

**Decreto n.º 102/78**

**Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias Efectuado ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR - 1975)**

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

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. - Mário Soares - Vítor Augusto Nunes de Sá Machado.

Assinado em 11 de Julho de 1978.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

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

(GENEBRA, 14 DE NOVEMBRO DE 1975)

As Partes contratantes,

Desejando facilitar os transportes internacionais de mercadorias por veículos rodoviários,

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

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

acordaram no que se segue:

## CAPÍTULO I Disposições gerais

### a) Definições

#### ARTIGO 1.º

Para os fins da presente Convenção, entende-se:

a) Por «operação TIR», o transporte de mercadorias de uma estância aduaneira de partida até uma estância aduaneira de destino, sob o regime, designado por «regime TIR», estabelecido pela presente Convenção;

b) Por «direitos e taxas de importação ou de exportação», os direitos aduaneiros e quaisquer outros direitos, taxas e imposições diversas, cobrados na importação ou na exportação, ou em conexão com a importação ou a exportação de mercadorias, com exceção dos emolumentos e dos encargos cujo montante se limite ao custo aproximado dos serviços prestados;

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

d) Por «conjunto de veículos», os veículos atrelados que participam na circulação rodoviária como uma unidade;

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

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

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

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

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

- v) Susceptível de poder ser facilmente enchido e esvaziado; e
- vi) Com um volume interior de, pelo menos, um metro cúbico.

As «carroçarias amovíveis» são assimiladas aos contentores.

f) Por «estância aduaneira de partida», qualquer estância aduaneira de uma Parte contratante onde começa, para a totalidade ou parte da carga, o transporte internacional sob o regime TIR;

g) Por «estância aduaneira de destino», qualquer estância aduaneira de uma Parte contratante onde termina, para a totalidade ou parte da carga, o transporte internacional sob o regime TIR;

h) Por «estância aduaneira de passagem», qualquer estância aduaneira de uma Parte contratante pela qual um veículo rodoviário, um conjunto de veículos ou um contentor é importado ou exportado no decurso de uma operação TIR;

j) Por «pessoas», tanto as pessoas singulares como as pessoas colectivas;

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

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

## b) Âmbito

### ARTIGO 2.º

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

### ARTIGO 3.º

Para beneficiarem das disposições da presente Convenção:

a) Os transportes devem ser efectuados:

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

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

b) Os transportes devem ter lugar sob a garantia de associações aprovadas de acordo com as disposições do artigo 6.º e ser efectuados ao abrigo de uma caderneta TIR, a qual deverá obedecer ao modelo reproduzido no anexo 1 da presente Convenção.

c) Princípios

### ARTIGO 4.º

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

### ARTIGO 5.º

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

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

CAPÍTULO II  
Emissão das cadernetas TIR - Responsabilidade das associações  
responsáveis

ARTIGO 6.º

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

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

ARTIGO 7.º

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

ARTIGO 8.º

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

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

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

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

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

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

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

## ARTIGO 9.º

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

2 - Se tiver sido aceite na estância aduaneira de partida no último dia de validade, ou antes desta data, como está previsto no parágrafo 1 acima, a caderneta continuará válida até à conclusão da operação TIR na estância aduaneira de destino.

## ARTIGO 10.º

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

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

## ARTIGO 11.º

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

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

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

### CAPÍTULO III

#### Transporte de mercadorias efectuado ao abrigo de cadernetas TIR

##### a) Aprovação de veículos e de contentores

#### ARTIGO 12.º

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

#### ARTIGO 13.º

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

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

#### ARTIGO 14.º

1 - Cada parte contratante reserva-se o direito de não reconhecer a validade da aprovação dos veículos rodoviários ou dos contentores que não obedecem às condições previstas nos artigos 12.º e 13.º, acima. No entanto, as Partes contratantes evitarão retardar o transporte quando as deficiências constantes forem de pequena importância e não envolverem qualquer risco de fraude.

2 - Antes de ser novamente utilizado no transporte de mercadorias sob regime de selagem aduaneira, o veículo rodoviário ou o contentor que deixar de satisfazer às condições que determinaram a sua

aprovação deverá voltar a apresentar-se no seu estado original ou ser submetido a uma nova aprovação.

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

#### ARTIGO 15.º

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

2 - As disposições do parágrafo 1 deste artigo não impedirão uma Parte contratante de exigir o cumprimento, na estância aduaneira de destino, das formalidades estabelecidas na respectiva regulamentação nacional, a fim de garantir, uma vez terminada a operação TIR, que o veículo rodoviário, o conjunto de veículos ou o contentor sejam reexportados.

#### ARTIGO 16.º

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

#### ARTIGO 17.º

1 - Para cada veículo rodoviário ou para cada contentor será emitida apenas uma caderneta TIR. Poderá, no entanto, ser emitida somente uma caderneta TIR para um conjunto de veículos ou para vários contentores carregados num único veículo rodoviário ou num conjunto de veículos. Neste caso, o manifesto das mercadorias da caderneta TIR deverá mencionar separadamente o conteúdo de cada veículo que faça parte de um conjunto de veículos ou de cada contentor.

