



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 655-C, DE 2025**

**(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)**

**Mensagem nº 801/2024**

**Ofício nº 847/2024**

Aprova o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. RICARDO AYRES); da Comissão de Desenvolvimento Econômico, pela aprovação (relator: DEP. VANDER LOUBET); da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação (relator: DEP. FLORENTINO NETO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. ALEX MANENTE).

## **DESPACHO:**

**ÀS COMISSÕES DE:**

**VIAÇÃO E TRANSPORTES;**

**DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;**

**FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E**

**CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).**

## **APRECIÇÃO:**

**Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário**

## S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

V - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº** , **DE 2025**  
(MENSAGEM Nº 801/2024)

*Aprova o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975, inclusive quanto ao procedimento de vigência automática de emendas à Convenção e a seus anexos aprovadas pelo Comitê Administrativo após decurso de prazo para objeção, independentemente de ratificação pelas Partes Contratantes, conforme previsto nos artigos 59, 60 e 60 *bis* da referida Convenção.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão da referida Convenção, inclusive quanto às emendas referidas no *caput*, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 27 de agosto de 2025.

Deputado **Filipe Barros**  
Presidente



# **MENSAGEM N.º 801, DE 2024**

**(Do Poder Executivo)**

**Ofício nº 847/2024**

Submete à consideração do Congresso Nacional, o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART 54, RICD) E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)  
PROPOSIÇÃO SUJEITA À APRECIACÃO DO PLENÁRIO  
REGIME DE TRAMITAÇÃO: PRIORIDADE (ART 151, II, RICD)

**APRECIACÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

## MENSAGEM Nº 801

Apresentação: 10/09/2024 18:58:00.000 - Mesa

MSC n.801/2024

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado das Relações Exteriores, Ministro de Estado da Fazenda e Ministro de Estado dos Transportes, o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

Brasília, 7 de agosto de 2024.



EMI nº 00116/2024 MRE MF MT

Brasília, 18 de Junho de 2024

Senhor Presidente da República,

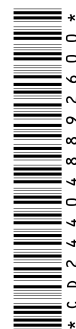
Submetemos à sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

2. A Convenção TIR tem como objetivo facilitar o transporte internacional de mercadorias por veículos rodoviários, por meio da simplificação e da harmonização de formalidades administrativas relacionadas ao transporte internacional, em especial daquelas aplicáveis nas fronteiras. Atualmente, esse instrumento conta com 77 partes contratantes, incluindo Argentina, Chile e Uruguai, na América do Sul.

3. A Convenção TIR constitui um dos mais bem-sucedidos tratados internacionais de transporte, uma vez que cria o único sistema universal de trânsito aduaneiro atualmente em operação. O acordo está baseado em cinco pilares: necessidade de aprovação de veículos e contêineres, sistema de garantia internacional, uso de Cadernetas TIR, reconhecimento recíproco dos controles aduaneiros e acesso controlado ao sistema TIR.

4. Ao aderir à Convenção TIR, o Brasil proporcionará às instituições públicas e privadas maior agilidade nos procedimentos relacionados ao controle aduaneiro nas fronteiras e reduzirá a burocracia aplicável ao transporte internacional, o que contribui para a melhoria do ambiente de negócios no país. Além disso, deverá ser reduzido, consideravelmente, o tempo de espera na fronteira de veículos que transportam mercadorias.

5. As disciplinas da Convenção TIR garantem maior segurança da cadeia logística. Exige-se que contêineres e compartimentos de carga sejam pré-aprovados pela alfândega, de modo a assegurar que nada possa ser adicionado ou removido sem a ciência das autoridades competentes. O envio de informações à aduana deve ser feito por meio eletrônico e de forma simultânea, antes da chegada do veículo de carga à outra aduana do ponto de fronteira. Sistemas informatizados, a exemplo do SafeTIR e do Real-Time SafeTIR, permitem que as administrações aduaneiras verifiquem em tempo real o estado das cadernetas TIR e comuniquem os dados relativos à cessação das operações TIR.



6. A garantia internacional prevista na Convenção TIR é globalmente aplicável, cobre os direitos aduaneiros e demais impostos, com proteção máxima de até EUR 100.000 por operação de transporte. Elimina-se, assim, a necessidade de garantias dispendiosas em cada país de trânsito.

7. A adesão à Convenção TIR poderá ser particularmente benéfica para a superação das dificuldades no trânsito internacional de veículos na Ponte Binacional Franco-Brasileira, que liga a localidade de São Jorge do Oiapoque, na Guiana Francesa, e o município de Oiapoque, no Brasil. Por tratar-se de território ultramarino francês, a Guiana Francesa é vinculada aos regramentos estabelecidos pela Convenção TIR, de que a França é parte contratante. Pelo Brasil, atualmente, as normas que regem o trânsito internacional estão sob o amparo do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). O descompasso normativo resultante desse quadro regulatório tem gerado obstáculos ao trânsito rodoviário internacional e, conseqüentemente, ao comércio bilateral.

8. Registre-se, ainda, que, além de em nada conflitar com o ATIT, a Convenção TIR complementa as funções atualmente reguladas por esse acordo regional da ALADI, oferecendo aos intervenientes no comércio internacional medida de facilitação do comércio utilizada por expressivo número de países situados em diferentes regiões de mundo.

9. Cabe destacar, por fim, que, nos termos dos artigos 59, 60 e 60 bis da Convenção TIR, permite-se vigência automática de emendas à Convenção e seus anexos aprovadas pelo Comitê Administrativo, independentemente de ratificação pelas Partes Contratantes. Recomenda-se, portanto, que o Parlamento brasileiro, no momento de eventual aprovação da adesão da República Federativa do Brasil à Convenção, manifeste-se, de forma expressa, sobre a aprovação da aludida norma.

10. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I da Constituição Federal, submetemos-lhe o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autênticas da Convenção.

Respeitosamente,

***Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Iecker Vieira, Fernando Haddad, José Renan Vasconcelos Calheiros Filho***



**CONVENÇÃO ADUANEIRA SOBRE O TRANSPORTE INTERNACIONAL DE  
MERCADORIAS AO ABRIGO DAS CADERNETAS TIR  
(CONVENÇÃO TIR DE 1975)**

ACORDADA EM GENEVRA EM 14 DE NOVEMBRO DE 1975

TEXTO CONFORME EMENDADO EM FEVEREIRO DE 2022

AS PARTES CONTRATANTES,

DESEJANDO facilitar o transporte internacional de mercadorias por veículos rodoviários,

CONSIDERANDO que a melhoria das condições de transporte constitui um dos fatores essenciais para o desenvolvimento da cooperação entre si,

DECLARANDO serem favoráveis à simplificação e à harmonização de formalidades administrativas no campo do transporte internacional, em especial nas fronteiras,

ACORDAM o seguinte:

Capítulo I

**DISPOSIÇÕES GERAIS**

a) **Definições**

*Artigo 1º*

Para os fins da presente Convenção:





- (a) “Transporte TIR” significará o transporte de mercadorias de uma unidade aduaneira de partida a uma unidade aduaneira de destino ao abrigo do procedimento, denominado procedimento TIR, estabelecido nesta Convenção;
- (b) “Operação TIR” significará a parte de um transporte TIR realizado em uma Parte Contratante de uma unidade aduaneira de partida ou de entrada (em trânsito) para uma unidade aduaneira de destino ou de saída (em trânsito);
- (c) “Início de uma operação TIR” significará que o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner foi apresentado para fins de controle à unidade aduaneira de partida ou entrada (em trânsito) juntamente com a carga e a Caderneta TIR relacionada e que a Caderneta TIR tenha sido aceita pela unidade aduaneira;
- (d) “Fim de uma operação TIR” significará que o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner foi apresentado para fins de controle à unidade aduaneira de destino ou de saída (em trânsito) juntamente com a carga e a Caderneta TIR relacionada;
- (e) “Quitação de uma operação TIR” significará a certificação pelas autoridades aduaneiras de que a operação TIR foi finalizada corretamente em uma Parte Contratante. A certificação é estabelecida pelas autoridades aduaneiras com base em uma comparação entre os dados ou informações disponíveis da unidade aduaneira de destino ou de saída (em trânsito) e na unidade aduaneira de partida ou de entrada (em trânsito);
- (f) “Tarifas e impostos de importação ou exportação” significará tarifas alfandegárias e todos as outras tarifas, impostos, taxas e outros encargos que são cobrados sobre, ou em conexão com, a importação e a exportação de mercadorias, à exceção das taxas e encargos cujo montante se limite ao custo aproximado dos serviços prestados;
- (g) “Veículo rodoviário” significará não somente um veículo rodoviário a motor, mas também qualquer reboque ou semirreboque destinado a ser atrelado a ele;
- (h) “Combinação de veículos” significará veículos atrelados que realizam a circulação rodoviária como uma unidade;
- (j) “Contêiner” significará um equipamento de transporte (caixote grande, tanque móvel ou outra estrutura similar):
  - (i) que constitua um compartimento, total ou parcialmente fechado, destinado a conter mercadorias;



- (ii) de caráter permanente e suficientemente resistente para ser usado repetidamente;
- (iii) especialmente projetado para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou mais modais de transporte, sem recarga intermediária;
- (iv) projetado para ser manuseado com facilidade, particularmente quando de seu transbordo de um modal de transporte a outro;
- (v) projetado para ser facilmente preenchido e esvaziado; e
- (vi) com um volume interno de um metro cúbico ou superior;

“Carrocerias desmontáveis” devem ser tratadas como contêineres;

(k) “Unidade aduaneira de partida” significará qualquer unidade aduaneira de uma Parte Contratante onde é iniciado o transporte TIR de uma carga ou parte de uma carga de mercadorias;

(l) “Unidade aduaneira de destino” significará qualquer unidade aduaneira de uma Parte Contratante onde se encerra o transporte TIR de uma carga ou parte de uma carga de mercadorias;

(m) “Unidade aduaneira de trânsito” significará qualquer unidade aduaneira de uma Parte Contratante pela qual um veículo rodoviário, uma combinação de veículos ou um contêiner entre ou saia da Parte Contratante no decurso de um transporte TIR;

(n) “Pessoa” significará tanto pessoas físicas como pessoas jurídicas;

(o) “Titular” de uma Caderneta TIR significará a pessoa a quem uma Caderneta TIR foi emitida em conformidade com as disposições pertinentes da Convenção, e em nome de quem uma declaração aduaneira foi feita na forma de uma Caderneta TIR, indicando a vontade de sujeitar as mercadorias ao regime TIR na unidade aduaneira de partida. O titular é responsável pela apresentação do veículo rodoviário, da combinação de veículos ou do contêiner, juntamente com a carga e a Caderneta TIR respectivas, perante a unidade aduaneira de partida, a unidade aduaneira de trânsito e a unidade aduaneira de destino, e pela devida observância das disposições pertinentes da Convenção.

(p) “Mercadorias pesadas ou volumosas” significará qualquer objeto pesado ou volumoso que, devido a seu peso, dimensões ou natureza, não é geralmente transportado em um veículo rodoviário ou em contêiner fechado;



\* C D 2 4 0 4 8 8 9 2 6 0 0 \*

(q) “Associação garantidora” significará uma associação autorizada pelas autoridades aduaneiras ou outras autoridades competentes de uma Parte Contratante para atuar como garantidora para pessoas que utilizam o procedimento TIR;

(r) “Organização internacional” significará uma organização autorizada pelo Comitê Administrativo para assumir a responsabilidade pela organização e o funcionamento efetivos de um sistema internacional de garantia.

(s) “Procedimento eTIR” significará o procedimento TIR, implementado por meio de intercâmbio eletrônico de dados, que fornece o equivalente funcional à caderneta TIR. Considerando que as disposições da Convenção TIR se aplicam, as especificações do procedimento eTIR são definidas no Anexo 11.

## **b) Escopo**

### *Artigo 2º*

A presente Convenção aplica-se ao transporte de mercadorias sem recarga intermediária, em veículos rodoviários, combinações de veículos ou em contêineres, através de uma ou mais fronteiras entre uma unidade aduaneira de partida de uma Parte Contratante e uma unidade aduaneira de destino de outra ou da mesma Parte Contratante, contanto que uma parte do trajeto entre o início e o fim do transporte TIR seja realizado por meio rodoviário.

### *Artigo 3º*

Para que as disposições da presente Convenção sejam aplicáveis:

a. a operação de transporte deverá ser realizada

- (i) por meio de veículos rodoviários, combinações de veículos ou contêineres previamente aprovados segundo as condições estabelecidas no Capítulo III, a); ou
- (ii) por meio de outros veículos rodoviários, outras combinações de veículos ou outros contêineres, em conformidade com as condições estabelecidas no Capítulo III, c); ou
- (iii) por veículos rodoviários ou veículos especiais, como ônibus, guindastes, varredoras mecânicas, betoneiras etc., exportados e, portanto, equipados a mercadorias que se deslocam por seus próprios meios de uma unidade aduaneira de partida para uma unidade aduaneira de destino segundo as condições enumeradas no



Capítulo III, c). Caso tais veículos estejam transportando outras mercadorias, as condições indicadas nas alíneas (i) ou (ii) acima deverão ser aplicadas;

(b) as operações de transporte deverão ser garantidas por associações autorizadas, em conformidade com o disposto no Artigo 6º. Elas deverão ser realizadas ao abrigo de uma Caderneta TIR, a qual deverá seguir o modelo reproduzido no Anexo 1 da presente Convenção, ou pelo procedimento eTIR.

### c) Princípios

#### *Artigo 4º*

As mercadorias transportadas ao abrigo do procedimento TIR não estarão sujeitas ao pagamento ou ao depósito de tarifas e impostos de importação ou exportação nas unidades aduaneiras de trânsito.

#### *Artigo 5º*

1. As mercadorias transportadas ao abrigo do procedimento TIR em veículos rodoviários lacrados, combinações de veículos ou contêineres não serão, como regra geral, sujeitos a inspeção aduaneira nas unidades aduaneiras de trânsito.

2. No entanto, a fim de evitar abusos, as autoridades aduaneiras poderão, em casos excepcionais, e particularmente quando houver suspeita de irregularidades, realizar a verificação das mercadorias nessas unidades aduaneiras.

### Capítulo II

## **EMIÇÃO DAS CADERNETAS TIR**

### **RESPONSABILIDADE DAS ASSOCIAÇÕES GARANTIDORAS**

#### *Artigo 6º*

1. As autoridades aduaneiras ou outras autoridades competentes de uma Parte Contratante poderão habilitar associações a emitir Cadernetas TIR, seja diretamente, seja por meio de associações correspondentes, e a atuar como garantidores, contanto que as condições e requisitos



mínimos previstos no Anexo 9, Parte I, sejam respeitados. A habilitação deverá ser revogada caso as condições e requisitos mínimos contidos no Anexo 9, Parte I, deixem de ser respeitados.

2. Uma associação não deverá ser autorizada em um país a menos que sua garantia também se estenda às responsabilidades incorridas nesse país em conexão com operações realizadas ao abrigo de cadernetas TIR emitidas por associações estrangeiras filiadas à mesma organização internacional à que ela própria está filiada.

2 bis. Uma organização internacional deverá ser autorizada pelo Comitê Administrativo para assumir a responsabilidade pela organização e pelo funcionamento efetivos de um sistema internacional de garantia. A autorização deverá ser concedida contanto que a organização preencha os requisitos e as condições previstos no Anexo 9, Parte III. O Comitê Administrativo poderá revogar a autorização caso tais requisitos e condições deixem de ser respeitados.

3. Uma associação somente poderá emitir Cadernetas TIR para pessoas a quem não tenha sido recusado o acesso ao procedimento TIR pelas autoridades competentes das Partes Contratantes onde tais pessoas estão estabelecidas ou domiciliadas.

4. A habilitação para o acesso ao procedimento TIR somente poderá ser concedida a pessoas que satisfaçam as condições e requisitos mínimos estipulados no Anexo 9, Parte II, da presente Convenção. Sem prejuízo do disposto no artigo 38, a habilitação será revogada caso o cumprimento de tais critérios deixe de estar assegurado.

5. A autorização de acesso ao procedimento TIR será concedida em conformidade com o procedimento previsto no Anexo 9, Parte II, da presente Convenção.

### *Artigo 7º*

Os formulários das cadernetas TIR enviados às associações garantidoras pelas associações estrangeiras correspondentes ou por organizações internacionais serão isentos de tarifas e impostos de importação e exportação e não serão sujeitos a nenhuma proibição ou restrição de importação e exportação.

### *Artigo 8º*

1. A associação garantidora deverá comprometer-se a pagar até o máximo do montante garantido das tarifas e impostos de importação e exportação devidos, acrescidos de quaisquer juros de mora devidos em conformidade com as leis e regulamentos aduaneiros da Parte Contratante em



que tiver sido constatada uma irregularidade que resultar em uma demanda contra a associação garantidora em conexão com uma operação TIR. A associação será responsabilizada, conjunta e solidariamente, com os devedores das quantias acima mencionadas, pelo pagamento de tais quantias.

2. Nos casos em que as leis e regulamentos de uma Parte Contratante não prevejam o pagamento de tarifas e impostos de importação ou exportação conforme previsto no parágrafo 1º acima, a associação garantidora deverá se comprometer a pagar, sob as mesmas condições, uma quantia equivalente ao valor das tarifas e impostos de importação ou exportação, acrescidos, se for o caso, de juros de mora.
3. Cada Parte Contratante deverá determinar o valor máximo por caderneta TIR que poderá ser exigido da associação garantidora, com base nas disposições dos parágrafos 1º e 2º acima.
4. A responsabilidade da associação garantidora perante as autoridades do país onde a unidade aduaneira de partida está situada deverá começar no momento em que a caderneta TIR for aceita pela unidade aduaneira. Nos países seguintes, através dos quais as mercadorias são transportadas sob o procedimento TIR, tal responsabilidade deverá começar no momento em que as mercadorias entrarem nesses países ou, no caso de suspensão do transporte TIR nos termos do artigo 26, parágrafos 1º e 2º, no momento em que a caderneta TIR for aceita pela unidade aduaneira onde o transporte TIR recomeçar.
5. A responsabilidade da associação garantidora deverá cobrir não apenas as mercadorias que estão enumeradas na caderneta TIR, mas também quaisquer mercadorias que, embora não mencionadas na caderneta, se encontrem na seção selada do veículo rodoviário ou no contêiner lacrado. A responsabilidade não deverá ser estendida a nenhuma outra mercadoria.
6. A fim de determinar as tarifas e impostos mencionados nos parágrafos 1º e 2º deste artigo, as informações relativas às mercadorias constantes na caderneta TIR deverão, na ausência de prova em contrário, ser presumidas corretas.

#### *Artigo 9º*

1. A associação garantidora deverá determinar o período de validade da caderneta TIR por meio da especificação da data final de validade, após a qual a caderneta não poderá ser apresentada na unidade aduaneira de partida para aceitação.
2. Contanto que tenha sido aceita pela unidade aduaneira de partida antes ou na data final de validade, conforme previsto no parágrafo 1º deste artigo, a caderneta deverá permanecer válida até a conclusão da operação TIR na unidade aduaneira de destino.



### *Artigo 10*

1. A quitação de uma operação TIR deve ocorrer sem atraso.
2. Quando as autoridades aduaneiras de uma Parte Contratante tiverem quitado uma operação TIR, elas não poderão mais demandar que a associação garantidora pague as quantias referidas no Artigo 8, parágrafos 1 e 2, salvo se o certificado de finalização da operação TIR tenha sido obtido de forma imprópria ou fraudulenta ou a operação não tenha sido finalizada.

### *Artigo 11*

1. Em caso de não quitação de uma operação TIR, as autoridades competentes deverão:
  - (a) notificar o titular da Caderneta TIR, em seu endereço indicado na caderneta TIR, a respeito da não quitação; e
  - (b) notificar a associação garantidora da não quitação.

As autoridades competentes deverão igualmente notificar a associação garantidora no prazo máximo de um ano a partir da data de aceitação da Caderneta TIR por tais autoridades, ou no prazo de dois anos, no caso de o certificado de terminação da operação TIR ter sido falsificado ou obtido de maneira inadequada ou fraudulenta.

2. Quando o pagamento das quantias mencionadas no Artigo 8, parágrafos 1 e 2, se tornarem exigíveis, as autoridades competentes deverão, contanto que possível, solicitar o pagamento pela pessoa ou pelas pessoas devedoras antes de apresentarem uma demanda contra a associação garantidora.
3. A demanda de pagamento das quantias referidas no Artigo 8, parágrafos 1 e 2, deverá ser dirigida à associação garantidora no mínimo um mês após a data em que a associação tiver sido notificada da não-quitação da operação ou de que o certificado de terminação da operação TIR foi falsificado ou obtido de maneira imprópria ou fraudulenta, e nunca dois anos após tal data. Contudo, em casos de operações TIR que, durante o mencionado período de dois anos, forem objeto de processos administrativos ou judiciais relativos à obrigação de pagamento pela pessoa ou pelas pessoas mencionadas no parágrafo 2 deste Artigo, a demanda de pagamento deverá ser apresentada no prazo de um ano a partir da data em que a decisão das autoridades competentes ou dos tribunais se tornar exequível.
4. A associação garantidora deverá pagar os valores demandados no prazo de três meses a partir da data em que lhe for apresentada a demanda de pagamento.



5. As quantias pagas deverão ser reembolsadas à associação garantidora se, no prazo de dois anos após a data da demanda de pagamento, se provar, à satisfação das autoridades competentes, que nenhuma irregularidade foi cometida em relação à operação TIR em questão. O prazo de dois anos poderá ser prorrogado em conformidade com a legislação nacional.

### Capítulo III

## **TRANSPORTE DE MERCADORIAS EFETUADO AO ABRIGO DA CADERNETA TIR**

### **a) Aprovação de veículos e de contêineres**

#### *Artigo 12*

A fim de se enquadrar nas disposições das seções a) e b) do presente Capítulo, todo veículo rodoviário deve, quanto à sua construção e equipamentos, obedecer às condições estabelecidas no anexo 2 da presente Convenção e deve ter sido aprovado em conformidade com o procedimento estabelecido no anexo 3 desta Convenção. O certificado de aprovação deverá estar em conformidade com o modelo reproduzido no anexo 4.

#### *Artigo 13*

1. Para enquadrar-se nas disposições das seções a) e b) do presente Capítulo, os contêineres devem ser construídos em conformidade com as condições estabelecidas na Parte I do anexo 7 e devem ter sido aprovados conforme o procedimento estabelecido na Parte II daquele anexo.

2. Os contêineres aprovados para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, em conformidade com a Convenção Aduaneira relativa a Contêineres, de 1956, dos acordos dela derivados concluídos sob a égide das Nações Unidas, da Convenção Aduaneira relativa a Contêineres, de 1972, ou de quaisquer instrumentos internacionais que possam substituir ou modificar esta Convenção, deverão ser considerados em conformidade com as disposições do parágrafo 1º e deverão ser aceitos para o transporte efetuado ao abrigo do procedimento TIR sem necessidade de nova aprovação.

#### *Artigo 14*

1. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de não reconhecer a validade da aprovação de veículos rodoviários ou dos contêineres que não atendam às condições previstas nos artigos 12 e 13.





Entretanto, as Partes Contratantes deverão evitar atrasar o transporte quando as deficiências constatadas forem de pouca importância e não envolvam qualquer risco de contrabando.

2. Antes de ser novamente utilizado para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, veículo rodoviário ou o contêiner que deixar de cumprir com as condições que justificaram sua aprovação deverá ser restaurado a seu estado original ou ser submetido a uma nova aprovação.

## **b) Disposições relativas ao transporte realizado ao abrigo de uma caderneta TIR**

### *Artigo 15*

1. Não deverá ser exigido qualquer documento aduaneiro especial para a importação temporária de veículo rodoviário, combinação de veículos ou contêiner utilizado no transporte de mercadorias ao abrigo do procedimento TIR. Não deverá ser exigida nenhuma garantia para o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner.

2. As disposições do parágrafo 1º do presente artigo não deverão impedir uma Parte Contratante de exigir o cumprimento, na unidade aduaneira de destino, das formalidades estabelecidas por seus regulamentos nacionais para assegurar que, uma vez terminada a operação TIR, o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner sejam reexportados.

### *Artigo 16*

Quando um veículo rodoviário ou uma combinação de veículos estiver realizando um transporte TIR, uma placa retangular com a inscrição “TIR” e seguindo as especificações fornecidas no anexo 5 desta Convenção deverá ser afixada na frente e outra na traseira do veículo rodoviário ou da combinação de veículos. Tais placas deverão ser colocadas de modo que fiquem claramente visíveis. Elas deverão ser removíveis ou encaixadas ou projetadas de tal modo que possam ser viradas do avesso, cobertas, dobradas ou que possam indicar de qualquer outro modo que um transporte TIR não está sendo realizado.

### *Artigo 17*

1. Uma única caderneta TIR deverá ser emitida para cada veículo rodoviário ou contêiner. Contudo, uma única caderneta TIR poderá ser emitida para uma combinação de veículos ou para vários contêineres carregados em um único veículo rodoviário ou em uma combinação de veículos. Nesse caso, o manifesto das mercadorias cobertas pela caderneta TIR deverá listar separadamente o conteúdo de cada veículo que faça parte da combinação de veículos ou de cada contêiner.



2. A caderneta TIR será válida para apenas uma viagem. Deverá conter ao menos o número de folhas destacáveis necessárias para o transporte TIR em questão.

### *Artigo 18*

1. Um transporte TIR poderá envolver várias unidades aduaneiras de partida e de destino, porém o número total de unidades aduaneiras de partida e de destino não poderá ser superior a oito. A caderneta TIR somente poderá ser apresentada nas unidades aduaneiras de destino se todas as unidades aduaneiras de partida a tenham aceitado.

2. As autoridades aduaneiras podem limitar o número máximo de unidades aduaneiras de partida (ou destino) em seus territórios a menos de sete mas não menos de três.

### *Artigo 19*

As mercadorias e o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner deverão ser apresentados juntamente com a caderneta TIR na unidade aduaneira de partida. As autoridades aduaneiras do país de partida deverão tomar as medidas necessárias para se assegurarem da exatidão do manifesto de cargas e para a aposição dos lacres aduaneiros ou para a verificação dos lacres aduaneiros apostos sob a responsabilidade de tais autoridades por pessoas devidamente autorizadas.

### *Artigo 20*

Para viagens no território de uma Parte Contratante ou várias Partes Contratantes formando uma união aduaneira ou econômica, as autoridades aduaneiras competentes poderão determinar um prazo e exigir que o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner siga uma rota preestabelecida.

### *Artigo 21*

Em cada unidade aduaneira de trânsito, bem como nas unidades aduaneiras de destino, o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner deverá ser apresentado para fins de controle perante as autoridades aduaneiras juntamente com a carga e a caderneta TIR correspondente.

### *Artigo 22*



1. Como regra geral, e exceto quando inspecionarem as mercadorias em conformidade com o artigo 5º, parágrafo 2º, as autoridades das unidades aduaneiras de passagem de cada uma das Partes Contratantes deverão aceitar os lacres aduaneiros das outras Partes Contratantes, contanto que estejam intactos. Tais autoridades aduaneiras poderão, entretanto, caso os requisitos de controle o demandem, adicionar seus próprios lacres.

2. Os lacres aduaneiros assim aceitos por uma Parte Contratante deverão ter em seu território o benefício da mesma proteção legal concedida aos lacres nacionais.

### *Artigo 23*

As autoridades aduaneiras não deverão:

- exigir que veículos rodoviários, combinações de veículos ou contêineres sejam escoltados no território de seu país às custas dos transportadores; e
- exigir, durante o percurso, a verificação dos veículos rodoviários, das combinações de veículos ou dos contêineres e a inspeção de suas cargas;

salvo em casos especiais.

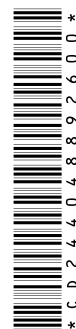
### *Artigo 24*

Caso, durante o percurso ou em uma unidade aduaneira de trânsito, as autoridades aduaneiras realizarem uma inspeção da carga de veículo rodoviário, combinação de veículos ou contêiner, deverão fazer referência aos novos lacres apostos, bem como à natureza dos controles efetuados, nas folhas da caderneta TIR utilizadas no seu país, nos talões correspondentes e nas restantes folhas da caderneta TIR.

### *Artigo 25*

Caso os lacres aduaneiros sejam violados durante o percurso, exceto nas circunstâncias previstas nos artigos 24 e 35, ou caso quaisquer mercadorias sejam destruídas ou danificadas sem a violação de tais lacres, deverá ser seguido o procedimento estabelecido no anexo 1 a esta Convenção para o uso da caderneta TIR, sem prejuízo da eventual aplicação das disposições da legislação nacional, e deverá ser preenchido o relatório de incidente constante na caderneta TIR.

### *Artigo 26*



1. Quando um transporte realizado ao abrigo de uma caderneta TIR transcorrer parcialmente no território de um Estado que não é Parte Contratante desta Convenção, o transporte TIR deverá ser suspenso durante tal parte da viagem. Nesse caso, as autoridades aduaneiras da Parte Contratante em cujo território a viagem prosseguir deverá aceitar a caderneta TIR para retomada do transporte TIR, contanto que os lacres aduaneiros e/ou as marcas de identificação permaneçam intactos. Quando os lacres aduaneiros não tiverem permanecido intactos, as autoridades aduaneiras poderão aceitar a Caderneta TIR para dar continuidade ao transporte TIR nos termos do Artigo 25.
2. O mesmo procedimento deverá ser adotado quando a caderneta TIR não for utilizada por seu detentor em parte da viagem no território de uma Parte Contratante devido à existência de formalidades de trânsito aduaneiro mais simples ou quando o uso de um regime de trânsito aduaneiro não for necessário.
3. Em tais casos, as unidades aduaneiras onde o transporte TIR é suspenso ou retomado deverão ser consideradas unidades aduaneiras de saída em trânsito e unidades aduaneiras de entrada em trânsito, respectivamente.

### *Artigo 27*

Sujeito às disposições da presente Convenção e, em específico do artigo 18, a unidade aduaneira de destino inicialmente designada poderá ser substituída por outra.

### *Artigo 28*

1. A finalização de uma operação TIR deverá ser certificada sem atraso pelas autoridades aduaneiras. A finalização de uma operação TIR poderá ser certificada sem ou com reservas; quando forem apresentadas reservas, estas deverão ser fundamentadas em fatos relacionados à própria operação TIR. Tais fatos deverão ser claramente identificados na Caderneta TIR.
2. Nos casos em que as mercadorias estejam sujeitas a outro regime aduaneiro ou a outro sistema de fiscalização aduaneira, todas as irregularidades que possam ser cometidas sob o outro regime aduaneiro ou sistema de controle aduaneiro não deverão ser atribuíveis ao titular da Caderneta TIR ou a qualquer outra pessoa agindo em seu nome.

### **c) Disposições relativas ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas**



### *Artigo 29*

1. As disposições da presente seção referem-se apenas ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas conforme definidas no artigo 1º, alínea (p), da presente Convenção.
2. Sempre que as disposições da presente seção se apliquem, pesados ou volumosos poderão, de acordo com a decisão das autoridades da unidade aduaneira de partida, ser transportados em veículos ou contêineres não lacrados.
3. As disposições da presente seção deverão ser aplicadas somente se, no entendimento das autoridades da unidade aduaneira de partida, as mercadorias pesadas ou volumosas transportadas e quaisquer acessórios transportados juntamente com estes podem ser facilmente identificados pela descrição fornecida ou se podem receber lacres aduaneiros e/ou marcas de identificação para prevenir qualquer substituição ou subtração das mercadorias sem que tal seja evidente.

### *Artigo 30*

Todas as disposições da presente Convenção, salvo para as exceções previstas nesta seção, deverão ser aplicadas ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas ao abrigo do procedimento TIR.

### *Artigo 31*

A responsabilidade da associação garantidora deverá abranger não apenas as mercadorias enumeradas na caderneta TIR, mas também quaisquer mercadorias que, embora não enumeradas na caderneta, se encontrem na plataforma de carregamento ou entre as mercadorias enumeradas na caderneta TIR.

### *Artigo 32*

A capa e todas as folhas da caderneta TIR deverão conter a indicação “mercadorias pesadas ou volumosas” em negrito, em inglês ou em francês.

### *Artigo 33*



As autoridades da unidade aduaneira de partida poderão exigir que sejam anexados à caderneta TIR documentos como listas de volumes, fotografias, desenhos etc., conforme necessário para a identificação das mercadorias transportadas. Nesse caso, as autoridades aduaneiras deverão endossar tais documentos, uma cópia dos quais deverá ser anexada à parte interna da capa da caderneta TIR e todos os manifestos da caderneta TIR incluirão uma referência a tais documentos.

#### *Artigo 34*

As autoridades das unidades aduaneiras de trânsito de cada uma das Partes Contratantes deverão aceitar os lacres aduaneiros e/ou marcas de identificação apostos pelas autoridades competentes das outras Partes Contratantes. As unidades aduaneiras de trânsito poderão, contudo, afixar lacres e/ou marcas de identificação complementares; deverão registrar os detalhes dos novos lacres e/ou marcas de identificação nas folhas da caderneta TIR utilizadas em seu país, nos talões correspondentes e nas folhas remanescentes na caderneta TIR.

#### *Artigo 35*

Se, durante o percurso ou em uma unidade aduaneira de trânsito, as autoridades aduaneiras que estejam realizando uma inspeção da carga sejam obrigadas a romper os lacres e/ou a remover as marcas de identificação, deverão registrar os novos lacres e/ou marcas de identificação nas folhas da caderneta TIR utilizadas em seu país, nos talões correspondentes e nas folhas remanescentes na caderneta TIR.

### Capítulo IV

## **IRREGULARIDADES**

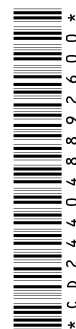
#### *Artigo 36*

Qualquer violação das disposições da presente Convenção sujeitará seu autor, no país onde a violação for cometida, às sanções previstas na legislação desse país.

#### *Artigo 37*

Quando não for possível determinar o território onde a irregularidade foi cometida, ela será considerada cometida no território da Parte Contratante onde for detectada.

#### *Artigo 38*



1. Cada Parte Contratante terá o direito de excluir da operação da presente Convenção, temporária ou permanentemente, qualquer pessoa culpada de uma infração grave ou repetida contra as leis ou regulamentos aduaneiros aplicáveis ao transporte internacional de mercadorias. As condições nas quais a infração contra as leis ou regulamentos aduaneiros é considerada grave deverão ser decididas pela Parte Contratante.

