

21975A1114(01)

14.9.1978

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 252/2

CONVENȚIA VAMALĂ
PRIVIND TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI SUB ACOPERIREA CARNETELOR TIR
(CONVENȚIA TIR)

PĂRȚILE CONTRACTANTE,

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

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

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

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

(a) Definiții

Articolul 1

În sensul prezentei convenții, se înțelege:

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

(b) prin „drepturi și taxe de import sau de export” drepturile vamale și orice alte drepturi, taxe, redevențe și impuneri diverse care sunt percepute la import sau la export, sau cu ocazia importului sau exportului de mărfuri, cu excepția redevențelor și impunerilor al căror nivel este limitat la costul aproximativ al serviciilor prestate;

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

(d) prin „ansamblu de vehicule”, vehicule cuplate care participă la circulația rutieră ca o unitate;

(e) prin „container” un mijloc de transport (cadru, cisternă amovibilă sau alt mijloc similar):

(i) constituind un compartiment complet sau parțial închis, destinat să conțină mărfuri;

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

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

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

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

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

„Caroseriile amovibile” sunt asimilate containerelor;

(f) prin „birou vamal de plecare” orice birou vamal al unei părți contractante unde începe, pentru toată încărcătura sau o parte a ei, transportul internațional sub regimul TIR;

(g) prin „birou vamal de destinație” orice birou vamal al unei părți contractante unde se încheie, pentru toată încărcătura sau o parte a ei, transportul internațional sub regimul TIR;

(h) prin „birou vamal de trecere” orice birou vamal al unei părți contractante prin care un vehicul rutier, un ansamblu de vehicule sau un container este importat sau exportat în cursul unei operațiuni TIR;

- (j) prin „persoane” atât persoanele fizice, cât și persoanele juridice;
- (k) prin „mărfuri grele sau voluminoase” orice produse grele sau voluminoase care, datorită greutății, dimensiunilor sau naturii lor, nu sunt în general transportate nici într-un vehicul rutier închis, nici într-un container închis;
- (l) prin „asociație garantă” o asociație agreată de către autoritățile vamale ale unei părți contractante să garanteze pentru persoanele care utilizează regimul TIR.

(b) Domeniu de aplicare

Articolul 2

Prezenta convenție privește transportul mărfurilor efectuat fără descărcare și reîncărcare, peste una sau mai multe frontiere, de la un birou vamal de plecare al unei părți contractante până 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 traseul între începutul operațiunii TIR și încheierea ei să fie un traseu rutier.

Articolul 3

Pentru a beneficia de dispozițiile prezentei convenții:

- (a) transporturile trebuie să fie efectuate:
 - (i) cu vehicule rutiere, ansambluri de vehicule sau containere în prealabil agreate în condițiile enunțate la capitolul III secțiunea (a) sau
 - (ii) cu alte vehicule rutiere, alte ansambluri de vehicule sau alte containere, dacă se fac conform condițiilor enunțate la capitolul III secțiunea (c);
- (b) transporturile trebuie să aibă loc sub garanția asociațiilor agreate în conformitate cu dispozițiile articolului 6 și trebuie să fie efectuate sub acoperirea unui carnet TIR în conformitate cu modelul reprodus în anexa 1 la prezenta convenție.

(c) Principii

Articolul 4

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

Articolul 5

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

(2) Totuși, în vederea evitării abuzurilor, autoritățile vamale pot, în mod excepțional și în special în cazul în care suspectează o abatere, să efectueze controlul mărfurilor la aceste birouri.

CAPITOLUL II

ELIBERAREA CARNETELOR TIR

Responsabilitatea asociațiilor garante

Articolul 6

(1) În condițiile și cu garanțiile pe care le va stabili, fiecare parte contractantă poate autoriza anumite asociații să elibereze carnete TIR, fie direct, fie prin intermediul unor asociații corespondente, și să se constituie garante.

(2) O asociație nu poate fi agreată într-o țară decât dacă garanția sa se întinde 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 asociații străine afiliate la organizația internațională la care ea însăși este afiliată.

Articolul 7

Sunt admise cu scutire de drepturi și taxe de import sau de export și nu sunt supuse la nici o interdicție 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 angajează 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. Ea este obligată, împreună și în solidar cu persoanele care datorează sumele menționate mai sus, la plata acestor sume.

(2) În cazul în care legile și reglementările unei părți contractante nu prevăd plata drepturilor și taxelor de import sau de export în cazurile prevăzute la alineatul (1) de mai sus, asociația garantă se

angajează 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.

(3) Fiecare parte contractantă stabilește valoarea maximă, pe fiecare carnet TIR, a sumelor care pot fi pretinse asociației garante, potrivit dispozițiilor alineatelor (1) și (2) de mai sus.

(4) Asociația garantă devine 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 de mărfuri sub regimul TIR, această responsabilitate începe în cazul în care mărfurile sunt importate sau, în cazul suspendării operațiunii TIR, în conformitate cu dispozițiile articolului 26 alineatele (1) și (2), în cazul în care carnetul TIR este luat în evidență de biroul vamal la care operațiunea TIR este reluată.

(5) Responsabilitatea asociației garante se întinde nu numai la mărfurile enumerate pe carnetul TIR, ci și la mărfurile care, deși neenumerate pe acest carnet, s-ar găsi în partea sigilată a vehiculului rutier sau în containerul sigilat; ea nu se întinde la nici o altă marfă.

(6) Pentru a determina drepturile și taxele menționate la alineatele (1) și (2) ale prezentului articol, datele referitoare la mărfurile înscrise în carnetul TIR sunt valabile până la proba contrarie.

(7) În cazul în care sumele menționate la alineatele (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.

Articolul 9

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

(2) Carnetul rămâne valabil până la terminarea operațiunii TIR la biroul de destinație, cu condiția ca el să fi fost luat în evidență la

biroul vamal de plecare până în ultima zi de valabilitate inclusiv, în conformitate cu dispozițiile alineatului (1) al prezentului articol.

Articolul 10

(1) Carnetul TIR poate fi descărcat cu sau fără rezerve; dacă s-au emis rezerve, ele trebuie să se refere la fapte legate de operațiunea TIR însăși. Aceste fapte trebuie consemnate pe carnetul TIR.

(2) În cazul în care autoritățile vamale ale unei țări descarcă fără rezerve un carnet TIR, ele nu mai pot pretinde asociației garante plata sumelor menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2), cu excepția cazului când certificatul de descărcare a fost obținut într-un mod abuziv sau fraudulos.

Articolul 11

(1) În cazul în care nu s-a dat descărcare unui carnet TIR sau în cazul în care s-a dat descărcare cu rezerve unui carnet TIR, autoritățile competente nu au dreptul să pretindă de la asociația garantă plata sumelor menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2) dacă, în termen de un an de la data luării în evidență a carnetului TIR de către aceste autorități, ele nu au avizat în scris asociația despre nedescărcare sau despre descărcarea cu rezerve. Această dispoziție se aplică, de asemenea, în cazul descărcării obținute în mod abuziv sau fraudulos, însă în acest caz termenul este de doi ani.

(2) Cererea de plată a sumelor menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2) este adresată asociației garante cel mai devreme în termen de trei luni de la data la care această asociație a fost informată despre nedescărcare, descărcarea cu rezerve sau descărcarea obținută în mod abuziv sau fraudulos și cel mai târziu în termen de doi ani de la aceeași dată. Totuși, în privința cazurilor care sunt trimise în instanță în termenul de doi ani indicat mai sus, cererea de plată se adresează într-un termen de un an de la data la care hotărârea judecătorească a devenit executorie.

(3) Pentru achitarea sumelor pretinse, asociația garantă dispune de un termen de trei luni de la data cererii de plată care i-a fost adresată. Asociația obține rambursarea sumelor plătite dacă, în termen de doi ani de la data cererii de plată, s-a făcut dovada pentru organele vamale că nu s-a comis nici o abatere în legătură cu operațiunea de transport în cauză.

CAPITOLUL III

TRANSPORTUL MĂRFURILOR SUB ACOPERIREA
CARNETULUI TIR(b) Procedura transportului sub acoperirea unui carnet
TIR

(a) Agrearea vehiculelor și 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 în conformitate cu modelul de la anexa 4.

Articolul 13

(1) Pentru a beneficia de dispozițiile secțiunilor (a) și (b) ale prezentului capitol, containerele trebuie să fie construite în conformitate cu condițiile definite în partea I a anexei 7 și trebuie să fi fost agreate în conformitate cu procedura definită în partea II a acestei anexe.

(2) Containerele agreate pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal, în aplicarea Convenției vamale privind containerele din 1956, a acordurilor încheiate sub egida ONU care au decurs din aceasta, a Convenției vamale privind containerele din 1972, sau a oricăror acte internaționale care ar înlocui sau modifica această ultimă convenție, sunt considerate ca fiind corespunzătoare dispozițiilor alineatului (1) de mai sus și trebuie să fie acceptate pentru transportul sub regim TIR fără o nouă agreare.

Articolul 14

(1) Fiecare parte contractantă își rezervă dreptul de a refuza recunoașterea validității agreării vehiculelor rutiere sau containerelor care nu îndeplinesc condițiile prevăzute la articolele 12 și 13 de mai sus. Totuși, părțile contractante evită să întârzie transportul în cazul în care 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 sigiliu vamal, vehiculul rutier sau containerul care nu mai corespunde condițiilor care au justificat agrearea sa trebuie să fie readus în starea sa inițială sau să facă obiectul unei noi agreări.

Articolul 15

(1) Nu se cere nici un document vamal special pentru importul temporar al vehiculului rutier, al ansamblului de vehicule sau al containerului utilizate pentru transportul mărfurilor sub regimul TIR. Nu se cere nici o garanție pentru vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau container.

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

Articolul 16

În cazul în care o operațiune TIR este efectuată 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 fixează în fața și în spatele vehiculului sau a ansamblului de vehicule. Aceste plăci sunt dispuse astfel încât să fie foarte vizibile și sunt detașabile.

Articolul 17

(1) Se întocmește un singur carnet TIR pentru fiecare vehicul rutier sau container. Cu toate acestea, se poate întocmi 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. În acest caz, manifestul mărfurilor din carnetul TIR trebuie să cuprindă separat conținutul fiecărui vehicul care face parte dintr-un ansamblu de vehicule sau al fiecărui container.

(2) Carnetul TIR este valabil pentru o singură călătorie. El conține cel puțin numărul de volete detașabile pentru luare în evidență și descărcare necesare pentru efectuarea transportului respectiv.

Articolul 18

O operațiune TIR poate cuprinde mai multe birouri vamale de plecare și de destinație dar, cu excepția cazurilor autorizate de partea contractantă sau de părțile contractante interesate:

(a) birourile vamale de plecare trebuie să fie situate într-o singură țară;

- (b) birourile vamale de destinație nu pot fi situate în mai mult de două țări;
- (c) numărul total de birouri vamale de plecare și de destinație nu poate fi mai mare de patru.

Articolul 19

Mărfurile și vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul sunt prezentate împreună cu carnetul TIR la biroul vamal de plecare. Autoritățile vamale ale țării de plecare iau măsurile necesare pentru a se asigura de corectitudinea manifestului mărfurilor și pentru aplicarea sigiliilor vamale sau pentru controlul sigiliilor vamale aplicate sub responsabilitatea acestor autorități vamale de către persoanele legal autorizate.

Articolul 20

Pentru traseul care se desfășoară pe teritoriul țărilor lor, autoritățile vamale pot stabili un termen și pot cere ca vehiculul rutier, ansamblul de vehicule sau containerul să urmeze un itinerar determinat.

Articolul 21

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

Articolul 22

(1) De regulă, și cu excepția cazului în care ele ar efectua controlul mărfurilor în aplicarea articolului 5 alineatul (2), autoritățile vamale ale birourilor vamale de trecere ale fiecărei părți contractante acceptă sigiliile vamale ale celorlalte părți contractante, cu condiția ca aceste sigilii să fie intacte. Cu toate acestea, autoritățile vamale menționate anterior pot adăuga, dacă necesitățile controlului o cer, propriile lor sigilii.

(2) Sigiliile vamale astfel acceptate de către o parte contractantă beneficiază pe teritoriul său de aceeași protecție juridică ca și sigiliile naționale.

Articolul 23

Autoritățile vamale nu trebuie:

- să dispună escortarea, pe cheltuiala transportatorilor, a vehiculelor rutiere, ansamblurilor de vehicule sau containerelor pe teritoriul țării lor;

- să dispună efectuarea, în timpul călătoriei, a controlului vehiculelor rutiere, ansamblurilor de vehicule sau containerelor precum și a încărcăturii acestora, numai în cazuri excepționale.

Articolul 24

Dacă, în timpul călătoriei sau la un birou vamal de trecere, autoritățile vamale efectuează controlul încărcăturii unui vehicul rutier, a unui ansamblu de vehicule sau a unui container, ele menționează, pe voletele carnetului TIR utilizat în țara lor, pe cotoarele corespunzătoare și pe voletele care rămân în carnetul TIR, aplicarea noilor sigilii și natura controlului efectuat.

Articolul 25

Dacă un sigiliu vamal este rupt în timpul călătoriei, în cazuri diferite de cele prevăzute la articolele 24 și 35, sau dacă mărfurile au pierit sau au suferit daune fără ca un astfel de sigiliu să fie rupt, se aplică procedura prevăzută în anexa 1 la prezenta convenție pentru utilizarea carnetului TIR, fără a aduce atingere aplicării eventuale a legislațiilor naționale, și se întocmește procesul-verbal de constatare cuprins în carnetul TIR.

Articolul 26

(1) În cazul în care transportul efectuat sub acoperirea carnetului TIR traversează, pe o porțiune din traseu, teritoriul unui stat care nu este parte contractantă la prezenta convenție, operațiunea TIR se suspendă pe timpul traversării. În acest caz, autoritățile vamale ale părții contractante al cărei teritoriu este traversat ulterior acceptă carnetul TIR pentru reluarea operațiunii TIR, cu condiția ca sigiliile vamale și/sau mărcile de identificare să fi rămas intacte.

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

(3) În aceste cazuri, birourile vamale unde operațiunea TIR este întreruptă sau reluată sunt considerate ca birouri de trecere la ieșire sau, respectiv, la intrare.

Articolul 27

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

Articolul 28

La sosirea încărcăturii la biroul vamal de destinație și cu condiția ca mărfurile să fie supuse, în acel moment, unui alt regim vamal sau vămuite pentru punerea în consum, se efectuează fără întârziere descărcarea carnetului TIR.

(c) Dispoziții privind transportul mărfurilor grele sau voluminoase*Articolul 29*

(1) Dispozițiile prezentei secțiuni se aplică numai transporturilor de mărfuri grele sau voluminoase, definite la articolul 1 litera (k) al prezentei convenții.

(2) În cazul în care 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 se aplică decât dacă, în opinia 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 sigiliile vamale și/sau mărci de identificare de natură să împiedice orice substituție sau sustragere a mărfurilor fără să rămână urme vizibile.

Articolul 30

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

Articolul 31

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

Articolul 32

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

Articolul 33

Autoritățile biroului vamal de plecare pot cere ca la carnetul TIR să fie anexate specificația coletelor, fotografiile, schițe etc. care sunt considerate necesare pentru identificarea mărfurilor transportate. În acest caz, autoritățile vamale vizează aceste documente, un exemplar al documentelor menționate este atașat pe versoul copertei carnetului TIR, iar pe toate manifestele carnetului se face o mențiune despre aceste documente.

Articolul 34

Autoritățile biroului vamal de trecere ale fiecărei părți contractante acceptă sigiliile vamale și/sau mărcile de identificare aplicate de către autoritățile competente ale celorlalte părți contractante. Cu toate acestea, ele pot să adauge alte sigilii și/sau mărci de identificare și menționează 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, în timpul călătoriei sau la un birou vamal de trecere, autoritățile vamale, efectuând controlul încărcăturii, rup sigiliile și/sau înlătură mărcile de identificare, ele menționează 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 îl expune pe contravenient, în țara în care abaterea a fost comisă, sancțiunilor prevăzute de legislația acestei țări.

Articolul 37

În cazul în care 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 are dreptul să excludă, temporar sau cu titlu definitiv, de la beneficiul prezentei convenții, orice persoană vinovată de încălcarea gravă a legilor sau reglementărilor vamale aplicabile transporturilor internaționale de mărfuri.

(2) Această excludere este imediat notificată autorităților vamale ale părții contractante pe teritoriul căreia persoana în cauză este stabilită sau domiciliată, ca și asociației sau asociațiilor garante ale țării în care încălcarea a fost comisă.

Articolul 39

În cazul în care operațiunile TIR sunt recunoscute ca fiind efectuate în conformitate cu prevederile convenției:

1. Părțile contractante nu relevă diferențele minore privind executarea obligațiilor legate de termen sau itinerariu.
2. De asemenea, nepotrivirile între indicațiile de pe manifestul mărfurilor din carnetele TIR și conținutul vehiculului rutier, al unui ansamblu de vehicule sau al unui container nu sunt considerate ca încălcări în sarcina titularului carnetului TIR, în sensul prezentei convenții, în cazul în care se dovedește 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.

Articolul 40

Administrațiile vamale ale țărilor de plecare și de destinație nu rețin în sarcina titularului carnetului TIR nepotrivirile care sunt eventual constatate în aceste țări, în cazul în care aceste nepotriviri privesc regimurile vamale care au precedat sau care au urmat operațiunea TIR și dacă titularul carnetului nu este implicat.

Articolul 41

În cazul în care se dovedește autorităților vamale că mărfurile înscrise în manifestul unui carnet TIR au pierit sau au fost iremediabil pierdute datorită unui accident sau forței majore, sau că ele lipsesc din cauze datorate naturii lor, se acordă dispensa de plată a drepturilor și taxelor vamale exigibile.

Articolul 42

La cererea motivată a unei părți contractante, autoritățile competente ale părților contractante interesate de o operațiune

TIR acceptă să comunice acesteia toate informațiile disponibile care ar fi necesare pentru aplicarea dispozițiilor articolelor 39, 40 și 41 de mai sus.

CAPITOLUL V

NOTE EXPLICATIVE

Articolul 43

Notele explicative cuprinse în anexele 6 și 7 (partea III) interpretează unele dispoziții ale prezentei convenții și anexelor sale. Ele descriu, de asemenea, și unele practici recomandate.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII DIVERSE

Articolul 44

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

- (a) transferul de valută necesar achitării sumelor cerute de către autoritățile părților contractante în baza dispozițiilor prevăzute la articolul 8 al prezentei convenții;
- (b) transferul de valută necesar plății formularelor de carnet TIR trimise asociațiilor garante de către asociațiile străine corespondente sau de către organizațiile internaționale.

Articolul 45

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

Articolul 46

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

(2) În măsura în care acest lucru este posibil, părțile contractante facilitează, la birourile vamale, operațiunile vamale privind mărfurile perisabile.

Articolul 47

(1) Dispozițiile prezentei convenții nu împiedică 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 în conformitate cu aceste reglementări.

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

Articolul 48

Nici o dispoziție din prezenta convenție nu exclude dreptul părților contractante care formează o uniune vamală sau economică de a adopta norme speciale privind operațiunile de transport care încep sau se încheie pe teritoriile lor sau tranzitul prin aceste teritorii, în măsura în care aceste norme 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 comunică reciproc, la cerere, informațiile necesare pentru aplicarea dispozițiilor prezentei convenții, în special cele privind agreearea 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 dintre 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, acceptare sau aprobare, după ce au semnat-o sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării sau
- (c) depunând un instrument de aderare.

(2) Prezenta convenție este deschisă în vederea semnării de la 1 ianuarie 1976 până la 31 decembrie 1976 inclusiv, la Oficiul Națiunilor Unite de la Geneva, statelor menționate la alineatul (1) al prezentului articol. După această dată, ea este deschisă acestor state pentru aderare.

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

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

Articolul 53

Intrare în vigoare

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

(2) După ce cinci dintre statele menționate la articolul 52 alineatul (1) o semnează fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării sau depun instrumentul lor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, prezenta convenție intră 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 se consideră 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, se consideră ca aplicându-se textului modificat al prezentei convenții la data intrării în vigoare a amendamentului.

Articolul 54

Denunțare

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

(2) Denunțarea produce efecte la cincisprezece luni după data la care secretarul general a primit notificarea.

(3) Valabilitatea carnetelor TIR luate în evidență de biroul vamal al țării de plecare înaintea datei la care denunțarea produce efecte nu este afectată de această denunțare, iar garanția asociațiilor garante rămâne efectivă conform condițiilor prezentei convenții.

Articolul 55

Încetare

În cazul în care, după intrarea în vigoare a prezentei convenții, numărul statelor care sunt părți contractante scade sub cinci în timpul unei perioade oarecare de douăsprezece luni consecutive, prezenta convenție încetează să mai producă efecte la sfârșitul perioadei de douăsprezece luni.

Articolul 56

Abrogarea Convenției TIR (1959)

(1) La intrarea sa în vigoare, prezenta convenție abrogă și înlocuiește, în relațiile dintre părțile contractante la prezenta convenție, Convenția TIR (1959).

(2) Certificatele de agreare eliberate pentru vehicule rutiere și containere, conform condițiilor Convenției TIR (1959), sunt

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

Soluționarea diferendelor

(1) Orice diferend între două sau mai multe părți contractante privind interpretarea sau aplicarea prezentei convenții se soluționează, pe cât posibil, pe calea negocierilor între părțile în litigiu sau în alt mod.

(2) Orice diferend între două sau mai multe părți contractante privind interpretarea sau aplicarea prezentei convenții care nu poate fi soluționat în modul prevăzut la alineatul (1) al prezentului articol este supus, la cererea uneia dintre părți, unui tribunal arbitral compus astfel: fiecare parte la diferend numește un arbitru, iar acești arbitri numiți desemnează un alt arbitru care are calitatea de președinte. Dacă, timp de trei luni după ce a primit o cerere, una dintre părți nu a desemnat arbitrul sau dacă arbitrii nu au putut alege un președinte, oricare dintre părți poate cere secretarului general al Organizației Națiunilor Unite să numească arbitrul sau președintele tribunalului arbitral.

(3) Hotărârea tribunalului arbitral constituit în conformitate cu dispozițiile alineatului (2) este obligatorie pentru părțile în litigiu.

(4) Tribunalul arbitral stabilește propriul său regulament de procedură.

(5) Tribunalul arbitral hotărăște 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 poate 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 poate, în momentul în care semnează sau ratifică sau aderă la prezenta convenție, să declare că nu se consideră legat de articolul 57 alineatele (2)-(6) al prezentei convenții. Celelalte

părți contractante nu sunt legate prin aceste alineate față de orice parte contractantă care formulează o asemenea rezervă.