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

## ARTIGO 18.º

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

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

## ARTIGO 19.º

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

## ARTIGO 20.º

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

## ARTIGO 21.º

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

## ARTIGO 22.º

1 - Como regra geral, salvo no caso em que, ao abrigo do disposto no parágrafo 2 do artigo 5.º, procedam à inspecção das mercadorias, as autoridades das estâncias aduaneiras de passagem de cada uma das

Partes contratantes aceitarão os selos aduaneiros das outras Partes contratantes, sob reserva de que se apresentem intactos. No entanto, as referidas autoridades aduaneiras poderão, se as necessidades do controle o exigirem, juntar os seus próprios selos.

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

#### ARTIGO 23.º

As autoridades aduaneiras não deverão:

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

Proceder, durante o percurso, ao controle dos veículos rodoviários, dos conjuntos de veículos ou dos contentores e à inspecção do seu carregamento;

salvo em casos excepcionais.

#### ARTIGO 24.º

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

#### ARTIGO 25.º

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

## ARTIGO 26.º

1 - Quando o transporte efectuado ao abrigo da caderneta TIR atravessar, durante uma parte do trajecto, o território de um Estado que não seja Parte contratante da presente Convenção, a operação TIR será suspensa durante essa travessia. Neste caso, as autoridades aduaneiras da Parte contratante cujo território é em seguida atravessado aceitarão a caderneta TIR para o prosseguimento da operação TIR, sob reserva de que os selos aduaneiros e/ou as marcas de identificação se apresentem intactos.

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

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

## ARTIGO 27.º

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

## ARTIGO 28.º

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

c) Disposições relativas ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas

## ARTIGO 29.º

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

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

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

#### ARTIGO 30.º

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

#### ARTIGO 31.º

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

#### ARTIGO 32.º

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

#### ARTIGO 33.º

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

## ARTIGO 34.º

As autoridades das estâncias aduaneiras de passagem de cada uma das Partes contratantes aceitarão os selos aduaneiros e/ou as marcas de identificação apostos pelas autoridades competentes das outras Partes contratantes. Poderão, todavia, acrescentar outros selos e/ou marcas de identificação, fazendo referência nas folhas da caderneta TIR utilizadas no seu país, nos talões correspondentes e nas restantes folhas da caderneta TIR aos novos selos e/ou marcas de identificação apostos.

## ARTIGO 35.º

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

## CAPÍTULO IV Irregularidades

## ARTIGO 36.º

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

## ARTIGO 37.º

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

## ARTIGO 38.º

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

2 - Esta exclusão será imediatamente notificada às autoridades aduaneiras da Parte contratante em cujo território a pessoa em causa

estiver estabelecida ou domiciliada, assim como à associação ou às associações responsáveis do país onde a infracção tiver sido cometida.

#### ARTIGO 39.º

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

- 1) As Partes contratantes relevarão pequenas diferenças relativas à execução de obrigações em matéria de prazo ou de itinerário;
- 2) Do mesmo modo, as divergências entre as indicações que figuram no manifesto de mercadorias das cadernetas TIR e o conteúdo do veículo rodoviário, de um conjunto de veículos ou do contentor não serão consideradas infracções a atribuir ao titular da caderneta TIR, nos termos da presente Convenção, quando por ele for apresentada prova, considerada satisfatória pelas autoridades competentes, de que tais divergências não são devidas a erros cometidos com conhecimento de causa ou por negligência aquando do carregamento ou da expedição das mercadorias ou por ocasião da elaboração do referido manifesto.

#### ARTIGO 40.º

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

#### ARTIGO 41.º

Quando se demonstrar, a contento das autoridades aduaneiras, que as mercadorias mencionadas no manifesto de uma caderneta TIR foram destruídas ou ficaram irremediavelmente perdidas por virtude de acidente ou por motivo de força maior, ou se apresentam em quantidades inferiores às declaradas por virtude da sua natureza, será concedida a dispensa do pagamento dos direitos e taxas normalmente exigíveis.

## ARTIGO 42.º

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

## CAPÍTULO V Notas explicativas

### ARTIGO 43.º

As notas explicativas que figuram nos anexos 6 e 7 (terceira parte) dão a interpretação de certas disposições da presente Convenção e dos seus anexos. Descrevem também certas práticas recomendadas.

## CAPÍTULO VI Disposições diversas

### ARTIGO 44.º

Cada Parte contratante concederá facilidades às associações responsáveis interessadas relativamente a:

- a) Transferência de divisas necessárias para pagamento das importâncias exigidas pelas autoridades das Partes contratantes em virtude das disposições do artigo 8.º da presente Convenção; e
- b) Transferência de divisas necessárias para pagamento dos exemplares da caderneta TIR enviados às associações responsáveis por associações estrangeiras correspondentes ou por organizações internacionais.