2. Tal exclusão deverá ser notificada sem atraso às autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território a pessoa em questão estiver estabelecida ou domiciliada, à(s) associação(ões) do país ou do território aduaneiro onde a infração tiver sido cometida e ao Conselho Executivo TIR.

### *Artigo 39*

Quando as operações TIR são aceitas mesmo não estando totalmente em ordem:

1. As Partes Contratantes deverão desconsiderar pequenas discrepâncias na observância de prazos ou de itinerário preestabelecido.
2. Da mesma forma, discrepâncias entre as características constantes no manifesto de mercadorias da caderneta TIR e o conteúdo de um veículo rodoviário, combinação de veículos ou contêiner não deverão ser consideradas infrações à Convenção atribuíveis ao detentor da caderneta TIR quando for comprovado à satisfação das autoridades competentes que tais discrepâncias não ocorreram devido a erros cometidos intencionalmente ou por negligência quando do carregamento ou da expedição das mercadorias ou por ocasião da elaboração do referido manifesto.

### *Artigo 40*

As administrações aduaneiras dos países de partida e de destino não deverão responsabilizar o titular da caderneta TIR pelas discrepâncias eventualmente descobertas nesses países quando as discrepâncias forem relacionadas aos procedimentos aduaneiros que precederam ou se seguiram a um transporte TIR e nos quais o titular não estava envolvido.

### *Artigo 41*

Quando for apresentada prova suficiente às autoridades aduaneiras de que as mercadorias especificadas no manifesto de uma caderneta TIR foram destruídas ou irremediavelmente perdidas



devido a acidente ou por motivo de força maior, ou que estão em quantidades inferiores em razão de sua natureza, deverá ser dispensado o pagamento das tarifas e impostos normalmente exigíveis.

#### *Artigo 42*

Mediante solicitação justificada de uma Parte Contratante, as autoridades competentes das Partes Contratantes interessadas em um transporte TIR deverão fornecer àquela Parte Contratante todas as informações disponíveis necessárias para a aplicação dos artigos 39, 40 e 41 acima.

#### Artigo 42 bis

As autoridades competentes, em estreita cooperação com as associações, deverão tomar todas as medidas necessárias para assegurar a utilização correta das Cadernetas TIR. Para tal efeito, poderão tomar as medidas de controle nacionais e internacionais apropriadas. As medidas de controle nacionais tomadas nesse contexto pelas autoridades competentes deverão ser imediatamente comunicadas ao Conselho Executivo TIR, que examinará sua conformidade com as disposições da Convenção. As medidas de controle internacionais deverão ser adotadas pelo Comitê Administrativo.

#### Artigo 42 ter

As autoridades competentes das Partes Contratantes deverão, conforme apropriado, fornecer às associações habilitadas as informações por elas solicitadas para cumprir com o compromisso assumido em conformidade com o Anexo 9, Parte I, Artigo 1º, parágrafo 3º, (iii).

O Anexo 10 estabelece as informações a serem fornecidas em casos específicos.

### CAPÍTULO V

### NOTAS EXPLICATIVAS

#### *Artigo 43*





As Notas Explicativas constantes nos anexos 6, 7 (Parte III) e 11 (Parte II) interpretam certas disposições da presente Convenção e de seus anexos. Descrevem também certas práticas recomendadas.

## CAPÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES DIVERSAS

#### *Artigo 44*

Cada Parte Contratante deverá conceder facilidades às associações garantidoras interessadas para:

(a) a transferência das divisas necessárias para pagamento das importâncias cobradas pelas autoridades das Partes Contratantes em virtude das disposições do artigo 8º desta Convenção; e

(b) a transferência das divisas necessárias para pagamento dos exemplares da caderneta TIR enviados às associações garantidoras pelas associações estrangeiras correspondentes ou por organizações internacionais.

#### *Artigo 45*

Cada Parte Contratante deverá publicar a lista de unidades aduaneiras de partida, de trânsito e de destino aprovadas para o processamento das operações TIR. As Partes Contratantes de territórios limítrofes deverão consultar umas às outras para acordar sobre as unidades aduaneiras de fronteira correspondentes e sobre seus horários de funcionamento.

#### *Artigo 46*

1. Nenhuma cobrança deverá ser feita por serviços aduaneiros prestados em conexão com as operações alfandegárias mencionadas nesta Convenção, exceto quando forem prestados em dias, horários ou locais distintos daqueles normalmente indicados para tais operações.



2. As Partes Contratantes deverão providenciar, na maior medida possível, que sejam facilitadas as operações relativas a mercadorias perecíveis nas unidades aduaneiras.

#### *Artigo 47*

1. As disposições da presente Convenção não impedirão nem a implementação de restrições e de controles impostos por regulamentos nacionais por motivos de moralidade, segurança, higiene ou saúde públicas, ou por razões veterinárias ou fitopatológicas, nem a cobrança de quantias exigíveis em virtude de tais regulamentos.

2. As disposições da presente Convenção não impedirão a implementação de outras disposições nacionais ou internacionais que regulamentem os transportes.

#### *Artigo 48*

Nenhuma disposição da presente Convenção exclui o direito das Partes Contratantes que formam uma união aduaneira ou econômica de adotarem disposições especiais a respeito das operações de transporte que se iniciem, terminem ou atravessem seus territórios, contanto que tais disposições não diminuam as facilidades previstas por esta Convenção.

#### *Artigo 49*

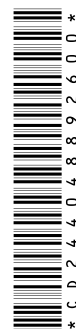
A presente Convenção não impede a implementação de facilidades maiores que as Partes Contratantes concedam ou queiram conceder, seja por meio de disposições unilaterais, seja por virtude de acordos bilaterais ou multilaterais, contanto que tais facilidades não dificultem a aplicação das disposições da presente Convenção, e em particular, o funcionamento das operações TIR.

#### *Artigo 50*

As Partes Contratantes deverão comunicar umas às outras, mediante solicitação, as informações necessárias para a implementação das disposições da presente Convenção, e, especialmente, aquelas relacionadas à aprovação de veículos rodoviários ou de contêineres, bem como às características técnicas de seus projetos.

#### *Artigo 51*

Os anexos constituem parte integrante da presente Convenção.



## CAPÍTULO VII

### CLÁUSULAS FINAIS

#### *Artigo 52*

##### Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e acesso

1. Todos os Estados membros da Organização das Nações Unidas ou membros de uma de suas agências especializadas ou da Agência Internacional de Energia Atômica, Partes do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, e qualquer outro Estado convidado pela Assembleia Geral das Nações Unidas poderá tornar-se uma Parte Contratante à presente Convenção:
  - a. por meio de sua assinatura sem reservas de ratificação, aceitação ou aprovação,
  - b. por meio do depósito de instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação, após haver assinado sujeito a ratificação, aceitação ou aprovação, ou
  - c. por meio do depósito de um instrumento de acesso.
2. A presente Convenção estará aberta de 1º de janeiro de 1976 até 31 de dezembro de 1976 para a assinatura no Escritório das Nações Unidas em Genebra pelos Estados referidos no parágrafo 1º deste artigo. Posteriormente, estará aberta para sua acesso.
3. As uniões aduaneiras ou econômicas também poderão, juntamente com todos seus Estados membros ou a qualquer momento após todos seus Estados-Membros se tornarem Partes Contratantes a esta Convenção, tornar-se Partes Contratantes à presente Convenção, de acordo com as disposições dos parágrafos 1º e 2º deste artigo. Entretanto, tais uniões não terão direito a voto.
4. Os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou acesso deverão ser depositados junto ao Secretário-Geral das Nações Unidas.

#### *Artigo 53*

##### Entrada em Vigor



1. Esta Convenção entrará em vigor seis meses após a data em que os cinco Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, a tenham assinado sem reservas de ratificação, aceitação ou aprovação ou tenham depositado seus instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou acesso.

2. Após os cinco Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, terem assinado sem reservas de ratificação, aceitação ou aprovação, ou terem depositado seus instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou acesso, a presente Convenção entrará em vigor para as demais Partes Contratantes seis meses após a data do depósito de seus instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou acesso.

3. Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou acesso depositado após a entrada em vigor de uma emenda a esta Convenção será considerado aplicável a esta Convenção conforme emendada.

4. Qualquer instrumento dessa natureza depositado após a aceitação de uma emenda mas antes da sua entrada em vigor será considerado aplicável ao texto modificado da presente Convenção na data de entrada em vigor da emenda.

#### *Artigo 54*

##### Denúncia

1. Qualquer Parte Contratante poderá denunciar a presente Convenção por meio de notificação ao Secretário-Geral das Nações Unidas.

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

3. A validade das cadernetas TIR aceitas pelas unidades aduaneiras de partida antes da data em que a denúncia produza efeitos não será afetada e a garantia da associação garantidora permanecerá válida de acordo com as disposições desta Convenção.

#### *Artigo 55*

##### Extinção



Caso, após a entrada em vigor da presente Convenção, o número de Estados que são Partes Contratantes for, por qualquer período de doze meses consecutivos, reduzido a menos de cinco, a Convenção deixará de produzir efeitos ao fim de tal período de dozes meses.

### *Artigo 56*

#### Revogação da Convenção TIR de 1959

1. Com sua a entrada em vigor, a presente Convenção revogará e substituirá, nas relações entre as Partes Contratantes da presente Convenção, a Convenção TIR de 1959.
2. Os certificados de aprovação emitidos para os veículos rodoviários e contêineres sob as condições da Convenção TIR de 1959 deverão ser aceitos durante seu prazo de validade e, ou sob reserva de renovação, para o transporte de mercadorias efetuado sob lacração aduaneira pelas Partes Contratantes à presente Convenção, contanto que tais veículos e contêineres continuem cumprindo as condições sob as quais foram originalmente aprovados.

### *Artigo 57*

#### Solução de controvérsias

1. Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes Contratantes a respeito da interpretação ou da implementação da presente Convenção deverá ser, na medida do possível, resolvida por meio de negociação entre as Partes em litígio ou por outros meios de solução.
2. Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes Contratantes a respeito da interpretação ou da implementação desta Convenção que não possa ser resolvida pelos meios indicados no parágrafo 1º deste artigo deverá ser, a pedido de uma dessas Partes, submetida a um tribunal arbitral composto da seguinte forma: cada parte na controvérsia deverá indicar um árbitro e tais árbitros deverão indicar outro árbitro, o qual será o presidente. Se, três meses após o recebimento do pedido, uma das partes houver deixado de indicar um árbitro ou se os árbitros não lograrem eleger o presidente, qualquer uma das partes poderá solicitar ao Secretário-Geral das Nações Unidas que indique um árbitro ou o presidente do tribunal arbitral.
3. A decisão do tribunal arbitral, estabelecido em conformidade com as disposições do parágrafo 2º, será obrigatória para as Partes na controvérsia.
4. O tribunal arbitral deverá estabelecer suas próprias regras de procedimento.



5. As decisões do tribunal arbitral deverão ser tomadas por maioria.
6. Qualquer divergência que possa surgir entre as Partes na controvérsia com relação à interpretação e à execução da sentença arbitral poderá ser submetida por qualquer uma das partes para julgamento do tribunal arbitral que proferiu a sentença.

### *Artigo 58*

#### Reservas

1. Qualquer Estado poderá, no momento da assinatura, ratificação ou adesão à presente Convenção, declarar que não se considera vinculado pelo artigo 57, parágrafos 2º a 6º, desta Convenção. As outras Partes Contratantes não ficarão vinculadas a tais disposições com relação a qualquer Parte Contratante que tenha apresentado tal reserva.
2. Qualquer Parte Contratante que tenha apresentado uma reserva nos termos do parágrafo 1º deste artigo poderá, a qualquer momento, retirar tal reserva por meio de uma notificação ao Secretário-Geral das Nações Unidas.
3. Além das reservas previstas no parágrafo 1º deste artigo, não será permitida nenhuma reserva a esta Convenção.

### *Artigo 58 bis*

#### Comitê Administrativo

Será estabelecido um Comitê Administrativo composto por todas as Partes Contratantes. Sua composição, funções e regimento interno estão previstos no Anexo 8.

### *Artigo 58 ter*

#### Conselho Executivo TIR



O Comitê Administrativo deverá estabelecer um Conselho Executivo TIR como órgão subsidiário que, em seu nome, executará as tarefas que lhe são confiadas por força da Convenção pelo Comitê. Sua composição, funções e regras de procedimento estão previstos no Anexo 8.

#### *Artigo 58 quater*

#### Órgão Técnico de Implementação

Será estabelecido um Órgão Técnico de Implementação. Sua composição, funções e regras de procedimento são estabelecidos no Anexo 11.

#### *Artigo 59*

#### Procedimentos relativos à emenda da presente Convenção

1. A presente Convenção, incluindo seus anexos, poderá ser emendada mediante proposta de uma Parte Contratante em conformidade com o procedimento especificado neste artigo.
2. Exceto o disposto no artigo 60 *bis*, qualquer proposta de emenda à presente Convenção deverá ser examinada pelo Comitê Administrativo composto por todas as Partes Contratantes, em conformidade com as regras de procedimento previstas no anexo 8. Qualquer emenda examinada ou elaborada durante a sessão do Comitê Administrativo e adotada por uma maioria de dois terços dos membros presentes e votantes deverá ser comunicada pelo Secretário-Geral das Nações Unidas às Partes Contratantes para sua aceitação.
3. Exceto o disposto nos artigos 60 e 60 *bis*, qualquer proposta de emenda comunicada de acordo com o parágrafo anterior deverá entrar em vigor para todas as Partes Contratantes três meses após a expiração do período de doze meses contado a partir da data em que a comunicação tenha sido feita, se durante esse período nenhuma objeção à proposta de emenda tiver sido comunicada ao Secretário-Geral das Nações Unidas por um Estado que seja Parte Contratante.
4. Caso uma objeção à proposta de emenda tenha sido comunicada em conformidade com o parágrafo 3º deste artigo, a emenda será considerada não aceita e não deverá produzir qualquer efeito.

#### *Artigo 60*

#### Procedimento especial de emenda dos anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



1. Qualquer proposta de emenda dos anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 examinada em conformidade com os parágrafos 1º e 2º do artigo 59 entrará em vigor em data a ser determinada pelo Comitê Administrativo no momento de sua aprovação, a menos que, em uma data anterior determinada pelo Comitê Administrativo no mesmo momento, um quinto ou cinco dos Estados que são Partes Contratantes, o que for menor, notifique o Secretário-Geral das Nações Unidas de sua objeção à emenda. A determinação pelo Comitê Administrativo das datas mencionadas neste parágrafo deverá ser feita por maioria de dois terços dos presentes e votantes.

2. Quando de sua entrada em vigor, qualquer emenda adotada em conformidade com os procedimentos estabelecidos no parágrafo 1º acima deverá, para todas as Partes Contratantes, substituir quaisquer disposições anteriores à qual se refira.

#### *Artigo 60 bis*

#### Procedimento especial para a entrada em vigor do Anexo 11 e de suas emendas

1. O Anexo 11, considerado em conformidade com os parágrafos 1 e 2 do Artigo 59, entrará em vigor para todas as Partes Contratantes três meses após o término de um período de doze meses após a data da comunicação pelo Secretário-Geral das Nações Unidas às Partes Contratantes, exceto para aquelas Partes Contratantes que tenham notificado o Secretário-Geral por escrito, dentro do período de três meses mencionado acima, acerca de sua não aceitação do Anexo 11. O Anexo 11 entrará em vigor para as Partes Contratantes que retirarem sua notificação de não aceitação seis meses após a data em que a retirada de tal notificação for recebida pelo depositário.

2. Qualquer proposta de emenda ao Anexo 11 deverá ser avaliada pelo Comitê Administrativo. Tais emendas deverão ser adotadas pela maioria das Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 presentes e votantes.

3. As emendas ao Anexo 11 avaliadas e adotadas em conformidade com o parágrafo 2 do presente artigo serão comunicadas pelo Secretário-Geral das Nações Unidas a todas as Partes Contratantes para conhecimento ou, para as Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11, para aceitação.

4. A data de entrada em vigor de tais emendas será determinada no momento da sua adoção, pela maioria das Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 presentes e votantes.

5. As alterações entrarão em vigor em conformidade com o parágrafo 4 do presente artigo, a menos que, em uma data anterior determinada no momento da adoção, um quinto ou cinco dos





Estados que são Partes Contratantes vinculados pelo Anexo 11, o número que for menor, notificar o Secretário-Geral acerca de sua objeção às emendas.

6. Quando de sua entrada em vigor, qualquer emenda adotada em conformidade com os procedimentos estabelecidos nos parágrafos 2 a 5 do presente artigo substituirá e revogará, para todas as Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11, quaisquer disposições anteriores a que a emenda se refere.

### *Artigo 61*

#### Solicitações, comunicações e objeções

O Secretário-Geral das Nações Unidas deverá comunicar a todas as Partes Contratantes e a todos os Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, da presente Convenção sobre todas as solicitações, comunicações ou objeções apresentadas nos termos dos artigos 59, 60 e 60 *bis* acima, assim como sobre a data de entrada em vigor de uma emenda.

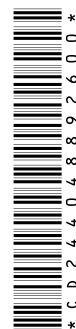
### *Artigo 62*

#### Conferência de Revisão

1. Qualquer Estado Parte Contratante poderá, mediante notificação dirigida ao Secretário-Geral das Nações Unidas, solicitar a convocação de uma conferência com o propósito de revisar a presente Convenção.

2. Uma conferência de revisão, para a qual todas as Partes Contratantes e todos os Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, deverão ser convidados, deverá ser convocada pelo Secretário-Geral das Nações Unidas se, no prazo de seis meses após a data da notificação pelo Secretário-Geral, não menos que um quarto dos Estados Partes Contratantes o notificarem acerca de sua concordância com a solicitação.

3. Uma conferência de revisão, para a qual todas as Partes Contratantes e todos os Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, deverão ser convidados, também deverá ser convocada pelo Secretário-Geral das Nações Unidas mediante notificação de solicitação pelo Comitê Administrativo. O Comitê Administrativo deverá formular tal solicitação caso seja aceita pela maioria dos presentes e votantes no Comitê.



4. Se a conferência for convocada em consonância com o parágrafo 1º ou 3º deste artigo, o Secretário-Geral das Nações Unidas deverá informar todas as Partes Contratantes e convidá-las a enviar, em um prazo de três meses, as propostas que desejem submeter à apreciação da conferência. O Secretário-Geral das Nações Unidas deverá circular para todas as Partes Contratantes a agenda provisória da conferência, juntamente com os textos de tais propostas, ao menos três meses antes da data de abertura da conferência.

### *Artigo 63*

#### Notificações

Além das notificações e comunicações previstas nos artigos 61 e 62, o Secretário-Geral das Nações Unidas deverá notificar todos os Estados mencionados no artigo 52 sobre:

- (a) assinaturas, ratificações, aceitações, aprovações e acessões nos termos do artigo 52;
- (b) as datas de entrada em vigor desta Convenção em conformidade com o artigo 53;
- (c) as denúncias efetuadas nos termos do artigo 54;
- (d) a extinção da presente Convenção nos termos do artigo 55; e
- (e) as reservas formuladas nos termos do artigo 58.

### *Artigo 64*

#### Texto autêntico

Após 31 de dezembro de 1976, o original da presente Convenção será depositado perante o Secretário-Geral das Nações Unidas, o qual deverá enviar cópias fiéis e autenticadas para todas as Partes Contratante e para os Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, que não sejam Partes Contratantes.



\* C D 2 4 4 0 4 8 8 9 2 6 0 0 \*

*ANEXO 1***MODELO DA CADERNETA TIR***Versão 1*

1. A caderneta TIR é impressa em francês, exceto a página 1 da capa, cujas rubricas são igualmente impressas em inglês; as “Regras relativas à utilização da caderneta TIR” que figuram na página 2 da versão francesa são reproduzidas em inglês na página 3 da referida capa. O relatório de incidentes pode também figurar, no verso, em outra língua, conforme apropriado.

2. As cadernetas utilizadas para as operações TIR no âmbito de uma cadeia de garantia regional podem ser impressas numa das línguas oficiais das Nações Unidas, exceto a página 1 da capa, cujas rubricas estão também impressas em inglês ou em francês. As “Regras relativas à utilização da caderneta TIR” são reproduzidas na página 2 da capa na língua oficial das Nações Unidas utilizada, bem como em inglês ou em francês na página 3 da referida capa.

*Versão 2*

3. Para o transporte de tabaco e de álcool para os quais poderá ser solicitada uma garantia mais elevada à associação garantidora, em conformidade com a nota explicativa 0.8.3 do Anexo 6, as autoridades aduaneiras devem exigir cadernetas TIR que contenham distintamente na capa e em todas as folhas a menção “TABAC/ALCOOL” e “TOBACCO/ALCOHOL”. Estas cadernetas devem também especificar, ao menos em inglês e em francês, as categorias de tabaco e de álcool objeto da garantia, numa folha separada, colocada após a página 2 da capa.



Modelo da Caderneta TIR:

VERSÃO 1

Apresentação: 10/09/2024 18:58:00.000 - Mesa

MSC n.801/2024

Versão 2

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



**Anexo 2**



# REGULAMENTO RELATIVO ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS APLICÁVEIS AOS VEÍCULOS RODOVIÁRIOS QUE PODERÃO SER ACEITOS PARA TRANSPORTE INTERNACIONAL SOB LACRAÇÃO ADUANEIRA

## Artigo 1º

### Princípios fundamentais

A aprovação para transporte internacional de mercadorias sob lacração aduaneira poderá ser concedida somente a veículos cujos compartimentos de carga sejam construídos e equipados de tal maneira que:

- (a) nenhuma mercadoria poderá ser removida ou introduzida na parte selada do veículo sem que deixe vestígios óbvios de adulteração ou sem que rompa o lacre aduaneiro;
- (b) os lacres aduaneiros possam ser apostos de maneira simples e efetiva;
- (c) não contenham espaços ocultos em que mercadorias possam ser escondidas;
- (d) todos os espaços capazes de conter mercadorias sejam prontamente acessíveis para fiscalização aduaneira.

## Artigo 2º

### Estrutura dos compartimentos de carga

1. Para atender às exigências do artigo 1º do presente Regulamento:

- (a) as partes constituintes do compartimento de carga (laterais, assoalhos, portas, tetos, montantes, esquadrias, travessas etc.) deverão ser montadas por meio de dispositivos que não possam ser removidos e realocados pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou por métodos que irão produzir uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar vestígios óbvios. Quando as laterais, assoalhos, portas e tetos forem compostos de vários componentes, estes deverão atender às mesmas exigências e ser suficientemente resistentes;
- (b) as portas e todos os outros sistemas de fechamento (incluindo válvulas reguladoras, tampas de inspeção, tampões etc.) deverão ser equipados com um dispositivo no qual os lacres



aduanheiros possam ser fixados. Este dispositivo deve ser de tal forma que não possa ser removido e realocado do lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou a porta ou o fecho ser aberto sem romper o lacre aduanheiro. Este último será adequadamente protegido. Tetos deslizantes serão permitidos.

(c) as aberturas para ventilação e drenagem deverão ser munidas de dispositivo que impeça o acesso ao interior do compartimento de carga. Este dispositivo deverá ser de forma que não possa ser removido e realocado do lado de fora sem deixar vestígios óbvios.

2. Não obstante as disposições do artigo 1º (c) do presente Regulamento, as partes constituintes do compartimento de carga que, por razões práticas, devem ter espaços vazios (por exemplo, entre as divisórias de uma parede dupla) serão permitidas. Para que os referidos espaços não possam ser utilizados para ocultar mercadorias:

- i. nas partes em que ele cobrir a altura inteira do assoalho ao teto ou, em outros casos, se o espaço existente entre ele e a parede exterior estiver inteiramente fechado, o revestimento dentro do contêiner deverá ser colocado de tal modo que não possa ser retirado e realocado no lugar sem deixar vestígios visíveis; e
- ii. nas partes em que o revestimento não cobrir a parede em toda a sua altura e os espaços que o separam da parede exterior não estiverem inteiramente fechados, e em todos os outros casos em que a construção do compartimento de carga dê origem a espaços, o número desses espaços deverá ser reduzido ao mínimo e esses espaços deverão ser facilmente acessíveis à fiscalização aduaneira.

3. Serão permitidas janelas, contanto que sejam feitas de materiais suficientemente resistentes e que não possam ser removidas e substituídas pelo exterior sem deixar vestígios óbvios. Vidros, no entanto, serão permitidos, porém, se for utilizado outro vidro que não seja vidro de segurança, as janelas deverão ser equipadas com uma grelha metálica fixa que não possa ser removida do exterior; a malha da grade não deverá exceder 10 mm.

4. As aberturas feitas no assoalho para fins técnicos, como lubrificação, manutenção e enchimento de caixa de areia, serão permitidas apenas na condição de que estejam equipadas com uma cobertura capaz de ser fixada de forma que torne o compartimento de carga inacessível pelo lado de fora.

### Artigo 3º

### Veículos lonados





1. Quando cabível, as disposições dos artigos 1º e 2º do presente regulamento serão aplicadas aos veículos lonados. Esses veículos deverão também seguir as disposições do presente artigo.

2. A lona deverá ser de tela forte ou de revestimento de plástico ou de tecido emborrachado, o qual deverá ser não extensível e suficientemente resistente. Deverá estar em bom estado e ser confeccionada de modo que, uma vez colocado o dispositivo de fechamento, não seja possível ter acesso ao compartimento de carga sem deixar vestígios óbvios.

3. Se a lona for feita de várias peças, suas bordas deverão ser dobradas umas sobre as outras e unidas com duas costuras de no mínimo 15 mm de distância. Essas costuras deverão ser feitas como mostra o esboço nº 1, anexado ao presente regulamento; contudo, quando em certas partes da lona (como abas e cantos reforçados) não for possível juntar as peças dessa forma, será suficiente dobrar a borda da parte superior e fazer as costuras como mostram os esboços nº 2 ou 2 (a), anexados ao presente regulamento. Uma das costuras deverá ser visível somente por dentro e a cor do fio utilizado para essa costura será nitidamente diferente da cor da própria lona e da cor do fio utilizado para a outra costura. Todas as costuras deverão ser feitas à máquina.

4. Por outro lado, se a lona for de revestimento plástico e for feita de várias peças, as peças poderão ser soldadas como mostra o esboço nº 3, anexado neste Regulamento. As bordas das peças deverão ser sobrepostas por no mínimo 15 mm. As peças deverão ser soldadas por toda a largura da sobreposição. A borda da lona externa deverá ser coberta por uma faixa de material plástico de no mínimo 7 mm de largura, fixada pelo mesmo processo de soldagem. A faixa plástica e a lona deverão ter a largura de pelo menos 3 mm, em cada lado, e um padrão de relevo uniforme nitidamente definido estampado nelas. As peças serão soldadas de forma que não possam ser separadas e novamente reunidas sem deixar vestígios óbvios.

5. Os reparos deverão ser feitos de acordo com o método descrito no esboço nº 4, anexado ao presente regulamento; as bordas deverão ser dobradas umas sobre as outras e costuradas com duas costuras visíveis com pelo menos 15 mm de distância; a cor do fio visível por dentro deverá ser diferente daquele visível do por fora e da própria lona; todas as costuras deverão ser feitas à máquina. Quando a lona tiver danificada perto das bordas e for reparada substituindo o dano por um remendo, a costura também poderá ser feita de acordo com as disposições do parágrafo 3º deste artigo e o esboço nº 1, anexado ao presente regulamento. As lonas revestidas de plástico poderão ser reparadas de acordo com o método descrito no parágrafo 4º deste artigo, mas, neste caso, a faixa de plástico deve ser afixada em ambos os lados da lona, o remendo será na parte interior da lona.

6. A lona deverá ser afixada ao veículo em observância estrita das condições estabelecidas no artigo 1 (a) e (b) do presente Regulamento. Os seguintes sistemas poderão ser utilizados:

(a) A lona poderá ser afixada por



- (i) argolas metálicas fixadas aos contêineres,
- (ii) ilhoses inseridos na borda da lona e
- (iii) um ligamento que atravessasse as argolas acima da lona cuja completa extensão seja visível do exterior.

A lona deverá cobrir as partes sólidas do veículo por ao menos 250 mm, medidos a partir do centro das argolas de fixação, a menos que o próprio sistema de construção do veículo impeça o acesso ao compartimento de carga.

(b) Quando qualquer borda de uma lona tiver que ser permanentemente fixada a um veículo, as duas superfícies deverão ser unidas sem intervalos e deverão ser mantidas no lugar por dispositivos fortes.

(c) Quando um sistema de bloqueio da lona for utilizado, ele deverá, na posição de bloqueio, prender firmemente a lona ao exterior do compartimento de carga (a título de exemplo, vide o esboço nº 6).

7. A lona será sustentada por uma superestrutura adequada (pilares, paredes, arcos, traves, etc.).

8. Os intervalos entre as argolas e os espaços entre os ilhoses não deverão ultrapassar 200 mm. No entanto, os intervalos poderão ser maiores, sem, todavia, ultrapassar 300 mm entre as argolas e os ilhoses situados de cada lado de um montante se a construção do veículo e da lona impedir o acesso completo ao compartimento de carga. Os ilhoses deverão ser reforçados.

9. Deverão ser utilizados os seguintes ligamentos:

- (a) cabos de aço com diâmetro de ao menos 3 mm; ou
- (b) cordas de cânhamo ou de sisal com diâmetro de ao menos 8 mm, envolvidas por uma bainha transparente de plástico não extensível; ou
- (c) cordas formadas por lotes de linhas de fibra óptica encerrados numa carcaça em forma de espiral de aço e coberta por uma bainha transparente de plástico não extensível; ou



(d) cordas com alma de matéria têxtil envolta por pelo menos quatro cabos, formados apenas por fios de aço, que a cubram inteiramente, contanto que o diâmetro das cordas (sem levar em consideração a bainha transparente, se houver) tenha pelo menos 3 mm.

As cordas em conformidade com o parágrafo 9º (a) ou (d) deste Artigo poderão ter uma bainha transparente de plástico não extensível.

No caso em que a lona deve ser fixada à armação em um sistema de construção que obedece ao disposto no parágrafo 6, (a) do presente artigo, pode-se utilizar uma correia para a fixação (o esboço n.º 7 apenso ao presente anexo apresenta um exemplo de um sistema de construção deste tipo). A correia deve obedecer às prescrições estipuladas no parágrafo 11, (a), (iii) para a matéria, dimensões e forma.

10. Cada tipo de corda deverá ser de uma peça única com uma ponteira de metal duro em cada extremidade. As ponteiros de metal nas extremidades deverão permitir a introdução do fio ou fita do lacre aduaneiro. De acordo com as disposições do parágrafo 9º (a), (b) e (d) do presente Artigo, o dispositivo de fixação de cada ponteira metálica deverá ter um rebite oco que atravesse a corda e permita a passagem do fio ou da fita do lacre aduaneiro. A corda deverá ser visível de ambos os lados do rebite oco, de modo que seja possível verificar se essa corda é de uma só peça (vide o esboço nº 5 anexado ao presente Regulamento).

11. Nas aberturas da lona utilizadas para carga e descarga, as duas superfícies deverão ser unidas. Os seguintes sistemas poderão ser utilizados:

(a) As duas bordas da lona deverão ser adequadamente sobrepostas. Elas também deverão ser fixadas por:

- (i) uma aba cosida ou soldada de acordo com os parágrafos 3 e 4 deste artigo;
- (ii) anéis e ilhoses que atendam às condições do parágrafo 8º deste artigo; os anéis devem ser feitos de metal; e
- (iii) uma tira feita de material adequado, em uma única peça e não esticável, com pelo menos 20 mm de largura e 3 mm de espessura, passando pelos anéis e unindo as duas extremidades da lona e a da aba; a tira deve ser presa dentro da lona e equipada com
  - um ilhose para pegar a corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo ou
  - um ilhose que pode ser preso a um anel de metal mencionado no parágrafo 6 deste artigo e ser fixado pela corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo.



\* C D 2 4 4 0 4 8 9 2 6 0 0 \*

Não será exigida uma aba se for instalado um dispositivo especial, como uma placa defletora, que impeça o acesso ao compartimento de carga sem deixar vestígios óbvios. Tampouco deverá ser exigida uma aba para veículos com coberturas deslizantes.

(b) Um sistema especial de travamento que mantenha as bordas das lonas firmemente trancadas quando o compartimento de carga é fechado e lacrado. O sistema deverá contar com uma abertura através da qual o anel de metal mencionado no parágrafo 6 deste artigo possa passar e ser preso pela corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo. Esse sistema encontra-se descrito no esboço nº 3 deste anexo.

#### Artigo 4

##### Veículos com coberturas deslizantes

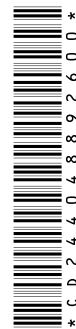
1. Quando aplicável, as disposições dos Artigos 1, 2 e 3 destes Regulamentos deverão ser aplicadas aos veículos com coberturas deslizantes. Adicionalmente, tais veículos deverão seguir as disposições deste Artigo.

2. As coberturas deslizantes, o piso, as portas e todos os outros componentes do compartimento de carga deverão atender aos requisitos do Artigo 3, parágrafos 6, 8, 9 e 11 destes Regulamentos ou dos regulamentos (i) a (vi) abaixo.

(i) As coberturas deslizantes, o piso, as portas e todas as outras partes constituintes do compartimento de carga deverão ser montados por meio de dispositivos que não podem ser removidos e substituídos pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou por tais métodos que irão produzir uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar vestígios óbvios.

(ii) A cobertura deverá se sobrepor às partes sólidas na parte de cima do veículo por no mínimo um quarto da distância real entre as cintas de tração. A cobertura deverá se sobrepor às partes sólidas na parte de baixo do veículo por no mínimo 50 mm. A abertura horizontal entre a cobertura e as partes sólidas do compartimento de carga não poderão exceder 10 mm medida perpendicularmente ao eixo longitudinal do veículo em qualquer lugar quando o compartimento de carga estiver fixado e lacrado para fins aduaneiros.

(iii) As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis deverão ser montados de tal forma que, quando fechados e lacrados pela Alfândega, as portas e outras partes móveis não possam ser



abertas ou fechadas pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios. As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis deverão ser montados de tal forma que seja impossível obter acesso ao compartimento de carga sem deixar vestígios óbvios uma vez que as travas tenham sido acionadas. Um exemplo de tal sistema de construção é fornecido no esboço nº 9 anexado a esses Regulamentos.

(iv) A distância horizontal entre as argolas, utilizadas para fins aduaneiros, nas partes sólidas do veículo, não deve exceder 200 mm. O espaço poderá, no entanto, ser maior, mas não deve exceder 300 mm entre as argolas de cada lado do pilar se a construção do veículo e das coberturas estiver impedindo todo o acesso ao compartimento de carga. Em qualquer caso, as condições estabelecidas no item (ii) acima deverão são atendidas.