(2) Orice parte contractantă care formulează o rezervă în conformitate cu alineatul (1) al prezentului articol poate în orice moment să retragă această rezervă printr-o notificare adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite.

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

Articolul 59

Procedura de amendare a prezentei convenții

(1) Prezenta convenție, inclusiv anexele sale, va putea fi modificată la propunerea unei părți contractante în conformitate cu procedura prevăzută la prezentul articol.

(2) Orice amendament propus la prezenta convenție este examinat de către un Comitet de gestionare compus din toate părțile contractante, în conformitate cu Regulamentul de procedură care face obiectul anexei 8. Orice amendament de această natură examinat sau elaborat în cursul reuniunii Comitetului de gestionare și adoptat de către comitet cu o majoritate de două treimi a membrilor prezenți și votați este comunicat de către secretarul general al Organizației Națiunilor Unite părților contractante, pentru acceptare.

(3) Sub rezerva dispozițiilor articolului 60, orice amendament propus, comunicat în aplicarea dispozițiilor alineatului precedent, intră 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) În cazul în care o obiecție la amendamentul propus a fost notificată în conformitate cu dispozițiile alineatului (3) al prezentului articol, amendamentul se consideră respins și nu produce efecte.

Articolul 60

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

(1) Orice amendament propus la anexele 1, 2, 3, 4, 5, 6 și 7, examinat în conformitate cu dispozițiile articolului 59 alineatele (1)

și (2), intră în vigoare la data stabilită de Comitetul de gestionare în momentul adoptării sale, cu excepția cazului în care, la o dată anterioară, pe care Comitetul de gestionare o stabilește în același moment, o cincime dintre statele care sunt părți contractante sau cinci state care sunt părți contractante, dacă această cifră este inferioară, să notifice secretarului general al Organizației Națiunilor Unite că ridică obiecții împotriva amendamentului. Datele menționate în prezentul alineat se stabilesc de către Comitetul de gestionare cu o majoritate de două treimi din membrii prezenți și votați.

(2) La intrarea sa în vigoare, un amendament adoptat în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (1) de mai sus înlocuiește, pentru toate părțile contractante, orice dispoziție anterioară la care se referă.

Articolul 61

Cereri, comunicări și obiecții

Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite informează toate părțile contractante și toate statele menționate la articolul 52 alineatul (1) al prezentei convenții despre orice cerere, comunicare sau obiecție făcută în baza articolelor 59 și 60 de mai sus, precum și despre data de intrare în vigoare a amendamentelor.

Articolul 62

Conferința de revizuire

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

(2) Conferința de revizuire, la care sunt invitate toate părțile contractante și toate statele menționate la articolul 52 alineatul (1), este convocată de către 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 dintre părțile contractante își exprimă acordul cu privire la cerere.

(3) Conferința de revizuire, la care sunt invitate toate părțile contractante și toate statele menționate la articolul 52 alineatul (1), este, de asemenea, convocată de către secretarul general al Organizației Națiunilor Unite, imediat după notificarea unei cereri în acest scop de către Comitetul de gestionare. Comitetul de gestionare va decide dacă este cazul să formuleze o astfel de cerere, cu majoritatea membrilor săi prezenți și votați.

(4) În cazul în care se convoacă o conferință, în aplicarea dispozițiilor alineatelor (1) sau (3) ale prezentului articol, secretarul general al Organizației Națiunilor Unite informează despre aceasta toate părțile contractante și le invită să înainteze, într-un termen de trei luni, propunerile pe care ar dori să le prezinte conferinței pentru a fi examinate. Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite transmite tuturor părților contractante ordinea de zi provizorie a conferinței și textele propunerilor cu cel puțin 3 luni înaintea deschiderii conferinței.

Articolul 63

Notificări

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

- (a) semnăturile, ratificările, acceptările, aprobările și aderările în baza articolului 52;

- (b) datele de intrare în vigoare a prezentei convenții în conformitate cu articolul 53;
- (c) denunțările în baza articolului 54;
- (d) încetarea prezentei convenții în baza articolului 55;
- (e) rezervele formulate în baza articolului 58.

Articolul 64

Text autentic

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

DREPT CARE, subsemnații, pe deplin autorizați, au semnat prezenta convenție.

Întocmită la Geneva, la paisprezece noiembrie o mie nouă sute șaptezeci și cinci, într-un singur exemplar, în limbile engleză, franceză și rusă, cele trei texte fiind în egală măsură autentice.

ANEXA 1

MODELUL CARNETULUI TIR

Carnetul TIR este imprimat în limba franceză, cu excepția paginii 1 a copertei, ale cărei rubrici sunt imprimate și în limba engleză; „Regulile referitoare la utilizarea carnetului TIR” sunt reproduse în versiunea engleză la pagina 3 a copertei amintite.

(Denumirea organismului internațional)

CARNET TIR* XXXXXXXXXX

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au inclus
Valabil pentru luarea în evidență de către biroul vamal de plecare până la data de

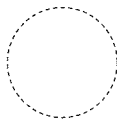
2. Délivré par
Eliberat de

(Nom de l'association émettrice / Denumirea asociației emitente)

3. Titulaire
Titular

(Nom, adresse, pays / Numele, adresa, țara)

4. Signature du délégué de l'association
emettrice
et cachet de cette association:
Semnătura delegatului asociației emitente și
ștampila acestei asociații:



5. Signature du secrétaire
de l'organisme international:
Semnătura secretarului organismului
internațional:

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / A se completa de către titularul carnetului înaintea utilizării)

6. Pays de départ
Țara de plecare

7. Pays de destination
Țara sau țărilor de destinație (!)

8. Numéros(s) d'immatriculation du (des) véhicules(s) routier(s) (!)
Numărul(ele) de înmatriculare al(e) vehiculului(elor) rutier(e) (!)

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicules(s) routier(s) (numéro et date) (!)
Certificatul(ele) de agreare al(e) vehiculului(elor) rutier(e) (nr. și data) (!)

10. Numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) (!)
Nr. de identificare al(e) containerului(elor) (!)

11. Observations diverses
Observații diverse

12. Signature du titulaire du carnet:
Semnătura titularului carnetului:

(!) Se vor șterge mențiunile inutile.

(*) Voir annexe 1 de la convention TIR. 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe.

(*) A se vedea anexa 1 a Convenției TIR, 1975, elaborată sub auspiciile Comisiei Economice a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa.

RÈGLES RELATIVES À L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

1. **Émission** : Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
2. **Langue** : Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont également imprimées en anglais ; les règles relatives à l'utilisation du carnet TIR sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
3. **Validité** : Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il 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 et rubrique 4 des volets).
4. **Nombre de carnets** : Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10 sous d) ci-dessous).
5. **Nombre de bureaux de douane de départ et de destination** : Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais, sauf autorisation :
 - a) les bureaux de douane de départ devront être situés dans le même pays ;
 - b) les bureaux de douane de destination ne pourront pas être situés dans plus de deux pays ;
 - c) le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre [voir également la règle 10 sous e) ci-dessous].
6. **Nombre de feuillets** : Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 3 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ ou de destination supplémentaire, 2 autres feuillets, respectivement 3 autres feuillets, seront nécessaires ; en outre, il faudra ajouter 2 feuillets si les bureaux de douane de destination sont situés dans deux pays différents.
7. **Présentation aux bureaux de douane** : Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 19).

B. Manière de remplir le carnet TIR

8. **Grattage, surcharge** : Le carnet TIR ne comportera ni grattage ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en biffant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
9. **Indication relative à l'immatriculation** : Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du numéro d'immatriculation, le numéro d'identification ou de fabrication.
10. **Manifeste** :
 - a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou photocopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.
 - c) Lorsqu'il n'y a pas assez d'espace pour inscrire sur le manifeste toutes les marchandises transportées, des feuilles-annexes, du même modèle que le manifeste, ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes :
 - i) nombre des feuilles-annexes (case 10),
 - ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles-annexes (cases 11 à 13).
 - d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du numéro d'immatriculation du véhicule ou du numéro d'identification du conteneur (rubrique 11 du manifeste).
 - e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de 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 du carnet. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 10 de tous les volets.
12. **Signature** : Tous les volets (rubriques 16 et 17) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

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

COTORUL Nr. 1 (pagini impare, alb) **AL CARNETULUI TIR**

Nr.

<p>1. Luat în evidență de către biroul vamal din</p> <p>2. Sub nr.</p> <p>3. Sigiliu sau mărci de identificare aplicate</p> <p>4. <input type="checkbox"/> Sigiliu sau mărci de identificare găsite intacte</p> <p>5. Diverse (tinerarul fixat, birou vamal la care trebuie prezentat transportul, etc.)</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>6. Semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
---	--

VOLETUL Nr. 1

1. CARNET TIR

Nr.

<p>2. Biroul/birourile vamal(e) de plecare</p> <p>1. 2.</p> <p>3.</p> <p>Pentru uz oficial</p>	<p>3. Eliberat de (denumirea asociației emitente)</p> <p>4. Valabil pentru luarea în evidență de către biroul vamal de plecare până la data de</p> <p>5. Titularul carnetului (numele, adresa, țara)</p>
<p>8. Nr. de înmatriculare al(e) vehiculului(elor) rutier(e)</p> <p>9. Certificat(e) de agreare (nr. și data)</p>	<p>6. Țara de plecare</p> <p>7. Țara/Țările de destinație</p> <p>10. Documente anexate la manifest</p>

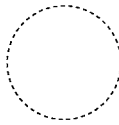
MANIFESTUL MĂRFURILOR

<p>11. (a) Compartiment(e) de încărcare sau container(e)</p> <p>(b) Mărcile și numerele coletelor sau obiectelor</p>	<p>12. Numărul și natura coletelor sau obiectelor; denumirea mărfurilor</p>	<p>13. Greutatea brută (în kg)</p>	<p>18. Sigiliu sau mărci de identificare aplicate (număr, identificare)</p>
--	---	------------------------------------	---

<p>14. Totalul coletelor înscrise pe manifest</p> <p>Destinația:</p> <p>1. Biroul vamal</p> <p>2. Biroul vamal</p> <p>3. Biroul vamal</p>	<p>Număr</p>	<p>15. Certific că indicațiile de la rubricile 1-14 de mai sus sunt exacte și complete.</p> <p>16. Locul și data</p> <p>17. Semnătura titularului sau reprezentantului său</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>19. Biroul vamal de plecare, semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
<p>20. Certificat de luare în evidență (biroul vamal de plecare sau de trecere la intrare)</p> <p><input type="checkbox"/> 21. Sigiliu sau mărci de identificare găsite intacte</p> <p>22. Termen de tranzit</p> <p>23. Înregistrat de biroul vamal din</p> <p>Sub nr.</p> <p>24. Diverse (tinerarul fixat, birou vamal la care trebuie prezentat transportul etc.)</p> <p>25. Semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>.....</p>		

COTORUL Nr. 2 (pagini pare, verde) al CARNETULUI TIR

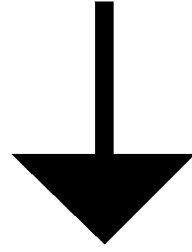
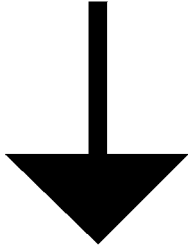
Nr.

<p>1. Sosire constatată de biroul vamal din</p> <p>2. Sigilii sau mărci de identificare găsite intacte</p> <p>3. Descărcat colete sau obiecte (conform manifestului)</p> <p>4. <input type="checkbox"/> Sigilii noi aplicate</p> <p>5. Rezerve</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>6. Semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal</p>  <p>.....</p>
--	---

VOLETUL Nr. 2		1. CARNET TIR	
<p>2. Biroul/birourile vamal(e) de plecare</p> <p>1. 2.</p> <p>3.</p> <p>Pentru uz oficial</p>		<p>3. Eliberat de (denumirea asociației emitente)</p> <p>4. Valabil pentru luarea în evidență de către biroul vamal de plecare până la data de</p> <p>5. Titularul carnetului (numele, adresa, țara)</p>	
<p>8. Nr. de înmatriculare al(e) vehiculului(elor) rutier(e)</p> <p>9. Certificat(e) de agreare (Nr. și dată)</p>		<p>6. Țara de plecare</p> <p>7. Țara/țările de destinație</p> <p>10. Documente anexate la manifest</p>	
MANIFESTUL MĂRFURILOR			
<p>11. (a) Compartiment(e) de încărcare sau container(e)</p> <p>(b) Mărcile și numerele coletelor sau obiectelor</p>	<p>12. Numărul și natura coletelor sau obiectelor; denumirea mărfurilor</p>	<p>13. Greutatea brută (în kg)</p>	<p>18. Sigilii sau mărci de identificare aplicate (număr, identificare)</p>
<p>14. Totalul coletelor înscrise pe manifest</p> <p>Destinația:</p> <p>1. Biroul vamal</p> <p>2. Biroul vamal</p> <p>3. Biroul vamal</p>	<p>Numă</p>	<p>15. Certific că indicațiile din rubricile 1-14 de mai sus sunt exacte și complete.</p> <p>16. Locul și data</p> <p>17. Semnătura titularului sau reprezentantului său</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>19. Biroul vamal de plecare, semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal</p> 
<p>20. Certificat de luare în evidență (biroul vamal de plecare sau de trecere la intrare)</p>		<p>26. Certificat de scoatere din evidență (biroul vamal de trecere la ieșire sau de destinație)</p>	
<p><input type="checkbox"/> 21. Sigilii sau mărci de identificare găsite intacte</p>	<p>22. Termen de tranzit</p>	<p><input type="checkbox"/> 27. Sigilii sau mărci de identificare găsite intacte</p>	
<p>23. Înregistrat de biroul vamal din</p>	<p>Sub nr.</p>	<p>28. Numărul coletelor scoase din evidență</p>	
<p>24. Diverse (itinerarul fixat, biroul vamal la care trebuie prezentat transportul etc.)</p>		<p>29. Rezerve</p>	
<p>25. Semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal</p> 		<p>30. Semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal</p> 	

CARNET TIR nr.

VOLET DESTINAT EXCLUSIV
biroului vamal de destinație, în caz de
necesitate



VOLETUL nr. 2 (roz)		1. CARNET TIR Nr. _____	
2. Biroul/birourile vamal(e) de plecare 1. 2. 3.		3. Eliberat de (denumirea asociației emitente)	
Pentru uz oficial		4. Valabil pentru luarea în evidență de către biroul vamal de plecare până la data de	
		5. Titularul carnetului (numele, adresa, țara)	
		6. Țara de plecare	7. Țara/Țările de destinație
8. Nr. de înmatriculare al(e) vehiculului(elor) rutier(e) 9. Certificat(e) de agreare (nr. și dată)		10. Documente anexate la manifest	
MANIFESTUL MĂRFURILOR			
11. (a) Compartiment(e) de încărcare sau container(e) (b) Mărcile și numerele coletelor sau obiectelor	12. Numărul și natura coletelor sau obiectelor; denumirea mărfurilor	13. Greutatea brută (în kg)	18. Sigilii sau mărci de identificare aplicate (număr, identificare)
14. Totalul coletelor înscrise pe manifest Destinația:		15. Certific că indicațiile din rubricile 1-14 de mai sus sunt exacte și complete. 16. Locul și data 17. Semnătura titularului sau reprezentantului său	19. Biroul vamal de plecare, semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal <div style="text-align: right; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>
1. Biroul vamal			
2. Biroul vamal			
3. Biroul vamal			
20. Certificat de luare în evidență (biroul vamal de plecare sau de trecere la intrare)		26. Certificat de scoatere din evidență (biroul vamal de trecere la ieșire sau de destinație)	
<input type="checkbox"/> 21. Sigilii sau mărci de identificare găsite intacte	22. Termen de tranzit	<input type="checkbox"/> 27. Sigilii sau mărci de identificare găsite intacte	
23. Înregistrat de biroul vamal din	Sub nr.	28. Numărul coletelor scoase din evidență	
24. Diverse (itinerarul fixat, birou vamal la care trebuie prezentat transportul etc.)		29. Rezerve	
25. Semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal <div style="text-align: right; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>		30. Semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal <div style="text-align: right; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>	

REGULI PRIVIND UTILIZAREA CARNETULUI TIR

A. Generalități

1. **Emitere:** Carnetul TIR se emite în țara de plecare sau în țara în care titularul este stabilit sau domiciliat.
2. **Limbă:** Carnetul TIR se tipărește în limba franceză, cu excepția paginii 1 a copertei, în care rubricile sunt tipărite și în limba engleză; „Regulile privind utilizarea carnetului TIR” sunt reproduse în versiunea engleză la pagina 3 a copertei menționate anterior. De asemenea, se pot adăuga file suplimentare cu traducerea textului tipărit în alte limbi.
3. **Validitate:** 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 copertei și rubrica 4 a voletelor).
4. **Numărul de carnețe:** Se 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 litera (d) de mai jos).
5. **Numărul de birouri vamale de plecare și de destinație:** Transporturile efectuate sub acoperirea unui carnet TIR pot implica mai multe birouri vamale de plecare și de destinație, dar în lipsa unei autorizări:
 - (a) birourile vamale de plecare trebuie să fie situate în aceeași țară;
 - (b) birourile vamale de destinație nu pot fi situate în mai mult de două țări;
 - (c) numărul total al birourilor vamale de plecare și de destinație nu poate depăși 4 (a se vedea și regula 10 litera (e) de mai jos).
6. **Numărul de file:** Dacă transportul are un singur birou vamal de plecare și un singur birou vamal de destinație, carnetul TIR trebuie să aibă cel puțin 2 file pentru țara de plecare, 3 file pentru țara de destinație și în continuare câte 2 file pentru fiecare țară tranzitată. Pentru fiecare birou vamal de plecare sau de destinație suplimentar sunt necesare alte 2 file, respectiv 3 file; în afară de acestea, trebuie să se adauge 2 file, dacă birourile vamale de destinație sunt situate în două țări diferite.
7. **Prezentarea la birourile vamale:** Carnetul TIR se prezintă cu vehiculul rutier, ansamblul de vehicule, containerul sau containerele la fiecare dintre birourile vamale de plecare, de trecere și de destinație. La ultimul birou vamal de plecare, semnătura agentului și ștampila cu dată a biroului vamal se aplică în partea de jos a manifestului tuturor voletelor care sunt utilizate pentru continuarea transportului (rubrica 19).

B. Modul de completare a carnetului TIR

8. **Ștersături, suprapuneri:** Carnetul TIR nu va prezenta nici ștersături și nici suprapuneri. Orice rectificare se efectuează prin tăierea indicațiilor eronate și prin adăugarea, dacă este cazul, a indicațiilor dorite. Orice modificare trebuie să fie aprobată de către persoana care o efectuează și vizată de către autoritățile vamale.
9. **Indicație referitoare la înmatriculare:** Dacă dispozițiile naționale nu prevăd înmatricularea remorcilor și semiremorcilor, în locul numărului de înmatriculare se indică numărul de identificare sau de fabricație.
10. **Manifestul:**
 - (a) Manifestul se completează în limba țării de plecare, cu excepția cazului în care autoritățile vamale autorizează utilizarea unei alte limbi. Autoritățile vamale ale celorlalte țări tranzitate își rezervă dreptul de a solicita traducerea în limba lor. Pentru a evita întârzierile care ar putea apărea în urma acestei solicitări, i se recomandă transportatorului să dispună de traduceri necesare.
 - (b) **Indicațiile înscrise pe manifest trebuie să fie dactilografiate sau multiplicaste astfel încât să fie ușor de citit pe toate filele. Filele ilizibile sunt refuzate de autoritățile vamale.**
 - (c) Când nu există suficient spațiu pentru a înscrice pe manifest toate mărfurile transportate, se pot atașa voletelor foi-anexă de același model cu manifestul sau documente comerciale care conțin toate indicațiile manifestului. În acest caz, toate voletele trebuie să poarte indicațiile următoare:
 - (i) numărul foilor-anexă (caseta 10);
 - (ii) numărul și natura coletelor sau obiectelor, precum și greutatea brută totală a mărfurilor enumerate pe aceste foi-anexă (casetele 11-13).
 - (d) În cazul în care carnetul TIR acoperă un ansamblu de vehicule sau mai multe containere, conținutul fiecărui vehicul sau al fiecărui container este indicat separat pe manifest. Această indicație trebuie precedată de numărul de înmatriculare al vehiculului sau de numărul de identificare al containerului (rubrica 11 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 trebuie separate clar unele de altele pe manifest.
11. **Liste specifice de colete, fotografii, planuri etc.:** Când, pentru identificarea mărfurilor grele sau voluminoase, autoritățile vamale solicită ca astfel de documente să fie anexate carnetului TIR, acestea trebuie vizate de către autoritățile vamale și atașate la pagina 2 a copertei carnetului. În plus, se face o mențiune despre aceste documente în caseta 10 a tuturor voletelor.
12. **Semnătura:** Toate voletele (rubricile 16 și 17) sunt datate și semnate de către titularul carnetului TIR sau de către 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 piară sau să fie deteriorate, transportatorul se va adresa imediat autorităților vamale dacă acestea se găsesc în apropiere sau, în lipsa acestora, altor autorități competente ale țării în care se găsește. Acestea din urmă întocmesc 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 de regula 13 de mai sus. Autoritatea respectivă întocmește procesul-verbal de constatare. Cu excepția cazului când pe carnet există mențiunea „mărfuri grele sau voluminoase”, vehiculul sau containerul înlocuitor trebuie să fie agreat pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal. În plus, el este sigilat și sigiliul vamal aplicat este indicat în procesul-verbal de constatare. Cu toate acestea, dacă nici un vehicul sau container agreat nu este disponibil, transbordarea se poate efectua într-un vehicul sau container neagreat, cu condiția ca acesta să prezinte garanții suficiente. În acest ultim caz, autoritățile vamale ale țărilor următoare apreciază dacă pot să permită, la rândul lor, continuarea transportului cu acest vehicul sau container sub acoperirea carnetului TIR.
15. În cazul în care există un pericol iminent care impune descărcarea imediată, parțială sau totală, transportatorul poate lua măsurile necesare din proprie inițiativă, fără a mai cere sau fără a mai aștepta intervenția autorităților menționate la regula 13 de mai sus. În acest caz, trebuie să dovedească că a fost nevoit să acționeze astfel în interesul vehiculului, containerului sau încărcăturii sale și, imediat după luarea măsurilor preventive de primă urgență, informează una dintre autoritățile menționate la regula 13 de mai sus în vederea constatării faptelor, verificării încărcăturii, sigilării vehiculului sau containerului și întocmirii procesului-verbal de constatare.
16. Procesul-verbal de constatare rămâne anexat carnetului TIR până la biroul vamal de destinație.
17. Se recomandă asociațiilor să furnizeze transportatorilor, pe lângă modelul inserat în carnetul TIR, un anumit număr de formulare de proces-verbal de constatare redactate în limba sau limbile țărilor pe care urmează să le tranziteze.