### ARTIGO 45.º

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

#### ARTIGO 46.º

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

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

#### ARTIGO 47.º

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

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

#### ARTIGO 48.º

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

#### ARTIGO 49.º

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

## ARTIGO 50.º

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

## ARTIGO 51.º

Os anexos da presente Convenção fazem parte integrante da Convenção.

## CAPÍTULO VII Cláusulas finais

## ARTIGO 52.º

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

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

- a) Assinando-a, sem reserva de ratificação, de aceitação ou de aprovação;
- b) Depositando um instrumento de ratificação, de aceitação ou de aprovação, depois de ter assinado sob reserva de ratificação, de aceitação ou de aprovação; ou
- c) Depositando um instrumento de adesão.

2 - A presente Convenção estará aberta desde 1 de Janeiro de 1976 até 31 de Dezembro de 1976, inclusive, no Departamento das Nações Unidas em Genebra, à assinatura dos Estados visados no parágrafo 1 deste artigo. Após esta data estará aberta à sua adesão.

3 - As uniões aduaneiras ou económicas podem igualmente, de acordo com as disposições dos parágrafos 1 e 2 deste artigo, tornar-se Partes contratantes da presente Convenção ao mesmo tempo que

todos os seus Estados membros ou em qualquer outro momento, depois de todos os seus Estados membros se terem tornado Partes contratantes da referida Convenção. Estas uniões não terão, no entanto, o direito de voto.

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

#### ARTIGO 53.º Entrada em vigor

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

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

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

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

#### ARTIGO 54.º Denúncia

1 - Qualquer Parte contratante poderá denunciar a presente Convenção por notificação dirigida ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

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

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

#### ARTIGO 55.º Extinção

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

#### ARTIGO 56.º Revogação da Convenção TIR (1959)

1 - A presente Convenção, logo que entre em vigor, revogará e substituirá, nas relações entre as Partes contratantes da presente Convenção, a Convenção TIR (1959).

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

#### ARTIGO 57.º Regulamento dos diferendos

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

2 - Qualquer diferendo entre duas ou mais Partes contratantes relativo à interpretação ou à aplicação da presente Convenção que não possa ser resolvido pela forma prevista no parágrafo 1 do presente artigo será, a pedido de uma dessas Partes, submetido a um tribunal arbitral constituído do seguinte modo: cada uma das partes em litígio nomeará um árbitro e estes árbitros designarão um outro

árbitro, que será o presidente. Se, três meses após a recepção de um pedido, uma das partes não tiver designado o árbitro, ou se os árbitros não tiverem escolhido o presidente, qualquer das partes poderá pedir ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas para proceder à nomeação do árbitro ou do presidente do tribunal arbitral.

3 - A decisão do tribunal arbitral, constituído em conformidade com as disposições do parágrafo 2, será obrigatória para as partes em litígio.

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

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

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

#### ARTIGO 58.º

##### Reservas

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

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

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

#### ARTIGO 59.º

##### Disposições relativas à emenda da Convenção

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

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

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

4 - Se, de harmonia com as disposições do parágrafo 3 deste artigo, tiver sido notificada uma objecção à emenda proposta, a emenda será considerada como não tendo sido aceite e não produzirá qualquer efeito.

#### ARTIGO 60.º

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

1 - Qualquer proposta de emenda aos anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7, examinada em conformidade com as disposições dos parágrafos 1 e 2 do artigo 59.º, entrará em vigor na data fixada pelo Comité de Gestão no momento da sua adopção, salvo se numa data anterior, fixada pelo Comité de Gestão no mesmo momento, um quinto dos Estados Partes contratantes ou cinco Estados Partes contratantes, se esse número for inferior, notificarem o Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas de que formulam objecções contra a emenda. As datas visadas neste parágrafo serão fixadas pelo Comité de Gestão por uma maioria de dois terços dos membros presentes e votantes.

2 - A partir da sua entrada em vigor, uma emenda adoptada de harmonia com as disposições previstas no parágrafo 1 acima substituirá, para todas as Partes contratantes, qualquer disposição precedente à qual se refira.

ARTIGO 61.º  
Pedidos, comunicações e objecções

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

ARTIGO 62.º  
Conferência de revisão

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

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

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

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

## ARTIGO 63.º Notificações

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

- a) As assinaturas, ratificações, aceitações, aprovações e adesões efectuadas ao abrigo do artigo 52.º;
- b) As datas da entrada em vigor da presente Convenção em conformidade com o artigo 53.º;
- c) As denúncias efectuadas ao abrigo do artigo 54.º;
- d) A extinção da presente Convenção ao abrigo do artigo 55.º;
- e) As reservas formuladas ao abrigo do artigo 58.º

## ARTIGO 64.º Texto autêntico

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

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

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

## ANEXO 1

### MODELO DA CADERNETA TIR

A caderneta TIR é impressa em francês, com excepção da página 1 da capa, cujas rubricas são igualmente impressas em inglês; as «Regras relativas à utilização da caderneta TIR» são reproduzidas em inglês, na página 3 da referida capa.