(v) A distância entre as cintas de tração não deverá exceder 600 mm.

(vi) As amarras utilizadas para fixar as coberturas às partes sólidas do veículo deverão atender às exigências do Artigo 3, parágrafo 9 destes Regulamentos.

## Artigo 5º

### Veículos com teto deslizante

1 Quando aplicável, as disposições dos Artigos 1, 2, 3 e 4 do presente regulamento deverão ser aplicadas aos veículos com teto deslizante. Ademais, tais veículos deverão seguir as disposições deste Artigo.

2. O teto deslizante deverá preencher os requisitos listados nos itens (i) a (iii) abaixo.

- (i) O teto deslizante deverá ser montado por meio de dispositivos que não podem ser removidos e substituídos pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou por métodos que irão produzir uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar vestígios óbvios.
- (ii) A cobertura deslizante deverá se sobrepor à parte sólida do teto na parte frontal do compartimento de carga, de modo que a cobertura não possa ser puxada sobre a borda superior da longarina superior. No comprimento do compartimento de carga, em ambos os lados, na bainha da cobertura, deve ser inserido um cabo de aço protendido de modo que não possa ser removido e reinserido sem deixar vestígios óbvios. A cobertura deverá ser presa ao carro deslizante de forma que não possa ser removida e fixada novamente sem deixar vestígios óbvios.



- (iii) As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis devem ser montados de tal forma que, quando fechados e lacrados pela Alfândega, as portas e outras partes móveis não possam ser abertas ou fechadas pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios. As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis devem ser montados de tal forma que seja impossível obter acesso ao compartimento de carga sem deixar vestígios óbvios uma vez que as travas tenham sido presas.

Um exemplo de um possível sistema de construção é apresentado no esboço nº 10 anexado a esses Regulamentos.

#### Esboço nº 1

LONA FEITA DE DIVERSOS PEDAÇOS COSTURADOS JUNTOS



\* C D 2 4 4 0 4 8 8 9 2 6 0 0 \*

**Legenda:**

Outside View = Visão externa

Seam = Costura

Inside View = Visão interna

Seam (thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam)  
= Costura (fio de cor diferente da cor da lona e da outra costura)

Section a-a<sup>1</sup> = Parte a-a<sup>1</sup>

Double flat seam = Costura dupla reta

At least 15 mm = Pelo menos 15 mm

Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam = Fio visível apenas por dentro e de cor diferente da lona e da outra costura

Esboço nº 2

LONA FEITA DE DIVERSOS PEDAÇOS COSTURADOS JUNTOS

**Legenda:**

Corner seam = Costura de canto

Outside view = Visão externa

Seam = Costura

Inside View = Visão interna

Seam (thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam)  
= Costura (fio de cor diferente da cor da lona e da outra costura)

Section a-a<sup>1</sup> = Parte a-a<sup>1</sup>

About 40 mm = Cerca de 40 mm

Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam = Fio visível apenas por dentro e de cor diferente da lona e da outra costura



Esboço nº 2(a)

LONA FEITA DE DIVERSOS PEDAÇOS COSTURADOS JUNTOS

**Legenda:**

Corner seam = Costura de canto

Outside view = Visão externa

Seam = Costura

Inside View = Visão interna

Seam (thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam)  
= Costura (fio de cor diferente da cor da lona e da outra costura)

Section a-a<sup>1</sup> = Parte a-a<sup>1</sup>

About 40 mm = Cerca de 40 mm

Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam = Fio visível apenas por dentro e de cor diferente da lona e da outra costura

Esboço nº 3

LONA FEITA DE DIVERSOS PEDAÇOS SOLDADOS JUNTOS

**Legenda:**

Outside view = Visão externa

Section a-a<sup>1</sup> = Parte a-a<sup>1</sup>

Band of plastic material = Tira de material plástico

The figures shown are millimetres = Os números apresentados estão em milímetros

Inside View = Visão interna

Esboço nº 4





## CONCERTO DA LONA

(\*) Os fios visíveis na parte interior devem ser de uma cor diferente da dos fios visíveis na parte exterior e da cor da lona.

### **Legenda:**

Outside view = Visão externa

Seams = Costuras

Inside View = Visão interna

Section a-a<sup>1</sup> = Parte a-a<sup>1</sup>

Outside = Parte de fora

Inside = Parte de dentro

At least 15 mm = Pelo menos 15 mm

### Esboço nº 5

## MODELO DE PONTEIRA

### 1. Vista lateral: Frente

### **Legenda:**

Hollow rivet for passing the thread or strap of the Custom seal (minimum dimensions of the hole: width 3 mm, length 11 mm) = Rebite oco para passar os fios ou correia do lacre aduaneiro (dimensões mínimas da abertura: largura 3 mm, comprimento 11 mm)

Solid rivet = Rebite sólido

Rope = Cabo ou corda

Transparent plastic sheath = Bainha plástica transparente

Hard metal end-piece = Ponteira de metal duro



Hole for closing by carrier. = Abertura para fechamento por transportadora.

Side view: Back. = Vista lateral: Traseira.

### Esboço nº 7

## **EXEMPLO DE LONA FIXADA A UMA ARMAÇÃO ESPECIALMENTE CONCEBIDA**

### Esboço nº 8

## **SISTEMA DE BLOQUEIO COM ABERTURAS PARA A CARGA E A DESCARGA**

### Descrição

Neste sistema de travamento, as duas bordas nas aberturas da lona utilizada para carga e descarga são unidas por meio de uma haste de travamento de alumínio. As aberturas das lonas contam com uma bainha em todo o seu comprimento envolvendo uma corda (veja o esboço nº 8.1). Isso faz com que seja impossível puxar a lona para fora do perfil da haste de travamento. A bainha estará do lado



de fora e soldada de acordo com o anexo 2, artigo 3, parágrafo 4 da Convenção. As pontas devem ser passadas nos perfis abertos na haste de travamento de alumínio e deslizadas em dois canais longitudinais paralelos que devem ser fechados em sua extremidade inferior. Quando a haste de travamento está na posição superior, as bordas da lona ficam unidas. Na extremidade superior da abertura, a haste de travamento é interrompida por uma tampa de plástico transparente fixada por rebite na lona (veja o esboço nº 8.2). A haste de travamento consiste em duas seções, unidas por uma dobradiça rebitada, para permitir a dobra para fácil encaixe e remoção. Esta dobradiça deve ser projetada de forma a não permitir a remoção do pino giratório uma vez que o sistema esteja travado (veja o esboço nº 8.3). Na parte inferior da haste de travamento há uma abertura pela qual o anel passa. A abertura é oval e de tamanho suficiente para permitir que o anel passe por ela (veja o esboço nº 8.4). A corda de fixação TIR será puxada através deste anel para fixar a haste de travamento”.

### Esboço nº 9

## **EXEMPLO DE CONSTRUÇÃO DE VEÍCULO COM COBERTURAS DESLIZANTES**

### **Legenda:**

Sketch No.9.5 = Esboço nº 9.5

Sketch No.9.2 = Esboço nº 9.2

Pelmet = Sanefa

Tensioning straps = Cintas de tração

Fastening rope = Corda de amarração

Sketch No.9.1 = Esboço nº 9.1

Sketch No.9.3 = Esboço nº 9.3

Distance between tensioning straps = Distância entre as cintas de tração

Sketch No.9.4 = Esboço nº 9.4

Load compartment floor = Piso do compartimento de carga

Sheet = Cobertura

Securing ring = Argola de segurança



## **SHEET GUIDANCE AND OVERLAP-TOP = ORIENTAÇÕES DA COBERTURA E PARTE FRONTAL DA COBERTURA**

Pelmet = Sanefa

Upright runner = Corredor vertical

Sliding sheet = Cobertura

Roof = Teto

Tensioning strap runner = Corretor de cinta de tensão

Upper cantrail = Longarina superior

The sheet overlap shall be at least  $\frac{1}{4}$  of the distance between the tensioning straps = A sobreposição da cobertura deverá ser de pelo menos  $\frac{1}{4}$  da distância entre as cintas de tração

Upright = Superior

Ring on lower cantrail = Argola da longarina inferior

## **SHEET OVERLAP-BOTTOM = PARTE INFERIOR DA SOBREPOSIÇÃO DA COBERTURA**

Tensioning device = Dispositivo de tração

Sliding sheet = Cobertura

Tensioning straps = Cintas de tração

The sheet overlap shall be at least 50 mm = A sobreposição da cobertura deverá ser de no mínimo 50 mm

Curtain eyelet = Ilhó da cortina

Load compartment floor = Piso do compartimento de carga

Lower cantrail = Longarina inferior

Tensioning strap hook = Gancho da cinta de tração

Continuação do Esboço nº 9

### Esboço nº 9.4

Para atar as coberturas deslizantes na direção horizontal, é utilizada uma engrenagem de catraca (normalmente na extremidade traseira do veículo). Este esboço apresenta dois exemplos, (a) e (b), de como a catraca ou os redutores podem ser fixados.

(a) Fixação da catraca



**Legenda:**

Sliding sheet = Cobertura

Fastening rope = Corda de amarração

Ratchet gear = Engrenagem de catraca

When closed, the cover metal (depicted transparently) shall be secured by the fastening rope = Quando fechada, a tampa de metal (representada de forma transparente) deverá ser fixada pela corda de amarração

Rear corner posts = colunas de canto traseiras

Section = Secção

(b) Fixação dos redutores

**Legenda:**

Hand crank protection with three discs = Proteção de manivela com três discos

Spring pin welded both ends = Pino de mola soldado em ambas as extremidades

Fastening rope = Corda de amarração

One disc welded to the chassis = Um disco soldado ao chassi

Axle = Eixo

Two discs welded to the axle = Dois discos soldados ao eixo

Esboço nº 9.5

Para fixar a cobertura deslizante do outro lado (normalmente na frente do veículo), os seguintes sistemas, (a) ou (b), poderão ser utilizados.

(a) Tampa de metal

**Legenda:**

Front wall = Parede frontal



Corner pillar = Pilar de canto

Fastening rope guide = Guia de corda de fixação

Rotation axis = Eixo de rotação

Tube holder = Suporte de tubo

Constructionally secured screw = Parafuso de fixação estrutural

Sliding sheet = Cobertura

Load compartment = Compartimento de carga

Section = Seção

Fastening rope = Corda de amarração

When closed, the cover metal (depicted transparently) shall be secured by the fastening rope = Quando fechada, a tampa de metal (representada de forma transparente) deve ser fixada pela corda de amarração

(b) Ilhose oval estreito, sistema anti-levantamento para o tubo de tensão

### **Legenda:**

Front wall = Parede frontal

Corner pillar = Pilar de canto

Fastening rope guide = Guia de corda de fixação

Narrow oval eyelet = Ilhose oval estreito

Articulated ring = Argola articulada

Sliding sheet = Cobertura

Fastening rope = Corda de amarração

Esboço nº 10

### **EXEMPLO DE CONSTRUÇÃO DE VEÍCULO COM TETO DESLIZANTE**

Este esboço apresenta um exemplo de um veículo e os importantes requisitos descritos no Artigo 5 desses Regulamentos.



**Legenda:**

Sketch 10.2 = Esboço nº 10.2

Sketch 10.1 = Esboço nº 10.1

Pre-stressed steel cable, each side one cable = Cabo de aço protendido, cada lado a um cabo

Sketch 10.3 = Esboço nº 10.3

Fastening rope around the bottom of the load compartment = Corda de amarração ao redor da parte inferior do compartimento de carga

**Esboço nº 10.1**

Dois cabos de aço protendidos, embutidos em uma bainha, são fixados em cada lado do compartimento de carga. Esse cabo de aço protendido é fixado na frente (consulte o esboço 10.2) e na parte traseira da estrutura (consulte o esboço 10.3). A força de tração, bem como o disco de conexão em cada carro deslizando, torna impossível levantar a bainha com o cabo de aço protendido acima da longarina superior.

**Legenda:**

Connecting disc = Disco de conexão

Roof sheet = Cobertura

Sliding Carriage = Carro Deslizante

Upper cantrail = Longarina superior

Pre-stressed steel cable in a hem. The tractive force as well as the connecting disc on each sliding carriage makes it impossible to lift it up above the upper cantrail = Cabo de aço protendido em bainha. A força de tração, bem como o disco de conexão em cada carro deslizando, torna impossível levantá-lo acima da longarina superior

Continuação do Esboço nº 10

**Esboço nº 10.2**

A cobertura deslizante deverá se sobrepor à parte sólida do teto na parte frontal do compartimento de carga, de modo que a cobertura não possa ser puxada sobre a borda superior da longarina superior.

### **Legenda:**

The roof sheet is secured at the front side e.g. by a sheet thong, as mentioned in Article 3, paragraph 11 = A cobertura é fixada no lado frontal, por exemplo, por uma tira de tecido, conforme mencionado no Artigo 3, parágrafo 11

The fixing point of the pre-stressed steel cable is completely covered and secured by the roof sheet = O ponto de fixação do cabo de aço protendido é completamente coberto e protegido pela cobertura

Fastening rope = Corda de amarração

Pre-stressed steel cable = cabo de aço protendido

Fixing point of pre-stressed steel cable, Secured by riveting (full rivet) or welding = Ponto de fixação do cabo de aço protendido, Fixado por rebitagem (rebite completo) ou soldagem

Continuação do Esboço nº 10

### **Esboço nº 10.3**

Na parte traseira, um dispositivo especial, como uma placa defletora, é encaixado no teto, impedindo o acesso ao compartimento de carga, sem deixar vestígios óbvios ao fechar e lacrar as portas.

### **Legenda:**

Pre-stressed cable goes in a hem = O cabo protendido vai em uma bainha

The fixing point of the pre-stressed steel cable is completely covered, and the metal cover is secured by welding or riveting (full rivet) = O ponto de fixação do cabo de aço protendido é completamente coberto e a tampa de metal é fixada por soldagem ou rebitagem (rebite completo)

Tensioning device on the lever mechanism. By folding down the part of the roof with the tensioning device, the pre-stressed steel cable will be under tension = Dispositivo de





tração no mecanismo da alavanca. Ao dobrar a parte do telhado com o dispositivo de tração, o cabo de aço protendido ficará sob tensão

Sliding carriage from the roof sheet (closed) with lock system (inside) = Carro deslizante a partir da cobertura (fechada) com sistema de trava (interno)

By closing and sealing the doors, the systems are customs secure = Ao fechar e lacrar as portas, os sistemas estão seguros para fins aduaneiros.

### Anexo 3

#### PROCEDIMENTO DE APROVAÇÃO DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS QUE ATENDAM ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS PREVISTAS NO REGULAMENTO DO ANEXO 2

#### DISPOSIÇÕES GERAIS

1. Veículos rodoviários poderão ser aprovados por meio de um dos seguintes procedimentos:
  - (a) individualmente, ou
  - (b) por tipo de modelo (séries de veículos rodoviários)
2. Um certificado de aprovação em conformidade com o modelo do anexo 4 deverá ser emitido para veículos aprovados. Este certificado será impresso no idioma do país de emissão e em francês ou inglês. Quando a autoridade que concedeu a aprovação considerar necessário, fotografias ou diagramas autenticados pela autoridade deverão ser anexados ao certificado. O número desses documentos será inserido pela autoridade segundo o item nº 6 do certificado de aprovação.
3. O certificado de aprovação deverá ser mantido no veículo rodoviário.
4. Os veículos rodoviários deverão ser apresentados de dois em dois anos, para fins de inspeção e de renovação da aprovação, às autoridades competentes do país em que o veículo estiver registrado ou, no caso de veículos não registrados, do país em que o proprietário ou usuário estiver domiciliado.
5. Se um veículo rodoviário deixar de atender às condições técnicas prescritas para sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado para o transporte de mercadorias coberto pelas cadernetas TIR, ser reparado de volta à condição que justificou sua aprovação para voltar a atender às referidas condições técnicas.



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

7. As autoridades competentes do país de registro do veículo ou, no caso de veículos para os quais o registro não é necessário, as autoridades competentes do país onde o proprietário ou usuário do veículo está estabelecido poderão, conforme o caso, anular ou renovar o certificado de aprovação ou emitir um novo certificado de aprovação nas circunstâncias estabelecidas no artigo 14 da presente Convenção e nos parágrafos 4º, 5º e 6º deste anexo.

### APROVAÇÃO INDIVIDUAL

8. O proprietário, o operador ou representante de qualquer um deverá solicitar a aprovação individual à autoridade competente. A autoridade competente deverá inspecionar o veículo rodoviário produzido de acordo com as regras gerais estabelecidas nos parágrafos 1º a 7º acima e se certificar de que o veículo atende às condições técnicas prescritas no anexo 2, e após a aprovação, deverá emitir um certificado em conformidade com o modelo no anexo 4.

### APROVAÇÃO POR MODELO DE FABRICAÇÃO (SÉRIES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS)

9. Quando os veículos rodoviários forem fabricados em série segundo um determinado modelo, o fabricante poderá solicitar a aprovação por tipo de modelo à autoridade competente do país de fabricação.

10. O fabricante deverá indicar em sua solicitação os números ou letras de identificação que ele atribui ao tipo de veículo rodoviário ao qual se relaciona seu pedido de aprovação.

11. O pedido deverá ser acompanhado de desenhos e de uma especificação de modelo detalhada do tipo de veículo rodoviário a ser aprovado.

12. O fabricante deverá assumir o compromisso por escrito de que:

(a) apresentará à autoridade competente esses veículos do tipo em questão conforme essa autoridade possa desejar examinar;

(b) permitirá que a autoridade competente examine unidades adicionais a qualquer momento durante a produção da série de tipo em questão;



(c) informará a autoridade competente a respeito de qualquer alteração, por menor que seja, no modelo ou especificação antes de prosseguir com essa alteração;

(d) marcará os veículos rodoviários em um local visível com os números ou letras de identificação do tipo de modelo e com o número de série do veículo na série de tipo (número do fabricante);

(e) manterá um registro dos veículos fabricados de acordo com o tipo de modelo aprovado.

13. A autoridade competente deverá declarar quais alterações, se houver, devem ser feitas ao 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, por meio de exame de um ou mais veículos fabricados do modelo em questão, que veículos desse tipo atendem às condições técnicas prescritas no anexo 2.

15. A autoridade competente deverá notificar o fabricante por escrito de sua decisão de conceder aprovação do modelo. Essa decisão será datada e numerada. A autoridade que tomou a decisão será claramente designada.

16. A autoridade competente deverá tomar as medidas necessárias para emitir um certificado de aprovação, que ela tenha assinado devidamente, com relação a cada veículo construído em conformidade com o modelo aprovado.

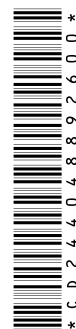
17. O detentor do certificado de aprovação deverá preencher, antes de usar o veículo para o transporte de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR, conforme necessário, no certificado de aprovação:

- o número de registro dado ao veículo (item nº 1) ou,
- no caso de um veículo não sujeito a registro, informações de seu nome e endereço comercial (item nº 8)

18. Quando um veículo que foi aprovado segundo determinado modelo for exportado a outro país que é Parte Contratante desta Convenção, nenhum procedimento de aprovação adicional será necessário naquele país devido a sua importação.

## PROCEDIMENTO DE ENDOSSO DO CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



19. Quando constatados defeitos significativos em um veículo aprovado, transportando mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR, as autoridades competentes das Partes Contratantes poderão se recusar a permitir que o veículo continue seu trajeto ao abrigo de uma caderneta TIR, ou permitir que o veículo continue seu trajeto ao abrigo de uma caderneta TIR em seu território tomando as precauções de segurança necessárias. O veículo aprovado deve ser reparado a um estado satisfatório o mais rapidamente possível e, em nenhuma hipótese, será utilizado novamente para o transporte de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR.

20. Em cada um desses casos, as Autoridades aduaneiras deverão realizar um endosso adequado no item nº 10 do certificado de aprovação do veículo. Quando o veículo tiver sido restaurado a uma condição que justifique aprovação, ele será apresentado às autoridades competentes de uma Parte Contratante, que deverão revalidar o certificado acrescentando um endosso ao item nº 11 cancelando as observações anteriores. Nenhum veículo, cujo certificado tenha sido endossado no item nº 10 nos termos do parágrafo anterior, poderá ser usado novamente para o transporte de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR até que tenha sido reparado a uma condição satisfatória e até que o endosso no item nº 10 tenha sido cancelado conforme declarado acima.

21. Cada endosso realizado no certificado será datado e autenticado pelas autoridades competentes.

22. Quando são constatados em um veículo defeitos que as Autoridades aduaneiras consideram ser de menor importância e que não envolvem o risco de contrabando, o uso contínuo do veículo para o transporte de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR pode ser autorizado. O detentor do certificado de aprovação será notificado dos defeitos e deverá reparar seu veículo a um estado satisfatório dentro de um prazo razoável.



*ANEXO 4*

**MODELO DE CERTIFICADO DE APROVAÇÃO DE UM VEÍCULO RODOVIÁRIO**



Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



## *ANEXO 5*

### **PLACAS TIR**

1. As dimensões das placas serão de 250 mm por 400 mm.
2. As letras TIR em caracteres latinos maiúsculos terão 200 mm de altura e seus traços pelo menos 20 mm de largura. As letras serão brancas com um fundo azul.



## *ANEXO 6*

### **NOTAS EXPLICATIVAS**

#### Introdução às notas explicativas

(i) Em conformidade com as disposições do artigo 43 desta Convenção, as notas explicativas interpretam determinadas disposições desta Convenção e de seus anexos. Elas também descrevem determinadas práticas recomendadas.

(ii) As notas explicativas não modificam as disposições desta Convenção ou de seus anexos, mas apenas tornam seu conteúdo, significado e escopo mais preciso.





(iii) Em especial, considerando as disposições do artigo 12 desta Convenção e do anexo com relação às condições técnicas para a aprovação de veículos rodoviários de transporte sob o regime de lacre aduaneiro, as notas explicativas especificam, onde apropriado, as técnicas de construção a serem aceitas pelas Partes Contratantes como em conformidade com essas disposições. As notas explicativas também especificam, onde apropriado, quais técnicas de construção não preenchem tais requisitos.

(iv) As notas explicativas fornecem meios para a implementação das disposições desta Convenção e de seus anexos de forma a levar em consideração o desenvolvimento de exigências tecnológicas e econômicas.

## 0 TEXTO PRINCIPAL DA CONVENÇÃO

### 0.1 Artigo 1º

0.1.b) O Artigo 1º (b) implica que, quando várias unidades aduaneiras de partida ou de destino estiverem localizadas em um ou em vários países, poderá haver mais de uma operação TIR em uma Parte Contratante. Nessas circunstâncias, a parte nacional de um transporte TIR realizado entre duas unidades aduaneiras sucessivas, independentemente de serem unidades aduaneiras de partida, de destino ou de trânsito, poderá ser considerada uma operação TIR.

0.1.f) As taxas e encargos excetuados no artigo 1º, subparágrafo (f), referem-se a todos os valores, exceto tarifas e impostos de importação ou exportação, cobrados pelas Partes Contratantes sobre ou em conexão com importações ou exportações. Tais valores deverão ser limitados ao custo aproximado dos serviços prestados e não deverão representar uma proteção indireta a produtos nacionais ou um imposto sobre importações ou exportações para objetivos fiscais. Tais taxas e encargos incluem, entre outros, pagamentos relacionados a:

- certificados de origem, caso sejam necessários para trânsito;
- análises realizadas por laboratórios aduaneiros para fins de controle;
- inspeções aduaneiras e outras operações de desembaraço realizadas fora do horário comercial normal ou fora das unidades aduaneiras;
- inspeções por motivos sanitários, veterinários ou fitopatológicos.



0.1. j) Uma “carroçaria desmontável” é um compartimento de carga não dotado de qualquer meio de locomoção e que é projetado para ser transportado em um veículo rodoviário cujo chassis, juntamente com a armação inferior da carroçaria, é especialmente adaptado para tal fim. O termo também cobre caixas móveis, que são compartimentos de carga projetados especialmente para o transporte combinado por via rodoviária e ferroviária.

0.1. j) i) A expressão “parcialmente fechado”, conforme aplicada aos equipamentos no artigo 1º, subparágrafo (j)(i), está relacionada a equipamentos que consistem, em geral, de um assoalho e de uma superestrutura delimitando um espaço de carga equivalente àquele de um contêiner fechado. A superestrutura é geralmente feita de partes de metal que formam a estrutura de um contêiner. Contêineres desse tipo também poderão ter uma ou mais paredes laterais ou frontais. Em alguns casos, há apenas um teto preso ao assoalho por pilares. Tal tipo de contêiner é utilizado em especial para o transporte de mercadorias volumosas (automóveis, por exemplo).

## 0.2 Artigo 2º

0.2-1 O artigo 2º prevê que uma operação de transporte ao abrigo de uma caderneta TIR poderá começar e terminar no mesmo país sob a condição de que parte do trajeto seja realizada em território estrangeiro. Em tais casos, nada impede que as autoridades aduaneiras do país de partida exijam, além da caderneta TIR, um documento nacional a fim de assegurar a reimportação das mercadorias isentas de imposto de importação. Contudo, é recomendado que autoridades aduaneiras não insistam no uso de tal documento, mas aceitem, em seu lugar, um endosso apropriado na caderneta TIR.

0.2-2 As disposições deste artigo permitem o transporte de mercadorias ao abrigo de uma caderneta TIR quando apenas parte do trajeto é realizada por via rodoviária. Não se especifica qual parte do trajeto deve ser realizada por via rodoviária, bastando que isso ocorra em algum momento entre o início e o fim do transporte TIR. Contudo, pode acontecer de, por motivos não previstos de natureza comercial ou acidental, nenhuma parte do trajeto poder ser realizada por via rodoviária, apesar das intenções do remetente no início do trajeto. Em tais casos excepcionais, as Partes Contratantes deverão, mesmo assim, aceitar a caderneta TIR, e a responsabilidade das associações garantidoras deverá permanecer em vigor.

## 0.3 Artigo 3º

0.3 a) iii) As disposições do Artigo 3 (a) (iii) não abrangem carros de passeio (código SH 8703) viajando por seus próprios meios. Contudo, os carros de passeio poderão ser transportados sob o procedimento TIR caso sejam transportados por meio de outros veículos, conforme mencionado nos subparágrafos (a) (i) e (a) (ii) do Artigo 3º.

## 0.5 Artigo 5º



Este artigo não exclui o direito de realização de verificações pontuais das mercadorias, porém enfatiza que tais verificações devem ser bastante limitadas em número. O procedimento internacional da caderneta TIR proporciona, de fato, proteção maior que aquela fornecida pelos procedimentos nacionais. Primeiramente, as informações a respeito da caderneta TIR referentes às mercadorias devem corresponder às informações fornecidas nos documentos aduaneiros que possam ser exigidos no país de partida. Além disso, os países de trânsito e de destino recebem proteção pelos controles que são realizados na partida e que são certificados pelas autoridades aduaneiras na alfândega de partida. (ver nota sobre o artigo 19 abaixo).

## 0.6 Artigo 6º

### 0.6.2 Parágrafo 2º

Segundo as disposições deste parágrafo, as autoridades aduaneiras de uma Parte Contratante poderão autorizar mais de uma associação, cada qual poderá incorrer em responsabilidade resultante de operações realizadas sob a égide das cadernetas emitidas por ela ou por suas associações correspondentes.

#### 0.6.2 *bis*

A relação entre uma organização internacional e suas associações membros deverá ser definida em acordos escritos sobre o funcionamento do sistema internacional de garantia.

#### 0.6.2 *bis-2*

A autorização concedida em conformidade com Artigo 6.2*bis* deverá ser refletida em um acordo escrito entre a UNECE e a Organização Internacional. O acordo deverá estipular que a Organização Internacional deverá cumprir as disposições relevantes da Convenção, deverá respeitar as competências das Partes Contratantes da Convenção e deverá cumprir as decisões do Comitê Administrativo e os pedidos do Conselho Executivo TIR. Por meio da assinatura do acordo, a Organização Internacional confirma que aceita as responsabilidades impostas pela habilitação. O acordo também deverá reger as responsabilidades da Organização Internacional estabelecidas no Anexo 8, Artigo 10 (b), caso a impressão e a distribuição centralizadas das Cadenetas TIR sejam executadas pela organização internacional mencionada acima. O acordo deverá ser adotado pelo Comitê Administrativo.

## 0.8 Artigo 8º



#### 0.8.1 *bis*.6

O Comitê poderá solicitar que os serviços competentes das Nações Unidas realizem o exame adicional. O Comitê poderá, alternativamente, decidir contratar um auditor independente externo e determinar que o Conselho Executivo TIR prepare os termos de referência da auditoria, com base no objeto e propósito da auditoria conforme determinados pelo Comitê. Os termos de referência deverão ser aprovados pelo Comitê. O exame adicional realizado por um auditor independente externo resultará em um relatório e em uma carta administrativa que deverá ser submetida ao Comitê. Nesse caso, o custo financeiro da contratação de um auditor independente externo, incluindo o procedimento de contratação relacionado, será incorrido pelo orçamento do Conselho Executivo TIR.

#### 0.8.2 Parágrafo 2º

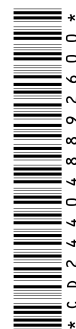
As disposições deste parágrafo deverão ser aplicáveis onde, no caso de irregularidades do tipo previsto no artigo 8º, parágrafo 1º, as leis e regulamentos de uma Parte Contratante prevejam o pagamento de outras quantias além das tarifas e dos impostos de importação ou de exportação, tais como multas administrativas ou outras sanções pecuniárias. Contudo, as quantias a pagar não deverão exceder o valor das tarifas e dos impostos de importação ou de exportação que seriam devidos caso as mercadorias houvessem sido importadas ou exportadas em conformidade com as disposições aduaneiras pertinentes, valor ao qual seriam acrescidos eventuais juros de mora.

#### 0.8.3 Parágrafo 3º

Recomenda-se às Partes Contratantes que limitem a uma quantia correspondente a cem mil euros por caderneta TIR o valor máximo que poderá ser demandado da associação garantidora. Recomenda-se às Partes Contratantes que aumentem o montante máximo eventualmente exigível às associações garantes para uma importância equivalente a 400 000 euros em relação ao transporte de álcool e de tabaco descritos a seguir e que excedam os limiares abaixo indicados:

1) Álcool etílico não desnaturado de teor alcoólico igual ou superior a 80 % (código SH:22.07.10);

2) Álcool etílico não desnaturado de teor alcoólico inferior a 80 %; aguardentes, licores e outras bebidas destiladas; preparações alcoólicas compostas dos tipos utilizados para a produção de bebidas (código SH: 22.08); Charutos (incluídos os de ponta cortada) e cigarrilhas, contendo tabaco (código SH;



3) Charutos (incluídos os de ponta cortada) e cigarrilhas, contendo tabaco (código SH 24.02.10);

4) Cigarros contendo tabaco (código SH: 24.02.20);

5) Tabaco para fumar, mesmo contendo sucedâneos de tabaco em qualquer proporção (código SH: 24.03.11 e 24.03.19 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, para. 35).

Recomenda-se limitar o montante máximo eventualmente exigível às associações garantes a uma importância equivalente a 50 000 dólares dos E.U.A. para as categorias de tabaco e de álcool acima definidas que não excedam as seguintes quantidades:

- 1) 300 litros
- 2) 500 litros
- 3) 40 000 unidades
- 4) 70 000 unidades
- 5) 100 quilogramas.

As quantidades exatas em litros, unidades e quilogramas das categorias de álcool e de tabaco acima descritas devem ser indicadas no manifesto da caderneta TIR.

#### 0.8.5 Parágrafo 5º

Se uma demanda de pagamento for apresentada à associação garantidora com relação a mercadorias não listadas na Caderneta TIR, a administração interessada deverá indicar os fatos que basearam a conclusão de que as mercadorias estavam no compartimento lacrado do veículo rodoviário ou no contêiner lacrado.

#### 0.8.6 Parágrafo 6º

1. Na ausência de informações na caderneta TIR suficientemente detalhadas para permitir cobranças sobre as mercadorias a serem determinadas, as partes interessadas poderão apresentar evidências de sua natureza exata.
2. Caso não seja apresentada nenhuma evidência, tarifas e impostos serão cobrados, não em uma taxa fixa não relacionada à natureza das mercadorias, mas na taxa mais elevada aplicável ao tipo de mercadorias cobertas pelas informações na caderneta TIR.

#### 0.10-1 Artigo 10

O certificado de finalização da operação TIR será considerado como tendo sido obtido de maneira imprópria ou fraudulenta quando a operação TIR houver sido realizada por meio de compartimentos ou contêineres de carga adaptados para fins fraudulentos, ou quando más



práticas tais como o uso de documentos falsos ou imprecisos, substituição de mercadorias, adulteração de lacres aduaneiros etc., tenham sido descobertas, ou quando o certificado houver sido obtido por outros meios ilícitos.

0.10-2 A expressão “ou não tenha ocorrido a terminação” inclui aquelas situações nas quais o certificado de terminação foi falsificado.

## 0.11 Artigo 11

0.11-1 O método de notificação por escrito fica a critério da legislação nacional.

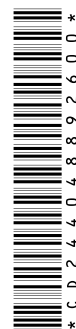
0.11-2 Os esforços a serem envidados pelas autoridades competentes para exigir o pagamento da pessoa ou das pessoas responsáveis deverá incluir, no mínimo, o envio da demanda de pagamento ao titular da Caderneta TIR para o endereço indicado na Caderneta TIR ou à pessoa ou às pessoas responsáveis, se distinto, estabelecidas em conformidade com a legislação nacional. A demanda de pagamento ao titular da Caderneta TIR poderá ser combinado com a notificação mencionada no parágrafo 1 (a) deste Artigo.

0.11-3-1 Ao decidir desembaraçar ou não as mercadorias ou o veículo, as autoridades competentes não deverão, quando houver outros meios legais para proteger os interesses pelos quais são responsáveis, ser influenciadas pelo fato de a associação garantidora ser responsabilizável pelo pagamento de taxas, impostos e juros de mora devidos pelo titular da Caderneta.

0.11-3-2 As autoridades competentes poderão informar à associação garantidora que foram iniciados procedimentos administrativos ou judiciais relativos à obrigação de pagamento. Em qualquer hipótese, as autoridades competentes deverão informar a associação garantidora sobre tais procedimentos, que poderão ser encerrados após o limite de dois anos antes de que tal limite expire.(?)