ANEXA 2

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

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

- (a) nici o marfă să nu poată fi scoasă din partea sigilată a vehiculului sau introdusă în aceasta fără a lăsa urme vizibile de efracție sau fără ruperea sigiliului vamal;
 - (b) sigiliul vamal să poată fi aplicat într-un mod simplu și eficace;
 - (c) să nu aibă nici un spațiu secret care să permită ascunderea mărfurilor;
 - (d) toate spațiile care ar putea conține mărfuri să fie ușor accesibile pentru controlul vamal.
- (c) deschizăturile de ventilație și de scurgere sunt prevăzute cu un dispozitiv care împiedică accesul în interiorul compartimentului rezervat încărcăturii. Acest dispozitiv nu trebuie să poată fi scos și pus la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile.
 - (2) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 1 litera (c) din prezentul regulament, sunt permise elementele componente ale compartimentului rezervat încărcăturii care, din motive de ordin practic, includ spații goale (de exemplu, între plăcile unui perete dublu). Pentru ca aceste spații să nu poată fi utilizate pentru a ascunde mărfuri:
 - (i) în cazul în care căptușeala interioară a compartimentului acoperă perețele pe toată înălțimea sa de la podea până la acoperiș sau, în alte cazuri, când spațiul existent între această căptușeală și perețele exterior este în întregime închis, căptușeala trebuie să fie fixată astfel încât să nu poată fi demontată și pusă la loc fără a lăsa urme vizibile;
 - (ii) în cazul în care căptușeala nu acoperă perețele pe toată înălțimea sa și când spațiile care o separă de perețele exterior nu sunt în întregime închise, precum și în orice alte cazuri în care construcția presupune spații, numărul spațiilor trebuie să fie redus la minimum și aceste spații trebuie să fie ușor accesibile pentru controlul vamal.
 - (3) Lucarnele sunt autorizate, cu condiția ca ele să fie confecționate din materiale suficient de rezistente și să nu poată fi scoase și puse la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile. Cu toate acestea, este permisă și sticla, însă în acest caz lucarna este prevăzută cu un grilaj metalic fix care nu va putea fi scos din exterior; dimensiunea ochiurilor grilajului nu depășește 10 mm.

*Articolul 2***Structura compartimentului rezervat încărcăturii**

- (1) Pentru a corespunde dispozițiilor articolului 1 din prezentul regulament:
 - (a) elementele componente ale compartimentului rezervat încărcăturii (pereți, podele, uși, acoperiș, montanți, cadre, traverse etc.) sunt asamblate fie cu ajutorul unor dispozitive care nu pot fi scoase și puse la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile, fie prin metode prin care se obține un ansamblu care să nu poată fi modificat fără a lăsa urme vizibile. Dacă pereții, podeaua, ușile și acoperișul sunt alcătuite din elemente diferite, acestea trebuie să corespundă acelorași specificații și să fie suficient de rezistente;
 - (b) ușile și orice alte sisteme de închidere (inclusiv robinetele, chepengurile, flanșele etc.) sunt prevăzute cu un dispozitiv care permite aplicarea unui sigiliu vamal. Acest dispozitiv nu trebuie să poată fi scos și pus la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile și nici ușa sau închizătoarea nu trebuie să poată fi deschise fără a rupe sigiliul vamal. Acesta din urmă trebuie protejat în mod adecvat. Acoperișurile care se pot deschide sunt permise;
- (4) Deschizăturile amenajate în podea în scopuri tehnice, cum ar fi ungera, întreținerea, umplerea lăzii cu nisip, nu sunt permise decât dacă sunt prevăzute cu un capac care să fie fixat astfel încât accesul din exterior la compartimentul rezervat încărcăturii să nu fie posibil.

*Articolul 3***Vehicule cu prelată**

- (1) Vehiculele cu prelată respectă condițiile articolelor 1 și 2 din prezentul regulament în măsura în care acestea li se aplică. În plus, aceste vehicule se conformează și dispozițiilor prezentului articol.

(2) Prelata se confecționează fie din țesătură rezistentă, fie din țesătură acoperită cu material plastic sau cauciucat, neextensibilă și suficient de rezistentă. Ea se află într-o stare bună și confecționată astfel încât dispozitivul de închidere, odată fixat, să nu permită accesul la compartimentul rezervat încărcăturii fără a lăsa urme vizibile.

(3) Dacă prelată este alcătuită din mai multe fâșii, marginile acestor fâșii sunt îndoite una în alta și asamblate cu ajutorul a două cusături la o distanță de cel puțin 15 mm. Aceste cusături sunt executate conform schiței nr. 1, anexată la prezentul regulament; cu toate acestea, în cazul în care, pentru anumite părți ale prelatei (cum ar fi părțile rabatabile și colțurile întărite), nu este posibilă asamblarea fâșii în acest mod, este suficient să se îndoie capătul părții superioare și să se facă cusăturile conform schițelor nr. 2 sau 2 (a) anexate la prezentul regulament. Una dintre cusături nu este vizibilă decât din interior, iar culoarea firului utilizat pentru această cusătură trebuie să fie net diferită de culoarea prelatei și de culoarea firului utilizat pentru cealaltă cusătură. Toate cusăturile sunt trase la mașină.

(4) Dacă prelată este din țesătură acoperită cu material plastic și confecționată din mai multe fâșii, aceste fâșii pot fi, de asemenea, lipite conform schiței nr. 3, anexată la prezentul regulament. Marginea unei fâșii acoperă marginea celeilalte fâșii, pe o lățime de cel puțin 15 mm. Lipirea fâșii se asigură pe toată această lățime. Marginea exterioară de asamblare este acoperită de o panglică din material plastic, cu o lățime de cel puțin 7 mm, care se fixează prin același procedeu de lipire. Se imprimă pe această panglică, precum și pe o lățime de cel puțin 3 mm de fiecare parte a acesteia, un relief uniform și bine marcat. Asamblarea se efectuează astfel încât fâșiile să nu poată fi separate și apoi reasamblate fără a lăsa urme vizibile.

(5) Reparațiile se efectuează conform metodei ilustrate în schița nr. 4, anexată la prezentul regulament. Marginile sunt îndoite una în alta și asamblate prin două cusături vizibile și distanțate cu cel puțin 15 mm; culoarea firului vizibil din interior este diferită de cea a firului vizibil din exterior și de cea a prelatei; toate cusăturile sunt trase la mașină. Când trebuie reparată o prelată deteriorată aproape de margini, înlocuindu-se fâșia deteriorată cu altă fâșie, cusătura poate fi, de asemenea, trasă conform prevederilor alineatului (3) din prezentul articol și conform schiței nr. 1, anexată la prezentul regulament. Reparațiile prelatelor din țesătură acoperită cu material plastic se pot efectua, de asemenea, conform metodei descrise la alineatul (4) din prezentul articol, dar, în acest caz, panglica trebuie să fie aplicată pe ambele fețe ale prelatei, fâșia fiind pusă pe fața interioară.

(6) (a) Prelata este montată pe vehicul astfel încât să corespundă strict condițiilor articolului 1 literele (a) și (b) din prezentul regulament. Închiderea se asigură prin:

(i) inele metalice aplicate vehiculului;

(ii) ochiuri practicate în marginea prelatei;

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

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

(b) Când marginea unei prelate trebuie să fie prinsă permanent de vehicul, asamblarea este continuă și realizată cu ajutorul unor dispozitive solide.

(7) Prelata este susținută de o suprastructură adecvată (montanți, pereți, cercuri, șipci etc.).

(8) Intervalul între inele și între ochiuri nu depășește 200 mm. Ochipurile sunt întărite.

(9) Sunt utilizate ca mijloace de închidere:

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

(b) funii din cânepă sau din sisal cu un diametru de cel puțin 8 mm, îmbrăcate într-un înveliș din material plastic transparent și neextensibil.

Cablurile sau funiile pot fi îmbrăcate cu un înveliș din material plastic transparent și neextensibil.

(10) Fiecare cablu sau funie trebuie să fie dintr-o singură bucată și prevăzut cu un cap metalic dur la fiecare extremitate. Dispozitivul de fixare al fiecărui cap metalic cuprinde un nit gol care traversează cablul sau funia și permite trecerea legăturii sigiliului vamal. Cablul sau funia trebuie să rămână vizibil de o parte și de alta a nitului gol, astfel încât să fie posibil să se constate că acest cablu sau funie este într-adevăr dintr-o singură bucată (a se vedea schița nr. 5, anexată la prezentul regulament).

(11) La deschiderile practicate în prelată folosite pentru încărcare sau descărcare, ambele margini ale prelatei se suprapun în mod suficient. În plus, închiderea este asigurată prin:

(a) o parte rabatabilă cusută sau lipită, conform alineatelor (3) și (4) din prezentul articol;

(b) inele și ochiuri care îndeplinesc condițiile alineatului (8) din prezentul articol;

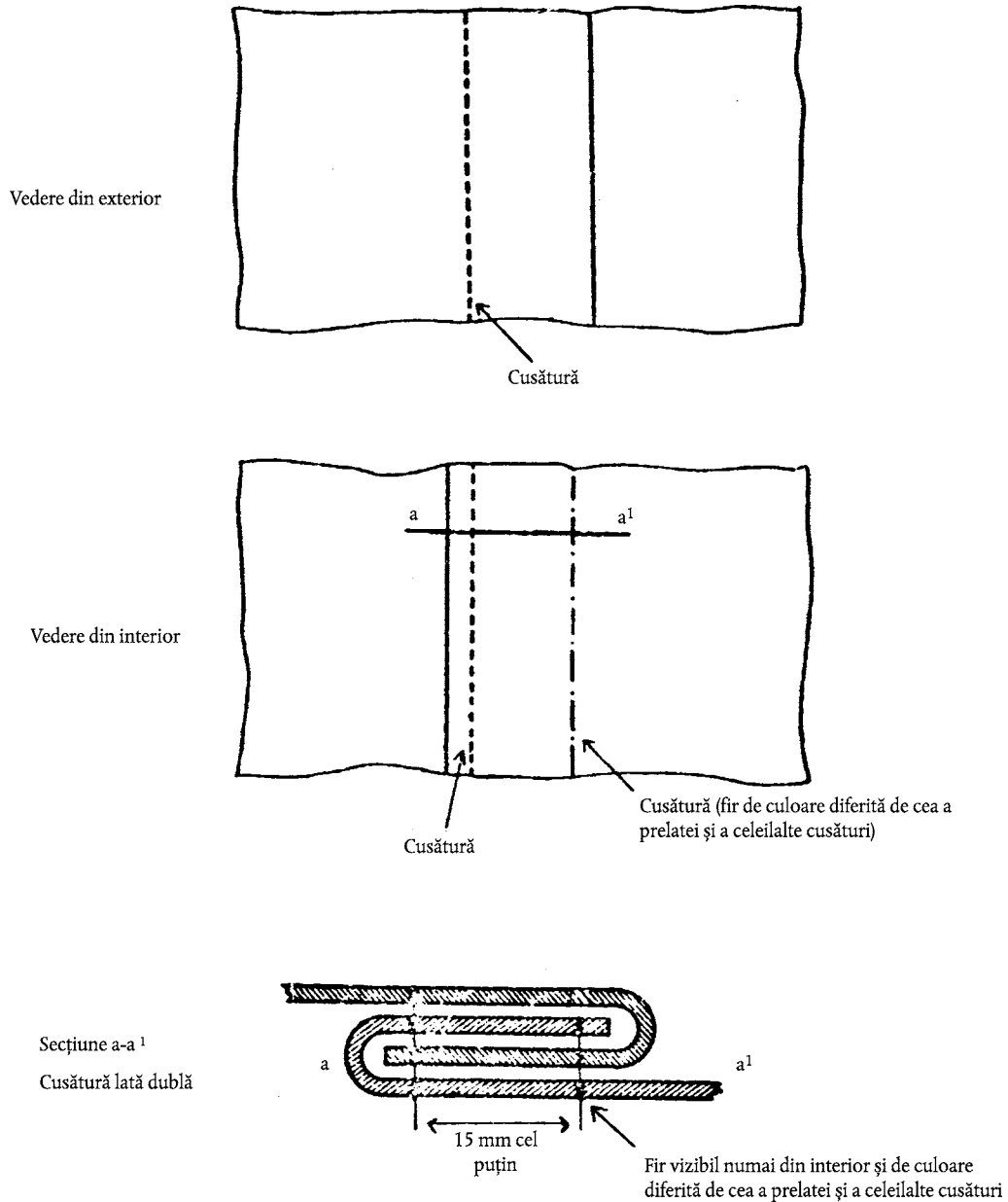
(c) o bandă confecționată dintr-un material corespunzător, dintr-o singură bucată și neextensibilă, cu o lățime de cel puțin 20 mm și o grosime de cel puțin 3 mm, care trece prin inele și ține împreună cele două margini ale prelatei, precum și partea rabatabilă. Această bandă

este fixată de interiorul prelatei și prevăzută cu un ochi pentru a permite trecerea cablului sau funiei menționate la alineatul (9) din prezentul articol.

Nu se solicită existența unei părți rabatabile în cazul în care există un dispozitiv special (șicană etc.) care împiedică accesul la încărcătură fără a lăsa urme vizibile.

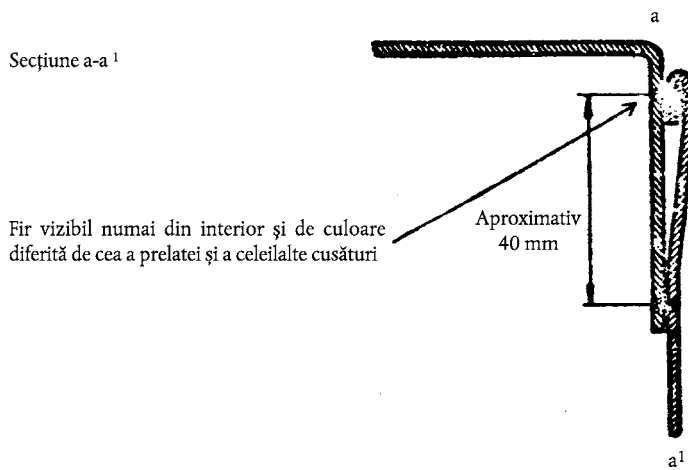
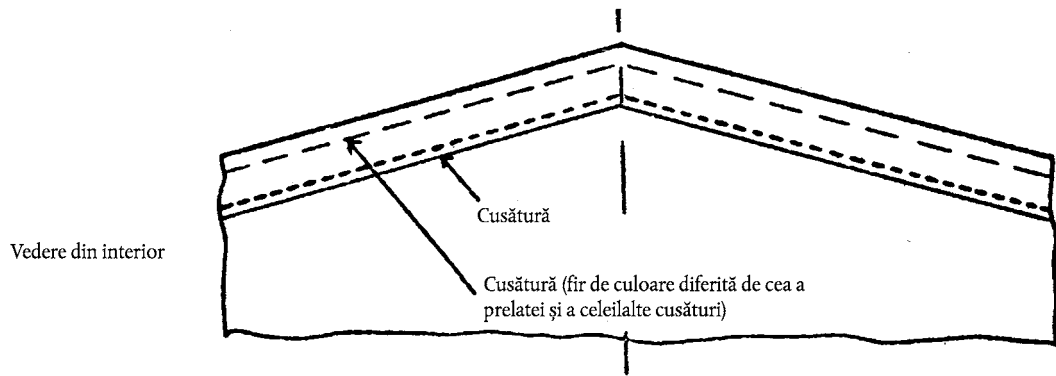
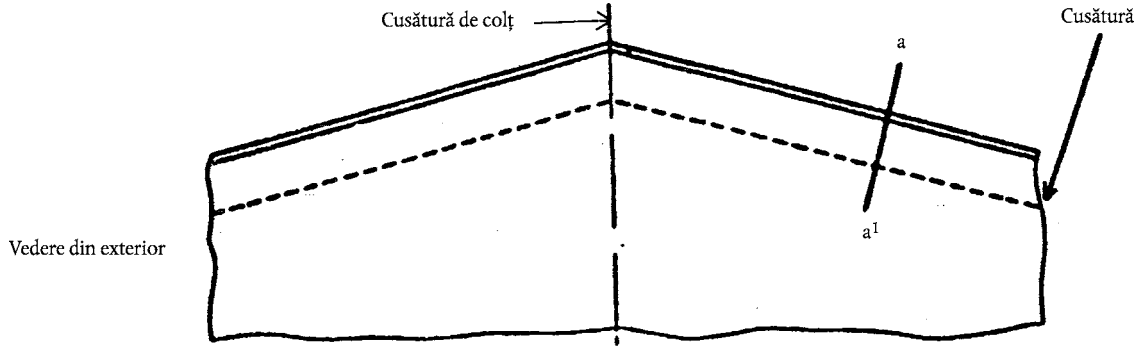
Schița nr. 1

Prelată alcătuită din mai multe fâșii cusute împreună

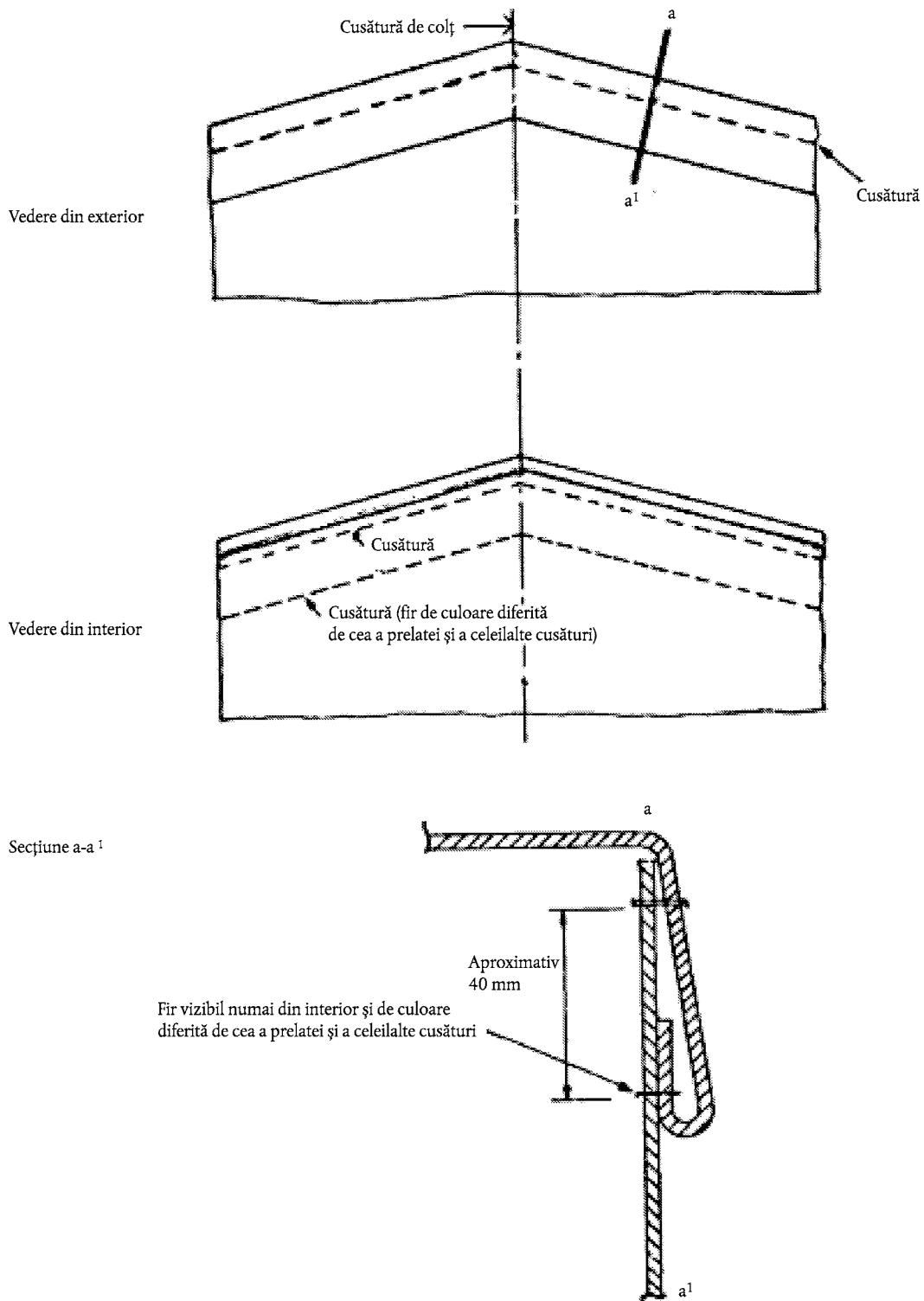


Schița nr. 2

Prelată alcătuită din mai multe fâșii cusute împreună

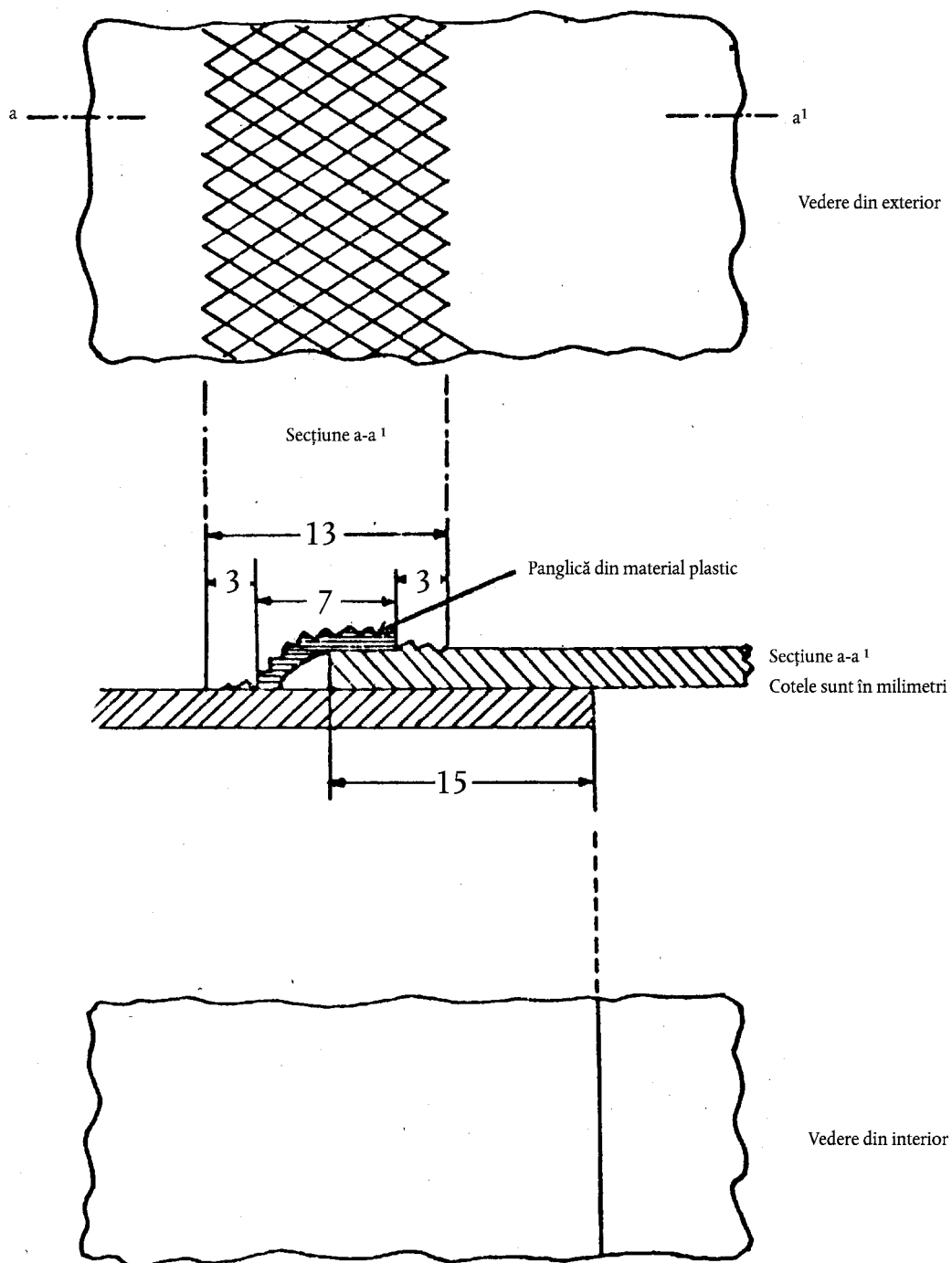


Schița nr. 2(a)