(ver documento original)

## ANEXO 2

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

#### ARTIGO 1.º

##### Princípios fundamentais

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

- a) Que nenhuma mercadoria possa ser extraída da parte selada do veículo ou aí introduzida sem ficarem traços visíveis de arrombamento ou sem que se quebre o selo aduaneiro;
- b) Que o selo aduaneiro possa ser-lhes apostado de maneira simples e eficaz;
- c) Que não contenham espaços onde se possam esconder mercadorias;
- d) Que todos os espaços susceptíveis de conter mercadorias sejam facilmente acessíveis às inspecções aduaneiras.

## ARTIGO 2.º

### Estrutura do compartimento destinado à carga

1 - Para estarem em conformidade com as prescrições do artigo 1.º deste Regulamento:

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

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

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

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

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

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

3 - Serão autorizadas lucarnas desde que sejam feitas de materiais suficientemente resistentes e que não possam ser retiradas e novamente colocadas, pelo exterior, sem ficarem traços visíveis. Permitir-se-á, no entanto, a utilização de vidro, mas neste caso a lucarna será munida de uma rede metálica fixa que não possa ser retirada pelo exterior; a dimensão das malhas da rede não ultrapassará 10 mm.

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

### ARTIGO 3.º

#### Veículos com toldo

1 - Os veículos com toldo obedecerão às condições estipuladas nos artigos 1.º e 2.º do presente Regulamento desde que estas sejam susceptíveis de lhes ser aplicadas. Deverão estar, além disso, em conformidade com as disposições deste artigo.

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

3 - Se o toldo for feito de várias peças, os bordos destas serão dobrados, introduzidos um no outro e unidos por duas costuras afastadas 15 mm, pelo menos. Estas costuras serão feitas conforme o desenho n.º 1 junto ao presente Regulamento; todavia, quando para certas partes do toldo (tais como abas e cantos reforçados) não for possível unir as peças deste modo, bastará dobrar o bordo da parte superior e fazer as costuras conforme os desenhos n.os 2 ou 2-A) juntos ao presente Regulamento. Uma das costuras será apenas

visível do interior e a cor do fio utilizado para esta costura deverá ser nitidamente diferente da cor do toldo, assim como da do fio utilizado para a outra costura. Todas as costuras serão feitas à máquina.

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

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

6:

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

i) Por argolas metálicas fixadas ao veículo;

ii) Por ilhós abertos na borda do toldo;

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

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

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

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

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

9 - Serão utilizados ligamentos dos seguintes tipos:

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

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

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

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

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

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

b) Por argolas e ilhós que obedecem às condições do parágrafo 8 deste artigo; e

c) Por uma correia, de matéria apropriada, não extensível, feita de uma só peça, com, pelo menos, 20 mm de largura e 3 mm de espessura, que passará pelas argolas e manterá unidas as duas bordas do toldo, assim como a aba; esta correia será presa ao interior do toldo e terá um ilhó por onde passarão o cabo ou a corda mencionados no parágrafo 9 deste artigo.

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

(ver documento original)

### ANEXO 3

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

##### Generalidades

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

a) Individualmente; ou

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

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

3 - O certificado deverá ser guardado no veículo rodoviário.

4 - Os veículos rodoviários serão apresentados de dois em dois anos, a fim de serem inspeccionados e de, eventualmente, lhes ser renovada a aprovação, às autoridades competentes do país de

matrícula do veículo ou, no caso de veículos não matriculados, do país onde o proprietário ou o utente estiver domiciliado.

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

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

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

#### Aprovação individual

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

#### Aprovação por modelo de construção (séries de veículos rodoviários)

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

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

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

12 - O construtor deverá comprometer-se, por escrito:

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

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

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

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

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

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

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

15 - A autoridade competente notificará o construtor, por escrito, da sua decisão de aprovação do modelo. Esta decisão será datada e numerada e designará com precisão a autoridade que a tomou.

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

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

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

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

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

#### Anotação do certificado de aprovação

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

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

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

22 - Quando um veículo apresentar defeitos que as autoridades aduaneiras considerem de pequena importância e não susceptíveis de criar qualquer risco de fraude, poderá autorizar-se que o veículo

continue a ser utilizado no transporte de mercadorias ao abrigo da caderneta TIR. O portador do certificado de aprovação será notificado desses defeitos e deverá mandar reparar o veículo dentro de um prazo razoável.

#### ANEXO 4

#### MODELO DO CERTIFICADO DE APROVAÇÃO DE UM VEÍCULO RODOVIÁRIO

(ver documento original)

#### ANEXO 5

#### PLACAS TIR

1 - As placas terão as dimensões de 250 mm x 400 mm.

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

#### ANEXO 6

#### NOTAS EXPLICATIVAS

##### Introdução

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

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

iii) Tendo em consideração as disposições do artigo 12.º e do anexo 2 da presente Convenção, relativas às condições técnicas da aprovação dos veículos rodoviários para o transporte sob regime de selagem aduaneira, as notas explicativas especificam, em particular, quando tal se mostre necessário, as técnicas de construção que as Partes

contratantes devem aceitar como correspondendo a essas disposições. Especificam também, se for caso disso, as técnicas de construção que não satisfazem a essas disposições.

