sau mărcile de identificare aplicate. Ultimul birou vamal de plecare trebuie să înscrie aceste informații pe toate voletele rămase.</p>
17. Biroul vamal de plecare. Semnătura agentului și ștampila cu data a biroului vamal	Biroul vamal de plecare	<p>Data (zz/ll/aaaa), ștampila cu data și semnătura agentului biroului vamal de plecare.</p> <p>La ultimul birou vamal de plecare, semnătura agentului și ștampila biroului vamal trebuie aplicate în partea de jos a manifestului pe toate voletele rămase (rubrica 17).</p>

Nr.curent și denumirea rubricii	Completată de către	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
18. Certificat de luare în evidență (birou vamal de plecare sau de trecere de intrare)	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)	Numele și, dacă este necesar, locul unde se află biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere).
19. Sigilii sau mărci de identificare recunoscute intacte	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)	Bifați caseta, dacă se constată că sigiliile sau alte mărci de identificare sunt intacte la începutul operațiunii TIR. Primul birou vamal de plecare nu completează această rubrică.
20. Termen de tranzit	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)	Atunci când este cazul, este fixată o dată limită de tranzit (zz/ll/aaaa și ora dacă este cazul) înainte de care Carnetul TIR precum și vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul trebuie să fie prezentate la biroul vamal de ieșire(de trecere) sau de destinație.
21. Inregistrat de biroul vamal _____sub numărul _____	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)	Identificarea biroului vamal de plecare sau de intrare (de trecere) urmată de numărul sub care operațiunea TIR este înscrisă în registrul vămilor.
22. Diverse (itinerariu fixat, biroul unde transportul trebuie să fie prezentat, etc.)	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)	Diverse: de exemplu, se poate preciza aici numele biroului vamal de trecere sau al biroului vamal de destinație unde mărfurile trebuie prezentate și, dacă este necesar, locul unde se găsește. După caz, itinerariul stabilit poate fi de asemenea indicat aici, conform reglementărilor naționale.
23. Semnătura agentului și ștampila cu data a biroului vamal	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)	Data (zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura agentului de la biroul vamal de plecare sau intrare (de trecere).

Nr.curent și denumirea rubricii	Completată de către	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
---------------------------------	---------------------	---

Cotorul n° 1

1. Luat în evidență de biroul vamal	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)	Identificarea biroului vamal de plecare sau de intrare (de trecere).
2. Sub numărul	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)	Numerele sub care operațiunea TIR este înscrisă în registrul vămilelor.
3. Sigilii sau mărci de identificare aplicate	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)	Atunci când este cazul, numărul și caracteristicile sigiliilor sau mărcilor de identificare aplicate.
4. Sigilii sau mărci de identificare recunoscute intacte	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere)	Bifați caseta, dacă se constată că sigiliile sau alte mărci de identificare sunt intacte la începutul operațiunii TIR. Primul birou vamal de plecare nu completează această rubrică.
5. Diverse (itinerariu fixat, biroul unde transportul trebuie să fie prezentat, etc.)	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere))	Diverse: de exemplu, se poate preciza aici numele biroului vamal de trecere sau al biroului vamal de destinație unde mărfurile trebuie prezentate și, dacă este necesar, locul unde se găsește. După caz, itinerariul stabilit poate fi de asemenea indicat aici,
6. Semnătura agentului și ștampila cu data a biroului vamal	Biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere))	Data (zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura agentului de la biroul vamal de plecare sau de intrare (de trecere).

Nr.curent și denumirea rubricii	Completată de către	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
------------------------------------	------------------------	---

Voletul n° 2 (verde)