Prelată alcătuită din mai multe fâșii cusute împreună

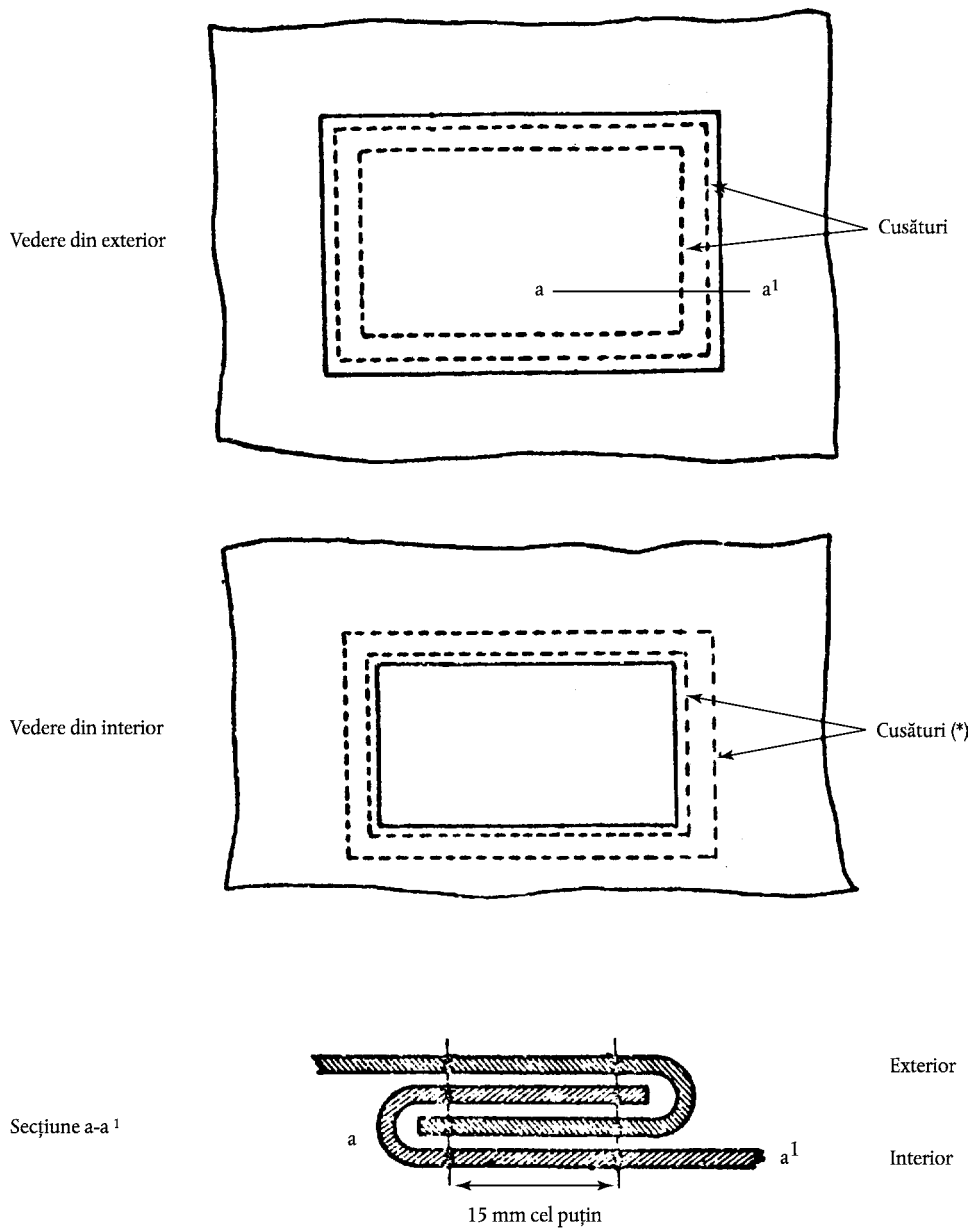
Schița nr. 3

Prelată alcătuită din mai multe fâșii lipite împreună



Schița nr. 4

Repararea prelatei



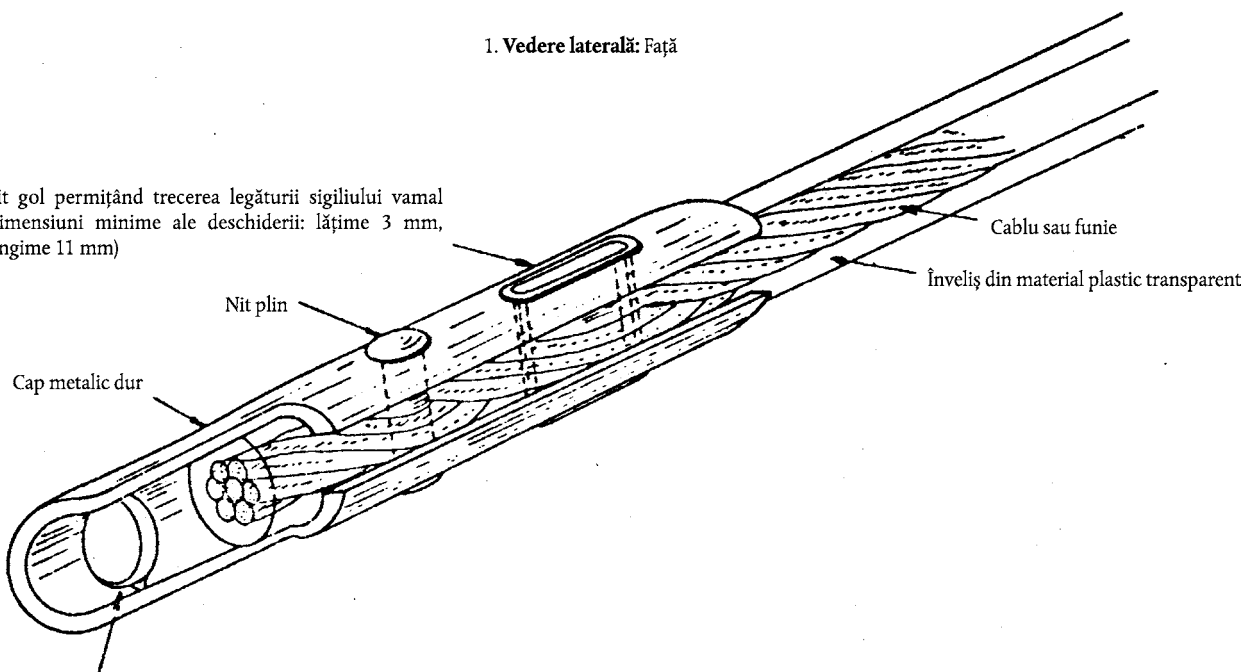
(*) Firele vizibile din interior sunt de altă culoare decât firele vizibile din exterior și prelate.

Schița nr. 5

Model de capăt

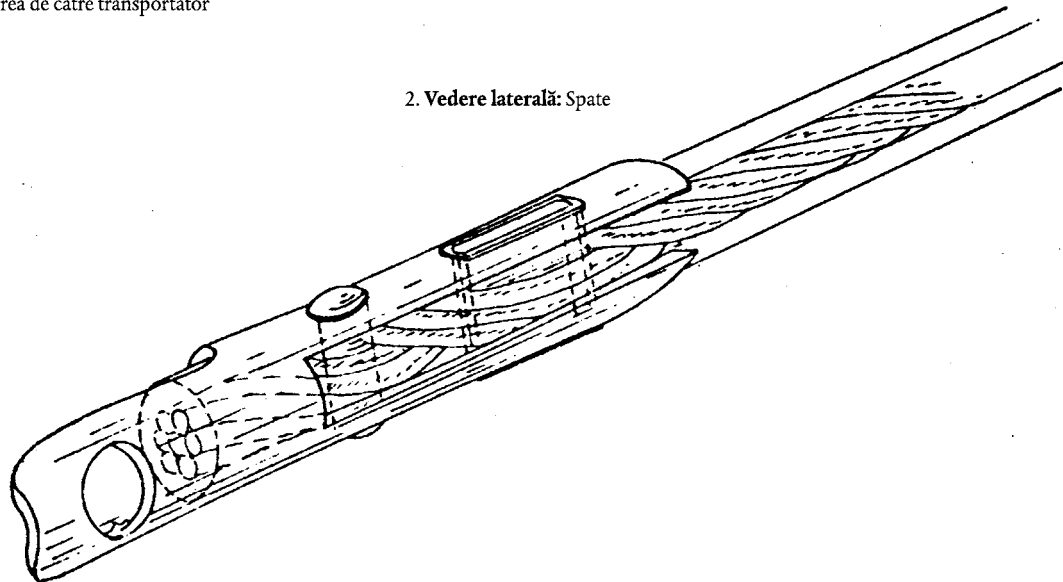
1. Vedere laterală: Față

Nit gol permițând trecerea legăturii sigiliului vama
(dimensiuni minime ale deschiderii: lățime 3 mm,
lungime 11 mm)



Gaură pentru închiderea de către transportator

2. Vedere laterală: Spate



ANEXA 3

**PROCEDURA DE AGREARE A VEHICULELOR RUTIERE CARE CORESPUND CONDIȚIILOR TEHNICE
PREVĂZUTE DE REGULAMENTUL DIN ANEXA 2****Generalități**

(1) Vehiculele rutiere pot fi agreeate după una dintre următoarele proceduri:

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

(2) După agreeare se eliberează un certificat de agreeare conform modelului din anexa 4. Acest certificat se tipărește în limba țării emitente și în limba franceză sau în limba engleză. El este însoțit, în cazul în care autoritatea care a eliberat certificatul de agreeare consideră util, de fotografii sau desene autentificate de către această autoritate. Numărul acestor documente este, în acest caz, înscris de autoritatea respectivă în rubrica nr. 6 a certificatului.

(3) Certificatul trebuie să se afle la bordul vehiculului rutier.

(4) Vehiculele rutiere sunt prezentate la fiecare 2 ani, pentru verificare și eventuala prelungire 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 îndeplinește condițiile tehnice prevăzute pentru agreearea sa, înainte de a putea fi utilizat din nou pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR trebuie să fie readus în starea în care a obținut agreearea, astfel încât să îndeplinească din nou condițiile tehnice.

(6) În cazul în care caracteristicile esențiale ale unui vehicul rutier se modifică, vehiculul nu mai este considerat ca agreeat și trebuie să primească un nou certificat de agreeare de la autoritatea competentă înainte de a putea fi utilizat pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului 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 pot, dacă este cazul, să retragă sau să reînnoiască certificatul de agreeare sau să elibereze un nou certificat de agreeare în împrejurările enumerate la articolul 14 din prezenta convenție și la alineatele (4), (5) și (6) din prezenta anexă.

Procedura de agreeare individuală

(8) Agreearea individuală este solicitată autorității competente de către proprietar sau utilizator sau de către un reprezentant al proprietarului sau utilizatorului. Autoritatea competentă efectuează controlul vehiculului rutier prezentat conform regulilor generale prevăzute la alineatele (1)-(7) de mai sus, se asigură că acesta corespunde condițiilor tehnice prevăzute la anexa 2 și eliberează, după agreeare, un certificat conform modelului din anexa 4.

Procedura de agreeare pe tip de construcție (serii de vehicule rutiere)

(9) Dacă vehiculele rutiere sunt fabricate în serie după același tip de construcție, constructorul poate cere autorității competente din țara de fabricație agreearea pe tip de construcție.

(10) Constructorul trebuie să indice, în cererea sa, numerele sau literele de identificare pe care le atribuie tipului de vehicul rutier pentru care cere agreearea.

(11) Această cerere trebuie să fie însoțită de planuri și de o specificație detaliată a construcției tipului de vehicul rutier care urmează să fie agreeat.

(12) Constructorul trebuie să se angajeze în scris:

- (a) să prezinte autorității competente vehiculele 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 fabricației seriei tipului respectiv;
- (c) să informeze autoritatea competentă despre orice modificare a planurilor sau specificațiilor, indiferent de importanța acesteia, înainte de a o realiza;
- (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 agreeat.

(13) Autoritatea competentă indică, dacă este cazul, modificările de adus tipului de construcție prevăzut, pentru a putea acorda agrearea.

(14) Nici o agreare pe tip de construcție nu se acordă 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 corespund condițiilor tehnice prevăzute în anexa 2.

(15) Autoritatea competentă notifică în scris constructorului decizia sa de agreare pe tip. Această decizie va purta dată, număr și va indica în mod clar autoritatea care a emis-o.

(16) Autoritatea competentă ia măsurile necesare pentru a elibera un certificat de agreare pentru fiecare vehicul construit în conformitate cu tipul de construcție agreat, asigurând vizarea corespunzătoare a certificatului.

(17) Înainte de a utiliza autovehiculul pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR, titularul certificatului de agreare trebuie să completeze certificatul de agreare, dacă este nevoie, prin:

— indicarea numărului de înmatriculare atribuit vehiculului (rubrica nr. 1) sau

— în cazul unui vehicul care nu necesită înmatriculare, indicarea numărului și adresei titularului (rubrica nr. 8).

(18) Dacă un vehicul care a fost agreat pe tip de construcție este exportat într-o altă țară parte contractantă la prezenta convenție, ținara importatoare nu solicită o nouă procedură de agreare ca urmare a importului.

Procedura de adnotare a certificatului de agreare

(19) Dacă un vehicul agreat, care transportă mărfuri sub acoperirea unui carnet TIR, prezintă defecte de importanță majoră, autoritățile competente ale părților contractante pot fie să refuze autorizarea vehiculului de a-și continua drumul sub acoperirea carnetului TIR, fie să permită vehiculului să-și continue drumul sub acoperirea carnetului TIR pe propriul lor teritoriu, luând măsurile de control corespunzătoare. Vehiculul agreat trebuie să fie readus în stare corespunzătoare în timpul cel mai scurt și cel târziu înainte de orice nouă utilizare pentru transport sub acoperirea unui carnet TIR.

(20) În fiecare dintre aceste două cazuri, autoritățile vamale înscriu mențiunea corespunzătoare în rubrica nr. 10 a certificatului de agreare a vehiculului. Vehiculul readus în starea care să justifice agrearea este prezentat autorităților competente ale unei părți contractante care validează din nou certificatul, adăugând la rubrica nr. 11 o mențiune care anulează adnotările precedente. Nici un vehicul al cărui certificat poartă o mențiune în rubrica nr. 10 în baza dispozițiilor menționate mai sus nu poate fi utilizat din nou pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR până când nu este readus în starea corespunzătoare și până când adnotările din rubrica nr. 10 nu sunt anulate, conform celor de mai sus.

(21) Orice mențiune înscrisă pe certificat este datată și autentificată de către autoritățile vamale.

(22) În cazul în care un vehicul prezintă defecte pe care autoritățile vamale le consideră de importanță minoră și nu creează nici un risc de fraudă, poate fi autorizată continuarea utilizării aceluși vehicul pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR. Titularul certificatului de agreare este informat despre defecțiunea respectivă și trebuie să readucă vehiculul în stare corespunzătoare într-un termen rezonabil.

ANEXA 4

MODELUL CERTIFICATULUI DE AGREARE A UNUI VEHICUL RUTIER

<i>(copertă spate)</i>	<i>(copertă față)</i>
AVIZ IMPORTANT	CERTIFICAT DE AGREARE
<p>1. Certificatul de agreare este însoțit, dacă autoritatea care l-a eliberat consideră necesar, de fotografii sau desene autentificate de această autoritate. Numărul acestor documente este în acest caz înscris de autoritatea respectivă în rubrica nr. 6 a certificatului.</p> <p>2. Certificatul trebuie să se afle la bordul vehiculului rutier.</p> <p>3. Vehiculele rutiere sunt prezentate la fiecare 2 ani, pentru verificare și eventuală prelungire 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.</p> <p>4. Dacă un vehicul rutier nu mai îndeplinește condițiile tehnice prevăzute pentru agrearea sa, înainte de a putea fi utilizat din nou pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR, trebuie să fie readus în starea în care a obținut agrearea, astfel încât să îndeplinească din nou condițiile tehnice.</p> <p>5. În cazul în care caracteristicile esențiale ale unui vehicul rutier se modifică, vehiculul nu mai este considerat ca agreat și trebuie să primească un nou certificat de agreare de la autoritatea competentă înainte de a putea fi utilizat pentru transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR</p>	<p>a unui vehicul rutier pentru transportul mărfurilor sub sigliu vamal</p> <p>CERTIFICAT Nr.</p> <p>Convenția TIR din 14 noiembrie 1975</p> <p>Eliberat de (autoritatea competentă)</p>
— a se plia —	

<p style="text-align: center;">Certificat de agreare nr.</p> <p>Identificare</p> <p>1. Nr. de înmatriculare</p> <p>2. Tipul vehiculului</p> <p>3. Numărul șasiului</p> <p>4. Marca (sau denumirea constructorului)</p> <p>5. Alte caracteristici</p> <p>6. Numărul de anexe</p> <p>7. Agreare Valabil până la</p> <p><input type="checkbox"/> agreare individuală</p> <p><input type="checkbox"/> agreare pe tip de construcție (se marchează cu x casetă corespunzătoare)</p> <p>Locul Ștampila</p> <p>Data</p> <p>Semnătura</p> <p>8. Titularul (proprietar sau utilizator) (numai pentru vehiculele neregistrate)</p> <p>Numele și adresa</p> <p>9. Reînnoire</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Valabil până la</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Locul</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Data</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ștampila</td> <td></td> </tr> </table>	Valabil până la		Locul		Data		Semnătura		Ștampila		<p style="text-align: center;">Observații (rezervat autorităților vamale)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>10. Defecte constatate</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>10. Defecte constatate</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>10. Defecte constatate</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>11. Remediere</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>11. Remediere</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>11. Remediere</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px;"> <p>12. Alte observații</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">a se plia</p> <p style="text-align: center;">Aviz important pe verso</p>	<p>10. Defecte constatate</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>10. Defecte constatate</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>10. Defecte constatate</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table>	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura	<p>11. Remediere</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>11. Remediere</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>11. Remediere</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table>	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura	<p>12. Alte observații</p>	
Valabil până la																																							
Locul																																							
Data																																							
Semnătura																																							
Ștampila																																							
<p>10. Defecte constatate</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>10. Defecte constatate</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>10. Defecte constatate</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table>	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura	<p>11. Remediere</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>11. Remediere</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table> <p>11. Remediere</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Autoritatea</td> <td style="width: 50%;">Ștampila</td> </tr> <tr> <td>Semnătura</td> <td>Semnătura</td> </tr> </table>	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura	Autoritatea	Ștampila	Semnătura	Semnătura														
Autoritatea	Ștampila																																						
Semnătura	Semnătura																																						
Autoritatea	Ștampila																																						
Semnătura	Semnătura																																						
Autoritatea	Ștampila																																						
Semnătura	Semnătura																																						
Autoritatea	Ștampila																																						
Semnătura	Semnătura																																						
Autoritatea	Ștampila																																						
Semnătura	Semnătura																																						
Autoritatea	Ștampila																																						
Semnătura	Semnătura																																						
<p>12. Alte observații</p>																																							

ANEXA 5

PLĂCILE TIR

- (1) Plăcile au dimensiunile: 250 × 400 mm.
 - (2) Literele TIR, cu caractere latine majuscule, au o înălțime de 200 mm și o grosime de cel puțin 20 mm. Ele sunt de culoare albă pe un fond albastru.
-

ANEXA 6

NOTE EXPLICATIVE

INTRODUCERE

- (i) Conform dispozițiilor articolului 43 din prezenta convenție, notele explicative interpretează anumite dispoziții din prezenta convenție și din anexele sale. Ele reiau, de asemenea, anumite practici recomandate.
- (ii) Notele explicative nu modifică dispozițiile prezentei convenții sau ale anexelor sale; ele le precizează numai conținutul, înțelesul și domeniul de aplicare.
- (iii) În mod deosebit, ținând seama de dispozițiile articolului 12 și ale anexei 2 ale prezentei convenții privind 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 către 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 permit aplicarea dispozițiilor prezentei convenții și a anexelor sale, în funcție de evoluția tehnicilor și exigențelor de ordin economic.