0.11-4 Caso a associação garantidora seja demandada, em conformidade com o procedimento estabelecido neste Artigo, a pagar as quantias mencionadas no Artigo 8, parágrafos 1 e 2, e não o faça dentro do prazo de três meses prescrito pela Convenção, as autoridades competentes poderão exigir o pagamento das quantias em questão com base nas normas nacionais, pois tratar-se-ia do descumprimento de um contrato de garantia celebrado pela associação garantidora de acordo com a lei nacional. O limite temporal também se aplica na hipótese de a associação garantidora, mediante o recebimento da demanda, consultar a organização internacional mencionada no Artigo 6, parágrafo 2, a respeito de sua posição com relação à demanda.

## 0.15 Artigo 15



\* C D 2 4 0 4 8 8 9 2 6 0 0 \*

Certas dificuldades poderão surgir no caso de veículos não sujeitos a registro, como, em alguns países, reboques ou semirreboques, quando documentos aduaneiros não são necessários para admissão temporária. Nesse caso, as disposições do artigo 15 poderão ser observadas, ao mesmo tempo em que é assegurada a proteção para as autoridades aduaneiras por meio do registro das características de tais veículos (fabricação e números) nos comprovantes 1 e 2 da caderneta TIR utilizada pelos países interessados e nos canchotos correspondentes.

#### 0.17 Artigo 17

0.17-1 A disposição segundo a qual o manifesto de mercadorias coberto pela caderneta TIR deverá indicar separadamente o conteúdo de cada veículo de uma combinação de veículos, ou de cada contêiner, destina-se apenas a simplificar a inspeção aduaneira do conteúdo de cada veículo ou contêiner. Tal disposição, portanto, não deverá ser interpretada de forma tão rígida que cada variação entre o conteúdo de fato de um veículo ou contêiner e o conteúdo desse veículo ou contêiner, conforme indicado no manifesto, seja considerada uma violação das disposições da Convenção.

Caso a transportadora possa convencer as autoridades competentes de que, malgrado tal variação, todas as mercadorias indicadas no manifesto correspondem ao total de mercadorias carregadas na combinação de veículos ou em todos os contêineres abrangidos pela caderneta TIR, o que normalmente não deverá ser considerado uma violação das normas aduaneiras.

0.17-2 No caso de mudanças domésticas, o procedimento estabelecido no parágrafo 10(c) das Regras para a utilização da caderneta TIR poderá ser aplicado, caso a lista de artigos envolvidos seja razoavelmente condensada.

#### 0.18 Artigo 18

0.18-1 É essencial para o bom funcionamento do procedimento TIR que as autoridades aduaneiras de um país se recusem a designar uma unidade aduaneira de saída como unidade aduaneira de destino para uma operação de transporte cujo destino é um país vizinho quando tal país também seja uma Parte Contratante desta Convenção, a menos que haja circunstâncias especiais que justifiquem a solicitação.

0.18-2 1. As mercadorias devem ser carregadas de modo que a remessa a ser descarregada no primeiro ponto de descarga possa ser retirada do veículo ou do contêiner sem que seja necessário descarregar a outra remessa ou remessas de mercadorias a serem descarregadas nos outros pontos de descarga.

2. Quando uma operação de transporte envolver descarga em mais de uma unidade, é necessário que, após a descarga parcial, seja feito um registro no campo 12 de todos os



manifestos restantes da caderneta TIR e, ao mesmo tempo, seja realizado outro registro nos comprovantes restantes e nos respectivos canhotos, para que novos lacres sejam apostos.

0.18.3 As Partes Contratantes devem tornar disponíveis ao público informações sobre essas limitações e informar o Conselho Executivo TIR, inclusive por meio da devida utilização de aplicativos eletrônicos desenvolvidos para tal fim pelo secretariado TIR sob a supervisão do Conselho Executivo TIR.

#### 0.19 Artigo 19

A exigência de que a unidade aduaneira de partida verifique a precisão do manifesto de mercadorias implica a necessidade de verificar, ao menos, se os dados do manifesto de mercadorias correspondem aos dos documentos de exportação e de transporte ou de outros documentos comerciais relativos às mercadorias; a unidade aduaneira de partida também poderá ter que examinar as mercadorias.

A unidade aduaneira de partida também deverá, antes de apor os lacres, verificar a condição do veículo rodoviário ou contêiner e, no caso de veículos lonados ou contêineres, a condição das lonas e dos fechos da lona, pois tais equipamentos não estão inclusos no certificado de aprovação.

#### 0.20 Artigo 20

Na fixação de prazos para o transporte de mercadorias dentro de seu território, as autoridades aduaneiras deverão também levar em consideração, entre outros, quaisquer normas especiais a que as transportadoras estão sujeitas, especialmente regulamentos relativos ao horário comercial e aos períodos de repouso obrigatórios para motoristas de veículos rodoviários. Recomenda-se que tais autoridades exercitem seu direito de prescrever uma rota apenas quando considerarem essencial.

#### 0.21 Artigo 21

0.21-1 As disposições deste artigo não restringem o direito de as autoridades aduaneiras examinarem todas as partes de um veículo, além do compartimento de carga lacrado.

0.21-2 A unidade aduaneira de entrada poderá enviar de volta o transporte à unidade aduaneira de saída do país adjacente caso verifique que aquela unidade aduaneira não o liberou, ou que a liberação não foi concedida de forma adequada. Nesses casos, a unidade aduaneira de entrada insere uma nota na caderneta TIR para a unidade aduaneira de saída em questão.





0.21-3 Se, durante a inspeção, as autoridades aduaneiras retirarem amostras de mercadorias, tais autoridades deverão incluir uma nota no manifesto de mercadorias da caderneta TIR indicando as características detalhadas das mercadorias retiradas.

0.28-1 Artigo 28

A utilização da caderneta TIR deve se restringir à função a que se destina, a saber, a operação de trânsito. A caderneta TIR não deverá, por exemplo, ser utilizada para abranger o armazenamento de mercadorias sob controle aduaneiro no destino.

0.28-2 O Presente Artigo prevê que o fim de uma operação TIR ocorre quando as mercadorias ficam sujeitas a outro procedimento aduaneiro ou a outro sistema de controle aduaneiro. Tal inclui o desembaraço de mercadorias para uso doméstico (de forma total ou condicional), a transferência através da fronteira para um terceiro país (exportação), ou para uma zona franca, ou o armazenamento das mercadorias em um local aprovado pelas autoridades aduaneiras enquanto aguarda a declaração para outro procedimento aduaneiro.

0.29 Artigo 29

Nenhum certificado de aprovação é necessário para veículos rodoviários ou contêineres que transportam mercadorias pesadas ou volumosas. No entanto, é de responsabilidade da unidade aduaneira de partida assegurar que os demais requisitos previstos neste artigo para este tipo de transporte sejam observados. As unidades aduaneiras de outras Partes Contratantes deverão aceitar a decisão da unidade aduaneira de partida a menos que, em sua opinião, haja um claro conflito com as disposições do artigo 29.

0.38 Artigo 38

0.38-2. Parágrafo 2º

O dispositivo legal para notificar o Conselho Executivo TIR que uma pessoa foi temporária ou permanentemente excluída da operação da Convenção deverá ser cumprido por meio da devida utilização de aplicativos eletrônicos desenvolvidos para tal fim pelo secretariado TIR sob a supervisão do Conselho Executivo TIR.

0.39 Artigo 39

A expressão “erros cometidos por negligência” deve ser entendida como atos que, embora não cometidos deliberadamente e com pleno conhecimento dos fatos, se devem à



não tomada de medidas razoáveis e necessárias para assegurar a precisão dos fatos em qualquer caso específico.

0.42 bis      Artigo 42 bis:

O termo “imediatamente” no Artigo 42 *bis* deve ser entendido como significando que as medidas nacionais que possam afetar a implementação da Convenção TIR e/ou o funcionamento do sistema TIR deveriam ser comunicadas por escrito ao Conselho Executivo TIR (CETIR) o mais rápido possível e, se possível, antes de sua entrada em vigor, de modo a permitir que o CETIR desempenhe de forma eficiente as suas funções de supervisão e cumpra sua responsabilidade de examinar a medida com relação a sua conformidade com a Convenção TIR, em conformidade com o Artigo 42 *bis* e de seus Termos de Referência, conforme estabelecido no Anexo 8 da Convenção TIR.

0.45      Artigo 45

0.45-1      A disposição legal de publicar a lista de unidades aduaneiras de partida, unidades aduaneiras de trânsito e unidades aduaneiras de destino aprovadas para realizar operações TIR também é considerada cumprida por meio da devida utilização de aplicativos eletrônicos desenvolvidos para tal fim pelo secretariado TIR sob a supervisão do Conselho Executivo TIR.

0.45-2      Recomenda-se às Partes Contratantes que disponibilizem o maior número possível de unidades aduaneiras, tanto no interior quanto na fronteira, para tratar das operações TIR.

0.49      Artigo 49

Partes Contratantes podem conceder, em linha com a legislação nacional, a pessoas devidamente autorizadas, maiores facilidades na aplicação das disposições da Convenção. As condições estabelecidas pelas autoridades competentes ao conceder tais facilidades deveriam, ao menos, incluir o uso de tecnologias de informação e comunicação para assegurar a boa condução do procedimento TIR, a isenção de apresentar mercadorias, veículo rodoviário, combinação de veículos ou o contêiner com a caderneta TIR na unidade aduaneira de partida ou destino, bem como instruções para que pessoas devidamente autorizadas cumpram deveres específicos atribuídos pela Convenção TIR a autoridades aduaneiras, tais como, especificamente, o preenchimento e a aposição de carimbo na caderneta TIR e a aposição e verificação de lacres aduaneiros. Pessoas devidamente autorizadas a que se tenham concedido qualquer maior facilidade devem estabelecer um sistema de guarda de registros, habilitando autoridades aduaneiras a realizar controles aduaneiros efetivos, bem como supervisionar o procedimento e realizar controles aleatórios. Maiores facilidades deveriam ser concedidas sem prejuízo das responsabilidades dos titulares de cadernetas TIR como disposto no Artigo 11, parágrafo 2 da Convenção.



1. ANEXO 1

1.10 c) Regras relativas à utilização da caderneta TIR

Listas de cargas anexadas ao manifesto de mercadorias

O nº 10 c) das regras relativas à utilização da caderneta TIR permite o uso de listas de carga como anexo da caderneta TIR mesmo quando haveria espaço suficiente no manifesto para inserir todos as mercadorias transportadas. Contudo, isso é permitido apenas se as listas de carga contiverem todos os detalhes exigidos pelo manifesto de mercadorias em forma legível e reconhecível e se todas as outras disposições da Norma 10 c) forem cumpridas.

2 ANEXO 2

2.2 Artigo 2º

2.2.1 (a) Subparágrafo 1 a) – Montagem das partes constituintes

- a. Quando dispositivos de união (rebites, parafusos, pinos e porcas, etc.) forem utilizados, um número suficiente desses dispositivos deve ser inserido de fora, atravessar as partes constituintes montadas, projetar-se para dentro e ser firmemente fixados (por exemplo, rebitados, soldados, prendidos por bucha ou aparafusados e estampados ou soldados na porca). Entretanto, rebites convencionais (por exemplo, rebites cuja colocação requer o manuseio de ambos os lados da montagem das partes constituintes) também podem ser inseridos a partir do interior.

Não obstante o disposto acima, o assoalho dos compartimentos de carga pode ser fixado por meio de parafusos auto-roscantes, de rebites autoperfuradores ou de rebites introduzidos por meio de uma carga explosiva ou de alfinetes introduzidos pneumáticamente, colocados a partir do interior e que atravessem em ângulos retos o pavimento e as travessas metálicas inferiores, contanto que, salvo no caso de parafusos auto-roscantes, as extremidades de alguns deles sejam cravadas na parte exterior da travessa ou a ela soldadas.

- b. A autoridade competente deverá determinar quais dispositivos de junção e quantos deles devem atender às exigências do subparágrafo a) desta nota explicativa; devem fazê-lo certificando-se de que as partes constituintes montadas não podem ser deslocadas e substituídas sem deixar vestígios óbvios. A escolha e a colocação de outros dispositivos de união não estão sujeitas a qualquer restrição.
- c. Os dispositivos de união que podem ser removidos e substituídos de um lado sem deixar vestígios óbvios, ou seja, sem exigir o manuseio de ambos os lados das partes constituintes a



serem montadas, não devem ser permitidos nos termos do subparágrafo a) desta nota. Exemplos desses dispositivos são rebites de expansão, rebites cegos e similares.

- d. Os métodos de montagem descritos acima serão aplicados a veículos especiais, por exemplo, veículos isotérmicos, veículos refrigerados e veículos-tanque, à medida que não sejam incompatíveis com as exigências técnicas que esses veículos devem atender para sua utilização. Quando, devido a motivos técnicos, não for praticável fixar as partes da maneira descrita no subparágrafo (a) desta nota, as partes constituintes podem ser unidas por meio dos dispositivos mencionados no subparágrafo (c) desta nota, desde que os dispositivos utilizados na face interna da parede não sejam acessíveis pelo exterior.

#### 2.2.1 (b) Subparágrafo 1 (b) – Portas e outros sistemas de fechamento

- (a) O dispositivo utilizado para a aposição dos lacres aduaneiros deverá:

- (i) ser fixado por soldagem ou por, no mínimo, dois dispositivos de união, de acordo com o subparágrafo (a) da nota explicativa 2.2.1 (a); ou
- (ii) ser projetado de modo que, quando o compartimento de carga for fechado e lacrado, o dispositivo não possa ser removido sem deixar vestígios óbvios.

Também deve:

- (iii) ter orifícios de no mínimo 11 mm de diâmetro ou ranhuras de no mínimo 11 mm de comprimento por 3 mm de largura, e
- (iv) oferecer a mesma segurança independentemente do tipo de lacre utilizado.

(b) Dobradiças de topo, dobradiças de cinta, pinos de dobradiça e outros dispositivos para pendurar portas e afins devem ser fixados em conformidade com as exigências dos subparágrafos (a) (i) e (ii) desta nota. Ademais, os diversos componentes de tais dispositivos (por exemplo, placas de dobradiça, pinos ou articulações), contanto que sejam necessários para assegurar a segurança aduaneira do compartimento de carga, deverão ser ajustados de maneira que não possam ser removidos ou desmontados quando o compartimento de carga estiver fechado e lacrado sem que deixem vestígios óbvios (ver esboço nr.1).

Contudo, quando esse dispositivo não for acessível do exterior, será suficiente se, quando a porta ou afins tiver sido fechada e selada, não puder ser destacado da dobradiça ou de um dispositivo semelhante sem deixar vestígios óbvios. Quando



uma porta ou dispositivo de fechamento tiver mais de duas dobradiças, apenas as duas dobradiças mais próximas das extremidades da porta precisam ser fixadas em conformidade com as exigências do subparágrafo (a) (i) e (ii) acima.

(c) Excepcionalmente, no caso de veículos com compartimentos de carga com isolamento, o dispositivo de lacres aduaneiros, as dobradiças e quaisquer acessórios, cuja remoção daria acesso à parte interna do compartimento de carga ou a espaços nos quais mercadorias poderiam ser escondidas, poderá ser aposto nas portas de tais compartimentos de carga por meio dos seguintes sistemas:

- i. Parafusos de fixação que são inseridos do exterior para o interior, mas que de outra forma não atendem aos requisitos da Nota Explicativa 2.2.1 (a), subparágrafo (a) acima, com a condição de que:

- as caudas dos parafusos de fixação sejam fixadas em uma placa de vazamento ou dispositivo semelhante instalado atrás da camada ou das camadas externas da estrutura da porta; e

- as cabeças do número apropriado de parafusos de fixação sejam soldadas ao dispositivo de lacre aduaneiro, dobradiças etc., de forma que fiquem completamente deformadas e que os parafusos de fixação não possam ser removidos sem deixar sinais visíveis de violação (vide esboço nº 1 apenso a este anexo).

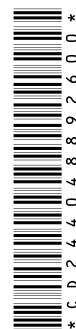
- ii. Um dispositivo de fixação que é inserido do exterior para o interior da estrutura da porta de isolamento, com a condição de que:

- o pino de fixação e o anel de fixação do dispositivo sejam montados por ferramentas pneumáticas ou hidráulicas e fixados atrás de uma placa ou dispositivo semelhante instalado entre a camada externa da estrutura da porta e o isolamento; e

- a cabeça do pino de fixação não fique acessível pela parte interna do compartimento de carga; e

- um número suficiente de anéis e pinos de fixação sejam soldados uns aos outros e os dispositivos não possam ser removidos sem deixar sinais visíveis de violação (vide esboço nº 5 apenso a este anexo).

O termo “compartimento de carga com isolamento” inclui compartimentos de carga refrigerados e com isolamento térmico.



(d) Os veículos que possuem um grande número de dispositivos para fechar, como válvulas, válvulas reguladoras, tampas de inspeção, flanges e similares devem ser projetados de forma a manter o menor número possível de lacres aduaneiros. Para isso, os dispositivos próximos devem ser interligados por um dispositivo comum com exigência de apenas um lacre aduaneiro, ou devem ser munidos de uma tampa que atenda à mesma finalidade.

(e) Os veículos com tetos deslizantes devem ser construídos de maneira a permitir vedação com um número mínimo de lacres aduaneiros.

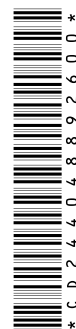
(f) Nos casos em que mais de um lacre aduaneiro seja requerido para a selagem aduaneira segura, a quantidade de tais lacres deverá ser indicada no Certificado de Aprovação sob o ponto 5 (Anexo 4 da Convenção TIR, 1975). Esboços ou fotografias do veículo rodoviário deverão ser anexados ao Certificado de Aprovação exibindo a localização exata dos lacres aduaneiros.

#### 2.2.1 (c)-1 Subparágrafo 1 (c) – Aberturas de ventilação

- a. A maior dimensão das aberturas de ventilação não deve, em princípio, exceder 400 mm.
- b. As aberturas que permitam o acesso direto ao compartimento de carga deverão ser obstruídas:
  - (i) por meio de telas metálicas ou placas metálicas perfuradas (dimensão máxima dos orifícios deve ser de 3 mm em ambos os casos) e protegidas por uma rede metálica soldada (dimensão máxima das malhas deve ser de 10 mm); ou
  - (ii) por uma única placa metálica perfurada de solidez suficiente (dimensão máxima dos orifícios deve ser de 3 mm; espessura da placa deve ser de ao menos 1 mm).

Ver o esboço nº 1 no presente anexo.

- c. As aberturas que não permitam o acesso direto ao compartimento de carga (por exemplo, por meio de sistemas em cotovelo ou chicanas) deverão ser munidas dos dispositivos mencionados no subparágrafo (b), no entanto, as dimensões dos orifícios e das malhas poderão ser de até 10 mm (para a malha metálica ou placa metálica) e 20 mm (para a rede metálica).



- d. Quando aberturas são feitas em lonas, os dispositivos mencionados no subparágrafo (b) desta nota devem ser, em princípio, prescritos. Entretanto, dispositivos de bloqueio na forma de placas metálicas perfuradas instaladas na parte externa, e telas metálicas ou outras telas instaladas na parte interna, serão permitidos.
- e. Dispositivos não metálicos idênticos poderão ser permitidos desde que os orifícios tenham as dimensões necessárias e que o material usado seja forte o suficiente para evitar que os orifícios sejam consideravelmente alargados sem dano visível. Além disso, não se deve substituir o dispositivo de ventilação por apenas um dos lados da lona.
- f. A abertura de ventilação poderá estar equipada com um dispositivo de proteção. Tal dispositivo deverá ser fixado ao lona de maneira que permita a inspeção aduaneira da abertura. O dispositivo de proteção deverá ser fixado ao lona a uma distância de não menos que 5 cm da tela da abertura de ventilação.

#### 2.2.1 c)-2 Subparágrafo 1 (c) – Aberturas de drenagem

- a. A dimensão máxima das aberturas de drenagem não deverá, em princípio, exceder 35 mm.
- b. Aberturas que permitam acesso direto ao compartimento de carga deverão ser munidas dos dispositivos descritos no subparágrafo (b) da nota explicativa 2.2.1 (c)-1 para aberturas de ventilação.
- c. Quando aberturas de drenagem não permitirem acesso direto ao compartimento de carga, os dispositivos mencionados no subparágrafo (b) desta nota não serão exigidos, sob a condição de que as aberturas serão munidas de um sistema de chicanas confiável facilmente acessível do interior do compartimento de carga.

#### 2.2.3 Parágrafo 3 - Vidros de segurança

Os vidros deverão ser considerados vidros de segurança se não houver risco de serem destruídos como resultado de qualquer fator que ocorre normalmente nas condições normais de uso de um veículo. Os vidros deverão conter uma marca que os caracterizem como vidros de segurança.

#### 2.3 Artigo 3º

##### 1. Parágrafo 3º – Lonas feitas de diversas peças

- a. As diversas peças que constituem uma lona poderão ser feitas de diferentes materiais em conformidade com as disposições do anexo 2, artigo 3º, parágrafo 2º.



- b. Qualquer disposição das peças que garanta segurança adequadamente será permitida na composição da lona, sob a condição de que as peças sejam montadas em conformidade com as exigências do anexo 2, artigo 3º.

2.3.6 a) -1 Subparágrafo 6 (a) – Veículos com argolas corredeiras

Argolas de fixação de metal que deslizam em barras metálicas fixas aos veículos são aceitáveis para os fins deste parágrafo (veja o desenho nº 2 anexado ao presente anexo), desde que:

- a. as barras são apostas ao veículo com espaçamentos de no máximo 60 cm e de maneira que não possam ser removidas e substituídas sem deixar traços visíveis;
- b. as argolas são duplas ou equipadas com uma barra central e feitas em uma única peça sem o uso de soldagem; e
- c. a lona é fixada ao veículo atendendo estritamente às condições estabelecidas no anexo 2, artigo 1º (a) desta Convenção.

2.3.6 (a) – 2 Subparágrafo 6º (a) – Veículos com argolas giratórias

Argolas giratórias de metal, cada qual girando numa braçadeira metálica afixada ao veículo são aceitáveis para os fins deste parágrafo (veja o esboço nº 2a anexado ao presente anexo), contanto que:

- a. cada braçadeira esteja afixada ao veículo de tal modo que não possa ser retirada e repostada sem deixar vestígios evidentes e
- b. a mola sob cada braçadeira esteja completamente protegida por uma tampa metálica em forma de sino.

2.3.6 (b) Subparágrafo 6 (b) – Lonas permanentemente fixadas

Quando um ou mais extremidades da lona estiverem permanentemente fixadas ao corpo do veículo, a lona será mantida no lugar por uma ou mais tiras de metal ou outro material adequado fixado ao corpo do veículo por dispositivos de união atendendo às exigências do subparágrafo (a) da nota 2.2.1 (a) deste anexo.

2.3.8. Parágrafo 8º – Espaços entre os anéis e entre os ilhoses





Intervalos superiores a 200 mm, mas que não ultrapassem 300 mm, são aceitáveis sobre os montantes caso as argolas estejam recuadas nos painéis laterais e os ilhoses sejam ovais e pequenos o suficiente para passar pelas argolas. (Emenda nr. 1, de 1/8/1979)

#### 2.3.11 (a)-1 Subparágrafo 11 (a) – Abas de tensão das lonas

As lonas de muitos veículos são munidas exteriormente de uma aba horizontal trespassada por ilhoses que correm ao longo da lateral do veículo. Essas abas, conhecidas como abas de tensão, são usadas para esticar a lona por meio de cordas de tensionamento ou dispositivos semelhantes. Essas abas foram usadas para ocultar cortes horizontais feitos nas lonas proporcionando acesso inadequado às mercadorias transportadas no veículo. É dessa forma recomendado que o uso das abas desse tipo não seja permitido. Os seguintes dispositivos poderão ser utilizados em vez disso:

- a. abas de tensão de modelo semelhante fixadas no interior da lona; ou
- b. pequenas abas individuais, cada uma trespassada por um ilhós fixado na superfície externa da lona, e espaçadas a distâncias que permitirão um esticamento adequado da lona.

Por outro lado, será possível, em alguns casos, evitar o uso de abas de tensão em lonas.

#### 2.3.11 (c) Subparágrafo 11 (c) – Tiras das lonas

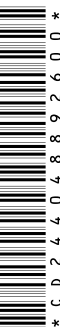
2.3.11 (a)-2 Os seguintes materiais são considerados adequados para a confecção das tiras:

- a. couro;
- b. matérias têxteis não extensíveis, incluindo tecidos com cobertura plástica ou emborrachados, desde que esses materiais não possam, uma vez rompidos, ser soldados ou reconstituídos sem deixar traços visíveis. Adicionalmente, o material plástico utilizado para cobrir tiras será transparente e terá superfície lisa.

2.3.11 (a)-3 O dispositivo apresentado no esboço nº 3 anexado neste anexo atende às exigências da última parte do anexo 2, artigo 3º, parágrafo 11. Ele também atende às exigências do anexo 2, artigo 3º, parágrafo 6º.

### 3. ANEXO 3

#### 3.0.17 Procedimento de aprovação



1. O anexo 3 estabelece que as autoridades competentes de uma Parte Contratante poderão emitir um certificado de aprovação com relação a um veículo construído dentro de seu território e que nenhum procedimento de aprovação adicional será aplicado com relação a esse veículo no país em que ele está registrado ou, conforme o caso, onde reside o proprietário.

2. Essas disposições não pretendem restringir o direito das autoridades competentes da Parte Contratante onde o veículo está registrado ou onde reside o proprietário para exigir a apresentação desse certificado de aprovação na importação ou subsequentemente para fins relacionados ao registro ou controle do veículo ou exigências legais semelhantes.

### 3.0.20 Procedimento de quitação do certificado de aprovação

Quando uma quitação com relação a defeitos tiver de ser cancelado após o veículo ter sido reparado a um estado satisfatório, basta declarar, no item nº 11, previsto para esse fim, “Defeitos reparados” seguido do nome, assinatura e carimbo da autoridade competente interessada.

## 8. ANEXO 8

### 8.1. Artigo 1-A

#### 8.1-A.6. N.6

O Comitê poderá solicitar os serviços competentes das Nações Unidas para realizar os exames adicionais. O Comitê poderá, alternativamente, decidir contratar um auditor externo independente e mandar o Conselho Executivo TIR para preparar os termos de referência da auditoria, com base no objeto e finalidade da auditoria, tal como determinado pelo Comitê. Os termos de referência devem ser aprovados pelo Comitê. Dos exames adicionais realizados por um auditor externo independente deverá resultar um relatório e uma carta de recomendações a ser submetida ao Comitê. Nesse caso, o custo financeiro da contratação de um auditor externo independente, incluindo os respectivos procedimentos de adjudicação, deve ser coberto pelo orçamento do Conselho Executivo TIR.

8.9.1 Os membros do Conselho Executivo TIR deverão ser competentes e experientes na aplicação dos procedimentos aduaneiros, especialmente o procedimento de trânsito TIR, tanto em nível nacional quanto internacional. Os membros do conselho deverão ser nomeados por seus respectivos governos ou organizações que sejam Partes Contratantes da Convenção. Eles deverão representar os interesses das Partes Contratantes à Convenção e não os interesses específicos de um governo ou de uma organização em particular.



8.9.2 Caso um membro do Conselho Executivo TIR renuncie antes do término de seu mandato, o Comitê Administrativo TIR poderá eleger um membro substituto. Nesse caso, o membro eleito deverá permanecer no cargo apenas durante o período não cumprido do mandato de seu antecessor. Caso um membro do Conselho Executivo TIR não seja capaz de completar seu mandato por motivos outros que não a renúncia, tal informação deverá ser transmitida por escrito para o Conselho Executivo TIR e para o secretariado TIR pela administração nacional do membro em questão. Nesse caso, o Comitê Administrativo poderá eleger um membro substituto para o período não cumprido do mandato.

8.10 (b) O acordo mencionado na Nota Explicativa ao Artigo 6.2bis também deverá reger as responsabilidades da Organização Internacional estabelecidas na alínea (b) do presente artigo, caso a impressão e a distribuição centralizadas das Cadernetas TIR sejam executadas pela organização internacional mencionada acima.

#### 8.13.1-1 Disposições financeiras

Após um período inicial de dois anos, as Partes Contratantes da Convenção preveem que a operação do Conselho Executivo TIR e do secretariado TIR seja financiada por meio do orçamento ordinário das Nações Unidas. Tal disposição não exclui uma prorrogação das disposições financeiras iniciais caso não seja possível assegurar o financiamento das Nações Unidas ou de fontes alternativas.

#### 8.13.1-2 Operação do Conselho Executivo TIR

O trabalho dos membros do Conselho Executivo TIR será financiado pelos respectivos governos.

#### 8.13.1- 3 Quantia

A quantia a que se refere o parágrafo 1º deverá ter como base: (a) o orçamento e o plano de custos do Conselho Executivo TIR e do secretariado TIR, conforme aprovados pelo Comitê Administrativo; e (b) a previsão do número de Cadernetas TIR a serem distribuídas, conforme estabelecido pela organização internacional.

8.13.2. Após consultas com organização internacional mencionada no Artigo 6º, o procedimento previsto no parágrafo 2º deverá ser refletido no acordo entre a UNECE, conforme mandatado pelas Partes Contratantes e agindo em nome delas, e a organização internacional mencionada no artigo 6º. O acordo deverá ser aprovado pelo Comitê Administrativo.



## 9. ANEXO 9

### PARTE II

#### 9.II.3 Comitê de habilitação

Recomenda-se a criação de comitês nacionais de habilitação, compostos por representantes das autoridades competentes, das associações nacionais e de outros organismos interessados.

#### Nota Explicativa do parágrafo 4º

9.II.4 Dados, conforme previstos no parágrafo 4º, deverão ser transmitidos por meio da utilização de aplicativos eletrônicos desenvolvidos para tal fim pelo secretariado TIR sob a supervisão do Conselho ExecutivoTIR.

#### Nota Explicativa para o parágrafo 5º

9.II.5 A Nota Explicativa 9.II.4 se aplica, *mutatis mutandis*, ao parágrafo 5º.

#### Esboço nº 1

EXEMPLO DE DOBRADIÇA E DISPOSITIVO DE LACRE ADUANEIRO EM PORTAS DE VEÍCULOS COM COMPARTIMENTOS DE CARGA COM ISOLAMENTO



**Legenda:**

Hinge blade = Chapa da dobradiça

Tapped metal plate = Placa de metal roscada

Head of bolt or screw fully welded and completely deformed = Cabeça do parafuso ou pino totalmente soldada e completamente deformada

Hinge = Dobradiça

Door = Porta

Pivoting section = Parte giratória

Pivot bush = Bucha do pivô

Pivot = Pivô

Set-screw head completely deformed by welding. Not accessible when door sealed = Cabeça do parafuso de fixação completamente deformada por soldagem. Não acessível quando a porta está selada.

Lever = Alavanca

Holes for customs seals back plate = Orifícios para a placa traseira do lacre aduaneiro

Head of set-bolt or set-screw completely deformed by welding = Cabeça do parafuso de fixação ou pino de fixação completamente deformada por soldagem

Tapped metal plate = Placa de metal roscada

Insulating material = Material isolante

Customs sealing device = Dispositivo de lacre aduaneiro

**Esboço nº 1a****Exemplo de dobradiça que não demanda proteção especial para o pino da dobradiça**

A dobradiça ilustrada abaixo cumpre com os requisitos da segunda frase da nota explicativa 2.2.1 (b), parágrafo (b). O design da chapa e do pino da dobradiça tornam desnecessária qualquer proteção especial do pino, visto que as patilhas da chapa sobem até à parte de trás das



extremidades do pino. Desse modo, tais patilhas impedem que a porta selada pela Alfândega seja aberta pelo lado onde está a dobradiça sem deixar evidências óbvias, mesmo se o pino desprotegido tiver sido retirado.

**Legenda:**

strap = chapa

edges of the hinge-plate = extremidades da placa de dobradiça

shoulders = pastilhas

pin = pino

Esboço nº 2

**Legenda:**

Sketch N°. 2 = Desenho nº 2

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



## SHEETED VEHICLES WITH SLIDING RINGS = VEÍCULOS LONADOS COM ARGOLAS CORREDIÇAS

Double hooped ring = Argola com dois aros

Metal bar = Barra de metal

Fastening wire = Fio de fixação

Alternative ring with centre bar = Argola alternativa com barra central

Bar attachment points = Pontos de fixação da barra

### Esboço nº 2a

Exemplo de uma argola giratória (argola “D”)

#### **Legenda:**

Swivel ‘D’ ring = Argola giratória “D”

Fixing bracket = Braçadeira de fixação

Spring cover = Tampa da mola

Spring = Mola

Retaining washer = Peça de retenção

Splayed (riveted) end of ‘D’ ring = Extremidade alargada (rebitada) da argola “D”

Rivets = Rebites



### Esboço nº 3

#### EXEMPLO DE DISPOSITIVO PARA FIXAÇÃO DE LONAS DE VEÍCULOS

O dispositivo ilustrado abaixo atende às exigências da última parte do parágrafo 11 do anexo 2, artigo 3º. Também atende às exigências do anexo 2, artigo 5º, parágrafo 6º.

#### **Legenda:**

Sheet = lona

Sheet-fastening rope = Corda para prender a lona

Securing ring = Argolas de fixação

Part of Sheet = Parte da Lona

Eyelets = Ilhoses

Metal bar, riveted = Barra de metal, rebitada

Wall = Parede

### Esboço nº 4

#### DISPOSITIVO PARA FIXAÇÃO DAS LONAS





O dispositivo ilustrado abaixo atende às exigências do anexo 2, artigo 3º, subparágrafo 6(a).