		Rubricile 1-23 ale voletului n° 2 sunt completate în același mod ca și rubricile corespunzătoare ale voletului n° 1. Ca regulă generală, datele care figurează în rubricile 1-23 ale numărului 2 trebuie să coincidă cu datele corespunzătoare care figurează în voletul n° 1 (pentru mai multe detalii, a se vedea secțiunea II).
24. Certificat de încheiere a operațiunii TIR (biroul vamal de trecere de ieșire sau de destinație)	Biroul vamal de ieșire (de trecere) sau de destinație	Identificarea biroului vamal de destinație sau de ieșire (de trecere).
25. Sigilii sau mărci de identificare recunoscute intacte	Biroul vamal de ieșire (de trecere) sau de destinație	Bifați caseta dacă se constată că sigiliile sau alte mărci de identificare sunt intacte.
26. Număr de colete pentru care operațiunea TIR a fost certificată	Biroul vamal de destinație	Numărul de colete nedescărcate ^{1/} . Se va completa numai de către birourile vamale de destinație și nu de către birourile vamale de ieșire (de trecere) ^{2/} .
27. Rezerve	Biroul vamal de ieșire (de trecere) sau de destinație	Această rubrică nu trebuie completată decât în cazurile în care au fost constatate nereguli, accidente sau incidente având legătură cu transportul TIR. În aceste cazuri, în această rubrică trebuie înscris un «R», urmat de o descriere clară a problemei. Autoritățile vamale nu pot certifica încheierea unei operațiuni TIR emițând rezerve sistematice, nespecifice sau fără expunerea motivelor.

^{1/} Vezi comentariul la nota explicativă 0.18.2 intitulat «Descărcarea mărfurilor».

^{2/} Vezi comentariul la anexa 1 intitulat «Modul de completare a rubricii 26 a voletului n° 2 și a rubricii 3 a cotorului n° 2 din carnetul TIR».

Nr.curent și denumirea rubricii	Completată de către	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
28. Semnătura agentului și ștampila cu data a biroului vamal	Biroul vamal de ieșire (de trecere) sau de destinație	Data (zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura agentului de la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere)

Cotorul n° 2

1. Sosire certificată de Biroul vamal ...	Biroul vamal de ieșire (de trecere) sau de destinație	Identificarea biroului vamal de destinație sau de ieșire (de trecere).
2. Sigilii sau mărci de identificare recunoscute intacte	Biroul vamal de ieșire (de trecere) sau de destinație	Bifați caseta dacă se constată că sigiliile sau alte mărci de identificare sunt intacte
3. Număr de colete pentru care operațiunea TIR a fost certificată (așa cum este stipulat pe manifest)	Biroul vamal de destinație	Numărul de colete nedescărcate ^{1/} . Se va completa numai de către birourile vamale de destinație și nu de către birourile vamale de ieșire (de trecere) ^{2/} .
4. Noi sigilii aplicate	Biroul vamal de ieșire (de trecere) sau de destinație	Atunci când este cazul, numărul și caracteristicile noilor sigilii sau mărci de identificare aplicate.
5. Rezerve	Biroul vamal de ieșire (de trecere) sau de destinație	Ca și în cazul rubricii 27 a voletului n° 2, această rubrică nu trebuie completată decât în cazurile în care au fost constatate nereguli, accidente sau incidente având legătură cu transportul TIR. În aceste cazuri, în această rubrică trebuie înscris un «R», urmat de o descriere clară a problemei. Autoritățile vamale nu pot certifica încheierea unei operațiuni TIR emițând rezerve sistematice, nespecifice sau fără expunerea motivelor.
6. Semnătura agentului și ștampila cu data a biroului vamal	Biroul vamal de ieșire (de trecere) sau de destinație	Data (zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura agentului de la biroul vamal de destinație sau de ieșire (de trecere)