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

## 0 - Texto principal da Convenção

### 0.1 - Artigo 1.º

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

Certificados de origem, quando necessários para o trânsito;

Análises efectuadas pelos laboratórios aduaneiros para efeitos de controle;

Verificações aduaneiras e outras operações de desalfandegação efectuadas fora das horas normais de serviço ou das estâncias aduaneiras;

Inspecções efectuadas por motivos de ordem sanitária, veterinária ou fitopatológica.

0.1, e) Entende-se por «carroçaria amovível» um compartimento destinado à carga não dotado de qualquer meio de locomoção e concebido para ser transportado por um veículo rodoviário cujo chassis, assim como a armação inferior da carroçaria, foi especialmente adaptado para este fim.

0.1, e), i) A expressão «parcialmente fechado», tal como se aplica ao equipamento visado na alínea e), i), do artigo 1.º refere-se ao equipamento geralmente constituído por um pavimento e uma superestrutura, que delimitam um espaço para carga equivalente ao de um contentor fechado. A superestrutura é geralmente feita de elementos metálicos formando a armação de um contentor. Estes

tipos de contentores podem comportar igualmente uma ou várias paredes laterais ou frontais. Alguns destes contentores apresentam apenas um tecto ligado ao pavimento por montantes verticais. Os contentores deste tipo são utilizados especialmente para transportar mercadorias volumosas (veículos automóveis, por exemplo).

## 0.2 - Artigo 2.º

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

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

## 0.5 - Artigo 5.º

Este artigo não exclui o direito de se proceder ao controle das mercadorias por sondagem, mas põe em evidência que tais controles não deverão ser frequentes. Com efeito, o sistema internacional da caderneta TIR dá garantias suplementares relativamente às fornecidas pelas disposições nacionais; por um lado, as indicações da caderneta TIR relativas às mercadorias devem corresponder às mencionadas nos documentos aduaneiros emitidos eventualmente no país de partida; por outro lado, os países de passagem e destino têm as garantias que lhes são dadas pelos controles efectuados à partida e que são certificados pela estância aduaneira de partida. (Ver nota relativa ao artigo 19.º)

#### 0.6.2 - Artigo 6.º, parágrafo 2

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

#### 0.8.3 - Artigo 8.º, parágrafo 3

Recomenda-se às autoridades aduaneiras que limitem o montante máximo eventualmente exigível à associação responsável a uma importância equivalente a 50000 dólares dos Estados Unidos por caderneta TIR.

#### 0.8.6 - Artigo 8.º, parágrafo 6

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

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

#### 0.10 - Artigo 10.º

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

#### 0.11 - Artigo 11.º

0.11-1 - As autoridades aduaneiras, quando tiverem de tomar a decisão de libertar ou não as mercadorias ou os veículos, não deverão deixar-se influenciar pelo facto de a associação responsável garantir o pagamento dos direitos, taxas ou juros de mora devidos pelo titular da caderneta, sempre que a respectiva legislação lhes der

outros meios para assegurar a protecção dos interesses pelos quais são responsáveis.

0.11-2 - Se a associação responsável for notificada, de acordo com o disposto no artigo 11.º, para pagar as quantias a que aludem os parágrafos 1 e 2 do artigo 8.º e não o fizer no prazo de três meses prescrito pela Convenção, as autoridades competentes poderão exigir o pagamento das importâncias em causa nos termos da respectiva regulamentação nacional, visto tratar-se da não execução de um contrato de garantia subscrito pela associação responsável ao abrigo da legislação nacional.

#### 0.15 - Artigo 15.º

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

#### 0.17 - Artigo 17.º

0.17-1 - A disposição que prevê que o manifesto das mercadorias abrangidas pela caderneta TIR deverá mencionar separadamente o conteúdo de cada veículo que faça parte de um conjunto de veículos, ou de cada contentor, tem unicamente por finalidade facilitar o controle aduaneiro do conteúdo de cada veículo ou de cada contentor. Esta disposição não deve ser, portanto, interpretada com um rigor tal que leve a considerar qualquer diferença entre o conteúdo efectivo de um veículo ou de um contentor e o conteúdo desse veículo ou desse contentor, indicado no manifesto, como uma violação das disposições da Convenção. Se o transportador puder provar a contento das autoridades competentes que, apesar dessa diferença, todas as mercadorias indicadas no manifesto correspondem à totalidade das mercadorias carregadas no conjunto dos veículos ou dos contentores abrangidos pela caderneta TIR, não se deverá, em princípio, considerar que houve violação das disposições aduaneiras.

0.17-2 - No caso de mudanças de casa, poderão aplicar-se as disposições previstas no parágrafo 10, c), das regras relativas à

utilização da caderneta TIR, condensando-se razoavelmente a enumeração dos objectos transportados.