**Legenda:**

Sheet = Lona

Iron girder = Viga de ferro

Floor = Assoalho

Securing ring = Argolas de fixação

Fastening rope = Corda de fixação

Esboço nº 5

EXEMPLO DE DISPOSITIVO DE FIXAÇÃO INSERIDO DO INTERIOR DA ESTRUTURA DE  
UMA PORTA COM ISOLAMENTO

**Legenda:**

Visão da parte superior da porta

veja o esboço nº 5.2

veja o esboço nº 5.3

haste de travamento

esboço nº 5.1

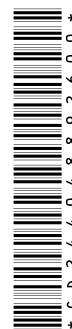
**Legenda:**

dobradiça

madeira

tira de vedação de borracha

anel de fixação



pino de fixação  
espuma isolante  
Esboço nº 5.2

**Legenda:**

haste de travamento  
anel de fixação  
fixação  
camada interna  
sela para a haste de travamento  
camada externa  
isolamento de madeira  
placa de metal  
Espuma de isolamento  
Esboço nº 5-2



*ANEXO 7*

**ANEXO RELATIVO À APROVAÇÃO DE CONTÊINERES**

Parte I

**REGULAMENTO RELATIVO ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS APLICÁVEIS A CONTÊINERES  
PARA PODEREM SER UTILIZADOS NO TRANSPORTE INTERNACIONAL SOB  
LACRAÇÃO ADUANEIRA**

*Artigo 1º*

**Princípios fundamentais**

A aprovação para o transporte internacional de mercadorias sob lacração aduaneira poderá ser concedida apenas a contêineres construídos e equipados de forma que:

- (a) nenhuma mercadoria possa ser retirada ou introduzida na parte selada do contêiner sem deixar traços visíveis de adulteração ou sem violar o lacre aduaneiro;
- (b) os lacres aduaneiros possam ser simples e efetivamente apostos;
- (c) não contenham espaços ocultos em que mercadorias possam ser escondidas;



(d) todos os espaços capazes de conter mercadorias sejam prontamente acessíveis para fiscalização aduaneira.

## *Artigo 2º*

### **Estrutura dos contêineres**

1. Para atender às exigências do artigo 1º do presente regulamento:

(a) as partes constituintes do contêiner (laterais, assoalhos, portas, teto, pilares, esquadrias, travessas, etc.) serão montadas por meio de dispositivos que não podem ser removidos e substituídos do lado de fora sem deixar traços visíveis, ou por métodos que produzirão uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar traços visíveis. Quando as laterais, assoalho, portas e teto são compostos de vários componentes, eles atenderão às mesmas exigências e serão suficientemente resistentes;

(b) as portas e todos os outros sistemas de fechamento (incluindo válvulas reguladoras, tampas de inspeção, flanges, etc.) serão equipados com um dispositivo no qual os lacres aduaneiros possam ser fixados. Esse dispositivo não deverá poder ser removido e substituído do lado de fora sem deixar traços visíveis nem a porta ou o fecho poderão ser abertos sem violar o lacre aduaneiro. Este último será adequadamente protegido. Tetos deslizantes serão permitidos;

(c) as aberturas para ventilação e drenagem serão fornecidas com um dispositivo impedindo o acesso ao interior do contêiner. Esse dispositivo deve ser de forma que não possa ser removido e substituído do lado de fora sem deixar traços visíveis.

2. Não obstante as disposições do artigo 1º (c) deste Regulamento, as partes constituintes do contêiner que, por razões práticas, devam ter espaços vazios (por exemplo, entre as divisórias de uma parede dupla) serão permitidas. Para que os referidos espaços não possam ser utilizados para ocultar mercadorias:

- (i) onde cobrir a altura inteira do piso ao teto ou, em outros casos, onde o espaço entre ele e a parede exterior estiver inteiramente fechado, o revestimento dentro do contêiner deverá ser colocado de tal modo que não possa ser removido e substituído sem deixar vestígios óbvios e
- (ii) onde o revestimento não cobrir a parede em toda a sua altura e os espaços que o separam da parede exterior não estiverem inteiramente fechados, e em todos os outros casos em espaços ocorram na construção do contêiner, o número de tais espaços deverá



ser reduzido ao mínimo e tais espaços deverão ser facilmente acessíveis à fiscalização aduaneira.

3. As claraboias serão autorizadas nas carrocerias desmontáveis de acordo com a definição do Anexo 6, nota explicativa 0.1 j), da Convenção, desde que sejam feitas de materiais suficientemente resistentes e não possam, do exterior, ser retiradas e novamente colocadas no lugar sem ficarem traços visíveis. No entanto, poderá ser aceito o vidro, mas no caso de se utilizar um vidro que não seja de segurança, as claraboias estarão munidas de uma rede metálica fixa que não possa ser retirada do exterior; a dimensão das malhas da rede não ultrapassará 10 mm. As claraboias não serão autorizadas nos contêineres tal como definidos na alínea j) do artigo 1.º da Convenção, com exceção das carrocerias desmontáveis definidas na nota explicativa 0.1 j) do Anexo 6 da Convenção.

### *Artigo 3º*

#### **Contêineres dobráveis ou desmontáveis**

Os contêineres dobráveis ou desmontáveis estarão sujeitos ao disposto nos artigos 1º e 2º do presente regulamento; além disso, deverão ser equipados com um sistema de aparafusamento que prenda as várias partes juntas uma vez que o contêiner tenha sido montado. Esse sistema de aparafusamento deve poder ser lacrado pela alfândega se estiver do lado de fora do contêiner quando este tiver sido montado.

### *Artigo 4º*

#### **Contêineres lonados**

1. Quando aplicável, as disposições dos artigos 1º, 2º e 3º do presente regulamento serão aplicadas a contêineres lonados. Além disso, esses contêineres seguirão as disposições deste artigo.

2. A lona será de tela forte ou de revestimento de plástico ou de tecido emborrachado, que deverá ser suficientemente resistente e não extensível. Deverá estar em boas condições e ser confeccionada de modo que, uma vez colocado o dispositivo de fechamento, seja impossível ter acesso à carga sem deixar traços visíveis.

3. Se a lona for feita de várias peças, suas bordas serão dobradas umas sobre as outras e unidas com duas costuras de no mínimo 15 mm de distância. Essas costuras serão feitas como mostra o desenho nº 1, anexado ao presente regulamento; contudo, quando, em certas partes da lona (como abas e cantos reforçados), não for possível juntar as peças dessa forma, será suficiente dobrar a borda da parte superior e fazer as costuras como mostra o desenho nº 2 anexado ao presente



regulamento. Uma das costuras será visível somente por dentro e a cor do fio utilizado para essa costura será nitidamente diferente da cor da própria lona e da cor do fio utilizado para a outra costura. Todas as costuras serão feitas à máquina.

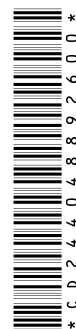
4. Por outro lado, se a lona for de revestimento plástico e for feita de várias peças, as peças poderão ser soldadas como mostra o desenho nº 3 anexado ao presente regulamento. As bordas das peças deverão ser sobrepostas por no mínimo 15 mm. As peças serão soldadas por toda a largura da sobreposição. A borda da lona externa será coberta por uma faixa de material plástico de no mínimo 7 mm de largura, fixada pelo mesmo processo de soldagem. A faixa plástica terá a largura de pelo menos 3 mm em cada lado e um padrão de relevo uniforme nitidamente definido estampado nela. As peças serão soldadas de forma que não possam ser separadas e reunidas novamente sem deixar traços visíveis.

5. Os reparos serão feitos de acordo com o método descrito no esboço nº 4 anexado a este Regulamento; as bordas serão dobradas umas sobre as outras e costuradas com duas costuras visíveis com pelo menos 15 mm de distância; a cor do fio visível por dentro será diferente daquele visível por fora e da própria lona; todas as costuras são feitas à máquina. Quando a lona tiver sido danificada perto das bordas e for reparada substituindo o dano por um remendo, a costura também poderá ser feita de acordo com as disposições do parágrafo 3º deste artigo e o desenho nº 1 anexado a este Regulamento. Por outro lado, as lonas revestidas de plástico poderão ser reparadas de acordo com o método descrito no parágrafo 4º deste artigo, porém, nesse caso, a tira de plástico deverá ser afixada aos dois lados da lona, o remendo sendo encaixado na parte de dentro da lona.

6. A lona deverá ser afixada no contêiner em estrito cumprimento às condições estabelecidas no artigo 1º (a) e (b) do presente Regulamento. Poderão ser utilizados os seguintes sistemas:

- (a) A lona poderá ser fixada por:
  - (i) argolas metálicas afixadas nos contêineres,
  - (ii) ilhoses inseridos na borda da lona e
  - (iii) um fecho que passe pelas argolas por cima da lona e que seja visível do exterior em todo o seu comprimento.

A lona deverá sobrepor-se às partes sólidas do contêiner por ao menos 250 mm, medidos a partir do centro das argolas de fixação, a menos que o próprio sistema de construção do contêiner impeça todo acesso às mercadorias.



(b) Quando qualquer borda de uma lona tiver que ser permanentemente fixada a um contêiner, as duas superfícies deverão ser unidas sem lacunas e deverão ser mantidas no lugar por meio de dispositivos fortes.

(c) Quando um sistema de bloqueio de lona for utilizado, ele deverá, na posição de bloqueio, prender firmemente a lona ao exterior do contêiner (a título de exemplo, vide o esboço nº 6).

7. A lona deverá ser sustentada por uma superestrutura adequada (montantes, paredes, arcos, ripas etc.).

8. Os intervalos entre as argolas e os intervalos entre os ilhoses não deverão superar 200 mm. No entanto, os intervalos poderão ser maiores, sem, todavia, ultrapassar 300 mm entre as argolas e os ilhoses de cada lado de um montante caso a construção do contêiner e da lona impedir todo acesso ao interior do contêiner. Os ilhoses deverão ser reforçados.

9. Serão utilizados os seguintes ligamentos:

a. cabos de aço com diâmetro de ao menos 3 mm; ou

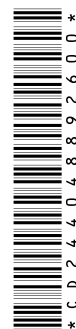
(b) cordas de cânhamo ou de sisal com diâmetro de ao menos 8 mm, envoltas por uma bainha transparente de plástico não extensível; ou

(c) cordas formadas por lotes de linhas de fibra óptica encerrados numa carcaça em forma de espiral de aço e coberta por uma bainha transparente de plástico não extensível; ou

(d) cordas com alma de matéria têxtil envolvida por pelo menos quatro cabos, formados apenas por fios de aço, que a cubram inteiramente, desde que o diâmetro das cordas (sem levar em consideração a bainha transparente, se houver) tenha pelo menos 3 mm.

As cordas em conformidade com o parágrafo 9º (a) ou (d) deste Artigo poderão ter uma bainha transparente de plástico não extensível”

Nos casos em que a lona deve ser fixada à armação em um sistema de construção que cumpra com o disposto no parágrafo 6º (a) do presente artigo, uma tira poderá ser utilizada para a fixação (um exemplo de tal sistema de construção é apresentado no esboço nº 7, constante no presente anexo ). A tira deve atender às exigências estipuladas no parágrafo 11 (c) com relação ao material, às dimensões e à forma.



10. Cada tipo de corda deverá ser de uma peça única com uma ponteira de metal duro em cada extremidade. As ponteiros de metal nas extremidades deverão permitir a introdução do fio ou fita do lacre aduaneiro. De acordo com as disposições do parágrafo 9º (a), (b) e (d) do presente Artigo, o dispositivo de fixação de cada ponteira metálica deverá ter um rebite oco que atravesse a corda e permita a passagem do fio ou da fita do lacre aduaneiro. A corda deverá ser visível de ambos os lados do rebite oco, de modo que seja possível verificar se essa corda é de uma só peça (vide o esboço nº 5 anexado ao presente Regulamento).

11. Nas aberturas da lona utilizadas para carga e descarga, as duas superfícies deverão ser unidas. Os seguintes sistemas poderão ser utilizados:

(a) As duas bordas da lona deverão ser adequadamente sobrepostas. Elas também deverão ser fixadas por:

- (i) uma aba cosida ou soldada de acordo com os parágrafos 3 e 4 deste artigo;
- (ii) anéis e ilhoses que atendam às condições do parágrafo 8º deste artigo; os anéis devem ser feitos de metal; e
- (iii) uma tira feita de material adequado, em uma única peça e não esticável, com pelo menos 20 mm de largura e 3 mm de espessura, passando pelos anéis e unindo as duas extremidades da lona e a da aba; a tira deve ser presa dentro da lona e equipada com
  - um ilhose para pegar a corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo ou
  - um ilhose que pode ser preso a um anel de metal mencionado no parágrafo 6 deste artigo e ser fixado pela corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo.

Não será exigida uma aba se for instalado um dispositivo especial, como uma placa defletora, que impeça o acesso ao compartimento de carga sem deixar vestígios óbvios. Tampouco deverá ser exigida Nem será necessária uma aba para contêineres com coberturas deslizantes.

(b) Um sistema de travamento especial que mantenha as bordas das lonas firmemente trancadas quando o compartimento de carga é fechado e lacrado. O sistema deverá contar com uma abertura através da qual o anel de metal mencionado no parágrafo 6 deste artigo possa passar e ser preso pela corda mencionada no parágrafo 9 deste artigo. Esse sistema encontra-se descrito no esboço nº 3 deste anexo.

12. As marcas de identificação, que devem aparecer no contêiner, e a placa de aprovação prevista na Parte II deste anexo, não devem em nenhuma circunstância ser cobertas pela lona.





## *Artigo 5º*

### **Contêineres com coberturas deslizantes**

1. Quando aplicável, as disposições dos Artigos 1, 2, 3 e 4 do presente regulamento deverão ser aplicadas aos contêineres com coberturas deslizantes. Ademais, tais contêineres deverão seguir as disposições deste Artigo.

2. As coberturas deslizantes, o piso, as portas e todos os outros componentes do compartimento de carga deverão atender às exigências do Artigo 4, parágrafos 6, 8, 9 e 11 do presente regulamento ou do disposto nas alíneas (i) a (vi) abaixo.

(i) As coberturas deslizantes, o piso, as portas e todas as outras partes constituintes do contêiner deverão ser montados por meio de dispositivos que não podem ser removidos e substituídos pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou por métodos que irão produzir uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar vestígios óbvios.

(ii) A cobertura deverá se sobrepor às partes sólidas na parte de cima do contêiner por no mínimo um quarto da distância real entre as cintas de tração. A cobertura deverá se sobrepor às partes sólidas na parte de baixo do contêiner por no mínimo 50 mm. A abertura horizontal entre a cobertura e as partes sólidas do contêiner não poderão exceder 10 mm medida perpendicularmente ao eixo longitudinal do contêiner em qualquer lugar quando o contêiner estiver fixado e lacrado para fins aduaneiros.

(iii) As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis deverão ser montados de tal forma que, quando fechados e lacrados pela Alfândega, as portas e outras partes móveis não possam ser abertas ou fechadas pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios. As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis deverão ser montados de tal forma que seja impossível obter acesso ao contêiner sem deixar vestígios óbvios uma vez que as travas tenham sido acionadas. Um exemplo desse sistema de construção é fornecido no Esboço nº 9 anexado a esses Regulamentos.

(iv) A distância horizontal entre as argolas, utilizadas para fins aduaneiros, nas partes sólidas do contêiner, não deve exceder 200 mm. O espaço poderá, no entanto, ser maior, mas não deve exceder 300 mm entre as argolas de cada lado do pilar se a construção do contêiner e das coberturas estiver impedindo todo o acesso ao contêiner. Em qualquer caso, as condições estabelecidas no item (ii) acima deverão ser atendidas.

(v) A distância entre as cintas de tração não deverá exceder 600 mm.



(vi) As amarras utilizadas para fixar as coberturas às partes sólidas do contêiner deverão atender às exigências do Artigo 4, parágrafo 9 destes Regulamentos.

## Artigo 6

### Contêineres com teto deslizante

1. Quando aplicável, as disposições dos Artigos 1, 2, 3, 4 e 5 desses Regulamentos deverão ser aplicadas aos contêineres com teto deslizante. Além disso, esses contêineres deverão seguir as disposições deste Artigo.
2. O teto deslizante deverá atender às exigências apresentadas no item (i) e (iii) abaixo.
  - (i) O teto deslizante deverá ser montado por meio de dispositivos que não podem ser removidos e substituídos do lado de fora sem deixar vestígios óbvios, ou por métodos que irão produzir uma estrutura que não pode ser modificada sem deixar vestígios óbvios.
  - (ii) A cobertura deslizante deverá se sobrepor à parte sólida do teto na parte frontal do contêiner, de modo que a cobertura não possa ser puxada sobre a borda superior da longarina superior. No comprimento do contêiner, em ambos os lados, na bainha da cobertura, deverá ser inserido um cabo de aço protendido de modo que não possa ser removido e reinserido sem deixar vestígios óbvios. A cobertura deverá ser presa ao carro deslizante de forma que não possa ser removida e fixada novamente sem deixar vestígios óbvios.
  - (iii) As orientações da cobertura deslizante, os dispositivos de tensão da cobertura deslizante e outras partes móveis deverão ser montados de tal forma que, quando fechados e lacrados pela Alfândega, as portas e outras partes móveis não possam ser abertas ou fechadas pelo lado de fora sem deixar vestígios óbvios. As orientações do teto deslizante, os dispositivos de tensão do teto deslizante e outras partes móveis devem ser montados de tal forma que seja impossível obter acesso ao contêiner sem deixar vestígios óbvios uma vez que as travas tenham sido acionadas.

Um exemplo de um possível sistema de construção é apresentado no Esboço nº 10 anexado a esses Regulamentos.



\* C D 2 4 4 0 4 8 8 9 2 6 0 0 \*

Esboço nº 1

LONAS FEITAS DE DIVERSOS PEDAÇOS

Unidas por meio de costuras

**Legenda:**

Outside view = Visão externa

Seam = Costura

Inside view = Visão interna

Seam (thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam)  
= Costura (fio de cor diferente da cor da lona e da outra costura)

Section a-a<sup>1</sup> = Parte a-a<sup>1</sup>

Double flat seam = Costura dupla reta

At least 15 mm = Pelo menos 15 mm

Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam = Fio visível apenas por dentro e de cor diferente da lona e da outra costura



## Esboço nº 2

### LONAS FEITAS DE DIVERSOS PEDAÇOS

#### Costura dos cantos

#### **Legenda:**

Outside view = Visão externa

Seam = Costura

Inside view = Visão interna

Seam (thread of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam)  
= Costura (fio de cor diferente da cor da lona e da outra costura)

Section a-a<sup>1</sup> = Parte a-a<sup>1</sup>

About 40 mm = Cerca de 40 mm

Thread visible from the inside only and of a colour different from that of the sheet and from that of the other seam = Fio visível apenas por dentro e de cor diferente da lona e da outra costura

Note: The corner seams made according to the method illustrated in Sketch N°. 2 (a) in annex 2 of this Convention are also allowed = Observação: As costuras dos cantos feitas de acordo com o método ilustrado no Desenho nº 2 (a) no anexo 2 desta Convenção também são permitidas

## Desenho nº 3

### LONAS FEITAS DE DIVERSOS PEDAÇOS

#### Soldados juntos

#### **Legenda:**

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



Outside view = Visão externa

Section a-a<sup>1</sup>= Parte a-a<sup>1</sup>

Band of plastic material = Faixa de material plástico

The figures shown are millimetres = Os números mostrados estão em milímetros

Inside view = Visão interna

#### Desenho nº 4

### CONCERTO DA LONA

#### **Legenda:**

Outside view = Visão externa

Seams = Costuras

Inside view = Visão interna

Seams \*/ = Costuras \*/

Section a-a<sup>1</sup>= Parte a-a<sup>1</sup>

At least 15 mm = No mínimo 15 mm

Outside = Parte externa

Inside = Parte interna

\*/ Threads visible from the inside shall be of a colour different from that of the threads visible from the outside and from that of the sheet. = Fios visíveis por dentro devem ser de cor diferente dos fios visíveis por fora e da lona.

#### Desenho nº 5

### MODELO DE PONTEIRA

#### **Legenda:**



Hollow rivet for passing the thread or the strap of the Customs seal (minimum dimensions of the hole: width 3 mm, length 11 mm) = Rebite oco para passar o fio ou correia do lacre aduaneiro (dimensões mínimas da abertura: largura 3 mm, comprimento 11 mm)

Solid rivet = Rebite sólido

Hard metal end-piece = Ponteira de metal duro

Rope = Corda

Transparent plastic sheath = Bainha plástica transparente

Hole for closing by carrier = Abertura para fechamento pela transportadora

Side view: Front = Vista lateral: Frente

Side view: Back = Vista lateral: Traseira

### Esboço nº 6

## EXEMPLO DO SISTEMA DE BLOQUEIO DA LONA

### Descrição

Esse sistema de bloqueio da lona é aceitável desde que esteja munido de, pelo menos, uma argola metálica em cada extremidade da porta. As aberturas para a passagem da argola são ovais e com um tamanho apenas suficiente para que a argola atravesse. A parte visível da argola metálica não excede o dobro do diâmetro máximo do cabo de fechamento quando o sistema está bloqueado.

### Esboço nº 7



## EXEMPLO DE LONAS FIXADAS A ARMAÇÕES COM FORMATO ESPECIAL

### **Legenda:**

VIEW OF SIDE-SECTION = VISTA DA SEÇÃO LATERAL

Eyelet = Ilhose

Frame = Armação

Thong = Tira

Ring = Argola

Sheet = Lona

### Descrição

Esse tipo de fixação da lona ao veículo é aceitável, contanto que as argolas sejam encastradas no perfil e não ultrapassem a profundidade máxima do perfil. A largura do perfil deve ser a mais estreita possível.

### Esboço nº 8

Sistema de travamento de lonas nas aberturas para carga e descarga

### Descrição

Neste sistema de travamento, as duas bordas nas aberturas da lona utilizada para carga e descarga são unidas por meio de uma haste de travamento de alumínio. As aberturas das lonas contam com uma bainha em todo o seu comprimento envolvendo uma corda (veja o esboço nº 8.1). Isso faz com que seja impossível puxar a lona para fora do perfil da haste de travamento. A bainha estará do lado de fora e soldada de acordo com o anexo 2, artigo 3, parágrafo 4 da Convenção. As pontas devem ser passadas nos perfis abertos na haste de travamento de alumínio e deslizadas em dois canais longitudinais paralelos que devem ser fechados em sua extremidade inferior. Quando a haste de travamento está na posição superior, as bordas da lona ficam unidas. Na extremidade superior da abertura, a haste de travamento é interrompida por uma tampa de plástico transparente fixada por



rebitagem na lona (veja o esboço nº 8.2). A haste de travamento consiste em duas seções, unidas por uma dobradiça rebitada, para permitir a dobra para fácil encaixe e remoção. Esta dobradiça deve ser projetada de forma a não permitir a remoção do pino giratório uma vez que o sistema esteja travado (veja o esboço nº 8.3). Na parte inferior da haste de travamento há uma abertura pela qual o anel passa. A abertura é oval e de tamanho suficiente para permitir que o anel passe por ela (veja o esboço nº 8.4). A corda de fixação TIR será puxada através deste anel para fixar a haste de travamento”.





## Esboço nº 9

### MODELO DE CONSTRUÇÃO DE CONTÊINER COM COBERTURAS DESLIZANTES

#### **Legenda:**

Sketch No.9.5 = Esboço nº 9.5

Sketch No.9.2 = Esboço nº 9.2

Pelmet = Sanefa

Tensioning straps = Cintas de tração

Fastening rope = Corda de amarração

Distance between tensioning straps = Distância entre as cintas de tração

Sketch No.9.4 = Esboço nº 9.4

Load compartment floor = Piso do compartimento de carga

Sheet = Cobertura

Securing ring = Argola de segurança

**SHEET GUIDANCE AND OVERLAP-TOP = ORIENTAÇÕES DA COBERTURA E PARTE FRONTAL**

Pelmet = Sanefa



Upright runner = Corredor vertical

Sliding sheet = Cobertura

Roof = Teto

Tensioning strap runner = Corretor de cinta de tensão

Upper cantrail = Longarina superior

The sheet overlap shall be at least  $\frac{1}{4}$  of the distance between the tensioning straps = A sobreposição da cobertura deverá ser de pelo menos  $\frac{1}{4}$  da distância entre as cintas de tração

Sketch No.9.3 = Esboço nº 9.3

### **SHEET OVERLAP-BOTTOM = PARTE INFERIOR DA SOBREPOSIÇÃO DA COBERTURA**

Tensioning device = Dispositivo de tração

Sliding sheet = Cobertura

Tensioning straps = Cintas de tração

The sheet overlap shall be at least 50mm = A sobreposição da cobertura deverá ser de pelo menos 50 mm

Curtain eyelet = Ilhó da cortina

Ring on lower cantrail = Argola da longarina inferior

Upright = Superior

Load compartment floor = Piso do compartimento de carga

Lower cantrail = Longarina inferior

Tensioning strap hook = Gancho da cinta de tração

Continuação do Esboço nº 9

### Esboço nº 9.4

Para atar as coberturas deslizantes na direção horizontal, é utilizada uma engrenagem de catraca (normalmente na extremidade traseira do contêiner). Este esboço apresenta dois exemplos, (a) e (b), de como a catraca ou os redutores podem ser fixados.

(a) Fixação da catraca



**Legenda:**

Sliding sheet = Cobertura

Rear corner posts = Colunas de canto traseiras

Fastening rope = Corda de amarração

Ratchet = Catraca

Section = Secção

When closed, the cover metal (depicted transparently) shall be secured by the fastening rope = Quando fechada, a tampa de metal (representada de forma transparente) deve ser fixada pela corda de amarração

(b) Gearbox securing

**Legenda:**

Hand crank protection with three discs = Proteção de manivela com três discos

Spring pin welded both ends = Pino de mola soldado em ambas as extremidades

Fastening rope = Corda de amarração

One disc welded to the chassis = Um disco soldado ao chassi

Axle = Eixo

Two discs welded to the axle = Dois discos soldados ao eixo

Continuação do Esboço nº 9

**Esboço nº 9.5**

Para fixar a cobertura deslizante do outro lado (normalmente na frente do veículo), os seguintes sistemas, (a) ou (b), podem ser utilizados.

(a) Tampa de metal



**Legenda:**

Front wall = Parede frontal

Corner pillar = Pilar de canto

Fastening rope = Corda de amarração

Rotation = Rotação

Tube holder = Suporte de tubo

Constructionally secured = Estruturalmente seguro

Sliding sheet = Cobertura

Load compartment floor = Piso do compartimento de carga

Section = Secção

When closed, the cover metal (depicted transparently) shall be secured by the fastening rope = Quando fechada, a tampa de metal (representada de forma transparente) deve ser fixada pela corda de amarração

(b) Ilhó oval estreito, sistema anti-levantamento para o tubo de tensão

**Legenda:**

Front wall = Parede frontal

Corner pillar = Pilar de canto

Fastening rope guide = Guia de corda de fixação

Narrow oval eyelet = Ilhó oval estreito

Articulated ring = Argola articulada

Sliding sheet = Cobertura

Fastening rope = Corda de amarração



### Esboço nº 10

#### MODELO DE CONSTRUÇÃO DE CONTÊINER COM TETO DESLIZANTE

Este esboço apresenta um exemplo de contêiner e as importantes exigências descritas no Artigo 6 desses Regulamentos.

#### **Legenda:**

Sketch 10.2 = Esboço 10.2

Sketch 10.1 = Esboço 10.1

Pre-stressed steel cable, each side one = Cabo de aço protendido, cada lado a um cabo

Sketch 10.3 = Esboço 10.3

Fastening rope around the bottom of the container = Corda de amarração ao redor da parte inferior do contêiner

#### Esboço nº 10.1

Dois cabos de aço protendidos, embutidos em uma bainha, são fixados em cada lado do contêiner. Esse cabo de aço protendido é fixado na frente (consulte o esboço 10.2) e na parte traseira da



estrutura (consulte o esboço 10.3). A força de tração, bem como o disco de conexão em cada carro deslizante, torna impossível levantar a bainha com o cabo de aço protendido acima da longarina superior.

**Legenda:**

Roof sheet = Cobertura

Connecting disc = Disco de conexão

Sliding carriage = Carro deslizante

Upper cantrail = Longarina superior

Pre-stressed steel cable in a hem. The tractive force as well as the connecting disc on each sliding carriage makes it impossible to lift it up above the upper cantrail = Cabo de aço protendido em bainha. A força de tração, bem como o disco de conexão em cada carro deslizante, torna impossível levantá-lo acima da longarina superior

Continuação do Esboço nº 10

Esboço nº 10.2

A cobertura deslizante deverá se sobrepor à parte sólida do teto na parte frontal do contêiner, de modo que a cobertura não possa ser puxada sobre a borda superior da longarina superior.

**Legenda:**

The roof sheet is secured at the front side e.g. by a sheet thong, as mentioned in Article 3, paragraph 11 = A cobertura é fixada no lado frontal, por exemplo, por uma tira de tecido, conforme mencionado no Artigo 3, parágrafo 11

The fixing point of the pre-stressed steel cable is completely covered and secured by the roof sheet = O ponto de fixação do cabo de aço protendido é completamente coberto e protegido pela cobertura

Fastening rope = Corda de amarração

Fixing point of pre-stressed steel cable, Secured by riveting (full rivet) or welding = Ponto de fixação do cabo de aço protendido, Fixado por rebite (rebite completo) ou soldagem

Pre-stressed steel cable = Cabo de aço protendido



Continuação do Esboço nº 10

### Esboço nº 10.3

Na parte traseira, um dispositivo especial, como uma placa defletora, é encaixado no teto, impedindo o acesso ao contêiner, sem deixar vestígios óbvios ao fechar e lacrar as portas.

### **Legenda:**

Pre-stressed cable goes in a hem = O cabo protendido vai em uma bainha

The fixing point of the pre-stressed steel cable is completely covered, and the metal cover is secured by welding or riveting (full rivet) = O ponto de fixação do cabo de aço protendido é completamente coberto e a tampa de metal é fixada por soldagem ou rebitagem (rebite complete)

Tensioning device on the lever mechanism. = Dispositivo de tração no mecanismo da alavanca.

By folding down the part of the roof with the tensioning device, the pre-stressed steel cable will be under tension = Ao dobrar a parte do telhado com o dispositivo de tração, o cabo de aço protendido ficará sob tensão

Sliding carriage from the roof sheet (closed) with lock system (inside) = Carro deslizante a partir da cobertura (fechada) com sistema de trava (interno)

By closing and sealing the doors, the systems are customs secure = Ao fechar e lacrar as portas, os sistemas estão seguros para fins aduaneiros

### Parte II

## PROCEDIMENTOS PARA A APROVAÇÃO DE CONTÊINERES QUE ATENDAM ÀS CONDIÇÕES TÉCNICAS PREVISTAS NA PARTE I

### **Disposições Gerais**

1. Os contêineres podem ser aprovados para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira:



(a) na etapa de fabricação, por tipo de modelo (procedimento para aprovação na etapa de fabricação); ou

(b) em uma etapa posterior à fabricação, separadamente ou com relação a um determinado número de contêineres do mesmo tipo (procedimento de aprovação na etapa posterior à fabricação).

### **Disposições comuns às duas modalidades de aprovação**

2. A autoridade competente responsável pela concessão da aprovação deverá emitir ao solicitante, após a aprovação, um certificado de aprovação válido, conforme o caso, para uma série ilimitada de contêineres do tipo aprovado ou para um número específico de contêineres.

3. O beneficiário da aprovação deverá afixar uma placa de aprovação no contêiner(es) aprovado(s) antes de sua utilização para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.

4. A placa de aprovação deverá ser aposta permanentemente e em um lugar claramente visível adjacente a qualquer outra placa de aprovação emitida para fins oficiais.

5. A placa de aprovação, seguindo o modelo nº 1 reproduzido no apêndice 1 desta Parte, terá a forma de uma placa de metal, medindo no mínimo 20 cm por 10 cm. As seguintes informações deverão ser estampadas ou gravadas em relevo na placa ou indicadas na superfície de alguma outra forma permanente e legível, com texto pelo menos no idioma inglês ou francês:

(a) as palavras “Aprovado para transporte sob lacração aduaneira”;

(b) o nome do país em que a aprovação foi concedida pelo nome ou por meio do sinal distintivo utilizado para indicar o país de registro de veículos motorizados no tráfego rodoviário internacional, e o número (algarismos, letras, etc.) do certificado de aprovação e o ano (por exemplo, “NL/26/73” significa “Países Baixos, certificado de aprovação nº 26, emitido em 1973”);

(c) o número de série atribuído ao contêiner pelo fabricante (número de fabricação);

(d) se o contêiner tiver sido aprovado por tipo, os números ou letras de identificação do tipo de contêiner.





6. Se um veículo rodoviário deixar de atender às condições técnicas prescritas para sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, ser reposto na condição que justificou sua aprovação para voltar a atender às referidas condições técnicas.

7. Se as características essenciais de um contêiner forem alteradas, o contêiner deixará de ser abrangido pela aprovação e deverá ser aprovado novamente pela autoridade competente antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.

### **Disposições especiais para aprovação do tipo de modelo na etapa de fabricação**

8. Quando os contêineres forem fabricados por séries do modelo, o fabricante poderá solicitar a aprovação por tipo de modelo à autoridade competente do país de fabricação.

9. O fabricante deverá declarar em sua solicitação os números ou letras de identificação que ele atribui ao tipo de contêiner ao qual se relaciona seu pedido de aprovação.

10. O pedido será acompanhado de desenhos e de uma especificação de modelo detalhada do tipo de contêiner a ser aprovado.

11. O fabricante deverá assumir o compromisso por escrito de que:

(a) apresentará à autoridade competente esses contêineres do tipo em questão conforme a autoridade possa desejar examinar;

(b) permitirá que a autoridade competente examine unidades adicionais a qualquer momento durante a produção da série do tipo em questão;

(c) informará a autoridade competente a respeito de qualquer alteração, de qualquer magnitude, no modelo ou na especificação antes de prosseguir com essa alteração;

(d) marcará os contêineres em um local visível com, além das marcações exigidas na placa de aprovação, os números ou letras de identificação do tipo de modelo e o número de série do contêiner na série do modelo (número de fabricação);

(e) manterá um registro dos contêineres fabricados de acordo com o tipo de modelo aprovado.



12. A autoridade competente deverá declarar quais alterações, se houver, devem ser feitas ao tipo do modelo previsto para que a aprovação possa ser concedida.

13. Nenhuma aprovação de um determinado modelo será concedida sem que a autoridade competente tenha constatado, por meio de exame de um ou mais contêineres fabricados do modelo em questão, que os contêineres desse tipo atendem às condições técnicas prescritas na Parte 1.

14. Quando um tipo de contêiner é aprovado, deve ser emitido ao solicitante um único certificado de aprovação conforme o modelo nº II reproduzido no apêndice 2 desta Parte e válido para todos os contêineres fabricados em conformidade com as especificações do tipo aprovado. Esse certificado dará direito ao fabricante de afixar a todo contêiner da série do modelo uma placa de aprovação no formato prescrito no parágrafo 5 desta Parte.

### **Disposições especiais para aprovação na fase posterior à fabricação**

15. Se a aprovação não tiver sido solicitada na etapa de fabricação, o proprietário, o operador ou o representante de qualquer um deles poderá solicitar a aprovação perante a autoridade competente para a qual ele possa apresentar o contêiner ou contêineres e para o(s) qual(is) solicita a aprovação.