Anexa II

**MODUL DE COMPLETARE A PROCESULUI-VERBAL DE CONSTATARE AL
CARNETULUI TIR**

Nr.curent și denumirea rubricii	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
1. Biroul(le) vamal(e) de plecare	Numele biroului(lor) de plecare și, dacă este necesar, locul unde el(e) se găsește(sc) așa cum este indicat la rubrica n° 2 a voletelor n° 1 și n° 2.
2. Carnet TIR n°	Numărul de referință al Carnetului TIR.
3. Numele organizației internaționale	Numele și/sau logo organizației internaționale.
4. Numărul(le) de înmatriculare al(e) vehiculului(lor) rutier(e), numărul(le) de identificare al(e) containerului(lor)	Numărul(le) de înmatriculare al(e) vehiculului(lor) rutier(e), Atunci când este cazul,, numărul(le) de identificare al(e) containerului(lor).
5. Titularul Carnetului TIR (numărul de identificare, numele, adresa și țara)	Numărul de identificare, numele, adresa și țara titularului Carnetului TIR. Pentru mai multe detalii, a se vedea rubrica 3 a paginii 1 a copertei.
6. Sigiliul(le) vamal(e) este/sunt intact(e), nu este(sunt) intact(e)	Starea sigiliilor vamale. Bifați caseta din stânga dacă sigiliile sunt intacte și caseta din dreapta dacă nu sunt intacte.
7. Compartimentul(le) de încărcare sau containerul (le) este/sunt intact(e) nu este(sunt) intact(e)	Starea compartimentului(lor) de încărcare sau a containerului(lor). Bifați caseta din stânga dacă compartimentul(le) de încărcare sau containerul(le) sunt intacte și caseta din dreapta dacă nu sunt intacte.
8. Observații	Observații/constatări, dacă este cazul.
9. Nicio marfă nu pare să lipsească. Mărfurile descrise în rubricile 10-13 lipsesc (M) sau sunt distruse (D) așa cum este indicat la rubrica 12	Bifați caseta din stânga dacă nicio marfă nu lipsește sau caseta din dreapta dacă lipsesc mărfuri.. In al doilea caz, rubricile 10-13 trebuie de asemenea completate pentru a indica ce mărfuri lipsesc sau au fost distruse.
10. a) Compartimentul(le) de încărcare sau containerul(le) b) Mărcile și numerele coletelor sau obiectelor	a) Numărul(le) de identificare al(e) compartimentelor de încărcare sau al(e) containerului(lor) (dacă este cazul); b) Mărcile de identificare sau numerele coletelor sau ale obiectelor.

Nr.curent și denumirea rubricii	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
11. Numărul și natura coletelor sau obiectelor; Denumirea mărfurilor	Indicații date în rubrica 10 a voletelor n° 1 și n° 2.
12. M sau D	M – lipsă; D – distrus.
13. Observații (a se indica în special cantitățile lipsă sau distruse)	Observații : a se preciza cantitățile lipsă sau distruse.
14. Data, locul și circumstanțele accidentului	Data (zz/ll/aaaa), locul și descrierea circumstanțelor accidentului
15. Măsuri luate pentru ca operațiunea TIR să poată continua: – Aplicarea unor noi sigilii : numărul și caracteristicile – Transbordarea mărfurilor (vezi rubrica 16 de mai jos) – Altele	Bifați caseta adecvată și, dacă este cazul, precizați ce alte măsuri au fost luate.
16. Dacă mărfurile au fost transbordate: caracteristicile vehiculului(lor)rutier(e) sau al(e)containerului(lor) de substituție a) Vehicul Numărul de înmatriculare Agreat (da, nu) Numărul certificatului de agreare Numărul și caracteristicile sigiliilor aplicate b) Container Număr de identificare	a) Numărul de înmatriculare al vehiculului. Dacă vehiculul a fost agreat pentru un transport TIR, bifați caseta din stânga (da); în caz contrar, bifați caseta din dreapta (nu). Dacă este cazul, indicați numărul certificatului de agreare precum și numărul și caracteristicile sigiliilor aplicate. b) Numărul (le) de identificare al(e) containerului(lor). Dacă respectivele containere au fost agreate pentru un transport TIR, bifați caseta din stânga (da); în caz contrar, bifați caseta din dreapta (nu). Dacă este cazul, indicați numărul certificatului de agreare precum și numărul și caracteristicile sigiliilor aplicate.

Nr.curent și denumirea rubricii	Date/informații care trebuie să figureze în rubrică
17. Autoritatea care a întocmit prezentul proces-verbal	Nume, denumirea autorității care a întocmit prezentul proces-verbal și informații detaliate despre aceasta; locul, data (zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura.
18. Viza următorului birou vamal atins de transportul TIR Semnătura	Data (zz/ll/aaaa), ștampila și semnătura următorului birou vamal atins de transportul TIR.