#### 0.18 - Artigo 18.º

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

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

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

#### 0.19 - Artigo 19.º

A obrigação, para a estância aduaneira de partida, de se assegurar da exactidão do manifesto das mercadorias implica a necessidade de verificar, pelo menos, se as indicações do manifesto relativas às mercadorias correspondem às dos documentos de exportação e de transporte ou de outros documentos comerciais relativos às mercadorias; a estância aduaneira de partida, quando considerar necessário, pode também examinar as mercadorias. A estância aduaneira de partida deve também, antes de aplicar os selos, verificar o estado do veículo rodoviário ou do contentor e, no caso de veículos ou de contentores com toldo, o estado dos toldos e dos respectivos ligamentos, dado que estes acessórios não estão compreendidos no certificado de aprovação.

#### 0.20 - Artigo 20.º

Quando as autoridades aduaneiras fixarem prazos para o transporte de mercadorias no seu território, deverão igualmente ter em consideração, entre outros, os regulamentos especiais a que os transportes estão sujeitos, particularmente os regulamentos relativos

a horas de trabalho e a períodos de repouso obrigatório dos condutores dos veículos rodoviários. Recomenda-se às autoridades aduaneiras que só exerçam o direito de fixar itinerários nos casos considerados indispensáveis.

#### 0.21 - Artigo 21.º

0.21-1 - As autoridades aduaneiras têm o direito de inspeccionar todas as partes dos veículos mesmo quando se não trate de compartimentos selados destinados à carga. As disposições deste artigo em nada limitam esse direito.

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

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

#### 0.28 - Artigo 28.º

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

2 - O uso da caderneta TIR deve limitar-se às funções que lhe são próprias, isto é, ao trânsito. O estacionamento de mercadorias sob fiscalização aduaneira no local de destino, por exemplo, não deve efectuar-se ao abrigo da caderneta TIR. Se não tiver sido cometida nenhuma irregularidade, a estância aduaneira de destino deve dar quitação dos compromissos assumidos na caderneta TIR logo que as mercadorias a que a mesma se refere sejam submetidas a outro regime aduaneiro ou despachadas para consumo. Na prática, a quitação deve ser dada após a reexportação imediata das mercadorias (embarque directo num porto marítimo, por exemplo) ou ainda logo que sejam submetidas a despacho ou dêem entrada em armazém, por exemplo, segundo as disposições em vigor no país de destino.

#### 0.29 - Artigo 29.º

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

#### 0.38.1 - Artigo 38.º, parágrafo 1

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

#### 0.38.2 - Artigo 38.º, parágrafo 2

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

#### 0.39 - Artigo 39.º

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

#### 0.45 - Artigo 45.º

Recomenda-se às Partes contratantes que dêem competência ao maior número possível de estâncias aduaneiras, quer interiores, quer de fronteira, para efectuarem operações TIR.

## 2 - Anexo 2

### 2.2 - Artigo 2.º

#### 2.2.1, a) - Alínea 1, a) «Reunião dos elementos constitutivos»:

a) Quando os dispositivos de ligação (rebites, parafusos, cavilhas e porcas, etc.) forem utilizados, alguns deles, em número considerado suficiente, serão introduzidos do exterior, atravessarão os elementos unidos e passarão ao interior onde serão solidamente fixados (por exemplo, rebitados, soldados, encasquilhados, cavilhados e rebitados ou soldados às porcas). Todavia, os rebites clássicos (isto é, aqueles cuja colocação exige uma actuação de ambos os lados dos elementos unidos) poderão também ser introduzidos do interior. Não obstante o que antecede, o pavimento dos compartimentos destinados à carga pode ser fixado por meio de parafusos com rosca cortante, de rebites introduzidos por meio de uma carga explosiva ou de rebites autoperfuradores colocados a partir do interior e que atravessem em ângulo recto o pavimento e as travessas metálicas inferiores, desde que, salvo no caso de parafusos com rosca cortante, as extremidades de alguns deles se apresentem ao nível da superfície exterior da travessa ou estejam a ela soldadas;

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

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

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

por meio dos dispositivos visados na alínea c) da presente nota, desde que os dispositivos utilizados na parte interior da parede não sejam acessíveis do exterior.

2.2.1, b) - Alínea 1, b) «Portas e outros sistemas de fechamento»:

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

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

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

deve também:

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

iv) Apresentar segurança igual qualquer que seja o tipo de selo utilizado;

b) As charneiras, dobradiças, gonzos e outros dispositivos para fixação de portas, etc., deverão ser fixados de acordo com as prescrições da alínea a), i) e ii), da presente nota. Além disso, as diferentes partes constitutivas desses dispositivos (eixos ou hastes das charneiras ou dos gonzos, por exemplo) serão ajustadas de maneira a não poderem ser retiradas ou desmontadas sem ficarem traços visíveis quando o compartimento destinado à carga estiver fechado e selado. No entanto, quando o dispositivo de fixação não for acessível do exterior, bastará que a porta, etc., uma vez fechada e selada, não possa ser retirada desse dispositivo sem ficarem traços visíveis. Quando a porta ou o sistema de fechamento tiverem mais de dois gonzos, somente os dois mais próximos das extremidades da porta devem ser fixados de acordo com as prescrições da alínea a), i) e ii), acima;

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

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

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

ii) As cabeças de um número conveniente dessas cavilhas ou desses parafusos sejam soldadas ao dispositivo para a aplicação dos selos aduaneiros, às charneiras, etc., de tal modo que fiquem completamente deformadas e que não seja possível retirar tais cavilhas ou parafusos sem ficarem traços visíveis (ver nota 1).