16. O pedido de aprovação apresentado nos termos do parágrafo 15 desta Parte deverá apresentar o número de série (número de fabricação) colocado em cada contêiner pelo fabricante.

17. Quando a autoridade competente tiver verificado que o contêiner ou os contêineres atendem às condições técnicas prescritas na Parte I, examinando tantos contêineres quanto considerar necessários, ela emitirá um certificado de aprovação conforme o modelo nº III reproduzido no apêndice 3 desta Parte que será válido exclusivamente para o número de contêineres aprovados. Esse certificado, que deverá conter o número ou números de série do fabricante atribuído(s) ao contêiner ou contêineres a que se refere(m), dará direito ao solicitante de afixar em cada contêiner aprovado a placa de aprovação prescrita no parágrafo 5 desta Parte.



Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



*Apêndice 1*

MODELO nº I

PLACA DE APROVAÇÃO

(versão em inglês)

**Legenda:**

APPROVED FOR THE TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL NL/26/73 =  
APROVADO PARA TRANSPORTE SOB LACRAÇÃO ADUANEIRA NL/26/73

TYPE \*/ = TIPO \*/

MANUFACTURER'S N° OF THE CONTAINER = NÚMERO DE FABRICAÇÃO DO  
CONTÊINER

Metal Plate = Placa de Metal

Container wall = Parede do contêiner

\*/ Only in case of approval by design type = \*/ Somente em caso de aprovação por tipo  
de modelo

Apêndice 1 da Parte II

MODELO Nº I

PLACA DE APROVAÇÃO

(versão em francês)

**Legenda:**



AGREE POUR LE TRANSPORT SOUS SCHELLEMENT DOUANIER NL/26/73 =  
APROVADO PARA TRANSPORTE SOB LACRAÇÃO ADUANEIRA NL/26/73

TYPE \*/ = TIPO \*/

Nº DE FABRICATION DU CONTENEUR = NÚMERO DE FABRICAÇÃO DO  
CONTÊNER

Metal plate = Placa de metal

Container wall = Parede do contêiner

\*/ Only in case of approval by design type = \*/ Somente em caso de aprovação por tipo  
de modelo

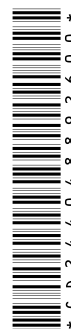
## Apêndice 2

### MODELO Nº II

#### CONVENÇÃO ADUANEIRA RELATIVA AO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS AO ABRIGO DAS CADERNETAS TIR (1975)

#### Certificado de aprovação por tipo de modelo

1. Certificado nº(\*). .....
2. O presente tem por finalidade certificar que este modelo de contêiner foi aprovado e que os contêineres fabricados desse tipo podem ser aceitos para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.
3. Tipo de contêiner. ....
4. Número ou letras de identificação do tipo do modelo. ....



5. Número de identificação dos desenhos técnicos.....
6. Número de identificação das especificações do modelo.....
7. Peso da tara .....
8. Dimensões exteriores, em centímetros.....
9. Características essenciais da construção (materiais utilizados, tipo de construção, etc.) .....  
.....
10. O presente certificado é válido para todos os contêineres fabricados em conformidade com os desenhos e as especificações mencionados acima.
11. Emitido a favor de .....

(nome e endereço do fabricante)

o qual está autorizado a afixar a placa de aprovação em cada contêiner do tipo de modelo aprovado produzido por ele,

em ....., em ..... 20 ....  
(local) (data)

por .....  
(assinatura e carimbo do serviço ou da organização emissora)

\*/ Inserir as letras e números, que devem ser marcados na placa de aprovação (consulte anexo 7, parte II, parágrafo 5 (b) da Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a Coberto das Cadernetas TIR, 1975).

### INFORMAÇÕES IMPORTANTES

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



(Anexo 7, parte II, parágrafos 6º e 7º da Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR, 1975)

6. Se o contêiner deixar de atender às condições técnicas prescritas para sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, ser repostado na condição que justificou sua aprovação para voltar a atender às referidas condições técnicas.
7. Se as características essenciais do contêiner forem alteradas, o contêiner deixará de ser abrangido pela aprovação e deverá ser aprovado novamente pela autoridade competente antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.



*Apêndice 3*

MODELO Nº III

**CONVENÇÃO ADUANEIRA RELATIVA AO TRANSPORTE  
INTERNACIONAL DE MERCADORIAS AO ABRIGO DAS  
CADERNETAS TIR (1975)**

**Certificado de aprovação concedido  
em etapa posterior à fabricação**

1 Certificado nº \*/ .....

2 Certificxa-se que o contêiner (ou contêineres) especificado(s) abaixo foi (foram) aprovado(s) para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.

3 Tipo do(s) contêiner(es) .....

4 Número de série(s) atribuído(s) ao(s) contêiner(es) pelo fabricante .....  
.....





5 Peso da tara .....

6 Dimensões exteriores, em centímetros.....

7 Características essenciais da construção (materiais utilizados, tipo de construção etc.) .....  
.....  
.....

8 Emitido a favor de .....

(nome e endereço do solicitante)

que fica autorizado a apor uma placa de aprovação no(s) contêiner(es) acima indicado(s),

em ..... em ..... 20 ....  
(local) (data)

por .....  
(assinatura e carimbo do serviço ou da organização emissora)

(Consulte as informações no verso)

\*/ Inserir as letras e números, que devem ser marcados na placa de aprovação (consulte anexo 7, parte II, parágrafo 5 (b) da Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a Coberto das Cadernetas TIR, 1975).

## AVISO IMPORTANTE



(Anexo 7, parte II, parágrafos 6 e 7 da Convenção Aduaneira Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a Coberto das Cadernetas TIR, 1975)

6. Se o contêiner deixar de atender às condições técnicas prescritas para sua aprovação, deverá, antes de poder ser utilizado para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, ser repostado na condição que justificou sua aprovação para voltar a atender às referidas condições técnicas.
7. Se as características essenciais do contêiner forem alteradas, o contêiner deixará de ser abrangido pela aprovação e deverá ser aprovado novamente pela autoridade competente antes de poder ser utilizado no transporte de mercadorias sob lacração aduaneira.



### Parte III

#### NOTAS EXPLICATIVAS

1. Para efeitos da aplicação das disposições da presente Convenção, as notas explicativas do anexo 2 apresentadas no anexo 6 à presente Convenção aplicam-se *mutatis mutandis* a contêineres aprovados para transporte sob lacração aduaneira.

2. Parte I – artigo 4º, parágrafo 6º, subparágrafo (a)

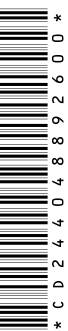
Um exemplo de um sistema de fixação de lonas em torno das fundições dos cantos dos contêineres, aceitável do ponto de vista da alfândega, é fornecido no desenho anexado ao Anexo 7 da Parte III.

3. Parte II – parágrafo 5º, alínea (d)

Se dois contêineres lonados, aprovados para transporte sob lacração aduaneira, foram unidos de tal forma que formem um único contêiner, coberto por uma única lona e atendendo às condições para transporte sob lacração aduaneira, não deve ser exigido um certificado, ou placa, de aprovação separado para a combinação.



Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



## DISPOSITIVO PARA FIXAÇÃO DAS LONAS AO REDOR DAS FUNDIÇÕES DOS CANTOS DOS CONTÊINERES

O dispositivo ilustrado a seguir atende às exigências da Parte I  
do artigo 4º, parágrafo 6º, subparágrafo (a).

### **Legenda:**

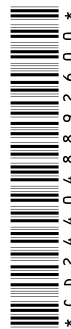
Application at corner posts = Aplicação nos postes do canto

Roof sheet = lona do teto

Sheet retaining rope = Corda de retenção da lona

Sectional view = Visão em corte





*ANEXO 8*

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

## COMPOSIÇÃO, FUNÇÕES E REGRAS DE PROCEDIMENTO DO COMITÊ ADMINISTRATIVO E DO CONSELHO EXECUTIVO TIR

### COMPOSIÇÃO, FUNÇÕES E REGRAS DE PROCEDIMENTO DO COMITÊ ADMINISTRATIVO

#### Artigo 1º

- i. As Partes Contratantes deverão ser membros do Comitê Administrativo.
- ii. O Comitê poderá decidir que as administrações competentes dos Estados mencionados no artigo 52, parágrafo 1º, da presente Convenção, que não são Partes Contratantes ou representantes de organizações internacionais, poderão, para questões que os interessem, participar das reuniões do Comitê na qualidade de observadores.

#### *Artigo 1º bis*

1. O Comitê deverá examinar todas as propostas de emenda à Convenção em conformidade com o artigo 59, parágrafos 1º e 2º.
2. O Comitê deverá monitorar a implementação da Convenção e examinar todas as medidas tomadas pelas Partes Contratantes, associações e organizações internacionais por força da Convenção, bem como sua conformidade com a mesma.
3. O Comitê, por meio do Conselho Executivo TIR, deverá supervisionar e apoiar a implementação da Convenção nacional e internacionalmente.
4. O Comitê deverá receber e examinar as demonstrações financeiras anuais auditadas e o(s) relatório(s) de auditoria submetidos pela organização internacional de acordo com as obrigações estabelecidas no Anexo 9, Parte III. No decurso e dentro do escopo do exame, o Comitê poderá solicitar que a organização internacional ou o auditor independente externo envie informações, esclarecimentos ou documentos adicionais.
5. Sem prejuízo do exame mencionado no parágrafo 4º, o Comitê terá, com base em uma avaliação de risco, o direito de solicitar que exames adicionais sejam realizados. O Comitê deverá determinar que o Conselho Executivo TIR ou solicitar que os serviços competentes das Nações Unidas realizem a avaliação de risco.



O escopo dos exames adicionais deverá ser determinado pelo Comitê, levando em consideração a avaliação de risco do Conselho Executivo TIR ou dos serviços competentes das Nações Unidas.

Os resultados de todos os exames a que se refere neste artigo serão mantidos pelo Conselho Executivo TIR e fornecidos a todas as Partes Contratantes para a devida consideração.

6. O procedimento para a realização dos exames adicionais deverá ser aprovado pelo Comitê.

### *Artigo 2º*

O Secretário-Geral das Nações Unidas deverá fornecer os serviços de secretariado ao Comitê.

### *Artigo 3º*

O Comitê deverá, em sua primeira sessão de cada ano, eleger um presidente e um vice-presidente.

### *Artigo 4º*

O Secretário-Geral das Nações Unidas deverá convocar o Comitê anualmente, sob a égide da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa, e também mediante solicitação das administrações competentes de, pelo menos, cinco Estados que sejam Partes Contratantes.

### Artigo 5º

As propostas serão submetidas a votação. Cada Estado Parte Contratante representado na sessão deverá ter um voto. As propostas que não constituam emendas à presente Convenção deverão ser aprovadas pelo Comitê pela maioria dos membros presentes e votantes. Emendas à presente Convenção, assim como as decisões referidas nos artigos 59 e 60 da presente Convenção, deverão ser adotadas por uma maioria de dois terços dos membros presentes e votantes.

### Artigo 6º





Um quórum formado por não menos que um terço dos Estados Partes Contratantes é necessário para fins de tomada de decisões.

#### Artigo 7º

Antes do encerramento da sessão, o Comitê deverá adotar seu relatório.

#### Artigo 8º

Na ausência de disposições relevantes no presente anexo, o Regimento Interno da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa será aplicável, a menos que o Comitê decida em contrário.

### COMPOSIÇÃO, FUNÇÕES E REGRAS DE PROCEDIMENTO DO CONSELHO EXECUTIVO TIR

#### *Artigo 9*

1. O Conselho Executivo TIR, criado pelo Comitê Administrativo em conformidade com o artigo 58 *ter*, será composto por nove membros de diferentes Partes Contratantes da Convenção. O Secretário TIR participará das sessões do Conselho Executivo.
2. Os membros do Conselho Executivo TIR serão eleitos pelo Comitê Administrativo pela maioria dos membros presentes e votantes. O mandato de cada membro do Conselho Executivo TIR será de dois anos. Os membros do Conselho Executivo TIR poderão ser reeleitos. Os Termos de Referência para o Conselho Executivo TIR serão estabelecidos pelo Comitê Administrativo.

#### *Artigo 10*

O Conselho Executivo TIR deverá:

- (a) supervisionar a implementação da Convenção, incluindo a operação do sistema de garantia, e cumprir as funções que lhe são atribuídas pelo Comitê Administrativo;



- (b) supervisionar a impressão e distribuição centralizadas das Cadernetas TIR às associações, função que poderá ser executada por uma organização internacional aprovada, conforme o artigo 6º;
- (c) coordenar e incentivar o intercâmbio de informações confidenciais e de outras informações entre as autoridades competentes das Partes Contratantes;
- (d) coordenar e incentivar a troca de informações entre as autoridades competentes das Partes Contratantes, associações e organizações internacionais;
- (e) facilitar a resolução de controvérsias entre as Partes Contratantes, associações, seguradoras e organizações internacionais, sem prejuízo do artigo 57 sobre resolução de controvérsias;
- (f) apoiar o treinamento do pessoal das autoridades aduaneiras e de outras partes interessadas envolvidas no procedimento TIR;
- (g) manter um registro central para a divulgação às Partes Contratantes de informações fornecidas pelas organizações internacionais referidas no artigo 6º sobre todas as regras e procedimentos previstos para a emissão das Cadernetas TIR pelas associações, contanto que digam respeito às condições e exigências mínimas estabelecidas no anexo 9;
- (h) monitorar o preço das Cadernetas TIR.

### *Artigo 11*

1. Uma sessão do Conselho Executivo deverá ser convocada pelo Secretário TIR a pedido do Comitê Administrativo ou de ao menos três membros do Conselho Executivo.
2. O Conselho Executivo deverá procurar tomar decisões por consenso. Na ausência de consenso, as decisões deverão ser levadas à votação e deverão ser aprovadas pela maioria dos votos dos membros presentes e votantes. Um quórum de cinco membros é necessário para a tomada de decisões. O Secretário TIR não terá direito de voto.
3. O Conselho Executivo deverá eleger um Presidente e adotar todas as disposições relativas às regras de procedimento.
4. O Conselho Executivo deverá apresentar relatório de suas atividades, incluindo a a apresentação de contas auditadas, ao Comitê Administrativo ao menos uma vez ao ano ou a pedido



do Comitê Administrativo. O Conselho Executivo será representado no Comitê Administrativo por seu Presidente.

5. O Conselho Executivo deverá considerar todas as informações e consultas que lhe sejam transmitidas pelo Comitê Administrativo, pelas Partes Contratantes, pelo Secretário TIR, pelas associações nacionais e pelas organizações internacionais indicadas no artigo 6º da Convenção. Tais organizações internacionais deverão ter o direito de participar das sessões do Conselho Executivo TIR na qualidade de observadores, salvo se o Presidente decidir de outro modo. A convite do Presidente, qualquer outra organização poderá, se necessário, participar das sessões do Conselho Executivo na qualidade de observadora.

### *Artigo 12*

O Secretário TIR deverá ser membro do secretariado da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa e deverá executar as decisões do Conselho Executivo TIR conforme os Termos de Referência do Conselho Executivo. O Secretário TIR será assistido por um secretariado TIR, cuja composição deverá ser determinada pelo Comitê Administrativo.

### *Artigo 13*

1. Enquanto se aguarda assegurar o financiamento por outras fontes, a operação do Conselho Executivo TIR e do secretariado TIR deverá ser financiada por um montante cobrado sobre cada Caderneta TIR distribuída pela organização internacional mencionada no Artigo 6º. Tal montante deverá ser aprovado pelo Comitê Administrativo.

2. O procedimento de implementação do financiamento da operação do Conselho Executivo TIR e do secretariado TIR deverá ser aprovado pelo Comitê Administrativo.



*ANEXO 9*

**ACESSO AO PROCEDIMENTO TIR**

Parte I

**HABILITAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES PARA A EMISSÃO DE CADERNETAS TIR E PARA  
ATUAR COMO GARANTIDORAS**

Condições e exigências



1. As condições e exigências a serem cumpridas pelas associações para serem habilitadas pelas autoridades aduaneiras ou outras autoridades competentes de uma Parte Contratante a emitir Cadernetas TIR e a atuar como garantidoras, de acordo com o artigo 6º da Convenção, são:

- (a) Existência comprovada por ao menos um ano como associação estabelecida na Parte Contratante onde a autorização é emitida;
- (b) Prova da solidez da situação financeira da associação e da existência de capacidades organizacionais que lhe permitam cumprir suas obrigações que lhe incumbam por força da Convenção.
- (c) Inexistência de infrações graves ou recorrentes contra a legislação aduaneira ou tributária.
- (d) Estabelecimento de um acordo escrito ou de qualquer outro instrumento legal entre a associação e as autoridades competentes da Parte Contratante em que está estabelecida, incluindo a aceitação pela associação de suas funções conforme apresentadas no parágrafo 3º.

2. Uma cópia autenticada do acordo escrito ou de qualquer outro instrumento legal mencionado no parágrafo 1º (d), juntamente com uma tradução juramentada, se necessário, em língua inglesa, francesa ou russa, deverá ser depositada perante o Conselho Executivo TIR. Qualquer alteração deverá ser imediatamente comunicada ao Conselho Executivo TIR.

3. Os deveres da associação são:

- (i) respeitar as obrigações estabelecidas no Artigo 8º da Convenção;
- (ii) aceitar o montante máximo por Caderneta TIR determinado pelas Partes Contratantes que poderá ser demandado da associação em conformidade com o Artigo 8º, parágrafo 3º, da Convenção;
- (iii) verificar continuamente, em particular antes de solicitar a habilitação do acesso de pessoas ao procedimento TIR, se cumprem com as condições e requisitos mínimos previstos na Parte II do presente Anexo;
- (iv) fornecer suas garantias em relação a todas as responsabilidades incorridas no país em que está estabelecida em conexão com operações sob a égide de Cadernetas TIR emitidas pela própria associação ou por associações estrangeiras afiliadas à mesma organização internacional à qual ela própria está afiliada;



(v) cumprir com suas responsabilidades de forma satisfatória para as autoridades competentes da Parte Contratante em que esteja estabelecida perante uma seguradora, grupo de seguradoras ou instituição financeira. O(s) contrato(s) de seguro ou de garantia financeira deverão cobrir a totalidade de suas responsabilidades em conexão com operações sob a égide das relacionadas às operações cobertas por Cadernetas TIR emitidas pela própria associação ou por associações estrangeiras afiliadas à mesma organização internacional à qual ela própria está afiliada;

O prazo de notificação da rescisão do(s) contrato(s) de seguro ou de garantia financeira não deverá ser inferior ao prazo de notificação de rescisão do acordo escrito ou de qualquer outro instrumento legal conforme referido no parágrafo 1º (d). Uma cópia autenticada do(s) contrato(s) de seguro ou financeiro(s), bem como de todas as suas modificações posteriores, deverá ser depositada perante o Conselho Executivo TIR, inclusive uma tradução juramentada, se necessário, em inglês, francês ou russo;

(vi) informar ao Conselho Executivo TIR, anualmente, antes do dia 1º de março, o preço de cada tipo de Caderneta TIR que ela emite;

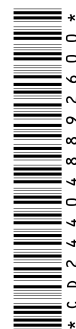
(vii) permitir que as autoridades competentes verifiquem todos os registros e contas mantidos com relação à administração do procedimento TIR;

(viii) aceitar um procedimento para a resolução eficiente de controvérsias surgidas em decorrência da utilização imprópria ou fraudulenta das Cadernetas TIR, sempre que possível sem recurso às cortes;

(ix) respeitar estritamente as decisões das autoridades competentes da Parte Contratante onde está estabelecida com relação à revogação ou cancelamento da habilitação, em conformidade com o Artigo 6º da Convenção e com a Parte II do presente Anexo, ou à exclusão de pessoas, em conformidade com o Artigo 38 da Convenção;

(x) concordar com a implementação fiel de todas as decisões adotadas pelo Comitê Administrativo e pelo Conselho Executivo TIR, contanto que as autoridades competentes da Parte Contratante onde está estabelecida as tenham aceitado;

(xi) confirmar, no caso do procedimento de contingência descrito no artigo 10, parágrafo 2, do Anexo 11, para as partes contratantes vinculadas pelo Anexo 11, a pedido das autoridades competentes, que a garantia é válida, que um transporte TIR é realizado ao abrigo do procedimento eTIR e fornecer outras informações relevantes para o transporte TIR.



4. Quando uma associação garantidora receber um pedido para que, em conformidade com o procedimento estabelecido no Artigo 11, pague as quantias previstas no Artigo 8º, parágrafos 1º e 2º, ela deverá, em conformidade com o acordo escrito mencionado na Nota Explicativa 0.6.2bis-1 do Artigo 6º, parágrafo 2º *bis*, informar a organização internacional sobre o recebimento da demanda.

5. A Parte Contratante onde a associação está estabelecida deverá revogar a habilitação para emissão de Cadernetas TIR e para atuar como garantidora em caso de descumprimento destas condições e requisitos. Caso uma Parte Contratante decida revogar a habilitação, a decisão deverá entrar em vigor no mínimo 3 (três) meses após a data da revogação.

6. A habilitação de uma associação sob os termos acima previstos não deverá interferir nas as responsabilidades e obrigações de tal associação nos termos da Convenção.

7. As condições e exigências acima estipuladas não deverão prejudicar as condições e exigências adicionais que cada Partes Contratante possa estabelecer.

## Parte II

### **HABILITAÇÃO PARA PESSOAS FÍSICAS E JURÍDICAS UTILIZAREM CADERNETAS TIR**

#### Condições e exigências mínimas

1. As condições e exigências mínimas para serem cumpridas pelas pessoas que pretendam ter acesso ao procedimento TIR são:

- (a) Experiência comprovada ou, ao menos, capacidade para realizar transportes internacionais regularmente (portador de uma licença de transportes internacionais etc.).
- (b) Situação financeira sólida;
- (c) Conhecimento comprovado em matéria de implementação da Convenção TIR.
- (d) Ausência de infrações graves ou reiteradas contra a legislação aduaneira ou tributária.



- (e) Declaração escrita de compromisso com a associação, atestando que a pessoa:
- i. respeitará todas as formalidades aduaneiras exigidas nos termos da Convenção nas unidades aduaneiras de partida, de trânsito e de destino;
  - ii. pagará as quantias devidas, mencionadas no artigo 8º, parágrafos 1º e 2º da Convenção, caso demandado pelas autoridades competentes, em conformidade com o artigo 8º, parágrafo 7º, da Convenção;
  - iii. autorizará, até onde a legislação nacional o permita, as associações a verificarem as informações sobre as condições e requisitos mínimos acima.
2. As autoridades competentes das Partes Contratantes e as próprias associações poderão introduzir condições e requisitos adicionais mais restritivas para o acesso ao procedimento TIR, salvo se as autoridades competentes decidirem de outro modo.

#### Procedimento

3. As Partes Contratantes decidirão, em conformidade com a legislação nacional, os procedimentos a serem seguidos para o acesso ao procedimento TIR com base nas condições e requisitos mínimos estipulados nos parágrafos 1º e 2º.
4. As autoridades competentes deverão informar, sem atraso a partir da data de autorização ou cancelamento da autorização para o uso das Cadernetas TIR, os dados de cada pessoa ao Conselho Executivo TIR, incluindo:
- a. Número de identificação pessoal e único atribuído à pessoa pela associação garantidora, em cooperação com a organização internacional à qual é afiliada, em conformidade com o formato harmonizado determinado pelo Comitê Administrativo;
  - b. Nome(s) e endereço(s) da(s) pessoa(s) ou empresa (em caso de associações comerciais, indicar também o nome dos gerentes responsáveis).
  - c. Pessoa de contato com dados de contato completos;





- d. Número do registro comercial, da licença de transportes internacionais ou outro número (se disponível).
5. As associações deverão informar qualquer alteração nos dados de pessoas autorizadas, sem atraso a partir do momento em que tomem ciência dela, às autoridades competentes e ao Conselho Executivo TIR.
6. A autorização de acesso ao regime TIR não constitui, em si, um direito para obter Cadernetas TIR das associações.
7. A autorização de uma pessoa para utilizar Cadernetas TIR, em conformidade com as condições e requisitos mínimos acima estipulados, será feita sem prejuízo das responsabilidades e obrigações assumidas nos termos da Convenção.

### **Parte III**

Autorização para uma organização internacional, nos termos do Artigo 6, para assumir a responsabilidade pela organização e funcionamento efetivos de um sistema internacional de garantia, bem como para imprimir e distribuir Cadernetas TIR

#### **Condições e requisitos**

1. As condições e os requisitos a serem cumpridos por uma organização internacional para que seja autorizada, em conformidade com o Artigo 6.2 *bis* da Convenção, pelo Comitê Administrativo para assumir a responsabilidade pela organização e pelo funcionamento efetivos de um sistema internacional de garantia e a imprimir e distribuir Cadernetas TIR são:
  - (a) Comprovante de competência profissional e de situação financeira sólidas para a organização e o funcionamento efetivos de um sistema internacional de garantia, e das capacidades organizacionais para cumprir suas obrigações sob a Convenção por meio de apresentações anuais de demonstrações financeiras consolidadas devidamente auditadas por auditores independentes internacionalmente reconhecidos;
  - (b) Inexistência de violações graves ou recorrentes contra a legislação aduaneira ou tributária.
2. Em conformidade com a autorização, a organização internacional deverá:



- (a) fornecer às Partes Contratantes da Convenção TIR, por meio das associações nacionais afiliadas à organização internacional, cópias autenticadas do contrato global de garantia e comprovante de cobertura da garantia;
- (b) fornecer aos órgãos competentes da Convenção TIR informações sobre as regras e os procedimentos estabelecidos para a emissão das Cadernetas TIR pelas associações nacionais;
- (c) fornecer anualmente aos órgãos competentes da Convenção TIR informações sobre reclamações apresentadas, pendentes, pagas ou resolvidas sem pagamento;
- (d) fornecer aos órgãos competentes da Convenção TIR informações abrangentes e completas sobre o funcionamento do sistema TIR, em especial, porém não se limitando a, informações oportunas e fundamentadas sobre as tendências do número de operações TIR não finalizadas e sobre reclamações apresentadas, pendentes, pagas ou resolvidas sem pagamento que possam dar margem a preocupações com relação ao funcionamento adequado do sistema TIR ou que possam criar dificuldades para a operação contínua do sistema internacional de garantia;
- (e) fornecer aos órgãos competentes da Convenção TIR dados estatísticos sobre o número de Cadernetas TIR distribuídas para cada Parte Contratante, discriminadas por tipo;
- (f) fornecer ao Conselho Executivo TIR detalhes sobre o preço de distribuição pela organização internacional de cada tipo de Caderneta TIR;
- (g) tomar todas as medidas possíveis para reduzir o risco de falsificação de Cadernetas TIR;
- (h) tomar as medidas corretivas adequadas nos casos em que foram detectadas falhas ou deficiências na Caderneta TIR e reportá-las ao Conselho Executivo TIR;
- (j) participar integralmente nos casos em que o Conselho Executivo TIR for convocado para facilitar a solução de controvérsias;
- (k) assegurar que qualquer problema envolvendo atividades fraudulentas ou outras dificuldades relacionadas à aplicação da Convenção TIR seja imediatamente levado ao conhecimento do Conselho Executivo TIR;
- (l) gerenciar o sistema de controle das Cadernetas TIR, previsto no Anexo 10 da Convenção, juntamente com as associações garantidoras nacionais afiliadas à organização internacional e com



as autoridades aduaneiras, e informar as Partes Contratantes e os órgãos competentes da Convenção sobre problemas encontrados no sistema;

(m) fornecer aos órgãos competentes da Convenção TIR estatísticas e dados sobre a performance das Partes Contratantes com relação ao sistema de controle previsto no Anexo 10;

(n) celebrar, não menos que dois meses antes da data provisória de entrada em vigor ou de renovação da autorização concedida em conformidade com o Artigo 6.2 *bis* da Convenção, um acordo escrito com o secretariado da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa, mandatado pelo, e agindo em nome do, Comitê Administrativo, que deverá incluir a aceitação pela organização internacional das funções estabelecidas neste parágrafo;

(o) manter registros e contas separados contendo informações e documentação que dizem respeito à organização e ao funcionamento de um sistema internacional de garantia e à impressão e à distribuição de Cadernetas TIR;

(p) oferecer sua cooperação total e oportuna, incluindo, mas não limitada a, permitir o acesso aos registros e contas mencionados acima aos serviços competentes das Nações Unidas ou a qualquer outra entidade competente devidamente autorizada e, em todos os momentos, facilitar que realizem auditorias e fiscalizações adicionais em nome das Partes Contratantes, de acordo com o Anexo 8, Artigo 1º *bis*, parágrafos 5º e 6º;

(q) contratar um auditor externo independente para realizar auditorias anuais dos registros e das contas mencionados no subparágrafo (o). A auditoria externa deverá ser realizada em conformidade com as Normas Internacionais de Auditoria Financeira (ISA) e deverá resultar em um relatório de auditoria anual e em uma carta administrativa que serão apresentados ao Comitê Administrativo.

3. Quando a organização internacional for informada por uma associação garantidora de um pedido de pagamento, deverá, dentro do período de três (3) meses, informar a associação garantidora de sua posição a respeito da reclamação.

4. Todas as informações obtidas direta ou indiretamente pela organização internacional nos termos da Convenção que sejam por natureza confidenciais ou que sejam fornecidas de forma confidencial deverão ser cobertas pela obrigação de sigilo profissional e não deverão ser utilizadas ou processadas para qualquer objetivo comercial nem para qualquer outro fim que não aquele para o qual tenham sido fornecidas e, tampouco, divulgadas a terceiros sem a permissão expressa da pessoa ou da autoridade que as forneceu. Tais informações poderão, contudo, ser divulgadas sem permissão às autoridades competentes das Partes Contratantes desta Convenção quando houver autorização ou obrigação para tanto, em conformidade com as disposições do direito nacional ou



internacional ou virtude de uma ação judicial. A divulgação ou comunicação de informações deverá ocorrer em observância integral das disposições de proteção de dados em vigor.

5. O Comitê Administrativo terá o direito de revogar a autorização concedida em conformidade com o Artigo 6.2 *bis* em caso de não cumprimento das condições e dos requisitos acima. Caso o Comitê Administrativo decida revogar a autorização, a decisão entrará em vigor no mínimo 6 (seis) meses após a data da revogação.

6. A autorização para uma organização internacional nos termos acima estabelecidos deverá ser efetivada sem prejuízo das responsabilidades e obrigações dessa organização nos termos da Convenção.



*ANEXO 10***INFORMAÇÕES A SEREM FORNECIDAS PELAS PARTES CONTRATANTES ÀS ASSOCIAÇÕES AUTORIZADAS (NOS TERMOS DO ARTIGO 42<sup>TER</sup>) E A UMA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL (NOS TERMOS DO ARTIGO 6.2<sup>BIS</sup>)**

Por força do Artigo 6º, parágrafo 1º, e do Anexo 9, Parte I, parágrafo 1º (f) (iii), da presente Convenção, as associações habilitadas deverão assumir o compromisso de que verificarão continuamente que as pessoas autorizadas a terem acesso ao procedimento TIR respeitam as condições e requisitos mínimos estabelecidos no Anexo 9, Parte II, da Convenção.

Em nome de suas associações membro e no cumprimento das suas responsabilidades como organização internacional habilitada nos termos do Artigo 6º, parágrafo 2<sup>bis</sup>, uma organização internacional deverá estabelecer um sistema de controle para que as Cadernetas TIR contennham informações, transmitidas por autoridades aduaneiras e acessíveis pelas associações e

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



administrações aduaneiras, sobre a terminação das operações TIR nas unidades aduaneiras de destino. A fim de permitir que as associações cumpram efetivamente com seu compromisso, as Partes Contratantes deverão fornecer informações ao sistema de controle em conformidade com o seguinte procedimento:

(1) As autoridades aduaneiras deverão transmitir a uma organização internacional ou às associações nacionais garantidoras, se possível por meio de unidades centrais ou regionais, pelo meio de comunicação mais rápido disponível (fax, correio eletrônico etc.) e, se possível, diariamente, ao menos as seguintes informações, em formato padronizado, com relação a todas as Cadernetas TIR apresentadas nas unidades aduaneiras de destino, conforme definido no Artigo 1º (1) da Convenção:

- (a) Número de referência da Caderneta TIR;
- (b) Data e número de registro no registro da Alfândega;
- (c) Nome ou número da unidade aduaneira de destino;
- (d) Data e número de referência indicados no certificado de finalização da operação TIR (campos 24-28 do voucher nº 2) na unidade aduaneira de destino (caso distinta de (b));
- (e) Finalização parcial ou definitiva;
- (f) Finalização da operação TIR certificada com ou sem reservas na unidade aduaneira de destino, sem prejuízo dos Artigos 8º e 11 da Convenção;
- (g) Outras informações ou documentos (facultativo);
- (h) Número da página.

(2) O Modelo do Formulário de Reconciliação (MFR) contido no Apêndice poderá ser endereçado às autoridades aduaneiras por associações nacionais ou por uma organização internacional:

(a) em caso de discrepâncias entre os dados transmitidos e os que constem nas folhas da Caderneta TIR utilizada; ou



(b) caso nenhum dado tenha sido transmitido embora a Caderneta TIR utilizada tenha sido devolvida à associação nacional.

As autoridades aduaneiras deverão responder aos pedidos de reconciliação, se possível, por meio da devolução do MFR devidamente preenchido o mais rápido possível.

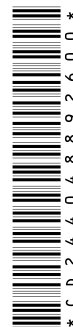
(3) As autoridades aduaneiras e as associações garantidoras nacionais deverão concluir um acordo, em conformidade com a lei nacional, que regerá o intercâmbio de dados acima referido.

(4) Uma organização internacional deverá dar acesso às autoridades aduaneiras à base de dados das Cadernetas TIR finalizadas e à base de dados das Cadernetas TIR invalidadas.