0. TEXTUL PRINCIPAL AL CONVENȚIEI

0.1. *Articolul 1*

- 0.1. (b) Excepțiile (redevențe și impozite) menționate la articolul 1 alineatul (b) se înțeleg ca fiind toate sumele, altele decât drepturile și taxele percepute la import sau la export de către părțile contractante sau cu ocazia importului sau exportului. Nivelurile acestor sume sunt limitate la costul aproximativ al serviciilor acordate 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 deschidere normale și a spațiilor oficiale ale unității vamale;
- inspecțiilor efectuate pentru motive de ordin sanitar, veterinar sau fitopatologic.

- 0.1. (e) Se înțelege prin „caroserie amovibilă” un compartiment de încărcare care nu este dotat cu nici un mijloc de locomoție și care este conceput pentru a fi transportat pe un vehicul rutier, șasiul și cadrul inferior al caroseriei fiind special adaptate în acest scop.
- 0.1. (e) (i) Expresia „parțial închis” care se aplică echipamentului menționat la articolul 1 literele (e) și (i) se înțelege ca referindu-se la o construcție în general constituită dintr-un planșeu și o suprastructură delimitând un spațiu de încărcare echivalent cu acela al unui container închis. 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 dintre aceste containere au numai un acoperiș legat de planșeu prin montanți verticali. Containerele de acest tip sunt utilizate în special pentru transportul mărfurilor voluminoase (de exemplu autoturisme).
- 0.2. *Articolul 2*
- 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 împiedică, în acest caz, autoritățile vamale ale țării de plecare să pretindă, în afară de carnetul TIR, un document național destinat să asigure reimportul liber al mărfurilor. Se recomandă totuși ca autoritățile vamale să evite să ceară un asemenea document și să accepte sa-l înlocuiască cu o adnotare specială pe carnetul TIR.
- 0.2.-2. Dispozițiile acestui articol permit transportul mărfurilor sub acoperirea carnetului TIR în cazul în care numai o parte din parcurs se efectuează 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 situeze între începutul și sfârșitul operațiunii TIR. Totuși, contrar intențiilor expeditorului la plecare, se poate întâmpla ca, pentru motive neprevăzute, de natură comercială sau accidentală, nici o parte a parcursului să nu poată fi efectuată pe cale rutieră. În aceste cazuri excepționale, părțile contractante acceptă carnetul TIR și responsabilitatea asociațiilor garante rămâne angajată.
- 0.5. *Articolul 5*
- Acest articol nu exclude dreptul de a se efectua controlul mărfurilor prin sondaj, dar subliniază că aceste controale trebuie să fie foarte limitate ca număr. De fapt, sistemul internațional al carnetului TIR oferă garanții suplimentare în raport cu cele prezentate de procedurile naționale: pe de o parte, indicațiile carnetului TIR referitoare la mărfuri trebuie să corespundă mențiunilor făcute pe documentele vamale emise eventual în țara de plecare. Pe de altă parte, țările de trecere și de destinație găsesc garanții prealabile în controalele care s-au efectuat la plecare și care au fost atestate prin ștampila unității vamale de plecare (a se vedea în continuare și nota articolului 19).
- 0.6.2. *Articolul 6 alineatul (2)*
- Conform dispozițiilor acestui alineat, 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 le-a emis sau pe care le-au emis asociațiile a căror corespondentă este.
- 0.8.3. *Articolul 8 alineatul (3)*
- Se recomandă autorităților vamale să limiteze la o sumă echivalentă cu 50 000 dolari SUA pentru un carnet TIR nivelul maxim care se poate pretinde eventual asociației garante.
- 0.8.6. *Articolul 8 alineatul (6)*
1. Când în carnetul TIR nu există indicații suficient de precise care să permită taxarea mărfurilor, cei interesați pot face dovada naturii exacte a mărfurilor.

2. Dacă nu este făcută nici o dovadă, drepturile și taxele nu se aplică la o rată forfetară fără legătură cu natura mărfurilor, ci la rata cea mai ridicată aplicabilă genului de mărfuri acoperite potrivit mențiunilor cuprinse în carnetul TIR.

0.10. *Articolul 10*

Certificatul de descărcare a carnetului TIR se consideră ca fiind obținut în mod abuziv sau fraudulos în cazul în care operațiunea TIR a fost efectuată cu utilizarea unor compartimente de încărcare modificate fraudulos sau în cazul în care au fost constatate fapte cum ar fi utilizarea de documente false sau inexacte, substituirea de mărfuri, manipularea sigiliilor vamale sau când certificatul menționat a fost obținut prin alte mijloace ilicite.

0.11. *Articolul 11*

0.11-1. În cazul în care autoritățile vamale trebuie să ia decizia de a acorda sau nu liberul de vamă pentru mărfuri sau vehicule, ele nu ar trebui să se lase influențate de faptul că asociația garantă răspunde de plata drepturilor, taxelor și dobânzilor de întârziere datorate de titularul carnetului, dacă legislația lor le permite folosirea altor mijloace pentru asigurarea protecției intereselor pe care le apără.

0.11-2. Dacă asociația garantă este invitată, conform procedurii prevăzute la articolul 11, să plătească sumele menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2) și nu o face în intervalul de 3 luni prevăzut în convenție, autoritățile competente pot cere plata sumelor în cauză pe baza reglementărilor lor naționale, deoarece acest caz implică neexecutarea unui contract de garanție subscris de asociația garantă în virtutea legislației naționale.

0.15. *Articolul 15*

Scutirea de documentele vamale de import temporar poate crea anumite dificultăți în privința vehiculelor nesupuse înmatriculării, cum ar fi, în anumite țări, remorcile sau semiremorcile. În acest caz, dispozițiile articolului 15 pot fi respectate, oferind în același timp o siguranță suficientă autorităților vamale prin menționarea, pe voletele nr. 1 și 2 ale carnetului TIR utilizat de țara implicată și pe cotoarele corespunzătoare, a caracteristicilor (mărci și numere) acestor vehicule.

0.17. *Articolul 17*

0.17-1. Dispoziția referitoare la faptul că manifestul mărfurilor acoperite de carnetul TIR indică separat conținutul fiecărui vehicul din ansamblul 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 în mod rigid, astfel încât orice diferență între conținutul efectiv al unui vehicul sau container și conținutul acestui vehicul sau container indicat în manifest să fie considerată ca o încălcare a dispozițiilor convenției. Dacă transportatorul poate dovedi 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 trebuie, în principiu, să se considere că a avut loc o încălcare a reglementărilor vamale.

0.17-2. În cazul transportului pentru mutări de bunuri, se aplică procedura prevăzută la alineatul (10) litera (c) al regulilor privind utilizarea carnetului TIR și se limitează în mod rezonabil enumerarea obiectelor transportate.

0.18. *Articolul 18*

0.18-1. Buna funcționare a sistemului carnetului TIR presupune ca autoritățile vamale ale unei țări să refuze ca un birou de ieșire al acelei țări să fie desemnat ca birou de destinație pentru un transport care continuă

către țara vecină, de asemenea parte contractantă la prezenta convenție, mai puțin în situațiile în care rațiuni deosebite justifică cererea.

- 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 a fi necesar să se descarce următorul lot sau următoarele loturi de mărfuri destinate a fi descărcate în alte locuri de descărcare.
2. În cazul unui transport care comportă descărcare la mai multe birouri, este necesar ca, îndată ce o descărcare parțială a avut loc, să se facă o mențiune despre aceasta în coloana 12 pe toate manifestele rămase la carnetul TIR și să se menționeze, în același timp, pe voletele rămase și pe cotoarele corespunzătoare că s-au aplicat noi sigilii.
- 0.19. *Articolul 19*
- Obligația, pentru biroul vamal de plecare, de a se asigura cu privire la exactitatea manifestului mărfurilor implică necesitatea de a verifica cel puțin faptul că mențiunile din manifestul mărfurilor corespund cu cele din documentele de export și din documentele de transport sau alte documente comerciale privind mărfurile; biroul vamal de plecare poate astfel examina mărfurile, dacă este 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 acoperite cu prelată, starea prelatei și a legăturilor de închidere a prelatei, aceste accesorii nefiind incluse în certificatul de agreare.
- 0.20. *Articolul 20*
- În cazul în care autoritățile vamale stabilesc termene pentru transportul mărfurilor pe teritoriul lor, acestea trebuie, de asemenea, să țină seama, între altele, de reglementările speciale cărora transportatorul trebuie să li se conformeze și, în special, de reglementările privind orele de lucru și perioadele de repaus obligatoriu ale conducătorilor de vehicule rutiere. Se recomandă ca autoritățile vamale să nu folosească dreptul lor de a fixa itinerariul decât în cazul în care este absolut necesar.
- 0.21. *Articolul 21*
- 0.21-1. Dispozițiile acestui articol nu limitează cu nimic competența autorităților vamale de a verifica și de a controla toate elementele vehiculului, altele decât compartimentele de încărcare sigilate.
- 0.21-2. Biroul vamal de intrare poate retrimite transportatorul la biroul vamal de ieșire din țara vecină când constată că viza de ieșire a fost omisă sau aplicată necorespunzător în țara respectivă. În acest caz, biroul vamal de intrare inserează în carnetul TIR o notă în atenția biroului vamal de ieșire corespunzător.
- 0.21-3. Dacă, în cadrul operațiunilor de control, autoritățile vamale prelevă mostre de mărfuri, ele trebuie să înscrie pe manifestul mărfurilor din carnetul TIR o notă conținând toate precizările utile referitoare la mărfurile prelevate.
- 0.28. *Articolul 28*
1. Articolul 28 prevede că descărcarea carnetului TIR la biroul de destinație trebuie să aibă loc fără întârziere, sub rezerva ca mărfurile să fie supuse unui alt regim vamal sau vămuite pentru consum.
2. Utilizarea carnetului TIR trebuie să fie limitată la funcțiile care-i sunt proprii, adică la tranzit. Carnetul TIR nu trebuie să servească, de exemplu, la acoperirea staționării la destinație a mărfurilor sub control vamal. Biroul de destinație trebuie să descarce carnetul TIR, dacă nu s-a comis nici o abatere, îndată ce mărfurile înscrise în carnet au fost plasate sub un alt regim vamal sau au fost vămuite pentru punerea în consum. În practică, această descărcare trebuie să fie efectuată îndată ce mărfurile au fost

reexportate direct (de exemplu, în cazul îmbarcării lor directe într-un port maritim) sau îndată ce pentru ele s-a întocmit declarația vamală la destinație sau îndată ce ele au fost supuse unui regim vamal de așteptare (de exemplu, depozitare sub supraveghere vamală), după normele în vigoare în țara de destinație.

0.29. *Articolul 29*

Nu se cere certificat de agreare pentru vehiculele rutiere sau containerele transportând mărfuri grele sau voluminoase. Biroului vamal de plecare îi revine însă obligația de a verifica dacă celelalte condiții stabilite în acest articol sunt îndeplinite pentru acest tip de transport. Birourile vamale ale celorlalte părți contractante acceptă decizia luată de biroul vamal de plecare, cu excepția cazurilor când consideră acea decizie ca fiind în contradicție evidentă cu dispozițiile articolului 29.

0.38.1. *Articolul 38 alineatul (1)*

O întreprindere nu ar trebui să fie exclusă din regimul TIR datorită abaterilor comise de către unul dintre șoferii săi, fără știrea persoanelor responsabile ale întreprinderii.

0.38.2. *Articolul 38 alineatul (2)*

În cazul în care o parte contractantă a fost informată că o persoană stabilită sau domiciliată pe teritoriul său s-a făcut vinovată de o abatere pe teritoriul unei țări străine, aceasta nu este obligată să nu mai permită eliberarea de carnete TIR persoanei în cauză.

0.39. *Articolul 39*

Expresia „erori comise prin neglijență” vizează acte care nu sunt comise deliberat și în deplină cunoștință de cauză, ci decurg din faptul că nu au fost luate măsuri rezonabile și necesare pentru a asigura exactitatea informațiilor într-un caz particular.

0.45. *Articolul 45*

Se recomandă părților contractante să înființeze un număr cât mai mare posibil de birouri vamale pentru operațiunile TIR, fie birouri interne, fie birouri de frontieră.

2. **ANEXA 2**

2.2. *Articolul 2*

2.2.1.(a) **Alineatul (1) litera (a) - Asamblarea elementelor constitutive**

(a) Când sunt utilizate dispozitive de asamblare (nituri, șuruburi, buloane etc.), un număr suficient dintre aceste dispozitive sunt montate din exterior, traversează elementele asamblate și pătrund în interior unde sunt fixate într-un mod sigur (de exemplu nituite, sudate, înșurubate sau nituite sau sudate pe șurub). Totuși, niturile clasice (cele a căror aplicare cere o intervenție de o parte și de alta a elementelor asamblate) pot fi aplicate și din interior. Fără a aduce atingere dispozițiilor de mai sus,

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

- (b) Autoritatea competentă determină numărul și natura dispozitivelor de asamblare care trebuie să satisfacă condițiile literei (a) din prezenta notă, asigurându-se că nu este posibil ca elementele constitutive astfel asamblate să fie deplasate și reasamblate fără a lăsa urme vizibile. Alegerea și aplicarea altor dispozitive de asamblare nu se supun 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 din ambele părți ale elementelor de asamblare, nu sunt admise în sensul literei (a) din prezenta notă. Acestea includ, în special, niturile cu expansiune, niturile oarbe și alte dispozitive 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 litera (a) din prezenta notă, elementele constitutive vor putea fi asamblate cu ajutorul dispozitivelor menționate la litera (c) din prezenta notă, cu condiția ca dispozitivele utilizate pe fața inferioară a peretelui să nu fie accesibile din exterior.

2.2.1.(b) **Alineatul (1) litera (b) - Uși 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 notei explicative 2.2.1.(a) litera (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.

De asemenea, trebuie să îndeplinească și condițiile următoare:

- (iii) să fie prevăzut cu găuri cu un diametru de cel puțin 11 mm sau cu deschideri de cel puțin 11 mm lungime și 3 mm lățime;
 - (iv) să prezinte aceeași siguranță indiferent de tipul de sigiliu utilizat.
- (b) Balamalele simple, balamalele îngropate și alte dispozitive de prindere a ușilor etc. trebuie să fie fixate conform dispozițiilor literei (a) punctele (i) și (ii) din prezenta notă. Pe lângă aceasta, diferitele părți constitutive ale dispozitivului de prindere (de exemplu axele sau tije balamalelor) sunt îmbinate astfel încât să nu poată fi înlăturate sau demontate fără a lăsa urme vizibile în cazul în care compartimentul rezervat încărcăturii este închis și sigilat. Cu toate acestea, în cazul în care dispozitivul de prindere nu este accesibil din exterior, este suficient ca ușa, etc., odată închisă și sigilată să nu poată fi retrasă fără a lăsa urme vizibile. În cazul în care ușa sau sistemul de închidere comportă mai mult de două balamale, numai cele două balamale care sunt cele mai apropiate de extremitatea ușii trebuie să fie fixate conform dispozițiilor literei (a) punctele (i) și (ii) de mai sus.
 - (c) În mod excepțional, în cazul vehiculelor având un compartiment calorifug rezervat 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 compartimentului rezervat încărcăturii cu ajutorul unor buloane sau al unor șuruburi care sunt introduse din exterior dar care nu corespund condițiilor specificate de la litera (a) din nota explicativă 2.2.1.(a) de mai sus, cu condiția ca:
 - (i) vârfurile buloanelor sau șuruburilor să fie ancorate într-o placă găurită sau într-un dispozitiv asemănător montat în spatele panoului exterior al ușii și

- (ii) capetele unui număr corespunzător de astfel de buloane sau șuruburi să fie sudate de dispozitivul de sigilare vamală, de balamale etc., astfel încât aceste buloane sau șuruburi să fie complet deformate și să nu poată fi înlăturate fără a lăsa urme vizibile ⁽¹⁾.

Expresia „compartiment calorifug rezervat încărcăturii” trebuie să fie interpretată ca aplicându-se compartimentelor frigorifice și izoterme rezervate încărcăturilor.

- (d) Vehiculele care dispun de un număr important de închizători cum ar fi vane, robinete, chepenguri, flanșe sunt astfel amenajate încât să limiteze, pe cât posibil, numărul sigiliilor vamale. În acest scop, închizătorile alăturate unele de celelalte sunt unite printr-un dispozitiv comun necesitând un singur sigiliu sau prevăzute cu un capac corespunzând aceluiași scop.
- (e) Vehiculele cu acoperiș care se poate deschide sunt construite astfel încât să limiteze, pe cât posibil, numărul necesar de sigilii vamale.

2.2.1.(c)-1. **Alineatul (1) litera (c) - Deschiderile pentru ventilație**

- (a) Dimensiunile lor maxime nu trebuie, în principiu, să depășească 400 mm.
- (b) Deschiderile care ar putea permite accesul direct la mărfuri sunt obturate cu o foaie metalică sau o placă metalică perforată (dimensiunile maxime ale găurilor: 3 mm în ambele cazuri) și sunt protejate de un grilaj metalic sudat (dimensiunile maxime ale ochiurilor: 10 mm).
- (c) Deschiderile care nu permit accesul direct la mărfuri (de exemplu prin sisteme cu coturi sau cu șicane) sunt prevăzute cu aceleași dispozitive, dimensiunile găurilor sau ochiurilor putând să ajungă totuși până la 10 mm, respectiv 20 mm.
- (d) În cazul în care deschiderile sunt practicate în prelate, dispozitivele menționate la litera (b) din prezenta notă sunt, în principiu, preținse. Totuși, se admit sistemele de obturare constituite dintr-o placă metalică perforată așezată în exterior și o foaie metalică sau din alt material așezată în interior.
- (e) Pot fi admise dispozitive identice nemetalice cu condiția ca dimensiunile găurilor și ochiurilor să fie respectate și ca materialul utilizat să fie suficient de rezistent astfel încât aceste găuri și ochiuri să nu poată fi lărgite sensibil fără o deteriorare vizibilă. Pe de altă parte, dispozitivul de aerisire nu trebuie să poată fi înlocuit acționând dintr-o singură parte a prelatei.

2.2.1(c)-2. **Alineatul (1) litera (c) - Deschideri de scurgere**

- (a) Dimensiunile lor maxime nu vor trebui să depășească, în principiu, 35 mm.
- (b) Deschiderile permițând accesul direct la compartimentul rezervat încărcăturii sunt prevăzute cu dispozitivele indicate la nota explicativă 2.2.1.(c)-1 litera (b) pentru deschiderile de ventilație.
- (c) În cazul în care deschiderile de scurgere nu permit accesul direct la compartimentul rezervat încărcăturii, nu se impun dispozitivele menționate la litera (b) din prezenta notă, cu condiția ca deschiderile să fie prevăzute cu un sistem de șicane sigur, ușor accesibil din interiorul compartimentului rezervat încărcăturii.

2.3. *Articolul 3*

2.3.3. **Alineatul (3) - Prelate alcătuite din mai multe fâșii**

- (a) Diversele fâșii ale aceleiași prelate pot fi din materiale diferite, conform dispozițiilor articolului 3 alineatul (2) din anexa 2.

⁽¹⁾ A se vedea schița nr. 1 din apendicele la prezenta anexă.

- (b) La confecționarea prelatei se admite orice dispunere a fâșiilor care oferă garanții de securitate suficiente, cu condiția ca asamblarea să fie realizată conform dispozițiilor articolului 3 din anexa 2.

2.3.6.(a) **Alineatul (6) litera (a) - Vehicule cu inele culisante**

Inelele de fixare din metal care culisează pe barele metalice fixate la vehicule sunt admise în sensul prezentului alineat (a se vedea schița nr. 2 din apendicele prezentei anexe) cu condiția ca:

- (a) barele să fie fixate pe vehicul la intervale maxime de 60 cm, astfel încât să nu poată fi înlăturate și repuse la loc fără a lăsa urme vizibile;
- (b) inelele să fie făcute dintr-o buclă dublă sau prevăzute cu o bară centrală și să fie fabricate dintr-o singură bucată, fără sudură;
- (c) prelate să fie fixată la vehicul astfel încât să corespundă deplin condițiilor specificate la articolul 1 litera (a) din anexa 2 la prezenta convenție.

2.3.6.(b) **Alineatul (6) litera (b) - Prelate atașate permanent**

Dacă una sau mai multe margini ale prelatei sunt fixate permanent pe caroseria vehiculului, prelatea este menținută de o bandă sau mai multe benzi din metal sau din orice alt material adecvat, ancorată de caroseria vehiculului prin dispozitive de asamblare care respectă condițiile prevăzute la nota 2.2.1.(a) litera (a) din prezenta anexă.

2.3.9. **Alineatul (9) - Cabluri de închidere din oțel cu miez textil**

Se pot admite, în baza acestui alineat, cablurile constituite dintr-un miez textil înconjurat de șase împletituri constituite exclusiv din fire de oțel și acoperind în întregime miezul, cu condiția ca diametrul acestor cabluri să fie de cel puțin 3 mm (fără a ține seama, eventual, de un înveliș din material plastic transparent).

2.3.11.(a) **Alineatul (11) litera (a) - Întăritura de margine a prelatelor**

La numeroase vehicule, prelatea este prevăzută 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 unor funii sau altor dispozitive asemănătoare. Aceste întărituri au fost folosite pentru ascunderea tăieturilor orizontale practicate în prelată, care permiteau accesul ilicit la mărfurile transportate în vehicul. Din această cauză, se recomandă a nu se autoriza utilizarea întăriturilor de acest tip. Ele pot fi înlocuite prin dispozitivele următoare:

- (a) întărituri de margine de tip asemănător, fixate în interiorul prelatei, sau
- (b) mici întărituri individuale străpunse fiecare de un ochi, fixate pe fața exterioară a prelatei și distanțate la intervale care să permită o întindere corespunzătoare a prelatei.

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

2.3.11.(c) **Alineatul (11) litera (c) - Cureaua prelatelor**

2.3.11.(c)-1. Următoarele materiale sunt considerate ca fiind corespunzătoare pentru confecționarea curelelor:

- (a) piele;
- (b) materiale textile neextensibile, inclusiv țesătură plastifiată sau cauciucată, cu condiția ca acestea să nu poată fi lipite sau reconstituite după ruptură fără a lăsa urme vizibile. De asemenea, materialul plastic care acoperă cureaua este transparent, iar suprafața lui este netedă.

2.3.11.(c)-2. Dispozitivul care face obiectul schiței nr. 3 din apendicele prezentei anexe corespunde dispozițiilor ultimei părți a articolului 3 alineatul (1) din anexa 2. De asemenea, corespunde dispozițiilor articolului 3 alineatul (6) din anexa 2.