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

(nota 1) Ver desenho n.º 1 junto a este anexo.

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

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

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

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

b) As aberturas que possam permitir o acesso directo ao compartimento destinado à carga serão obstruídas por uma tela metálica ou por uma placa metálica perfurada (dimensão máxima dos orifícios: 3 mm em ambos os casos) e serão protegidas por uma rede metálica soldada (dimensão máxima das malhas: 10 mm);

c) As aberturas que não permitam o acesso directo ao compartimento destinado à carga (por meio de sistemas em cotovelo ou chicanas,

por exemplo) serão munidas dos mesmos dispositivos, podendo, no entanto, os orifícios e as malhas ter uma dimensão máxima de 10 mm e 20 mm, respectivamente);

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

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

2.2.1, c)-2 - Alínea 1, c) «Aberturas de escoamento»:

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

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

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

## 2.3 - Artigo 3.º

2.3.3 - Parágrafo 3 «Toldos feitos de várias peças»:

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

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

2.3.6, a) - Alínea 6, a) «Veículos com argolas corrediças». - Para os fins do presente parágrafo poderão aceitar-se argolas de fixação metálicas que deslizem sobre barras metálicas fixadas aos veículos (ver desenho n.º 2 junto ao presente anexo), desde que:

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

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

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

2.3.6, b) - Alínea 6, b) «Toldos fixados de modo permanente». - Quando uma ou várias bordas do toldo forem fixadas de um modo permanente à carroçaria do veículo, o toldo será mantido por uma tira de metal ou qualquer outro material apropriado, fixa à carroçaria do veículo por dispositivos de ligação que satisfaçam às exigências da alínea a) da nota 2.2.1, a), do presente anexo.

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

2.3.11, a) - Alínea 11, a) «Aba de tensão dos toldos». - O toldo de numerosos veículos apresenta exteriormente, ao longo da parede lateral dos mesmos, uma aba horizontal munida de ilhós. Estas abas, designadas por abas de tensão, destinam-se a permitir que o toldo seja esticado por meio de cordas ou dispositivos semelhantes. As referidas abas têm sido utilizadas para esconder cortes horizontais efectuados nos toldos que permitem o acesso ilícito às mercadorias transportadas no veículo. Por este motivo recomenda-se que não seja autorizada a utilização de abas deste tipo. Em sua substituição podem ser usados os seguintes dispositivos:

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

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

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

2.3.11, c) - Alínea 11, c) «Correias dos toldos»:

2.3.11, c)-1 - Consideram-se próprias para a confecção de correias as seguintes matérias:

a) Couro;

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

2.3.11, c)-2 - O dispositivo que figura no desenho n.º 3 junto ao presente anexo obedece aos requisitos da última parte do parágrafo 11 do artigo 3.º do anexo 2. Obedece igualmente aos requisitos do parágrafo 6 do artigo 3.º do anexo 2.

### 3 - Anexo 3

3.0.17 - Disposições relativas à aprovação:

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

2 - Estas disposições não têm por fim limitar o direito que as autoridades competentes da Parte contratante onde o veículo está matriculado, ou no território da qual o seu proprietário está domiciliado, têm de exigir a apresentação de um certificado de aprovação, quer no momento da importação, quer posteriormente,

para fins relacionados com a matrícula ou com o controle do veículo ou com formalidades análogas.

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

(ver documento original)

## ANEXO 7

### ANEXO RELATIVO À APROVAÇÃO DE CONTENTORES

#### 1.ª PARTE

Regulamento relativo às condições técnicas aplicáveis aos contentores para poderem ser utilizados no transporte internacional sob regime de selagem aduaneira.

#### ARTIGO 1.º

##### Princípios fundamentais

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

- a) Que nenhuma mercadoria possa ser extraída da parte selada do contentor ou aí ser introduzida sem ficarem traços visíveis de arrombamento ou sem que se quebre o selo aduaneiro;
- b) Que o selo aduaneiro possa ser-lhes aposto de maneira simples e eficaz;
- c) Que não contenham espaços onde se possam esconder mercadorias;
- d) Que todos os espaços susceptíveis de conter mercadorias sejam facilmente acessíveis às inspeções aduaneiras.

ARTIGO 2.º  
Estrutura dos contentores

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

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

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

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

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

i) O revestimento interior do contentor não deverá poder ser desmontado e colocado novamente no seu lugar sem ficarem traços visíveis; ou

ii) Os referidos espaços deverão reduzir-se ao mínimo e ser facilmente acessíveis às inspecções aduaneiras.