## Apêndice

<b>Modelo do Formulário de Reconciliação (MFR)</b>		
<i>A ser preenchido pelo requerente do pedido de reconciliação</i>		
<b>Destino:</b>		
Unidade aduaneira regional (opcional):	Unidade aduaneira de destino:	
Nome:	Nome:	
<b>Recebido em:</b>	<b>Recebido em:</b>	
Data:	Data:	
Carimbo	Carimbo	
<b>Dados a confirmar</b>		
Origem dos dados:	Caderneta TIR	Dados do sistema de controle





Número de referência da Caderneta TIR	Nome ou número da unidade aduaneira de destino*	Número de referência indicado no certificado de finalização da operação TIR (campos 24-28 do voucher nº 2) na Alfândega de destino*	Data indicada no certificado de finalização da operação TIR na unidade aduaneira de destino*	Número da página	Finalização parcial / definitiva	Fim da operação TIR certificada com ou sem reservas na unidade aduaneira de destino	Número de pacotes (facultativo)
Documentos Anexados:		Cópia das folhas da Caderneta TIR		Outros:			
Resposta da Unidade aduaneira de destino							
Confirmação		Correção (inserir correções abaixo)		Não há referência no fim da operação TIR			
Número de referência da Caderneta TIR	Nome ou número da Unidade aduaneira de destino*	Número de referência indicado no certificado de finalização da operação TIR (campos 24-28 do voucher nº 2) na Unidade aduaneira de destino*	Data indicada no certificado de finalização da operação TIR na Unidade aduaneira de destino*	Número da página	Finalização parcial / definitiva	Fim da operação TIR certificada com ou sem reservas na Unidade aduaneira de destino	Número de pacotes (facultativo)



<b>Comentários:</b>							
Data:	Carimbo e assinatura da Unidade aduaneira de destino:						
<i>Unidade aduaneira Central (opcional)</i>							
<b>Comentários:</b>							
Data:				Carimbo e/ou assinatura			

Abreastatã: 10/09/2024 18:58:00.000 - Mesa

MSC n.801/2024

\* Observe que esses dados se referem à Unidade aduaneira de Destino em que a operação TIR foi concluída.”



## *ANEXO 11*

### **O PROCEDIMENTO eTIR**

#### **Parte I**

#### *Artigo 1º*

#### *Escopo de aplicação*

1. As disposições do presente Anexo regem a implementação do procedimento eTIR conforme definido no Artigo 1, parágrafo (s), da Convenção e deverão ser utilizadas nas relações entre as Partes Contratantes vinculadas por este Anexo, conforme previsto no Artigo 60 *bis*, parágrafo 1

2. O procedimento eTIR não poderá ser utilizado para transportes parcialmente efetuados no território de uma Parte Contratante que não esteja vinculada pelo Anexo 11 e que seja um Estado-Membro de uma união aduaneira ou econômica com um único território aduaneiro.



## Artigo 2º

### Definições

Para os propósitos do presente Anexo:

(a) “Sistema internacional eTIR” significará o sistema de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) concebido para permitir o intercâmbio de informação eletrônica entre os atores envolvidos no procedimento eTIR.

(b) “Especificações eTIR” significará as especificações conceituais, funcionais e técnicas do procedimento eTIR adotado e emendado de acordo com as disposições do Artigo 5 do presente Anexo.

(c) “Dados TIR antecipados” significará os dados submetidos às autoridades competentes do país de partida, em conformidade com as especificações eTIR, sobre a intenção do titular de sujeitar as mercadorias ao procedimento eTIR.

(d) “Dados de retificação antecipados” significará os dados submetidos às autoridades competentes do país em que é solicitada uma retificação dos dados da declaração, em conformidade com as especificações eTIR, referentes à intenção do titular de retificar os dados declarados.

(e) “Dados declarados” significará os dados TIR antecipados e os dados de retificação antecipados que foram aceitos pelas autoridades competentes.

(f) “Declaração” significará o ato pelo qual o titular, ou seu representante, indica, em conformidade com as especificações eTIR, a intenção de sujeitar mercadorias ao procedimento eTIR. A partir do momento da aceitação da declaração pelas autoridades competentes, com base nos dados TIR antecipados ou nos dados de retificação antecipada, e da transferência dos dados da declaração para o sistema internacional eTIR, ela constituirá o equivalente legal de uma caderneta TIR aceita.

(g) “Documento de acompanhamento” significará o documento impresso gerado eletronicamente pelo sistema aduaneiro, após a aceitação da declaração, em conformidade com as orientações contidas nas especificações técnicas eTIR. O documento de acompanhamento poderá ser utilizado para registrar incidentes durante o trajeto e substituirá o relatório certificado previsto no Artigo 25 da presente Convenção e para o procedimento de contingência.



(h) “Autenticação” significará o processo eletrônico que permite a identificação eletrônica de uma pessoa física ou jurídica, ou a confirmação da origem e da integridade dos dados em formato eletrônico.

### *Artigo 3º*

#### *Implementação do procedimento eTIR*

1. As Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 deverão conectar seus sistemas aduaneiros ao sistema internacional eTIR em conformidade com as especificações eTIR.

2. Cada Parte Contratante é livre para estabelecer até qual data deverá conectar seus sistemas aduaneiros ao sistema internacional eTIR. A data de conexão deverá ser comunicada a todas as outras Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 ao menos seis meses antes da data efetiva de conexão.

### *Artigo 4º*

#### *Composição, funções e regras de procedimento do Órgão de Implementação Técnica*

1. As Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 deverão ser membros do Órgão de Implementação Técnica. Suas reuniões deverão ser convocadas em intervalos regulares ou a pedido do Comitê Administrativo, conforme necessário para a manutenção das especificações eTIR. O Comitê Administrativo deverá ser regularmente informado sobre as atividades e os pareceres do Órgão de Implementação Técnica.

2. As Partes Contratantes que não tenham aceito o Anexo 11, conforme previsto no Artigo 60 *bis*, parágrafo 1, e os representantes de organizações internacionais poderão assistir às sessões do Órgão de Implementação Técnica como observadores.

3. O Órgão de Implementação Técnica deverá monitorar os aspectos técnicos e funcionais da implementação do procedimento eTIR, bem como coordenar e promover o intercâmbio de informação sobre questões de sua competência.

4. O Órgão de Implementação Técnica deverá, em sua primeira reunião, aprovar suas regras de procedimento e submetê-las ao Comitê Administrativo para aprovação pelas Partes Contratantes vinculadas pelo anexo 11.



## Artigo 5º

### Procedimentos de adoção e emendas às especificações eTIR

O Órgão de Implementação Técnica deverá:

(a) adotar as especificações técnicas do procedimento eTIR, e suas respectivas emendas, para assegurar seu alinhamento com as especificações funcionais do procedimento eTIR. No momento da adoção, deverá decidir sobre o período de transição adequado para a sua implementação.

(b) preparar as especificações funcionais do procedimento eTIR, e respectivas emendas, para garantir seu alinhamento com as especificações conceituais do procedimento eTIR. Deverão ser transmitidas ao Comitê Administrativo para adoção pela maioria das Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 presentes e votantes, bem como implementadas e, quando necessário, deverão ser desenvolvidas especificações técnicas em data a ser determinada no momento da adoção.

(c) considerar emendas às especificações conceituais do procedimento eTIR, caso solicitado pelo Comitê Administrativo. As especificações conceituais do procedimento eTIR, e suas respectivas emendas, deverão ser adotadas por uma maioria das Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 presentes e votantes, bem como implementadas e, quando necessário, deverão ser desenvolvidas especificações técnicas em data a ser determinada no momento da adoção.

## Artigo 6º

### Envio de dados TIR antecipados e de dados de retificação antecipados

1. Os dados TIR antecipados e os dados de retificação antecipados deverão ser apresentados pelo titular, ou seu representante, às autoridades competentes do país de partida e do país onde é solicitada a retificação dos dados da declaração. Uma vez que a declaração, ou a emenda, tenha sido aceita em conformidade com a legislação nacional, as autoridades competentes deverão encaminhar os dados da declaração, ou a respectiva retificação, ao sistema internacional eTIR.

2. Os dados TIR antecipados e os dados de retificação antecipados mencionados no parágrafo 1 poderão ser apresentados diretamente às autoridades competentes ou por meio do sistema internacional eTIR.



3. As Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 deverão aceitar a apresentação de dados TIR antecipados e de dados de retificação antecipados por meio do sistema internacional eTIR.

4. As autoridades competentes deverão publicar a lista de todos os meios eletrônicos por meio dos quais poderão ser apresentados dados TIR antecipados e dados de retificação antecipados.

### *Artigo 7º*

#### *Autenticação do titular*

1. Ao aceitar a declaração no país de partida ou uma retificação dos dados da declaração em qualquer país ao longo do itinerário, as autoridades competentes deverão autenticar os dados TIR antecipados, ou os dados de retificação antecipados, e o titular, em conformidade com a legislação nacional.

2. As Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 deverão aceitar a autenticação do titular realizada por meio do sistema internacional eTIR.

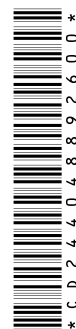
3. As autoridades competentes deverão publicar uma lista dos mecanismos de autenticação distintos daqueles especificados no parágrafo 2 do presente artigo que poderão ser utilizados para a autenticação.

4. As Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 deverão aceitar como equivalentes legais a uma caderneta TIR aceita os dados da declaração recebidos das autoridades competentes do país de partida e do país em que uma ratificação dos dados da declaração é solicitada por meio do sistema internacional eTIR.

### *Artigo 8º*

#### *Reconhecimento mútuo da autenticação do titular*

A autenticação do titular efetuada pelas autoridades competentes das Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 que aceitem a declaração, ou as alterações aos dados da declaração, deverá ser reconhecida pelas autoridades competentes de todas as Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 subsequentes durante o transporte TIR.



## *Artigo 9º*

### *Requisitos adicionais de dados*

1. Além dos dados previstos nas especificações funcionais e técnicas, as autoridades competentes poderão solicitar dados adicionais conforme disposto na legislação nacional.

2. As autoridades competentes deverão, na medida do possível, limitar os requisitos de dados àqueles contidos nas especificações funcionais e técnicas e deverão esforçar-se para facilitar a apresentação de dados adicionais de forma a não impedir a realização dos transportes TIR efetuados em conformidade com o presente Anexo.

## *Artigo 10*

### *Procedimento de contingência*

1. Caso o procedimento eTIR não possa ser iniciado por motivos técnicos na unidade aduaneira de partida, o titular da caderneta TIR poderá retornar ao procedimento TIR.

2. Caso o procedimento eTIR tenha sido iniciado, porém sua continuação seja impedida por razões técnicas, as autoridades competentes deverão aceitar o documento de acompanhamento e processá-lo de acordo com o procedimento descrito nas especificações eTIR, sujeito à disponibilidade de informações adicionais de sistemas eletrônicos alternativos conforme descrito nas especificações funcionais e técnicas.

3. As autoridades competentes das Partes Contratantes têm também o direito de solicitar às associações garantidoras nacionais que confirmem a validade da garantia, que um transporte TIR está sendo efetuado ao abrigo do procedimento eTIR e que forneçam outras informações relevantes para o transporte TIR.

4. O procedimento descrito no parágrafo 3 deverá ser estabelecido no acordo entre as autoridades competentes e a associação garantidora nacional, conforme estipulado no Anexo 9, parte I, parágrafo 1º, (d).

## *Artigo 11*





### Hospedagem do sistema internacional eTIR

1. O sistema internacional eTIR será hospedado e administrado sob os auspícios da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE).
2. A UNECE deverá assistir os países a conectar seus sistemas aduaneiros ao sistema internacional eTIR, inclusive por meio de testes de conformidade para assegurar seu funcionamento adequado antes da conexão operacional.
3. Serão colocados à disposição da UNECE os recursos necessários para o cumprimento das obrigações previstas nos parágrafos 1 e 2 do presente artigo. A menos que o sistema internacional eTIR seja financiado com recursos do orçamento normal das Nações Unidas, os recursos necessários estarão sujeitos às regras e regulamentos financeiros para fundos e projetos extra-orçamentários das Nações Unidas. O mecanismo de financiamento para a operação do sistema internacional eTIR na UNECE deverá ser decidido e aprovado pelo Comitê Administrativo.

### *Artigo 12*

#### Administração do sistema internacional eTIR

1. A UNECE deverá tomar as providências adequadas para o armazenamento e arquivo dos dados no sistema internacional eTIR por um período mínimo de 10 anos.
2. Todos os dados armazenados no sistema internacional eTIR poderão ser utilizados ?? pela UNECE em nome dos órgãos competentes da presente Convenção para fins de extração de estatísticas agregadas.
3. As autoridades competentes das Partes Contratantes em cujo território seja efetuado um transporte TIR ao abrigo do procedimento eTIR que se torna objecto de processos administrativos ou judiciais relativos à obrigação de pagamento da pessoa ou das pessoas diretamente responsáveis ?? ou da associação garantidora nacional, poderão apresentar solicitação à UNECE e obter informações armazenadas no sistema internacional eTIR relativas à reclamação em disputa para fins de verificação. Tal informação poderá ser utilizada como prova em processos administrativos ou judiciais nacionais.
4. Em casos distintos dos especificados no presente artigo, é proibida a disseminação ou a divulgação de informações armazenadas no sistema internacional eTIR a pessoas ou entidades não autorizadas.

### *Artigo 13*



*Publicação das unidades aduaneiras competentes para utilizar o eTIR*

As autoridades competentes deverão assegurar que a lista de unidades aduaneiras de partida, unidades aduaneiras de trânsito e unidades aduaneiras de destino aprovadas para realizar operações TIR ao abrigo do procedimento eTIR esteja sempre precisa e atualizada na base de dados eletrônica para unidades aduaneiras aprovadas, a qual deverá ser desenvolvida e mantida pelo Conselho Executivo TIR.

*Artigo 14*

*Requisitos legais para a apresentação de dados sob o Anexo 10 da Convenção TIR*

Os requisitos legais para a apresentação de dados, conforme estabelecido no Anexo 10, parágrafos 1, 3 e 4, da presente Convenção, são considerados cumpridos pela implementação do procedimento eTIR.

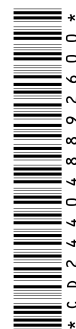
**Parte II**

Notas explicativas para o Anexo 11, Artigo 2 (h)

- 11.2. (h)-1 Até que uma abordagem harmonizada tenha sido estabelecida e descrita nas especificações eTIR, as Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 poderão autenticar o titular em qualquer processo previsto em sua legislação nacional, incluindo, mas não limitado a, nome de usuário / senha ou assinaturas eletrônicas.
- 11.2. (h)-2 A integridade dos dados trocados entre o sistema internacional eTIR e as autoridades competentes, bem como a autenticação dos sistemas de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC), serão assegurados por meio de conexões seguras, conforme definido nas especificações técnicas eTIR.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 3, parágrafo 2

- 11.3.2 Recomenda-se às Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 que atualizem seus sistemas aduaneiros nacionais e assegurem sua conexão com o sistema internacional eTIR tão logo o Anexo 11 entrar em vigor para elas. As uniões aduaneiras ou econômicas poderão decidir adotar uma data posterior, dando-lhes tempo para conectar os sistemas aduaneiros nacionais de todos os seus Estados membros ao sistema internacional eTIR.



Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 6, parágrafo 3

- 11.6.3 Recomenda-se às Partes Contratantes vinculadas pelo Anexo 11 que reconheçam, na medida do possível, a apresentação de dados TIR antecipados e de dados de retificação antecipados pelos métodos indicados nas especificações funcionais e técnicas.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 7, parágrafo 2

- 11.7.2 O sistema internacional eTIR assegura, pelos meios descritos nas especificações eTIR, a integridade dos dados TIR antecipados, ou dados de retificação antecipados, e que os dados foram enviados pelo titular.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 7, parágrafo 4

- 11.7.4 O sistema internacional eTIR assegura, pelos meios descritos nas especificações eTIR, a integridade dos dados da declaração e que os dados foram enviados pelas autoridades competentes dos países envolvidos no transporte.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 8

- 11.8 O sistema internacional eTIR assegura, pelos meios descritos nas especificações eTIR, a integridade dos dados da declaração, incluindo a referência ao titular, autenticada pelas autoridades competentes que aceitam a declaração, recebida de e transmitida às autoridades competentes.

Nota explicativa para o Anexo 11, Artigo 11, parágrafo 3

- 11.11.3 Caso necessário, as Partes Contratantes poderão decidir financiar os custos operacionais do sistema internacional eTIR por meio de um valor por transporte TIR. Nesses casos, as Partes Contratantes deverão decidir sobre o momento apropriado para introduzir mecanismos alternativos de financiamento e sobre suas modalidades. O orçamento necessário deverá ser elaborado pela UNECE, revisado pelo Órgão de Implementação Técnica e aprovado pelo Comitê Administrativo.



# COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

## MENSAGEM Nº 801, DE 2024

Submete à consideração do Congresso Nacional, o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relator:** Deputado ARLINDO CHINAGLIA

### I - RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 10 de setembro de 2024, a Mensagem nº 801, de 2024, acompanhada de Exposição de Motivos dos Ministros de Estado das Relações Exteriores, da Fazenda e dos Transportes, EMI nº 00116/2024 MRE MF MT, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49, combinado com o inciso VIII do art. 84 da Constituição Federal, do texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

A Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes, pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, pela Comissão de Finanças e Tributação (mérito e art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD) e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.



### **A Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975)**

tem como objetivo facilitar o transporte internacional de mercadorias por veículos rodoviários por meio da simplificação e da harmonização de formalidades administrativas relacionadas ao transporte internacional, em especial daquelas aplicáveis nas fronteiras. O acordo está baseado em cinco pilares: necessidade de aprovação de veículos e contêineres, sistema de garantia internacional, uso de Cadernetas TIR, reconhecimento recíproco dos controles aduaneiros e acesso controlado ao sistema TIR. A Convenção é composta por breve preâmbulo, 64 artigos e 11 anexos técnicos, que passamos a descrever resumidamente.

O **Artigo 1º** da Convenção elenca um conjunto de definições jurídicas necessárias à sua aplicação. Destacamos, nesse sentido, as definições de “operação TIR” (“parte de um transporte TIR realizado em uma Parte Contratante de uma unidade aduaneira de partida ou de entrada (em trânsito) para uma unidade aduaneira de destino ou de saída (em trânsito)”); “início e fim de uma operação TIR” (quando “o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner foi apresentado para fins de controle à unidade aduaneira de partida ou entrada (em trânsito) juntamente com a carga e a Caderneta TIR relacionada e que a Caderneta TIR tenha sido aceita pela unidade aduaneira” e quando veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner foi apresentado para fins de controle à unidade aduaneira de destino ou de saída (em trânsito) juntamente com a carga e a Caderneta TIR relacionada”, respectivamente); “combinação de veículos” (“veículos atrelados que realizam a circulação rodoviária como uma unidade”); e “quitação de uma operação TIR”, que “significará a certificação pelas autoridades aduaneiras de que a operação TIR foi finalizada corretamente em uma Parte Contratante”.

O **Artigo 2º** define o âmbito de aplicação da Convenção, qual seja, o transporte de mercadorias sem recarga intermediária, em veículos rodoviários, combinações de veículos ou em contêineres, através de uma ou mais fronteiras entre uma unidade aduaneira de partida de uma Parte Contratante e uma unidade aduaneira de destino de outra ou da mesma Parte



Contratante, contanto que uma parte do trajeto entre o início e o fim do transporte TIR seja realizado por meio rodoviário.

O **Artigo 3º** da Convenção limita a aplicação das disposições da Convenção a operações de transporte realizadas i) por meio de veículos rodoviários e combinações de veículos e contêineres previamente aprovados nos termos das condições estabelecidas pelo Capítulo III da Convenção; ii) por meio de outros veículos rodoviários ou combinações de veículos ou outros contêineres em conformidade com as condições estabelecidas no Capítulo III da Convenção; ou iii) por veículos rodoviários ou veículos especiais, como ônibus, guindastes, varredoras mecânicas, betoneiras, entre outros, exportados e, portanto, equiparados a mercadorias que se deslocam por seus próprios meios de uma unidade aduaneira de partida para uma unidade aduaneira de destino segundo as condições enumeradas no Capítulo III

Os **Artigos 4º e 5º** tratam de princípios da Convenção TIR, como a isenção das mercadorias transportadas ao abrigo do procedimento TIR em relação ao pagamento ou ao depósito de tarifas e impostos aduaneiros ou, como regra geral, a inspeções aduaneiras de trânsito. Não obstante, a fim de evitar abusos, as autoridades aduaneiras poderão, em casos excepcionais, e particularmente quando houver suspeita de irregularidades, realizar a verificação das mercadorias nessas unidades aduaneiras.

O Capítulo II da Convenção TIR, que abrange os arts. 6º ao 11, dispõe acerca da emissão das Cadernetas TIR. O **Artigo 6º** condiciona a emissão das Cadernetas TIR, diretamente pelas autoridades aduaneiras ou outras autoridades competentes de uma Parte Contratante ou por meio de associações correspondentes, e a atuação dessas autoridades como garantidores ao respeito às condições e requisitos previstos no Anexo 9, Parte I da Convenção.

O **Artigo 7º** isenta os formulários das cadernetas TIR de tarifas e de impostos de importação e exportação, bem como de qualquer restrição de importação e de exportação.

O **Artigo 8º** dispõe que a associação garantidora deverá comprometer-se a pagar até o máximo do montante garantido das tarifas e



impostos de importação e exportação devidos, acrescidos de quaisquer juros de mora devidos em conformidade com as leis e regulamentos aduaneiros da Parte Contratante quando tiver sido constatada irregularidade que enseje demanda contra a associação garantidora em conexão com uma operação TIR. Cada Parte Contratante deverá determinar o valor máximo por caderneta TIR que poderá ser exigido da associação garantidora.

O **Artigo 9º** dispõe que a associação garantidora deverá determinar o período de validade da caderneta TIR por meio da especificação da data final de validade, após a qual a caderneta não poderá ser apresentada na unidade aduaneira de partida para aceitação. Uma vez que tenha sido aceita pela unidade aduaneira de partida, a caderneta TIR permanecerá válida até a conclusão da operação na unidade aduaneira de destino.

O **Artigo 10** dispõe que a quitação de uma operação TIR deve ocorrer sem atraso e que, após a quitação, as autoridades aduaneiras de uma Parte Contratante não poderão mais demandar a associação garantidora, exceto nos casos nos quais o certificado de finalização da operação TIR tenha sido obtido de forma imprópria ou fraudulenta.

O **Artigo 11** traz previsões acerca da não quitação de uma operação TIR, situação na qual as autoridades competentes deverão notificar o titular da Caderneta TIR bem como a associação garantidora da não quitação.

O capítulo III, que abrange os arts. 12 a 35 dispõe sobre o transporte de mercadorias ao abrigo da Caderneta TIR.

O **Artigo 12** limita a aplicação das disposições relativas à “aprovação de veículos e de contêineres” e ao “transporte realizado ao abrigo de uma Caderneta TIR” ao fato de que todo veículo rodoviário deve, quanto à sua construção e equipamentos, obedecer às condições estabelecidas no Anexo 2 da Convenção e deve ter sido aprovado em conformidade com o procedimento estabelecido no Anexo 3 da Convenção. Ademais, o certificado de aprovação deverá estar em conformidade com o modelo reproduzido no Anexo 4.

O **Artigo 13**, analogamente, limita a aplicação das referidas disposições à construção de contêineres em conformidade com as condições



da Parte I do Anexo 7 e à aprovação nos termos da Parte II do mesmo Anexo. Ademais, este artigo estabelece que os contêineres aprovados para o transporte de mercadorias sob lacração aduaneira, em conformidade com a Convenção Aduaneira relativa a Contêineres, de 1956, dos acordos dela derivados concluídos sob a égide das Nações Unidas, da Convenção Aduaneira relativa a Contêineres, de 1972, ou de quaisquer instrumentos internacionais que possam substituir ou modificar a Convenção em análise deverão ser aceitos para o transporte efetuado ao abrigo do procedimento TIR, sem a necessidade de nova aprovação.

O **Artigo 14** reserva às Partes Contratantes o direito de não reconhecer a validade da aprovação de veículos rodoviários ou dos contêineres que não atendam às condições previstas nos arts. 12 e 13. Ademais, caso o veículo rodoviário ou o contêiner deixem de cumprir com as condições que justificaram sua aprovação, o veículo ou contêiner deverá ser restaurado a seu estado original ou ser submetido a uma nova aprovação.

Os arts. 15 a 28 tratam do transporte realizado ao abrigo de uma Caderneta TIR. O **Artigo 15** veda a exigência de qualquer documento aduaneiro especial ou exigência para a importação temporária de veículo rodoviário, combinação de veículos ou contêiner utilizado no transporte de mercadorias ao abrigo do procedimento TIR.

O **Artigo 16** prevê o uso de placa retangular com a inscrição “TIR”, conforme especificações do Anexo 5, para quando um veículo rodoviário ou combinação de veículos estiver realizando um transporte TIR.

O **Artigo 17** dispõe que somente uma Caderneta TIR deverá ser emitida para cada veículo ou contêiner, ao passo que uma única Caderneta TIR poderá ser emitida para uma combinação de veículos ou para vários contêineres, desde que o manifesto das mercadorias cobertas pela Caderneta TIR liste, separadamente, o conteúdo de cada veículo ou contêiner. Ademais, a caderneta TIR será válida para apenas uma viagem e deverá conter ao menos o número de folhas destacáveis necessárias para o transporte TIR em questão.

O **Artigo 18** limita o número total de unidades aduaneiras de partida e de destino a oito, bem como a apresentação da Caderneta TIR nas





unidades de destino somente se todas as unidades de partida a tenham aceitado. Ademais, as autoridades aduaneiras podem limitar o número máximo de unidades aduaneiras de partida ou de destino a qualquer quantidade entre três e sete.

O **Artigo 19** estabelece o dever de que as autoridades aduaneiras do país de partida deverão tomar as medidas necessárias para se assegurarem da exatidão do manifesto de cargas e para a aposição dos lacres aduaneiros ou para a verificação dos lacres aduaneiros apostos sob a responsabilidade de tais autoridades por pessoas devidamente autorizadas.

Nos termos do **Artigo 20**, no caso de uma união aduaneira ou econômica, as autoridades aduaneiras competentes poderão determinar um prazo e exigir que o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner siga uma rota preestabelecida.

O **Artigo 21** estabelece o dever de sejam apresentados o veículo rodoviário, a combinação de veículos ou o contêiner, bem como a carga e a Caderneta TIR correspondente, perante as autoridades aduaneiras.

O **Artigo 22** estabelece a regra geral de que as autoridades aduaneiras das Partes Contratantes deverão aceitar os lacres aduaneiros das demais Partes, desde que intactos, conferindo-lhes, em seu território, a proteção legal concedida aos lacres nacionais. Há, contudo, a possibilidade de que essas autoridades aduaneiras adicionem seus próprios lacres, caso os requisitos de controle o demandem.

O **Artigo 23** veda, exceto em casos especiais, que as autoridades aduaneiras exigem que veículos rodoviários, combinações de veículos ou contêineres sejam escoltados no território de seu país às custas dos transportadores ou que, durante o percurso, sejam verificados veículos rodoviários, combinações de veículos ou contêineres ou inspecionadas suas cargas. Assim, caso as autoridades aduaneiras realizem inspeções da carga, elas deverão fazer referência aos novos lacres apostos, bem como à natureza dos controles efetuados, na Caderneta TIR, nos termos do **Artigo 24**.

Nos termos do **Artigo 25**, a violação de lacres durante o percurso, exceto nas circunstâncias previstas nos arts. 24 e 35, ou a destruição



ou dano a mercadorias sem a violação dos lacres ensejará o procedimento previsto no Anexo 1 da Convenção de uso da Caderneta TIR, sem prejuízo à aplicação da legislação nacional.

No que se refere ao transporte realizado parcialmente no território de um Estado que não é Parte Contratante da Convenção, o **Artigo 26** prevê a suspensão do transporte TIR. Quando a viagem retornar a território de uma Parte Contratante, as autoridades aduaneiras dessa Parte deverão aceitar, novamente, a Caderneta TIR, contanto que os lacres aduaneiros e/ou as marcas de identificação permaneçam intactos. Nesses casos de suspensão e retomado do transporte TIR, as unidades aduaneiras deverão ser consideradas unidades aduaneiras de saída em trânsito e unidades aduaneiras de entrada em trânsito, respectivamente.

Conforme o **Artigo 27**, há a possibilidade de substituição de unidade aduaneira de destino inicialmente designada.

O **Artigo 28** dispõe que a finalização de uma operação TIR deverá ser certificada, com ou sem reservas fundamentadas, sem atraso pelas autoridades aduaneiras. Irregularidades cometidas sob outro regime aduaneiro ou sistema de controle aduaneiro não poderão ser atribuíveis ao titular da Caderneta TIR ou a terceiro que aja em seu nome.

Os arts. 29 a 35 tratam de disposições relativas ao transporte de mercadorias pesadas ou volumosas. O **Artigo 29** faculta, de acordo com as disposições da seção e decisão das autoridades da unidade aduaneira de partida, que as mercadorias pesadas ou volumosas possam ser transportadas em veículos ou contêineres não lacrados, desde que as referidas mercadorias e quaisquer acessórios transportados conjuntamente possam ser facilmente identificados pela descrição fornecida ou se podem receber lacres aduaneiros e/ou marcas de identificação para prevenir qualquer substituição ou subtração das mercadorias.

Os **Artigos 30, 31 e 32** estipulam que as demais disposições da Convenção, salvo as exceções previstas na seção em análise, se aplicam às mercadorias pesadas e volumosas, que a responsabilidade da associação garantidora deverá abranger não apenas as mercadorias enumeradas na



caderneta TIR, mas também quaisquer mercadorias que, embora não enumeradas na caderneta, se encontrem na plataforma de carregamento ou entre as mercadorias enumeradas na caderneta TIR e que a capa e todas as folhas da caderneta TIR deverão conter a indicação “mercadorias pesadas ou volumosas” em negrito, em inglês ou em francês.

O **Artigo 33** faculta às autoridades da unidade aduaneira a possibilidade de exigir anexos à Caderneta TIR, tais como listas de volumes, fotografias, desenhos e outros, conforme necessário para a identificação das mercadorias transportadas.

O **Artigo 34** estabelece que as Partes Contratantes deverão aceitar os lacres aduaneiros e marcas de identificação apostos pelas autoridades competentes das outras Partes, contudo, as unidades aduaneiras de trânsito poderão afixar lacres ou marcas de identificação complementares, registrando os detalhes dos novos lacres ou marcas de identificação nas folhas da Caderneta TIR utilizadas em seu país, nos talões correspondentes e nas folhas remanescentes da Caderneta TIR. Nos termos do **Artigo 35**, em caso de necessária inspeção de carga e consequente rompimento dos lacres ou remoção das marcas de identificação, as autoridades aduaneiras deverão registrar novos lacres ou marcas de identificação na Caderneta TIR, nos talões correspondentes e nas folhas remanescentes da Caderneta.

O Capítulo IV da Convenção TIR, que abrange os arts. 36 a 42 *ter* trata das irregularidades. Segundo os **Artigo 36** e **37**, violações da Convenção em análise sujeitam o autor às sanções previstas na legislação do país onde a violação for cometida. Quando não for possível determinar o território onde a irregularidade foi cometida, considerar-se-á o território da Parte Contratante onde a irregularidade for detectada.

O **Artigo 38** dispõe acerca do direito de uma Parte Contratante excluir da operação da Convenção, de forma temporária ou permanente, qualquer pessoa culpada de uma infração grave ou repetida contra as leis ou regulamentos aduaneiros aplicáveis ao transporte internacional de mercadorias. A referida exclusão implica notificação sem atraso às autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território a pessoa em questão



estiver estabelecida ou domiciliada, às associações do país ou território aduaneiro onde a infração tenha sido cometida e ao Conselho Executivo TIR.

O **Artigo 39** dispõe que pequenas discrepâncias em termos de prazos, itinerário, manifesto de mercadorias da caderneta TIR e o conteúdo de um veículo rodoviário, combinação de veículos ou contêiner não deverão ser consideradas infrações à Convenção quando for comprovado que tais erros não ocorreram devido a erros cometidos intencionalmente ou por negligência quando do carregamento ou da expedição das mercadorias ou por ocasião da elaboração do referido manifesto.

O **Artigo 40** isenta o titular da Caderneta TIR em face de discrepâncias descobertas pelas administrações aduaneiras dos países de partida e de destino quando as discrepâncias forem relacionadas aos procedimentos aduaneiros que precederam ou se seguiram a um transporte TIR e nos quais o titular não estava envolvido.

O **Artigo 41**, por sua vez, dispensa o pagamento de tarifas e impostos normalmente exigíveis nos casos mercadorias destruídas ou irremediavelmente perdidas.

Os **Artigos 42, 42 bis e 42 ter** dispõem que, mediante solicitação justificada de uma Parte Contratante, devem ser fornecidas informações relacionadas a discrepâncias ou mercadorias destruídas ou perdidas ao longo do itinerário; que as autoridades competentes podem tomar as medidas de controle nacionais e internacionais apropriadas, desde que imediatamente comunicadas ao Conselho Executivo TIR para análise de sua conformidade com a Convenção; e que as autoridades competentes das Partes Contratantes deverão fornecer às associações habilitadas as informações por elas solicitadas para cumprir com o compromisso relacionado à habilitação de uso das Cadernetas TIR, nos termos do Anexo 9.

O **Artigo 43** dispõe sobre as notas explicativas dos anexos 6, 7 e 11 acerca da interpretação da Convenção TIR.

O Capítulo VI trata de disposições diversas e abrange os arts. 44 a 51.



O **Artigo 44** dispõe sobre a concessão de facilidades às associações garantidoras para a transferências de divisas necessárias para o pagamento às autoridades das Partes Contratantes e para o pagamento de exemplares da Caderneta TIR enviados às associações garantidoras.

O **Artigo 45** dispõe sobre a obrigação de que cada Parte Contratante publique a lista de unidades aduaneiras de partida, de trânsito e de destino aprovadas para o processamento das operações TIR.

O **Artigo 46** isenta os serviços aduaneiros prestados em conexão com as operações alfandegárias mencionadas na Convenção em relação a qualquer cobrança, exceto quando prestados em data, horário ou local distinto dos indicados para as operações, ao passo que o **Artigo 47** dispõe que restrições e de controles impostos por regulamentos nacionais por motivos de moralidade, segurança, higiene ou saúde públicas, ou por razões veterinárias ou fitopatológicas, bem como as cobranças conexas a essas restrições ou controles, não são impedidos pelas normas da Convenção.

Os **Artigos 48 e 49** dispõem que a Convenção TIR não impede que as Partes Contratantes formem uma união aduaneira ou econômica ou adotem disposições especiais a respeito das operações de transporte que se iniciem, terminem ou atravessem seus territórios, nem que sejam implementadas facilidades maiores por meio de disposições unilaterais, bilaterais ou multilaterais, desde que, em ambos os casos, não diminuam as facilidades previstas na Convenção TIR.

O **Artigo 50** prevê que as Partes Contratantes comunicarão umas às outras, mediante solicitação, as informações necessárias para a implementação das disposições da Convenção.

O **Artigo 51** dispõe que os anexos são parte integrante da Convenção.