3. ANEXA 3

3.0.17. **Procedura de agreare**

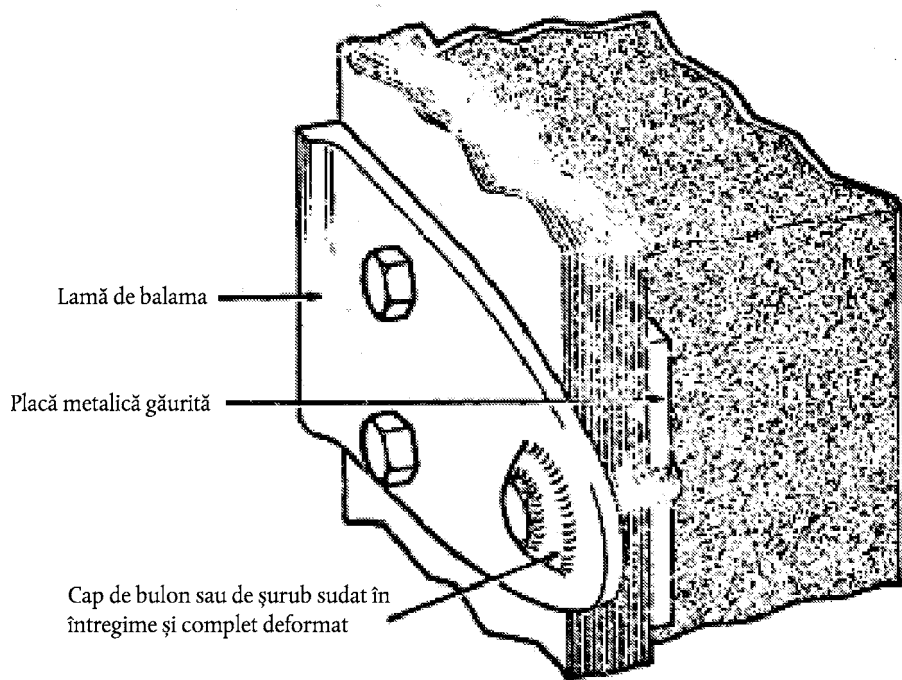
1. Anexa 3 prevede că autoritățile competente ale unei părți contractante pot elibera un certificat de agreare pentru un vehicul fabricat pe teritoriul părții menționate anterior, iar acest vehicul nu este supus nici unei proceduri de agreare suplimentare în țara unde este înmatriculat sau, după caz, în țara unde proprietarul său este domiciliat.
2. Aceste dispoziții nu vizează să limiteze dreptul pe care îl au autoritățile competente ale părții contractante unde este înmatriculat vehiculul sau pe teritoriul căreia domiciliază proprietarul acestuia de a solicita prezentarea unui certificat de agreare, fie la import, fie ulterior, cu ocazia înmatriculării sau controlului vehiculului sau a altor formalități similare.

3.0.20. **Procedura adnotării unui certificat de agreare**

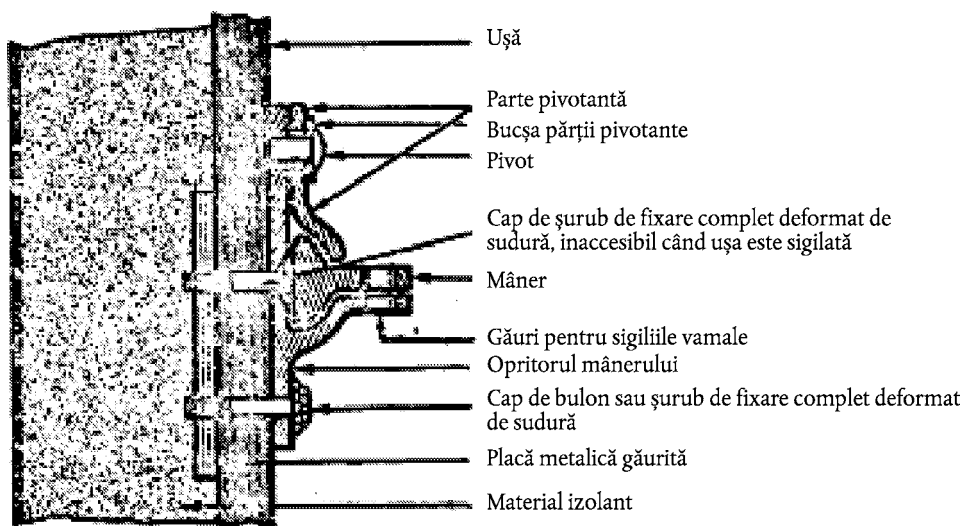
Pentru anularea unei mențiuni referitoare la o defecțiune în cazul în care vehiculul este readus într-o stare satisfăcătoare este suficient să se introducă, la rubrica nr. 11 prevăzută în acest scop, mențiunea „Defecțiuni remediate”, denumirea, semnătura și ștampila autorității competente interesate.

Schița nr. 1

Exemplu de balama și dispozitiv de sigilare vamală pentru ușile vehiculelor care dispun de compartimente de încărcare calorifuge



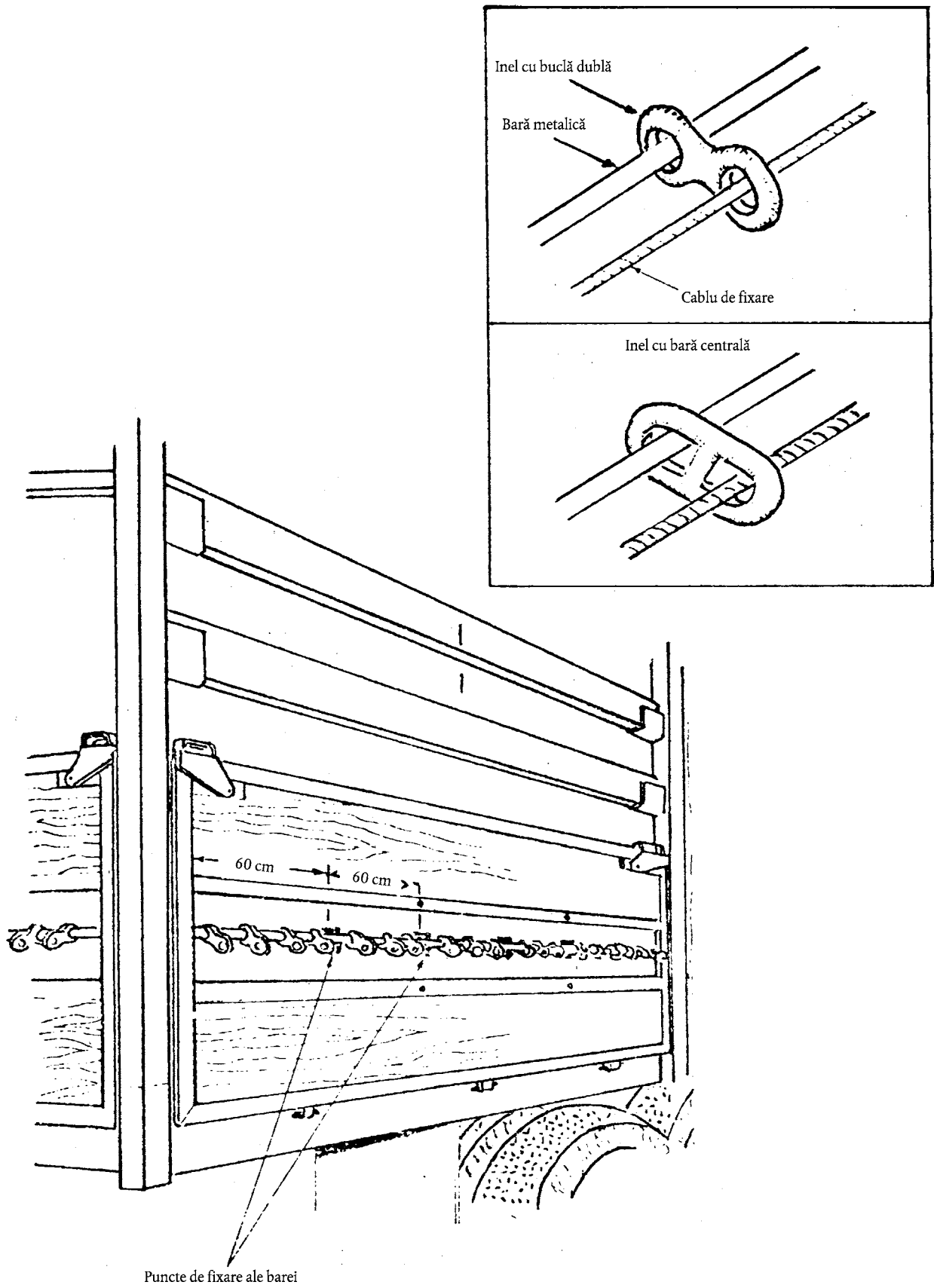
Balama



Dispozitiv de sigilare vamală

Schița nr. 2

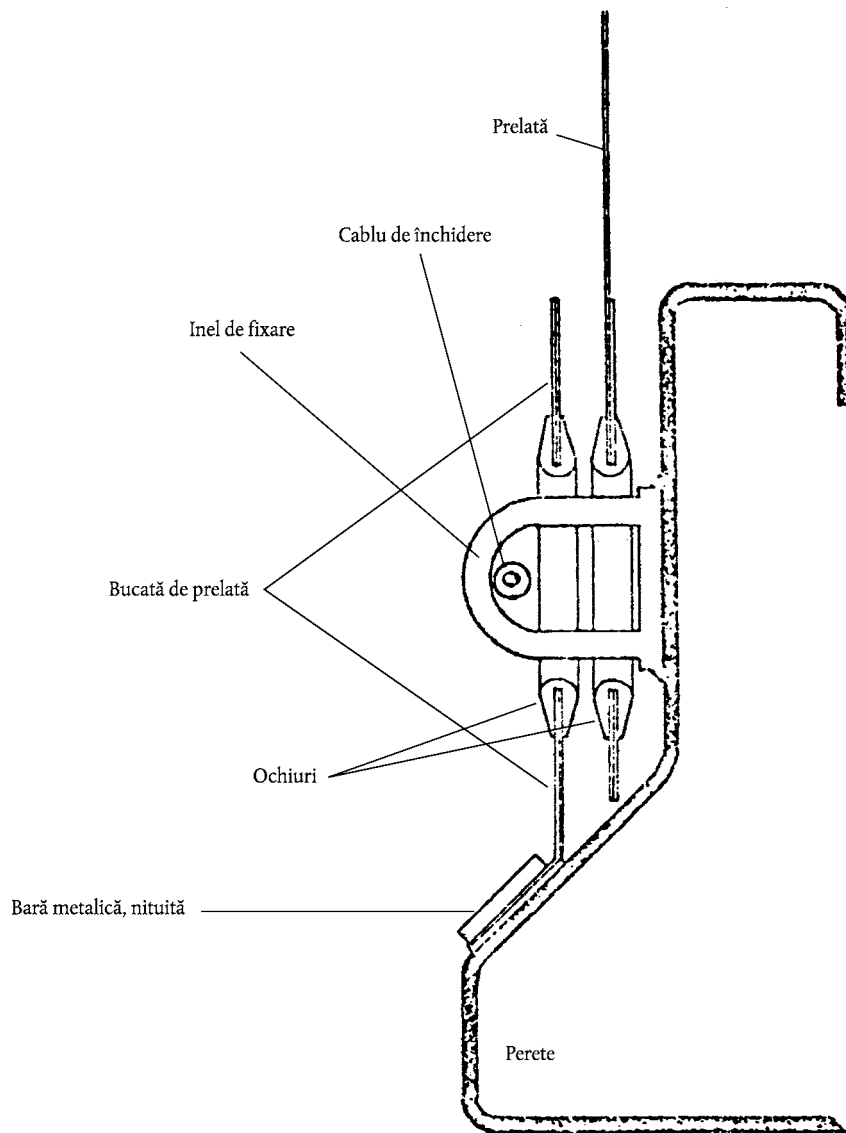
Vehicule cu prelată cu inele culisante



Schița nr. 3

Exemplu de dispozitiv de închidere a unei prelate de vehicul

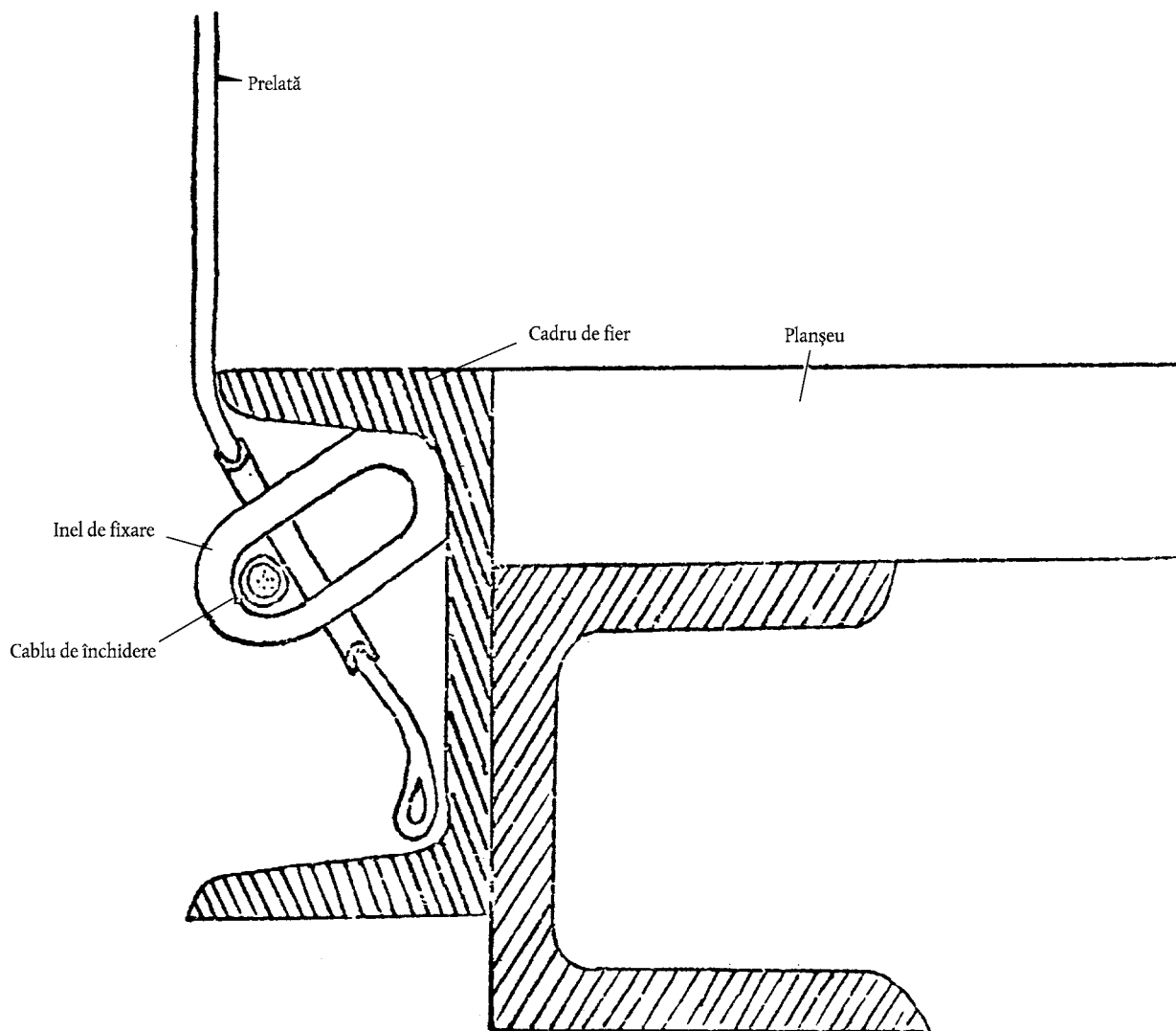
Dispozitivul reprodus mai jos corespunde cerințelor articolului 3 alineatul (11) ultima teză din anexa 2. El corespunde, de asemenea, cerințelor articolului 3 alineatul (6) din anexa 2.



Schiza nr. 4

Dispozitiv de închidere a unei prelate

Dispozitivul reprodus mai jos corespunde cerințelor articolului 3 alineatul (6) litera (a) din anexa 2.



ANEXA 7

ANEXĂ PRIVIND AGREAREA CONTAINERELOR

PARTEA I

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

Articolul 1

Principii de bază

Pot fi agreate pentru transportul internațional de mărfuri sub sigiliu vamal containerele construite și amenajate astfel încât:

- (a) nici o marfă să nu poată fi scoasă din partea sigilată a containerului sau introdusă în aceasta fără a lăsa urme vizibile de efracție sau fără ruperea sigiliului vamal;
- (b) sigiliul vamal să poată fi aplicat în mod simplu și eficace;
- (c) să nu aibă nici un spațiu secret care să permită ascunderea mărfurilor;
- (d) toate spațiile care ar putea conține mărfuri să fie ușor accesibile pentru controlul vamal.

Articolul 2

Structura containerelor

(1) Pentru a corespunde dispozițiilor articolului 1 din prezentul regulament:

- (a) părțile ce alcătuiesc containerului (pereți, podele, uși, acoperiș, montanți, cadre, traverse etc.) sunt asamblate fie cu ajutorul unor dispozitive care să nu poată fi scoase sau puse la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile, fie prin metode prin care se obține un ansamblu care să nu poată fi modificat fără a lăsa urme vizibile. Dacă pereții, podeaua, ușile și acoperișul sunt alcătuite din elemente diferite, acestea trebuie să corespundă aceluiași specificații și să fie suficient de rezistente;
- (b) ușile și orice alte sisteme de închidere (inclusiv robinetele, chepengurile, flanșele etc.) sunt prevăzute cu un dispozitiv care permite aplicarea unui sigiliu vamal. Acest dispozitiv nu trebuie să poată

fi scos și pus la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile și nici ușa sau închizătoarea nu trebuie să poată fi deschise fără a rupe sigiliul vamal. Acesta din urmă trebuie protejat în mod adecvat. Acoperișurile care se pot deschide sunt permise;

- (c) deschizăturile de ventilație și de scurgere sunt prevăzute cu un dispozitiv care împiedică accesul în interiorul containerului. Acest dispozitiv nu trebuie să poată fi îndepărtat și pus la loc din exterior fără a lăsa urme vizibile.

(2) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 1 litera (c) din prezentul regulament, sunt permise elementele componente ale containerului care, din motive de ordin practic, includ spații goale (de exemplu, între plăcile unui perete dublu). Pentru ca aceste spații să nu poată fi utilizate pentru a ascunde mărfuri:

- (i) căptușeala interioară a containerului nu trebuie să poată fi demontată și pusă la loc fără a lăsa urme vizibile și
- (ii) numărul spațiilor menționate trebuie să fie redus la minimum și aceste spații trebuie să fie ușor accesibile pentru controlul vamal.

Articolul 3

Containere pliabile sau demontabile

Containerele pliabile sau demontabile corespund dispozițiilor articolelor 1 și 2 ale prezentului regulament; în plus, ele sunt prevăzute cu dispozitive de închidere care blochează diversele părți după montarea containerului. Aceste dispozitive de închidere, dacă se află în exteriorul containerului, sunt construite astfel încât să permită aplicarea sigiliilor vamale după montarea containerului.

Articolul 4

Containere cu prelată

(1) Containerele cu prelată satisfac condițiile articolelor 1, 2 și 3 din prezentul regulament în măsura în care acestea li se aplică. În plus, aceste containere se conformează și dispozițiilor prezentului articol.

(2) Prelata se confecționează fie din țesătură rezistentă, fie din țesătură acoperită cu material plastic sau cauciucat, neextensibilă și suficient de rezistentă. Trebuie să fie în stare bună și confecționată astfel încât dispozitivul de închidere odată fixat să nu permită accesul la încărcătură fără a lăsa urme vizibile.

(3) Dacă prelată este confecționată din mai multe fâșii, marginile acestor fâșii sunt îndoite și asamblate cu ajutorul a două cusături la o distanță de cel puțin 15 mm una față de cealaltă. Aceste cusături sunt executate conform schiței nr. 1, anexată la prezentul regulament; cu toate acestea, în cazul în care, pentru anumite părți ale prelatei (cum ar fi părțile rabatabile din spate și colțurile întărite), nu este posibilă asamblarea fâșiilor în acest mod, este suficient să se îndoie capătul părții superioare și să se facă cusăturile conform schiței nr. 2 din appendicele la prezentul regulament. Una dintre cusături nu este vizibilă decât din interior, iar culoarea firului utilizat la această cusătură trebuie să fie net diferită de cea a prelatei, precum și de culoarea firului utilizat pentru cealaltă cusătură. Toate cusăturile sunt trase la mașină.

(4) Dacă prelată este din țesătură acoperită cu material plastic și este confecționată din mai multe fâșii, aceste fâșii pot fi, de asemenea, lipite conform schiței nr. 3, anexată la prezentul regulament. Marginea unei fâșii acoperă marginea celeilalte fâșii pe o lățime de cel puțin 15 mm. Lipirea fâșiilor se asigură pe toată această lățime. Marginea exterioară de asamblare este acoperită cu o panglică din material plastic cu o lățime de cel puțin 7 mm, care se fixează prin același procedeu de lipire. Se imprimă pe această panglică, precum și pe o lățime de cel puțin 3 mm de fiecare parte a acesteia, un relief uniform și bine marcat. Asamblarea se efectuează astfel încât fâșiile să nu poată fi separate și apoi reasamblate fără a lăsa urme vizibile.

(5) Reparațiile se efectuează conform metodei ilustrate în schița nr. 4 anexată la prezentul regulament. Marginile sunt îndoite una în alta și asamblate prin două cusături vizibile și distanțate cu cel puțin 15 mm; culoarea firului vizibil din interior este diferită de cea a firului vizibil din exterior și de cea a prelatei; toate cusăturile sunt trase la mașină. Când trebuie reparată o prelată deteriorată aproape de margini, înlocuindu-se fâșia deteriorată cu altă fâșie, cusătura poate fi, de asemenea, trasă conform dispozițiilor alineatului (3) din prezentul articol și conform schiței nr. 1 anexate la prezentul regulament. Reparațiile prelatelor din țesătură acoperită

cu material plastic se pot efectua, de asemenea, conform metodei descrise la alineatul (4) din prezentul articol, dar, în acest caz, panglica trebuie să fie aplicată pe ambele fețe ale prelatei, fâșia fiind pusă pe fața interioară.

(6) (a) Prelata este montată pe vehicul astfel încât să corespundă strict condițiilor articolului 1 literele (a) și (b) din prezentul regulament. Închiderea se asigură prin:

(i) inele metalice aplicate vehiculului;

(ii) ochiuri practicate în marginea prelatei;

(iii) legătură de închidere care să treacă prin inele pe deasupra prelatei și să rămână vizibilă la exterior pe toată lungimea sa.