ARTIGO 3.º  
Contentores dobráveis ou desmontáveis

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

ARTIGO 4.º  
Contentores com toldo

1 - Os contentores com toldo obedecerão às condições estipuladas nos artigos 1.º, 2.º e 3.º do presente Regulamento, desde que estas sejam susceptíveis de lhes ser aplicadas. Deverão estar, além disso, em conformidade com as disposições deste artigo.

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

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

4 - Se o toldo for de tecido revestido de matéria plástica e feito de várias peças, estas poderão também reunir-se umas às outras por soldadura, segundo o desenho n.º 3 junto ao presente Regulamento. A borda de uma peça sobrepor-se-á, pelo menos, 15 mm à borda da outra. A união das peças, por fusão, será efectuada em toda essa largura. A borda exterior da sobreposição será revestida com uma

tira de matéria plástica com a largura de, pelo menos, 7 mm, a qual será fixada pelo mesmo processo de soldadura. Sobre essa tira, bem como sobre uma largura de, pelo menos, 3 mm de cada um dos seus lados, imprimir-se-á um relevo uniforme e bem marcado. A soldadura será feita de tal modo que as peças não possam ser separadas e depois novamente reunidas sem ficarem traços visíveis.

5 - Os consertos efectuar-se-ão segundo o método indicado no desenho n.º 4 junto ao presente Regulamento; as bordas serão dobradas, introduzidas uma na outra, e unidas por duas costuras visíveis e distantes 15 mm, pelo menos; a cor do fio visível do interior será diferente da do fio visível do exterior e da do toldo; todas as costuras serão feitas à máquina. Quando o conserto de um toldo danificado junto das extremidades tiver de se executar pela substituição da parte que se encontre em mau estado por um remendo, a costura poderá também efectuar-se de acordo com o disposto no parágrafo 3 deste artigo e no desenho n.º 1 junto ao presente Regulamento.

Os consertos dos toldos de tecido revestido de matéria plástica poderão também ser executados segundo o processo descrito no parágrafo 4 deste artigo, mas, neste caso, a soldadura deverá efectuar-se nos dois lados do toldo, colocando-se o remendo por dentro.

6:

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

i) Por argolas metálicas fixas ao contentor;

ii) Por ilhós abertos na borda do toldo;

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

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

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

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

8 - Serão utilizados ligamentos dos seguintes tipos:

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

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

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

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

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

Além disso, o seu sistema de fechamento será constituído:

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

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

c) Por uma correia, de matéria apropriada, não extensível, feita de uma só peça, com, pelo menos, 20 mm de largura e 3 mm de espessura, que passará pelas argolas e manterá unidas as duas bordas do toldo assim como a aba; esta correia será presa ao interior do toldo e terá um ilhó por onde passarão o cabo ou a corda mencionados no parágrafo 8 deste artigo.

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

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

#### ARTIGO 5.º Disposições transitórias

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

(ver documento original)

#### 2.ª PARTE

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

#### Generalidades

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

- a) Quer no estágio de fabrico em relação a um determinado modelo (aprovação no estágio de fabrico);
- b) Quer num estágio posterior ao fabrico, individualmente ou em relação a um determinado número de contentores do mesmo modelo (aprovação num estágio posterior ao fabrico).

Disposições comuns às duas modalidades de aprovação

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11 - O construtor deverá comprometer-se por escrito:

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

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

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

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

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

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

13 - Nenhuma aprovação de um determinado modelo será concedida sem que a autoridade competente tenha constatado, pelo exame de um ou de vários contentores fabricados segundo esse modelo, que os

contentores em causa obedecem às condições técnicas prescritas na 1.ª parte.

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

Disposições especiais relativas à aprovação num estágio posterior ao fabrico

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

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

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

(ver documento original)

### 3.ª PARTE

#### Notas explicativas

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

2 - 1.<sup>a</sup> parte - artigo 4.<sup>o</sup>, parágrafo 6, alínea a):

O desenho junto a esta 3.<sup>a</sup> parte dá um exemplo de um sistema para a fixação dos toldos nas cantoneiras dos contentores aceitável para a alfândega.

3 - 2.<sup>a</sup> parte - parágrafo 5:

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

(ver documento original)

## ANEXO 8

### COMPOSIÇÃO E REGULAMENTO INTERNO DO COMITÉ DE GESTÃO

#### ARTIGO 1.<sup>o</sup>

- i) As Partes contratantes são membros do Comité de Gestão;
- ii) O Comité pode decidir que as administrações competentes dos Estados visados no parágrafo 1 do artigo 52.<sup>o</sup> da presente Convenção que não são Partes contratantes ou os representantes das organizações internacionais poderão, para as questões que lhes interessarem, assistir às sessões do Comité na qualidade de observadores.

#### ARTIGO 2.<sup>o</sup>

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

#### ARTIGO 3.<sup>o</sup>

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

#### ARTIGO 4.º

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

#### ARTIGO 5.º

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

#### ARTIGO 6.º

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

#### ARTIGO 7.º

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

#### ARTIGO 8.º

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