Prelata trebuie să acopere elementele solide ale containerului pe o distanță de cel puțin 250 mm, măsurată începând din centrul inelelor de fixare, exceptând cazurile în care sistemul de construcție al vehiculului ar împiedica el însuși orice acces la marfă.

(b) Când marginea unei prelate trebuie să fie prinsă permanent de container, asamblarea este continuă și realizată cu ajutorul unor dispozitive solide.

(7) Intervalul între inele și între ochiuri nu depășește 200 mm. Ochiurile sunt întărite.

(8) Sunt utilizate ca mijloace de închidere:

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

(b) funii din cânepă sau din sisal cu un diametru de cel puțin 8 mm, îmbrăcate într-un înveliș din material plastic transparent și neextensibil.

Cablurile sau funiile pot fi îmbrăcate cu un înveliș din material plastic transparent și neextensibil.

(9) Fiecare cablu sau funie trebuie să fie dintr-o singură bucată și prevăzut cu un cap metalic dur la fiecare extremitate. Dispozitivul de fixare al fiecărui cap metalic cuprinde un nit gol care traversează cablul sau funia și permite trecerea legăturii sigiliului vama. Cablul sau funia trebuie să rămână vizibil de o parte și de alta a nitului gol, astfel încât să fie posibil să se constate că acest cablu sau funie este într-adevăr dintr-o singură bucată (a se vedea schița nr. 5 anexată la prezentul regulament).

(10) La deschiderile practicate în prelată folosite pentru încărcare sau descărcare, ambele margini ale prelatei se suprapun în mod suficient. În plus, închiderea este asigurată prin:

(a) o parte rabatabilă cusută sau lipită, conform alineatelor (3) și (4) din prezentul articol;

- (b) inele și ochiuri care îndeplinesc condițiile alineatului (7) din prezentul articol;
- (c) 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 cel puțin 3 mm, care trece prin inele și ține împreună cele două margini ale prelatei, precum și partea rabatabilă. Această bandă este fixată de interiorul prelatei și prevăzută cu un ochi pentru a permite trecerea cablului sau funiei menționate la alineatul (8) din prezentul articol.

Nu se solicită existența unei părți rabatabile în cazul în care există un dispozitiv special (șicană etc.) care împiedică accesul la încărcătură fără a lăsa urme vizibile.

- (11) Mărcile de identificare care trebuie să figureze pe container, precum și placa de agreare prevăzută în partea a doua a prezentei anexe, nu trebuie să fie acoperite de prelată în nici un caz.

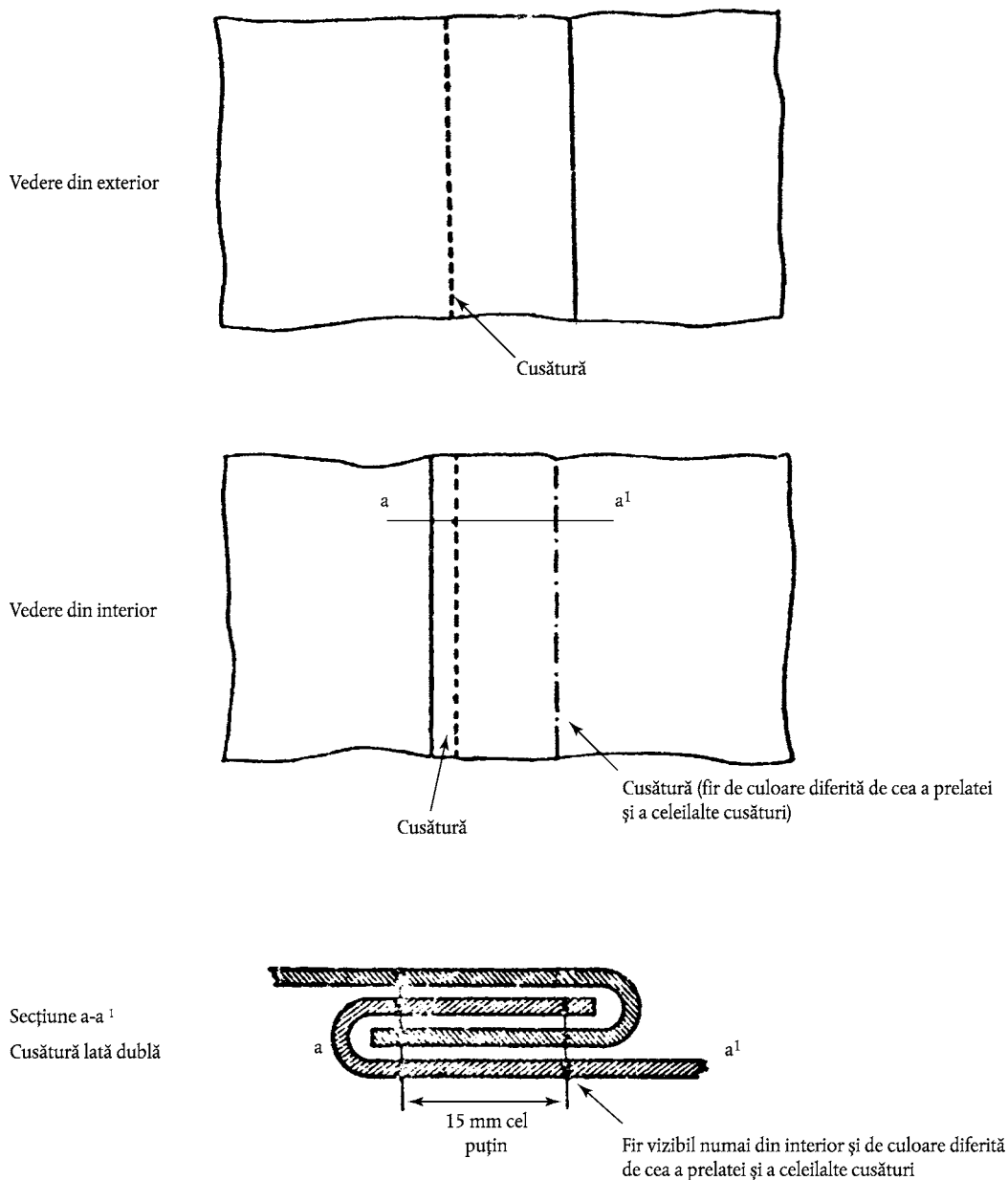
Articolul 5

Dispoziții tranzitorii

Până la 1 ianuarie 1977, folosirea capetelor metalice care sunt conforme cu schița nr. 5 anexată la prezentul regulament este autorizată chiar dacă nitul gol, de un tip agreat anterior, are orificiul de dimensiuni mai mici decât cele indicate în schiță.

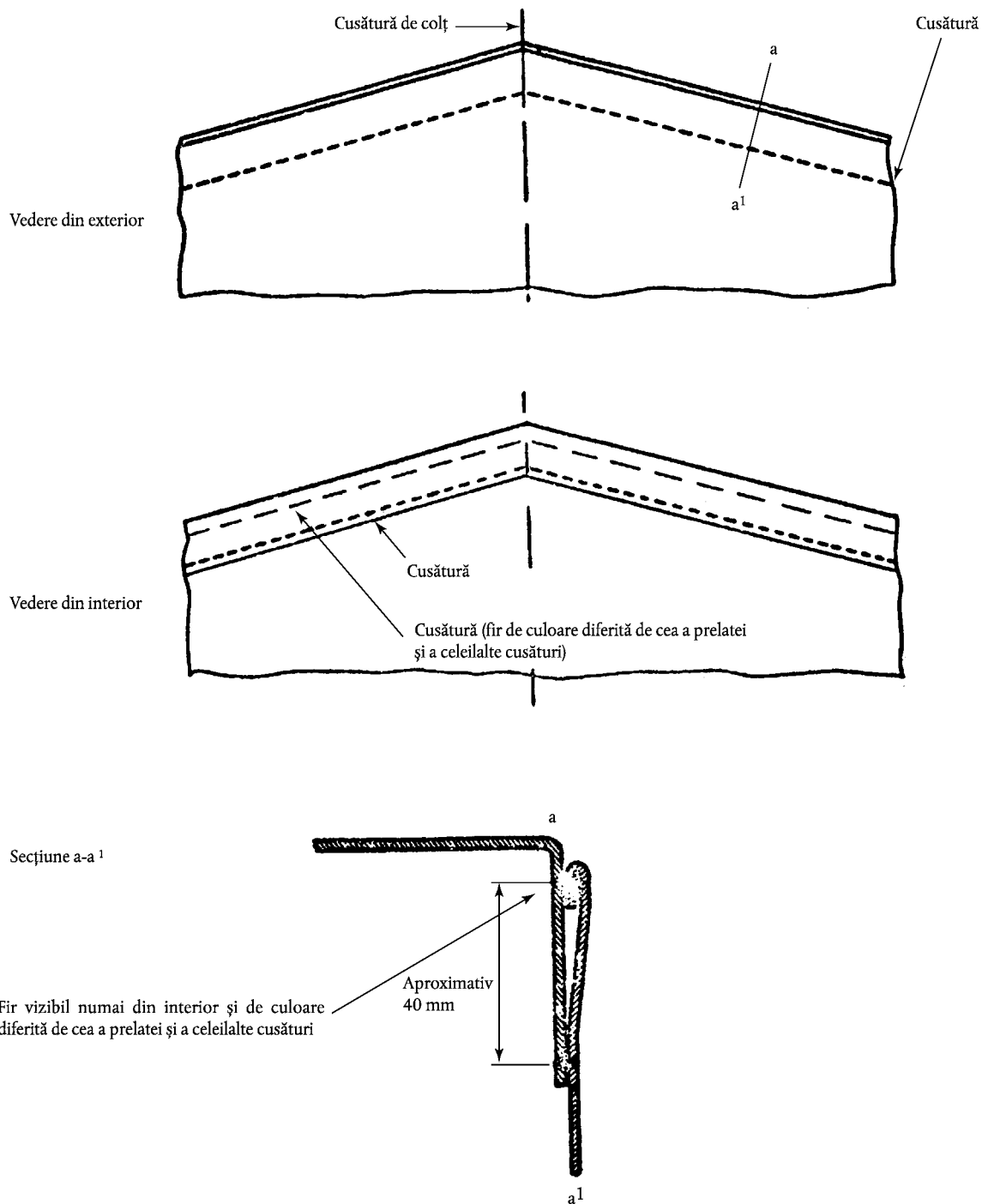
Schița nr. 1

Prelată alcătuită din mai multe fâșii (asamblare prin cusătură)



Schița nr. 2

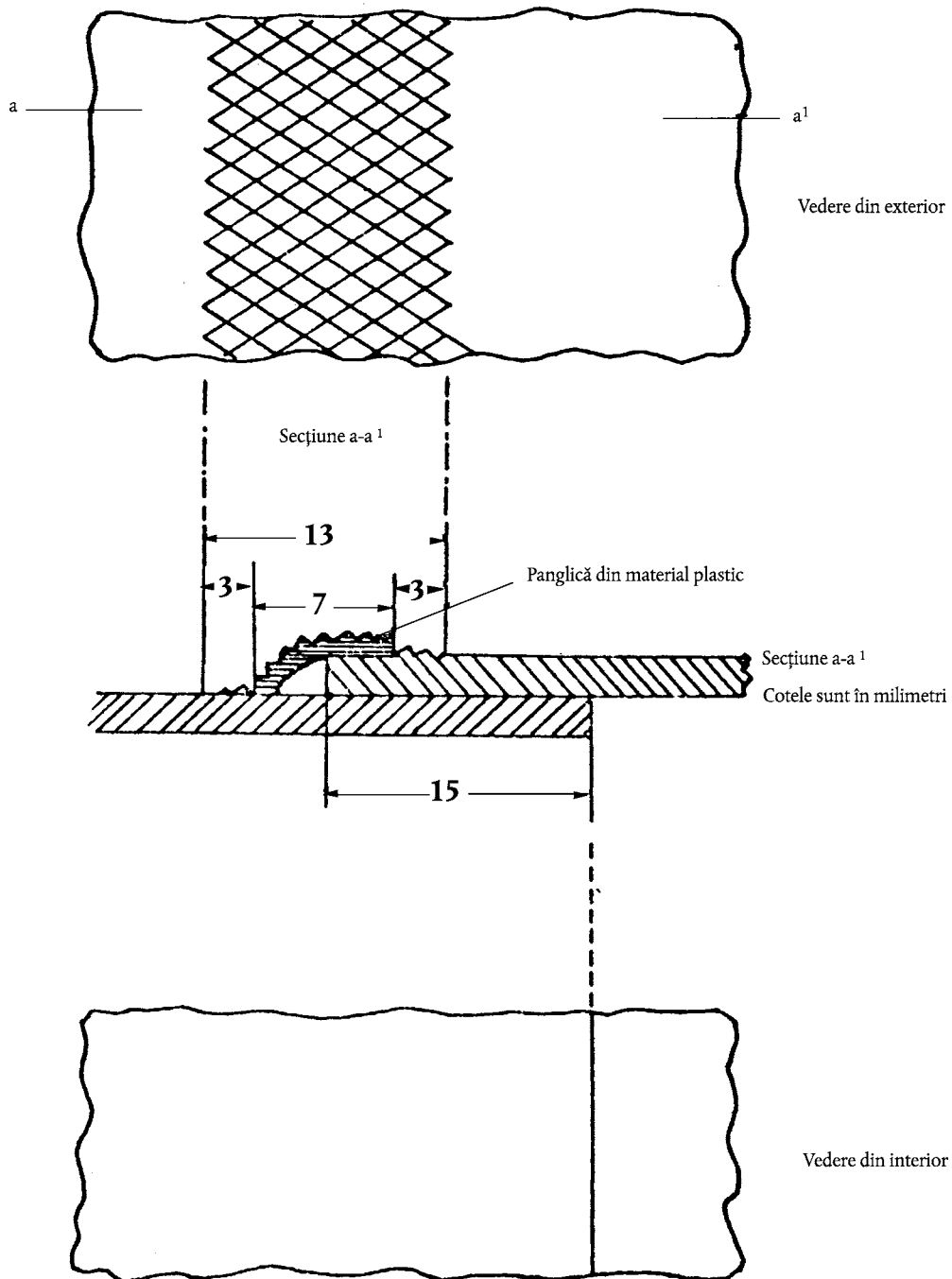
Prelată alcătuită din mai multe fâșii



Notă: Cusăturile de colț efectuate conform metodei ilustrate de schița nr. 2 (a) din anexa 2 a prezentei convenții sunt, de asemenea, admise.

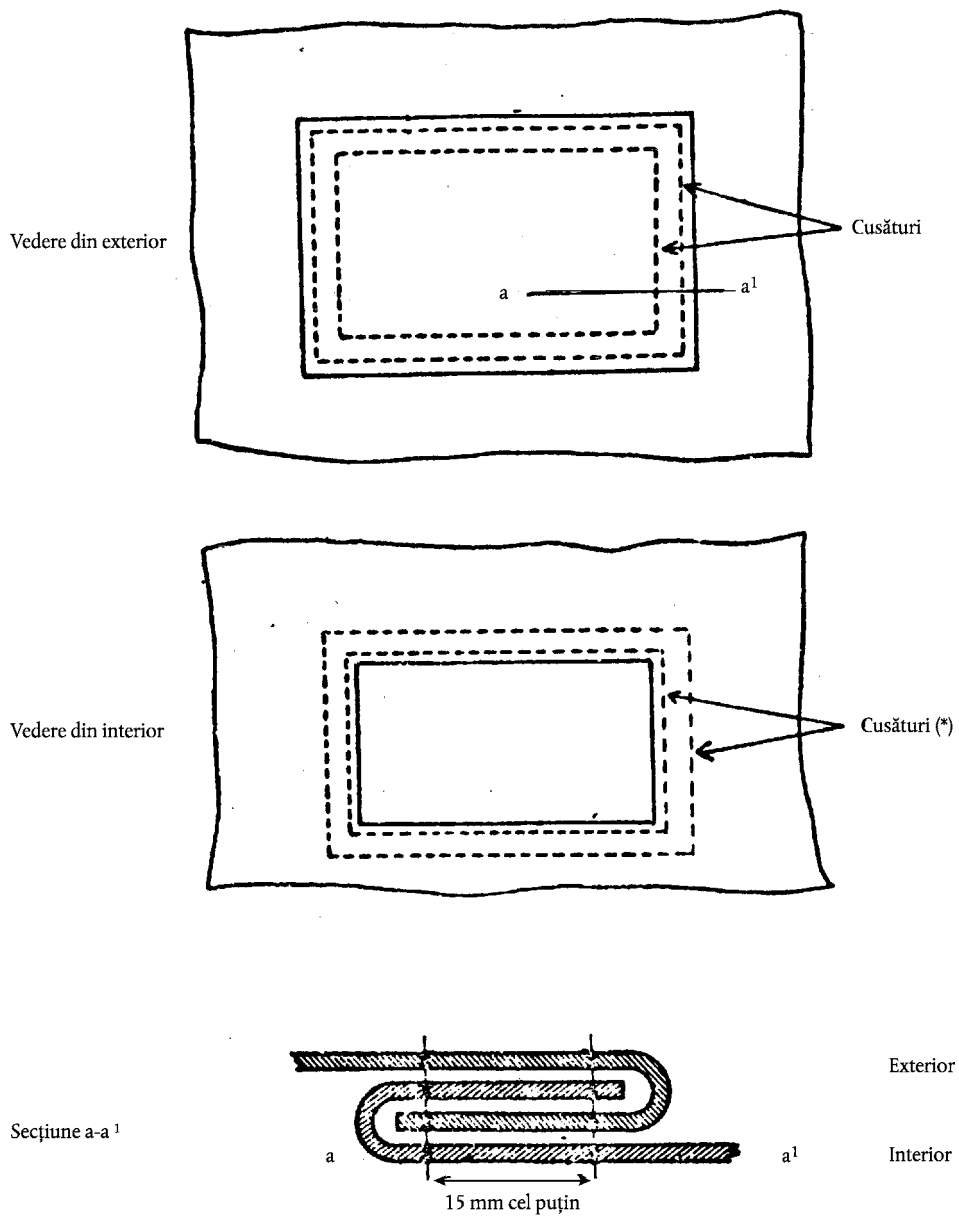
Schița nr. 3

Prelată alcătuită din mai multe fâșii (asamblare prin lipire)



Schiza nr. 4

Repararea prelatei

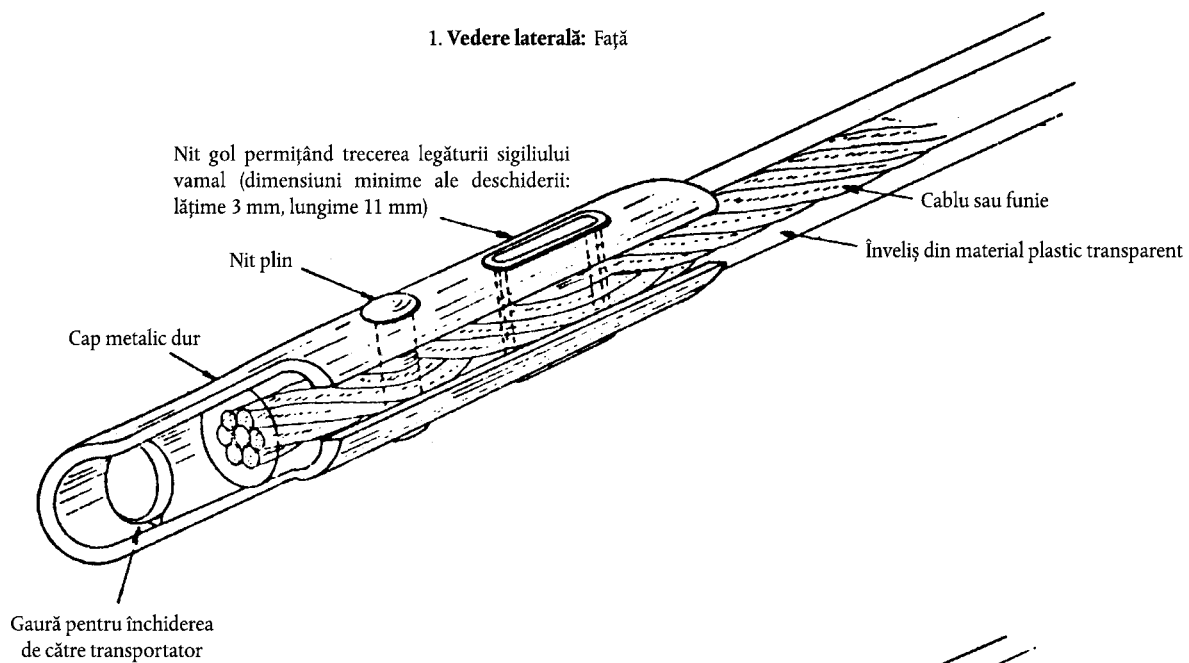


(*) Firele vizibile din interior sunt de altă culoare decât firele vizibile din exterior și decât prelatea.

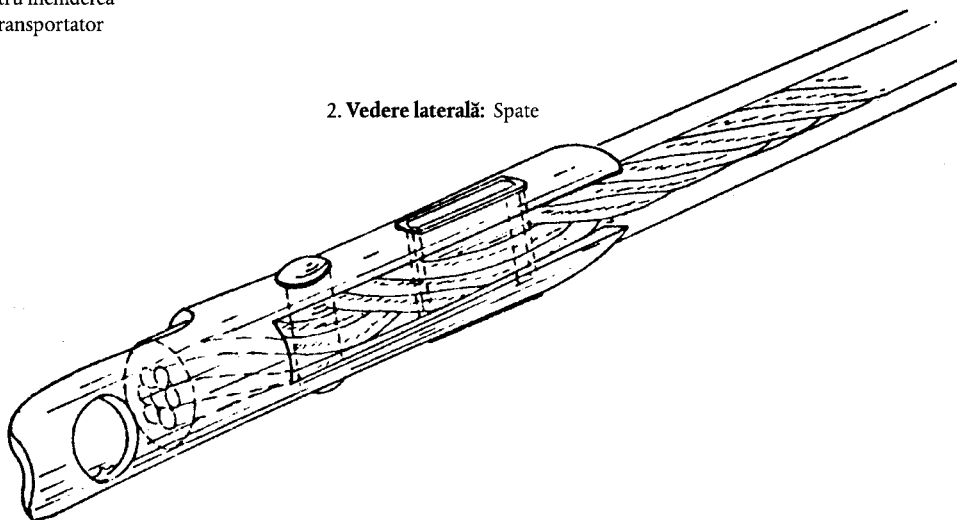
Schița nr. 5

Model de capăt

1. Vedere laterală: Față



2. Vedere laterală: Spate



PARTEA II

PROCEDURI PRIVIND AGREAREA CONTAINERELOR CARE SE ÎNCADREAZĂ ÎN CONDIȚIILE TEHNICE
PREVĂZUTE ÎN PARTEA I**Generalități**

(1) Containerele pot fi agreate pentru transportul mărfurilor sub sigiliu vamal:

- (a) fie în stadiul de fabricație, pe tip de construcție (procedură de agreate în stadiul de fabricație);
- (b) fie într-un stadiu ulterior fabricației, individual sau pentru un anumit număr de containere de același tip (procedură de agreate într-un stadiu ulterior fabricației).

Dispoziții comune pentru ambele proceduri de agreate

(2) Autoritatea competentă care emite agreatea eliberează 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 fixează o placă de agreate pe containerul sau containerele agreate înainte de utilizarea acestora pentru transportul mărfurilor sub sigiliu vamal.

(4) Placa de agreate este fixată în mod permanent și într-un loc foarte vizibil, alături de orice altă placă eliberată în scopuri oficiale.

(5) Placa de agreate, conform modelului I reprodus în apendicele 1 al prezentei părți, este o placă de metal de cel puțin 20 cm x 10 cm. Aceasta poartă următoarele inscripții, cel puțin în limba franceză sau în limba engleză, gravate sau imprimate în relief sau înscrise prin orice mijloc astfel încât să poată fi lizibile în permanență:

- (a) mențiunea „agreat pentru transportul sub sigiliu vamal”;
- (b) numele țării în care s-a emis agreatea, indicând fie numele propriu-zis al țării, fie semnul distinctiv folosit pentru indicarea țării de înmatriculare a autovehiculelor în traficul rutier internațional, precum și

numărul (cifre, litere etc.) certificatului de agreate și anul agreării (de exemplu „NL/26/73” înseamnă „Țările de Jos, certificat de agreate nr. 26 eliberat în anul 1973”);

(c) numărul de serie dat containerului de către producător (numărul de fabricație);

(d) dacă containerul a fost agreat pe tip de construcție, numerele sau literele de identificare ale tipului containerului.

(6) Dacă un container nu mai corespunde condițiilor tehnice prevăzute pentru agreatea sa, el trebuie, înainte de a putea fi folosit pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal, să fie readus în starea care a justificat agreatea, astfel încât să corespundă din nou condițiilor tehnice respective.

(7) În cazul în care caracteristicile esențiale ale unui container se modifică, acesta nu mai este acoperit de agreatea acordată și trebuie să fie agreat din nou de către autoritățile competente înainte de a putea fi folosit pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal.

Dispoziții speciale pentru agreatea pe tip de construcție, în stadiul de fabricație

(8) În cazul în care containerele sunt produse în serie după același tip de construcție, constructorul poate solicita autorității competente a țării de fabricație agreatea pe tip de construcție.

(9) Constructorul indică în cererea sa numerele sau literele de identificare pe care le-a atribuit tipului de container pentru care solicită agreatea.

(10) Cererea este însoțită de planuri și de o specificare detaliată a construcției tipului de container care urmează a fi agreat.

(11) Constructorul se angajează în scris:

- (a) să prezinte autorității competente containerele de tipul corespunzător pe care aceasta dorește să le examineze;
- (b) să permită autorității competente să examineze alte unități, în orice moment în timpul producției seriei tipului respectiv;
- (c) să informeze autoritățile competente despre orice modificare a planurilor sau specificațiilor, indiferent de importanța acesteia, înainte de a aplica modificarea respectivă;
- (d) să înscrie pe containere într-un loc vizibil, pe lângă marcajele prevăzute pe placa de agreate, numerele și literele de identificare ale tipului de construcție, precum și numărul de ordine al fiecărui container din seria tipului respectiv (numărul de fabricație);

(e) să țină o evidență a containerelor fabricate conform tipului de construcție agreat.

(12) Autoritatea competentă indică, după caz, ce modificări trebuie aduse tipului de construcție prezentat, pentru a putea fi agreat.

(13) Nu se acordă agreări pe tip de construcție până când autoritatea competentă nu examinează 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) În cazul în care un tip de container este agreat, solicitantului i se eliberează un singur certificat de agreare, conform modelului II reprodus în anexa 2 la prezenta parte și valabil pentru toate containerele construite în conformitate cu specificațiile tipului agreat. Acest certificat dă dreptul constructorului să aplice pe fiecare container din seria tipului o placă de agreare conform modelului descris la alineatul (5) al prezentei părți.

Dispoziții speciale pentru agreare într-un stadiu ulterior fabricației

(15) Dacă agrearea nu a fost solicitată în stadiul de fabricație, proprietarul, utilizatorul sau reprezentantul oricăruia dintre aceștia poate solicita agrearea autorității competente la care este posibilă prezentarea containerului sau containerelor pentru care se dorește agrearea.

(16) Pe orice cerere de agreare supusă autorității competente conform alineatului (15) al prezentei părți se indică numărul de serie (numărul de fabricație) aplicat pe fiecare container de către constructor.

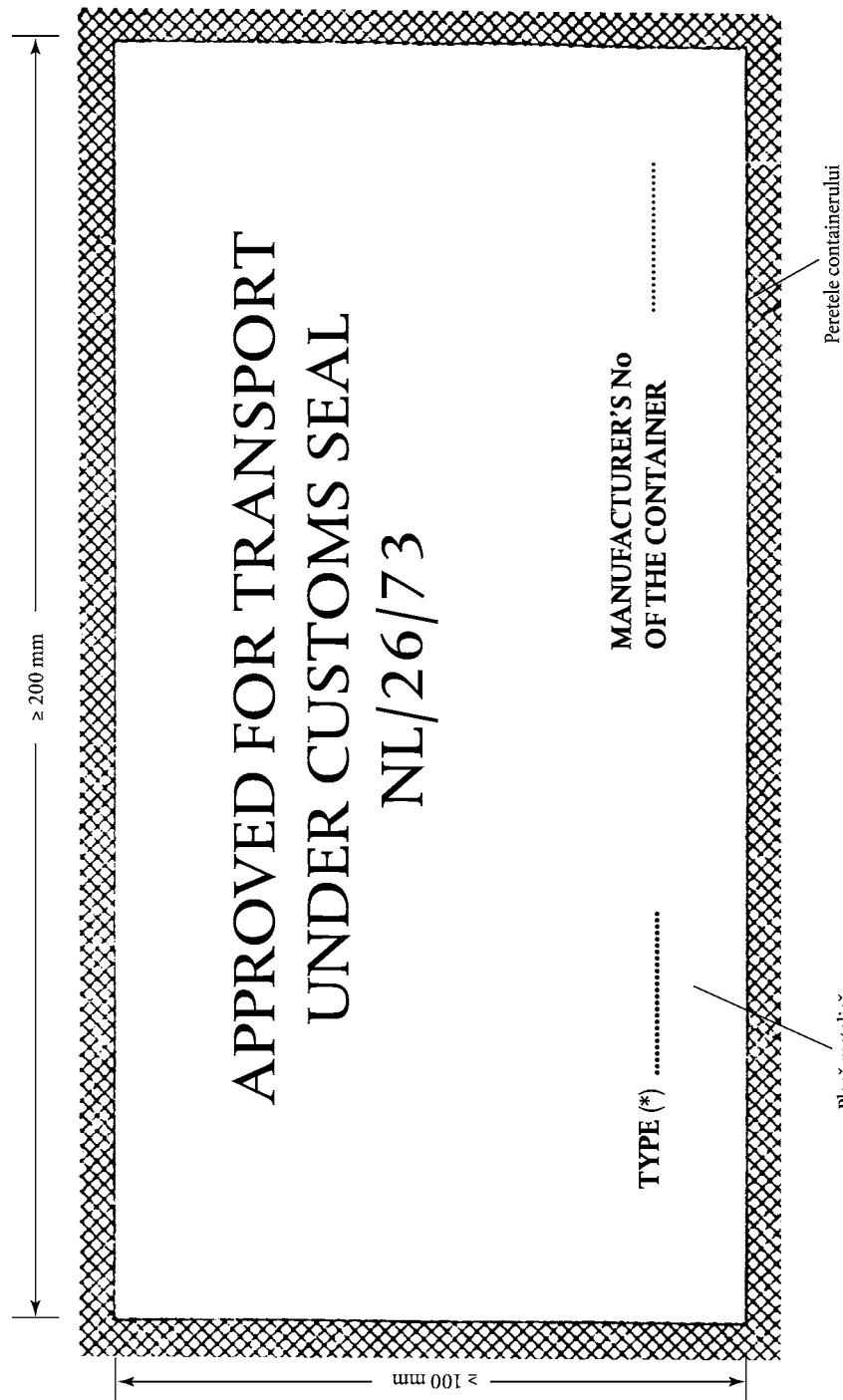
(17) Autoritatea competentă inspectează numărul de containere pe care îl consideră necesar și eliberează, după ce a constatat că acest container sau aceste containere corespund condițiilor tehnice prevăzute în partea I, un certificat de agreare conform modelului III reprodus în anexa 3 la prezenta parte și valabil numai pentru numărul de containere agreate. Acest certificat, care poartă numărul sau numerele de fabricație stabilite de către constructor pentru containerul sau containerele respective, dă dreptul solicitatorului să aplice pe fiecare container agreat placa de agreare prevăzută la alineatul (5) al prezentei părți.

APENDICELE 1 LA PARTEA II

MODELUL I

PLACA DE AGREARE

(versiunea engleză)



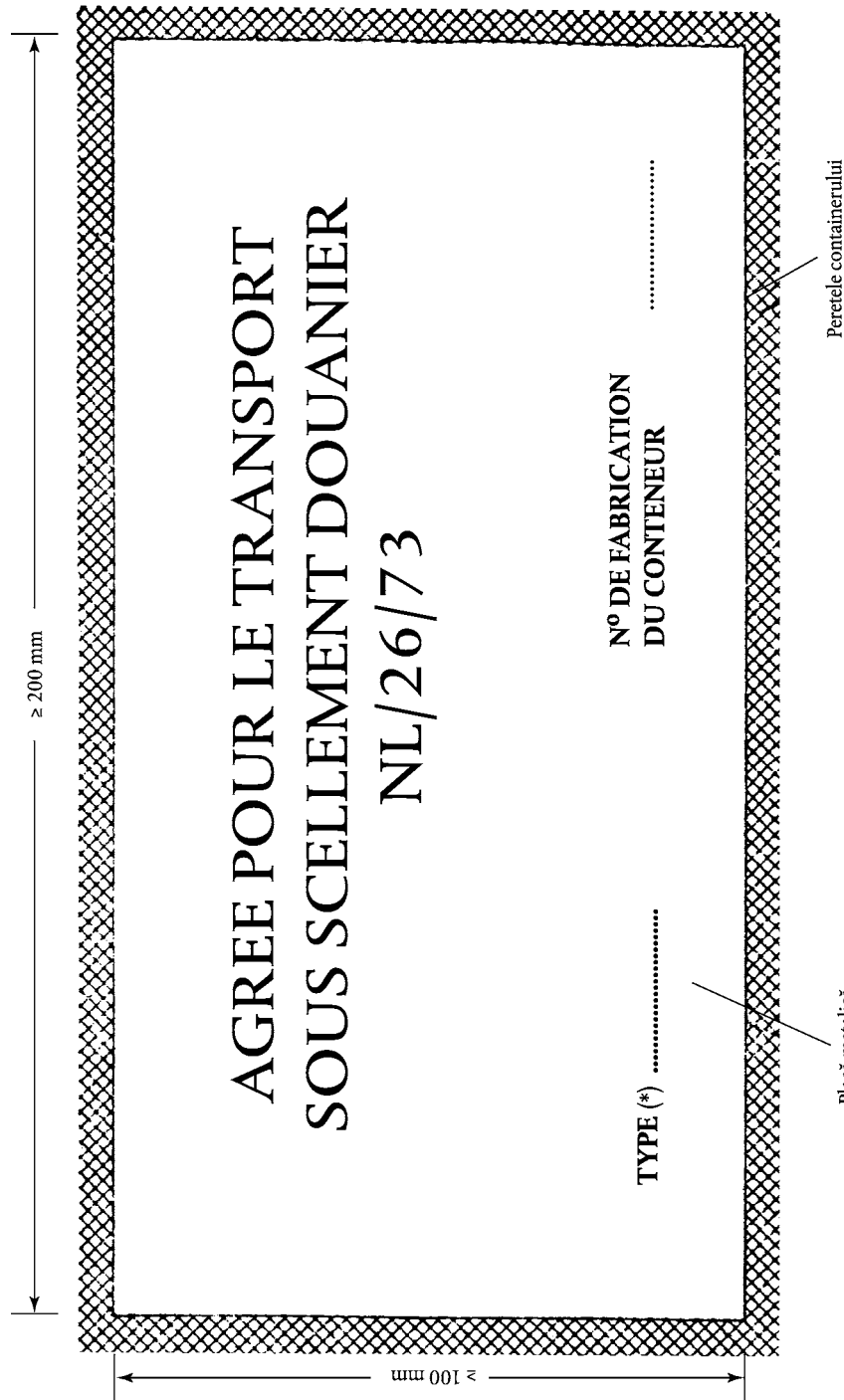
(*) Numai în caz de agreare pe tip de construcție.

APENDICELE 1 LA PARTEA II

MODELUL I

PLACA DE AGREARE

(versiunea franceză)



(*) Numai în caz de agreare pe tip de construcție.

APENDICELE 2 LA PARTEA II

MODELUL II

CONVENȚIA VAMALĂ PRIVIND TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI SUB ACOPERIREA CARNETELOR TIR (1975)

MODELUL II

CONVENȚIA VAMALĂ PRIVIND TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI SUB ACOPERIREA CARNETELOR TIR (1975)

CERTIFICAT DE AGREARE PE TIP DE CONSTRUCȚIE

1. Certificat nr. (*):
2. Se certifică prin prezentul că tipul de container descris mai jos a fost agreat și containerele construite după acest tip pot fi admise pentru transportul de mărfurilor sub sigiliu vamal.
3. Felul containerului:
4. Numărul sau literele de identificare a tipului de construcție:
5. Numărul de identificare a planurilor de construcție:
6. Numărul de identificare a 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 menționate mai sus.
11. Eliberat la
(Denumirea și adresa constructorului)
care este autorizat să fixeze o placă de agreare pe fiecare container care aparține tipului de construcție agreat, construit de el,
la la 19
(Locul) (Data)
de către
(Semnătura și stampila organismului sau serviciului emitent)

AVIZ IMPORTANT

(Alineatele (6) și (7) din partea II a anexei 7 la Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR, 1975)

6. Dacă un container nu mai corespunde condițiilor tehnice prevăzute pentru agrearea sa, el trebuie, înainte de a putea fi folosit pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal, să fie readus în starea care a justificat agrearea, astfel încât să corespundă din nou condițiilor tehnice respective.
7. În cazul în care caracteristicile esențiale ale unui container se modifică, acesta nu mai beneficiază de agrearea acordată și trebuie să fie agreat din nou de autoritățile competente înainte de a putea fi folosit pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal.

(*) Se indică literele și cifrele care urmează să apară pe placa de agreare (a se vedea alineatul (5) litera (b) din partea II a anexei 7 la Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR, 1975).

APENDICELE 3 LA PARTEA II

MODELUL II

CONVENȚIA VAMALĂ PRIVIND TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI SUB ACOPERIREA CARNETELOR TIR (1975)

CERTIFICAT DE AGREARE ACORDAT ÎNTR-UN STADIU ULTERIOR FABRICAȚIEI

1. Certificat nr. (*):
 2. Se certifică prin prezentul că containerul/containerele descris(e) mai jos a(u) fost agreat(e) pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal.
 3. Felul containerului/containerelor:
 4. Numărul de serie dat containerului/containerelor de către producător:
 5. Tara
 6. Dimensiuni externe (în centimetri):
 7. Caracteristici esențiale de construcție (natura materialelor, felul construcției etc.):
 8. Eliberat pentru
(Denumirea și adresa solicitantului)
- care este autorizat să fixeze o placă de agreare pe containerul/containerele indicat(e) mai sus,
la la 19
(Locul) (Data)
- de către
(Semnătura și stampila organismului sau serviciului emitent)

AVIZ IMPORTANT

(Alineatele (6) și (7) din partea II a anexei 7 la Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR, 1975)

6. Dacă un container nu mai corespunde condițiilor tehnice prevăzute pentru agrearea sa, el trebuie, înainte de a putea fi folosit pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal, să fie readus în starea care a justificat agrearea, astfel încât să corespundă din nou condițiilor tehnice respective.
7. În cazul în care caracteristicile esențiale ale unui container se modifică, acesta nu mai beneficiază de agrearea acordată și trebuie să fie agreat din nou de către autoritățile competente înainte de a putea fi folosit pentru transportul de mărfuri sub sigiliu vamal.

(*) Se indică literele și cifrele care urmează să apară pe placa de agreare (a se vedea alineatul (5) litera (b) din partea II a anexei 7 la Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR, 1975).

PARTEA III

NOTE EXPLICATIVE

1. Notele explicative referitoare la anexa 2, prezentate în anexa 6 la prezenta convenție, se aplică *mutatis mutandis* containerelor agreate pentru transportul sub sigiliu vamal în aplicarea dispozițiilor prezentei convenții.

2. **Partea I – articolul 4 alineatul (6) litera (a)**

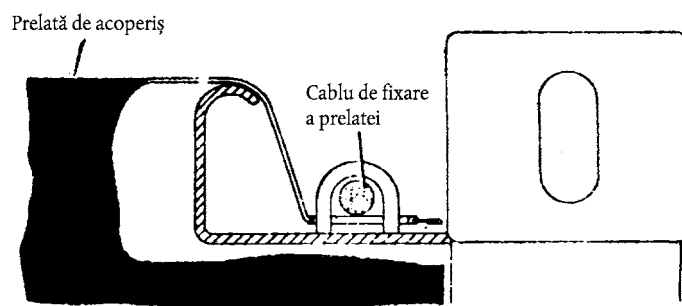
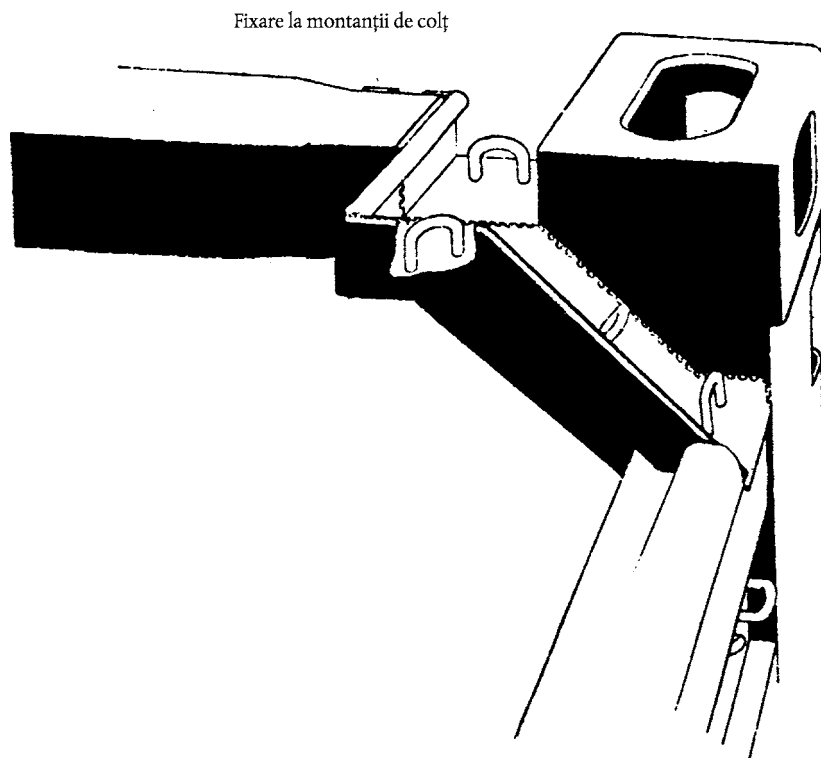
Schița anexată la prezenta Parte III oferă un exemplu de sistem de fixare a prelatei la fittingurile de colț ale containerelor care este acceptabil din punct de vedere vamal.

3. **Partea I - alineatul (5)**

În cazul în care două containere cu prelată agreate pentru transportul sub sigiliu vamal sunt combinate astfel încât să formeze un singur container acoperit de o singură prelată și care îndeplinește condițiile pentru transport sub sigiliu vamal, nu se solicită, pentru un astfel de ansamblu, un certificat de agreare sau o placă de agreare distinctă.

Dispozitiv de fixare a prelatei la fittingurile de colț

Dispozitivul reprodus mai jos corespunde cerințelor articolului 4 alineatul (6) litera (a) din partea I.



Vedere în secțiune

ANEXA 8

STRUCTURA ȘI REGULAMENTUL DE PROCEDURĂ AL COMITETULUI DE GESTIONARE*Articolul 1*

- (i) Părțile contractante sunt membre ale Comitetului de gestionare.
- (ii) Comitetul poate decide că administrațiile competente ale statelor menționate la articolul 52 alineatul (1) din prezenta convenție care nu sunt părți contractante, precum și reprezentanții organizațiilor internaționale pot, pentru problemele care prezintă interes pentru aceștia, să asiste la sesiuni în calitate de observatori.

Articolul 2

Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite furnizează comitetului servicii de secretariat.

Articolul 3

Comitetul, la prima sa sesiune din fiecare an, își alege președinte și vicepreședintele.

Articolul 4

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

Articolul 5

Propunerile sunt supuse votului. Fiecare parte contractantă reprezentată la sesiune dispune de un vot. Propunerile, altele decât amendamentele la prezenta convenție, sunt adoptate de comitet cu majoritatea voturilor exprimate de către membrii prezenți și votați. Amendamentele la prezenta convenție, ca și deciziile menționate la articolele 59 și 60 ale prezentei convenții, sunt adoptate cu o majoritate de două treimi din voturile exprimate de către membrii prezenți și votați.

Articolul 6

Pentru luarea deciziilor este necesar un cvorum de cel puțin jumătate din statele care sunt părți contractante.

Articolul 7

Comitetul își adoptă raportul înaintea încheierii sesiunii.

Articolul 8

În lipsa dispozițiilor relevante ale prezentei anexe, se aplică regulamentul de procedură al Comisiei Economice pentru Europa, cu excepția cazului în care comitetul decide altfel.