O Capítulo VII refere-se às cláusulas finais, arts. 52 a 64.

O **Artigo 52** trata dos procedimentos de assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e acessão à Convenção, ao passo que o **Artigo 53** trata da entrada em vigor do referido instrumento multilateral e os **Artigos 54 e 55** de sua denúncia e extinção, respectivamente.



O **Artigo 56** dispõe que a Convenção em análise revoga e substituiu a Convenção TIR de 1959, prevendo que certificados de aprovação emitidos com base na Convenção de 1959 deverão ser aceitos enquanto válidos ou sob reserva de renovação, contanto que os veículos e contêineres continuem cumprindo as condições originalmente aprovadas.

O **Artigo 57** dispõe acerca do sistema de solução de controvérsias da Convenção, baseado em negociações diretas, outros meios pacíficos de solução de controvérsias ou, caso esses meios falhem, por meio da submissão do diferente a um tribunal arbitral composto por um árbitro indicado por cada Parte, os quais indicarão um presidente. Caso as partes não indiquem árbitros no prazo de três meses ou caso esses árbitros não logrem eleger o presidente, qualquer uma das Partes poderá solicitar ao Secretário-Geral da ONU (SGNU) que indique um árbitro ou presidente do tribunal arbitral.

O **Artigo 58** dispõe sobre as reservas permitidas no âmbito da Convenção, as quais se limitam ao art. 57, parágrafos 2º a 6º, ou seja, aos termos de resolução de controvérsias por meio de tribunal arbitral.

O **Artigo 58 bis** dispõe sobre o Comitê Administrativo, composto por todas as Partes Contratantes, nos termos do Anexo 8. Conforme o **Artigo 58 ter**, o Comitê Administrativo estabelecerá o Conselho Executivo TIR, órgão subsidiário que executará tarefas também nos termos do Anexo 8. Haverá ainda, segundo o **Artigo 58 quater**, um Órgão Técnico de Implementação, nos termos do Anexo 11.

O **Artigo 59** dispõe acerca dos procedimentos relativos à emenda da Convenção e de seus anexos. Qualquer Parte Contratante pode propor emendas, as quais serão examinadas pelo Comitê Administrativo, nos termos do Anexo 8, e adotadas por dois terços dos membros presentes e votantes durante a sessão do referido Comitê. A adoção de uma emenda deverá ser comunicada pelo SGNU às Partes para aceitação. As Partes poderão objetar a proposta de emenda, tornando-a sem efeito, por meio de comunicação da referida objeção ao SGNU. Porém, caso não haja qualquer objeção, a proposta de emenda entrará em vigor para todas as Partes Contratantes após o decurso de três meses.



Os **Artigos 60 e 60 bis** preveem procedimentos especiais para os anexos 1 a 10 e 11, respectivamente. Propostas de emenda aos anexos 1 a 10, examinadas em conformidade com os procedimentos do Artigo 59, entrarão em vigor em data a ser determinada pelo Comitê Administrativo, por maioria de dois terços dos presentes e votantes, quando de sua aprovação, a menos que um quinto ou cinco Estados (o que for menor) que são Partes Contratantes notifiquem o SGNU acerca de sua objeção à emenda. No caso do Anexo 11, o procedimento especial prevê que o referido Anexo e suas emendas entrarão em vigor três meses após o término do período de doze meses posterior à data de comunicação do SGNU às Partes Contratantes exceto quando essas Partes o tenham notificado por escrito acerca da não aceitação do Anexo 11. Caso a Parte retire a referida notificação, o Anexo 11 entrará em vigor após o decurso de seis meses.

Cabe destacar, conforme a Mensagem nº 801, que a vigência automática das emendas à Convenção TIR e a seus anexos aprovadas pelo Comitê Administrativo independe de ratificação, razão pela qual o Poder Executivo recomenda que o Congresso Nacional se manifeste, expressamente, acerca da aprovação desses dispositivos específicos da Convenção.

O **Artigo 61** dispõe sobre solicitações, comunicações e objeções relacionadas à entrada em vigor de uma emenda.

O **Artigo 62** dispõe acerca da Conferência de Revisão da Convenção, a qual pode ser solicitada por qualquer Parte Contratante mediante notificação dirigida ao SGNU.

O **Artigo 63** dispõe sobre o dever do SGNU notificar os Estados membros da ONU acerca de assinaturas, ratificações, aceitações, aprovações e acessões; as datas de entrada em vigor desta Convenção; as denúncias efetuadas nos termos do artigo 54; a extinção da Convenção em análise; e as reservas formuladas a ela.

O **Artigo 64** dispõe acerca do texto original da Convenção, cujo depositário será o SGNU, o qual deverá enviar cópias fiéis e autenticadas para todas as Partes Contratantes e para outros Estados-membros da ONU, nos termos do art. 52.



Os anexos técnicos da Convenção dispõem acerca dos seguintes aspectos do transporte internacional rodoviário de mercadorias:

- a) Anexo 1 – Modelo da Caderneta TIR;
- b) Anexo 2 – Regulamento relativo às Condições Técnicas Aplicáveis aos Veículos Rodoviários que Poderão Ser Aceitos para Transporte Internacional sob Lacração Aduaneira;
- c) Anexo 3 – Procedimento de Aprovação de Veículos Rodoviários que Atendam às Condições Técnicas Previstas no Regulamento do Anexo 2;
- d) Anexo 4 – Modelo de Certificado de Aprovação de um Veículo Rodoviário;
- e) Anexo 5 – Placas TIR;
- f) Anexo 6 – Notas explicativas;
- g) Anexo 7 – Anexo relativo à Aprovação de Contêineres;
- h) Anexo 8 – Composição, Funções e Regras de Procedimento do Comitê Administrativo e do Conselho Executivo TIR;
- i) Anexo 9 – Acesso ao Procedimento TIR;
- j) Anexo 10 – Informações a Serem Fornecidas pelas Partes Contratantes às Associações Autorizadas (nos termos do Artigo 42 *ter*) e a uma Organização Internacional (nos termos do Artigo 6.2 *bis*);
- k) Anexo 11 – O Procedimento eTIR.

É o Relatório.

## II - VOTO DO RELATOR





A Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975, é um tratado multilateral que visa à facilitação do transporte internacional de mercadorias no modal rodoviário por meio da harmonização de procedimentos aduaneiros e instituição de garantias financeiras.

Negociada no âmbito da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), a primeira Convenção TIR foi concluída em 1949, configurando-se como um dos instrumentos precursores da lógica de integração econômica do período posterior à Segunda Guerra Mundial. Em 1959, houve a adoção de nova Convenção TIR, a qual foi substituída pela Convenção TIR de 1975, ora em análise.

A Convenção TIR constitui um dos mais bem-sucedidos tratados internacionais de transporte, uma vez que cria o único sistema universal de trânsito aduaneiro em operação e serve de inspiração para sistemas análogos de escopo regional. Atualmente, ela conta com 78 Partes Contratantes (77 países e a União Europeia) em cinco continentes e poderá representar significativos ganhos comerciais para o Brasil, pois proporciona maior celeridade aos controles aduaneiros fronteiriços, reduzindo entraves burocráticos e custos logísticos. Há, inclusive, ganhos de eficiência e tempo decorrentes da Convenção, uma vez que as medidas de controle alfandegário tomadas no país de partida devem ser aceitas por todos os países de trânsito e de destino, evitando-se procedimentos redundantes. Todos esses fatores contribuem para a melhoria do ambiente de negócios, inclusive porque o tratado em análise torna mais simples e menos onerosas as garantias internacionais do transporte de cargas.

As disciplinas da Convenção garantem maior segurança aduaneira e da cadeia logística, pois há a exigência para que contêineres e compartimentos de carga sejam pré-aprovados, sem alterações no conteúdo da carga e do manifesto, com envio eletrônico de informações às autoridades aduaneiras, as quais podem verificar, em tempo real, o estado das cadernetas TIR e comunicar dados relativos ao fim de uma operação no sistema. Nesse sentido, ressalto que, desde maio de 2021, vigora o procedimento eletrônico



eTIR, de que trata o Anexo 11 da Convenção, reduzindo custos, inclusive ambientais, decorrentes da impressão e distribuição de Cadernetas, e incrementando a eficiência do sistema.

O tratado em análise poderá ser particularmente benéfico no que se refere à superação das dificuldades no trânsito internacional de veículos na Ponte Binacional Franco-Brasileira, que liga a Guiana Francesa, território ultramarino da França e, portanto, Parte Contratante da Convenção, ao município de Oiapoque, no Brasil. Atualmente, as normas que regem o transporte rodoviário internacional naquela localidade estão sob o amparo do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), o que gera descompasso normativo deletério ao comércio bilateral no norte da América do Sul.

No Cone Sul, há três outras Partes Contratantes da Convenção TIR, a Argentina, o Chile e o Uruguai, de modo que a região também pode beneficiar-se das complementaridades entre o ATIT e a Convenção TIR. A simplificação no sistema de trânsito aduaneiro pode, nesse sentido, amainar problemas crônicos nas fronteiras do Brasil com Argentina e Uruguai, como o longo tempo de espera de caminhões de carga, bem como os problemas sanitários e de segurança decorrentes dessa situação. Ademais, a aprovação da Convenção pode significar aporte normativo de monta para que a rota bioceânica atinja seu pleno potencial como rota logística de alto desempenho, com uma redução estimada em 17 dias no transporte de mercadorias até portos do Pacífico.

No âmbito do MERCOSUL, a Convenção TIR já foi abordada pelo Subgrupo de Trabalho nº 14, dedicado ao tema da infraestrutura física, e pela Cúpula de chefes de Estado do bloco. Em agosto de 2024, o tema foi apresentado pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social de Foz do Iguaçu (CODEFOZ), entidade que articula a sociedade civil, o setor produtivo e instituições públicas locais em defesa do desenvolvimento regional e que tem atuado como instância estratégica de articulação para a promoção da logística integrada e da inserção da região da tríplice fronteira nas cadeias internacionais de valor, e formalmente encaminhado pelo Parlamento do MERCOSUL (PARLASUL), em audiência pública realizada em Foz do Iguaçu.



Nas referidas discussões acerca do fortalecimento da infraestrutura, da logística e da livre circulação no âmbito do bloco, foram ressaltados os avanços e benefícios do Sistema TIR para o transporte rodoviário internacional, sobretudo para países mediterrâneos como o Paraguai e a Bolívia, caso venham também a se tornar Partes Contratantes da Convenção, sobretudo no que tange aos mecanismos de reconhecimento mútuo de controles e redução de trâmites aduaneiros.

Em razão da vocação temática desta Comissão, ressaltamos o § 9º da Mensagem nº 801/2024:

9. Cabe destacar, por fim, que, nos termos dos artigos 59, 60 e 60 *bis* da Convenção TIR, permite-se vigência automática de emendas à Convenção e seus anexos aprovadas pelo Comitê Administrativo, independentemente de ratificação pelas Partes Contratantes. Recomenda-se, portanto, que o Parlamento brasileiro, no momento de eventual aprovação da adesão da República Federativa do Brasil à Convenção, manifeste-se, de forma expressa, sobre a aprovação da aludida norma.

Nos termos do art. 58, não são possíveis reservas no que tange aos procedimentos relativos à emenda da presente Convenção, exceto no que se refere à solução de controvérsias, de modo que o Brasil não pode ratificar a Convenção TIR sem obrigar-se pelo procedimento de emendas adotadas por dois terços do Comitê Administrativo, composto por todas as Partes Contratantes.

Em regra, o direito constitucional brasileiro não acolhe a vigência internacional de tratados internacionais *stricto sensu* (com criação de vínculo obrigacional) sem a prévia aprovação congressual. Contudo, há casos de convenções técnicas, como a Convenção de Chicago de 1944 ou as convenções da Organização Marítima Internacional (OMI), que possuem sistema de vigência automática de emendas, sobretudo em relação a anexos técnicos, em que a vigência simultânea é imprescindível ao próprio objeto da coordenação técnica, para que protocolos, procedimentos e parâmetros orientadores de determinado setor sejam uniformizados entre diferentes jurisdições. Como esses procedimentos estão previstos nos textos dessas convenções aprovados pelo Congresso Nacional, entende-se que, ao avalizá-los, o Poder Legislativo admite procedimento específico de vigência



internacional dos instrumentos de emenda anterior aos procedimentos internos de aprovação congressional.

Ressaltamos que, além da exigência de quóruns qualificados de dois terços dos membros presentes e votantes do Comitê Administrativo, que engloba todos as Partes Contratantes (emendas à Convenção e aos Anexos, exceto o Anexo 11, que exige maioria das Partes vinculadas pelo Anexo 11 presentes e votantes), há um período de vacância anterior à entrada automática em vigor das emendas, oportunidade em que uma Parte (emendas à Convenção, art. 59) ou cinco Partes (emendas aos anexos técnicos, art. 60 e art. 60 bis) podem vetar a vigência da emenda. Assim, há plena oportunidade para o Brasil assegurar sua autonomia dentro das dinâmicas de evolução procedimental dos anexos da Convenção TIR.

Dessa forma, considerando a natureza do tratado em análise, em que a vigência simultânea dos procedimentos técnicos é essencial à própria coordenação entres as Partes, conforme processo descrito nos arts. 59, 60 e 60 *bis* da Convenção TIR, reputamos razoável admitir que as futuras alterações aos anexos técnicos e ao texto dessa Convenção entrem em vigor internacional e sejam posteriormente submetidas à aprovação congressional.

Em razão do exposto, votamos pela APROVAÇÃO do texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR de 1975, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo anexo, e instamos os nobres pares para que votem no mesmo sentido.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2025.

Deputado ARLINDO CHINAGLIA  
Relator



**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL****PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2025**

(MENSAGEM Nº 801, DE 2024)

Aprova o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975, inclusive quanto ao procedimento de vigência automática de emendas à Convenção e a seus anexos aprovadas pelo Comitê Administrativo após decurso de prazo para objeção, independentemente de ratificação pelas Partes Contratantes, conforme previsto nos artigos 59, 60 e 60 *bis* da referida Convenção.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão da referida Convenção, inclusive quanto às emendas referidas no *caput*, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2025.



Deputado ARLINDO CHINAGLIA  
Relator

2025-13023

Apresentação: 27/08/2025 10:58:31.843 - CREDN  
PRL 1 CREDN => MSC 801/2024

PRL n.1





Câmara dos Deputados

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**

**MENSAGEM Nº 801, DE 2024**

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 801/24, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado Arlindo Chinaglia.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Filipe Barros - Presidente; André Fernandes e Luiz Nishimori - Vice-Presidentes; Aécio Neves, Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Augusto Coutinho, Celso Russomanno, Claudio Cajado, Damião Feliciano, Daniela Reinehr, Dilceu Sperafico, Dr. Fernando Máximo, Eduardo da Fonte, Fausto Pinato, Flávio Nogueira, General Girão, Gustavo Gayer, Jefferson Campos, José Rocha, Lucas Redecker, Luiz Carlos Hauly, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcel van Hattem, Márcio Marinho, Professora Luciene Cavalcante, Rui Falcão, Sâmia Bomfim, Stefano Aguiar, Welter, Zucco, Albuquerque, Amom Mandel, Capitão Alberto Neto, David Soares, Delegado Fabio Costa, Dr. Frederico, Eros Biondini, Evair Vieira de Melo, Fernanda Pessoa, Julio Lopes, Leonardo Monteiro, Marcos Pollon, Miguel Ângelo, Missionário José Olimpio, Osmar Terra, Pastor Eurico, Paulo Magalhães, Pr. Marco Feliciano, Reinhold Stephanes, Rosangela Moro e Sargento Fahur.

Plenário da Comissão, em 27 de agosto de 2025.

Deputado FILIPE BARROS  
Presidente





## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 655, DE 2025

Aprova o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

**Autora:** COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

**Relator:** Deputado RICARDO AYRES

## I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 655, de 2025, que propõe aprovar o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

O acordo em apreço tem por objetivo facilitar o transporte internacional de mercadorias por veículos rodoviários, por meio da simplificação e da harmonização de formalidades administrativas relacionadas ao transporte internacional, em especial daquelas aplicáveis nas fronteiras.

A proposição foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes e de Desenvolvimento Econômico, para proferir parecer de mérito; de Finanças e Tributação, para apreciação do mérito e da adequação orçamentária e financeira; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme o art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).







Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, a matéria recebeu parecer favorável.

Na Comissão de Finanças e Tributação, o parecer aprovado foi pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, e, no mérito, pela sua aceitação.

Na Comissão de Constituição e Justiça, está pendente de apreciação o parecer apresentado pelo Relator, que conclui pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposição.

A proposição é sujeita à apreciação do Plenário e o regime de tramitação é o de urgência, conforme o art. 151 do RICD.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Chega à apreciação desta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 655, de 2025, que propõe aprovar o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR, celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

A análise do texto do acordo permite evidenciar a relevância e a oportunidade de sua aprovação pelo Parlamento brasileiro. Trata-se de instrumento internacional de reconhecida importância, já adotado por dezenas de países, que confere maior racionalidade e segurança às operações de transporte internacional de cargas.

O regime TIR proporciona simplificação e agilização dos trâmites aduaneiros, reduzindo custos logísticos e diminuindo a necessidade de inspeções fronteiriças repetitivas. Esse mecanismo assegura maior previsibilidade no transporte, ampliando a eficiência das cadeias produtivas e permitindo que o setor privado se beneficie de processos mais ágeis e menos onerosos.






Outro aspecto a ser ressaltado é a elevação dos padrões de segurança e de governança das operações logísticas. A utilização de veículos e contêineres devidamente lacrados, conforme as normas internacionais do TIR, reforça a confiabilidade do sistema e mitiga riscos de irregularidades. Nesse sentido, a adesão brasileira alinhará o País a boas práticas já consolidadas no comércio global, estimulando maior integração econômica.

Ademais, a participação no sistema TIR representa medida estratégica para fortalecer a competitividade nacional e ampliar a inserção do Brasil em corredores de transporte internacionais, sobretudo no contexto da integração regional sul-americana. Pequenos e grandes operadores poderão usufruir dos benefícios do regime, impulsionando tanto a exportação de produtos como a importação de insumos essenciais ao desenvolvimento econômico.

Assim, considerando que a aprovação da Convenção TIR contribuirá para a modernização da logística nacional e para o fortalecimento da economia brasileira, não restam dúvidas, no âmbito deste colegiado, quanto ao mérito da proposição correspondente.

Pelo exposto, no que compete a esta Comissão regimentalmente analisar, o voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 655, de 2025.

Sala da Comissão, em            de            de 2025.

  
Deputado RICARDO AYRES  
Relator

2025-17314





Câmara dos Deputados

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 655, DE 2025

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 655/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ricardo Ayres.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Bebeto, Bruno Ganem, Danrlei de Deus Hinterholz, Denise Pessôa, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Miguel Lombardi, Rodrigo Gambale, Alexandre Guimarães, Antonio Carlos Rodrigues, Arnaldo Jardim, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Leônidas Cristino, Marcos Tavares, Paulo Litro, Ricardo Ayres, Vicentinho Júnior e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 01 de outubro de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES  
Presidente



# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 655, DE 2025

Aprova o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

**Autora:** COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

**Relator:** Deputado VANDER LOUBET

### I – RELATÓRIO

No dia 10 de setembro de 2024, a Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional a Mensagem nº 801/2024, acompanhada de exposição de motivos subscrita pelos Ministros das Relações Exteriores, da Fazenda e dos Transportes. A iniciativa visa obter autorização legislativa para a adesão do Brasil à **Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR**, firmada em 1975 e conhecida como Convenção TIR.

A proposição foi distribuída para análise da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, bem como das Comissões de Viação e Transportes, Desenvolvimento Econômico, Finanças e Tributação (quanto ao mérito e ao art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD), antes de ser apreciada pelo Plenário.

Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, o exame da matéria resultou em parecer favorável à aprovação da Convenção TIR de 1975, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo nº 655/2025, atualmente submetido ao crivo desta Comissão.

A Convenção tem como propósito central simplificar e harmonizar as formalidades aduaneiras aplicáveis ao transporte internacional rodoviário de mercadorias, especialmente nos pontos de fronteira. O sistema se sustenta em cinco eixos principais: homologação de veículos e contêineres, garantia internacional, utilização das cadernetas TIR, reconhecimento recíproco



de controles aduaneiros e acesso restrito ao regime. O texto é composto por 64 artigos e 11 anexos técnicos.

O instrumento internacional disciplina conceitos fundamentais, campo de aplicação e condições de aprovação de veículos, contêineres e associações garantidoras. Define regras para a emissão e utilização das cadernetas TIR, procedimentos de transporte, aceitação de lacres e inspeções, bem como atribuições e responsabilidades em situações de irregularidade. Traz ainda normas específicas para mercadorias de grande porte ou volume, mecanismos de cooperação entre as Partes Contratantes, disposições administrativas e financeiras, além de prever sanções e exclusões.

As disposições finais tratam da adesão, ratificação, denúncia e término da Convenção, substituem o texto de 1959, instituem procedimentos para solução de controvérsias, delimitam a possibilidade de reservas e regulam o processo de emendas. As alterações aprovadas pelo Comitê Administrativo entram em vigor de forma automática, salvo objeção expressa de número determinado de Estados signatários.

Os anexos técnicos detalham formulários e modelos de documentos, requisitos de aprovação de veículos e contêineres, atribuições das associações garantidoras, regras aplicáveis ao Comitê Administrativo e ao Conselho Executivo TIR, além de preverem a implementação do sistema eletrônico (eTIR).

É o Relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

A Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR, de 1975, representa um dos principais instrumentos multilaterais voltados à facilitação do comércio e à integração logística no plano internacional. Sua adoção tem como objetivo simplificar e harmonizar os procedimentos aduaneiros aplicáveis ao transporte rodoviário de mercadorias, especialmente no tráfego transfronteiriço.

Do ponto de vista econômico, a adesão do Brasil ao regime TIR trará ganhos relevantes para a competitividade da produção nacional, ao reduzir custos de transação, diminuir o tempo de liberação nas fronteiras e ampliar a previsibilidade do transporte internacional. A utilização de um sistema de garantias reconhecido internacionalmente, aliado ao mecanismo das cadernetas TIR e ao reconhecimento recíproco dos controles aduaneiros,



confere maior segurança às operações e incentiva a participação das empresas brasileiras nas cadeias globais de valor.

Além disso, a experiência acumulada por mais de cinquenta países signatários demonstra que a Convenção contribui para agilizar fluxos comerciais, favorecer o transporte multimodal e ampliar a integração regional. Trata-se, portanto, de medida que fortalece a inserção internacional do Brasil e oferece condições mais vantajosas à logística de exportação e importação, com reflexos positivos sobre o desenvolvimento econômico e a geração de empregos.

Cumprе destacar que o texto da Convenção preserva a soberania nacional, uma vez que os controles aduaneiros permanecem sob competência das autoridades de cada Estado Parte, ao mesmo tempo em que estabelece mecanismos de cooperação, sanções e garantias suficientes para a proteção dos interesses públicos.

Ante o exposto, no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Econômico, somos, no **mérito**, pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 655/2025.

Sala das Sessões, em setembro de 2025.

Deputado VANDER LOUBERT  
Relator





Câmara dos Deputados

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 655, DE 2025**

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 655/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Vander Loubet.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Lafayette de Andrada - Presidente, Antônia Lúcia - Vice-Presidente, Any Ortiz, Daniel Almeida, Gilson Daniel, Luiz Gastão, Mauro Benevides Filho, Vander Loubet, Zé Adriano, Zé Neto, Arnaldo Jardim, Bia Kicis, Danilo Forte, Helder Salomão e Hugo Leal.

Sala da Comissão, em 10 de setembro de 2025.

Deputado LAFAYETTE DE ANDRADA  
Presidente



## COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 655, DE 2025

Aprova o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

**Autora:** COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

**Relator:** Deputado FLORENTINO NETO

## I - RELATÓRIO

Em 10 de setembro de 2024, a Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional a Mensagem nº 801/2024, acompanhada de exposição de motivos dos Ministros das Relações Exteriores, da Fazenda e dos Transportes, com o objetivo de submeter à aprovação legislativa o texto da **Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975)**, nos termos da Constituição Federal.

A matéria foi distribuída à Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, bem como às Comissões de Viação e Transportes, Desenvolvimento Econômico, Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54, RICD), antes da deliberação pelo Plenário.

No âmbito da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, a matéria recebeu parecer pela aprovação do texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das





Cadernetas TIR de 1975, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo nº 655/2025, que, agora, está em análise desta Comissão.

A **Convenção TIR** busca simplificar e harmonizar os procedimentos aduaneiros no transporte internacional rodoviário de mercadorias, especialmente nas fronteiras. Fundamenta-se em cinco pilares: aprovação de veículos e contêineres, sistema internacional de garantias, uso das cadernetas TIR, reconhecimento mútuo dos controles aduaneiros e acesso controlado ao sistema. Seu texto contém 64 artigos e 11 anexos técnicos.

O instrumento define conceitos básicos, o escopo de aplicação e os requisitos para veículos, contêineres e associações garantidoras. Estabelece regras sobre emissão e uso das cadernetas TIR, procedimentos de transporte, aceitação de lacres, inspeções, responsabilidades em caso de irregularidades e regras especiais para mercadorias pesadas ou volumosas. Também disciplina sanções, exclusões, mecanismos de cooperação entre as Partes Contratantes e disposições financeiras e administrativas.

Nas cláusulas finais, trata da assinatura, ratificação, denúncia e extinção da Convenção, substitui a versão anterior de 1959, institui sistema de solução de controvérsias, prevê reservas limitadas e regula os procedimentos de emenda. Estas emendas, aprovadas pelo Comitê Administrativo, entram em vigor automaticamente salvo objeção expressa de determinado número de Partes.

Os anexos técnicos detalham modelos de documentos, condições para aprovação de veículos e contêineres, funcionamento das associações garantidoras, regras do Comitê Administrativo e do Conselho Executivo TIR, bem como a implementação do sistema eletrônico (eTIR).

É o Relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h”, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI



CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação se fará por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor” e como adequada “a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”.

Da análise do projeto, observa-se que a proposição contempla matéria de caráter essencialmente normativo, não acarretando repercussão direta ou indireta na receita ou na despesa da União. Nesses casos, torna-se aplicável o art. 32, X, “h”, do Regimento Interno desta Casa, que dispõe que somente as proposições que *importem aumento ou diminuição de receita ou de despesa pública* estão sujeitas ao exame de compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária.

Em adição, o art. 1º, § 2º, da NI/CFT prescreve que se sujeitam obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou despesa da **União** ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo. No entanto, quando a matéria não tiver implicações orçamentária e financeira, o art. 9º da NI/CFT determina que **se deve concluir no voto final que à comissão não cabe afirmar se a proposição é adequada ou não.**

Quanto ao mérito, a adesão do Brasil à Convenção TIR representa importante passo para a facilitação do comércio exterior, pois o sistema reduz entraves burocráticos e custos logísticos, além de agilizar o trânsito aduaneiro em fronteiras terrestres. Trata-se de medida que fortalece a



competitividade do transporte rodoviário internacional brasileiro, com reflexos positivos sobre a integração regional e a inserção do País nas cadeias globais de valor.

Ademais, a Convenção reforça a segurança jurídica e operacional nas operações de transporte internacional, uma vez que padroniza procedimentos de fiscalização, institui garantias financeiras aceitas internacionalmente e prevê mecanismos de cooperação entre administrações aduaneiras. Dessa forma, contribui para um ambiente de negócios mais estável, eficiente e alinhado às melhores práticas internacionais.

### II.3 - Conclusão do voto

Ante o exposto, no âmbito da Comissão de Finanças e Tributação, somos pela **não implicação financeira ou orçamentária da matéria em aumento ou diminuição da receita e da despesa pública**, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira ou orçamentária da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975) e do Projeto de Decreto Legislativo nº 655, de 2025, e no **mérito**, pela **aprovação** do PDL nº 655, de 2025.

Sala das Sessões, em setembro de 2025.

Deputado FLORENTINO NETO  
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 655, DE 2025

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Decreto Legislativo 655/2025; e, no mérito, pela aprovação, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Florentino Neto.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Rogério Correia - Presidente, Florentino Neto - Vice-Presidente, Átila Lins, Cabo Gilberto Silva, Camila Jara, Dayany Bittencourt, Diego Coronel, Emanuel Pinheiro Neto, Fábio Teruel, Fernando Monteiro, Hildo Rocha, Kim Katagui, Luiz Carlos Haully, Marcos Soares, Mauro Benevides Filho, Merlong Solano, Murilo Galdino, Pauderney Avelino, Pedro Paulo, Reinhold Stephanes, Aureo Ribeiro, Daniel Agrobom, Félix Mendonça Júnior, Henderson Pinto, Joseildo Ramos, Josenildo, Laura Carneiro, Luiz Carlos Busato, Marangoni, Marussa Boldrin, Otto Alencar Filho, Pedro Westphalen, Professora Luciene Cavalcante, Ricardo Abrão, Rodrigo da Zaeli, Sanderson, Sargento Portugal, Socorro Neri, Vermelho, Vinicius Carvalho e Zé Vitor.

Sala da Comissão, em 17 de setembro de 2025.

Deputado ROGÉRIO CORREIA  
Presidente



# COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 655, DE 2025

Aprova o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

**Autora:** COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

**Relator:** Deputado ALEX MANENTE

### I - RELATÓRIO

Em 7 de outubro de 2024, a Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional a Mensagem nº 801/2024, instruída com exposição de motivos dos Ministros das Relações Exteriores, da Fazenda e dos Transportes, submetendo à apreciação legislativa o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR, de 1975).

A proposição foi distribuída para exame de mérito à Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional e às Comissões de Viação e Transportes, de Desenvolvimento Econômico e de Finanças e Tributação, nos termos do art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Compete, ainda, a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania a análise da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, antes da deliberação pelo Plenário.

A Convenção TIR tem por escopo a simplificação e a harmonização dos procedimentos aduaneiros relativos ao transporte internacional rodoviário de mercadorias, com ênfase no trânsito fronteiriço.



Fundamenta-se em cinco pilares: a aprovação de veículos e contêineres, a instituição de um sistema internacional de garantias, a utilização das cadernetas TIR, o reconhecimento mútuo dos controles aduaneiros e o acesso controlado ao sistema. Seu texto compreende 64 artigos e 11 anexos técnicos.

O instrumento define conceitos e delimita seu campo de aplicação, estabelecendo requisitos para veículos, contêineres e associações garantidoras. Regula a emissão e o emprego das cadernetas TIR, os procedimentos de transporte, a aceitação de lacres, as inspeções, as responsabilidades decorrentes de eventuais irregularidades e as regras especiais para mercadorias pesadas ou volumosas. Dispõe, ainda, sobre sanções, exclusões, mecanismos de cooperação entre as Partes Contratantes, além de aspectos financeiros e administrativos.

Nas disposições finais, a Convenção trata de sua assinatura, ratificação, denúncia e extinção; revoga a versão anterior de 1959; institui mecanismos de solução de controvérsias; admite reservas de caráter restrito; e disciplina os procedimentos de emenda. Prevê, ademais, que as alterações aprovadas pelo Comitê Administrativo entram em vigor automaticamente, salvo oposição expressa de número determinado de Partes.

Os anexos técnicos integram o tratado, disciplinando modelos de documentos, critérios para aprovação de veículos e contêineres, regras de funcionamento das associações garantidoras, atribuições do Comitê Administrativo e do Conselho Executivo TIR, bem como a implementação do sistema eletrônico (eTIR).

No âmbito da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, a matéria obteve parecer favorável à aprovação da Convenção, consolidado no Projeto de Decreto Legislativo nº 655/2025. Posteriormente, as Comissões de Desenvolvimento Econômico e de Finanças e Tributação também se manifestaram pela aprovação. Cabe, agora, a esta Comissão pronunciar-se sobre os aspectos de sua competência.

É o Relatório.



## II - VOTO DO RELATOR

Compete a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da matéria em análise.

O Projeto de Decreto Legislativo nº 655/2025 tem por objeto aprovar o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR, de 1975), submetido ao Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 801/2024 da Presidência da República.

No que tange à constitucionalidade, verifica-se que a proposição encontra amparo no art. 49, inciso I, da Constituição Federal, que atribui ao Congresso Nacional a competência exclusiva para resolver, definitivamente, sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional. Assim, resta atendido o requisito formal.

Quanto à juridicidade, não se identificam incompatibilidades entre o texto da Convenção e a ordem jurídica interna, sendo plenamente possível sua incorporação ao ordenamento brasileiro. A proposição respeita, ademais, os princípios gerais de direito e observa a lógica e a coerência normativa.

No tocante à técnica legislativa, o projeto está redigido em conformidade com a Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis.

Dessa forma, não se vislumbram óbices de ordem constitucional, jurídica ou técnica que impeçam a aprovação da matéria.

Diante do exposto, o voto é pela **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa** do Projeto de Decreto Legislativo nº 655, de 2025.



Sala das Comissões, em      de setembro de 2025.

Deputado ALEX MANENTE  
Relator







Câmara dos Deputados

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 655, DE 2025**

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 655/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Alex Manente.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Paulo Azi - Presidente, Claudio Cajado e Capitão Alberto Neto - Vice-Presidentes, Alex Manente, Alfredo Gaspar, Aluisio Mendes, Átila Lira, Bia Kicis, Carlos Jordy, Coronel Assis, Daiana Santos, Defensor Stélio Dener, Delegado Fabio Costa, Delegado Marcelo Freitas, Dr. Victor Linhalis, Félix Mendonça Júnior, Fernanda Melchionna, Fernanda Pessoa, Fernando Rodolfo, Gisela Simona, Helder Salomão, José Rocha, Lídice da Mata, Lucas Redecker, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Marcos Pollon, Nikolas Ferreira, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pedro Campos, Pompeo de Mattos, Pr. Marco Feliciano, Renildo Calheiros, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Rubens Pereira Júnior, Waldemar Oliveira, Zé Haroldo Cathedral, Adail Filho, Afonso Motta, Aureo Ribeiro, Cabo Gilberto Silva, Capitão Augusto, Chris Tonietto, Cleber Verde, Clodoaldo Magalhães, Coronel Fernanda, Danilo Forte, Delegado da Cunha, Diego Garcia, Dilceu Sperafico, Domingos Sávio, Duda Salabert, Erika Hilton, Erika Kokay, Flávio Nogueira, Hildo Rocha, Hugo Leal, Julio Cesar Ribeiro, Lafayette de Andrada, Laura Carneiro, Marangoni, Marcos Pereira, Marussa Boldrin, Reginaldo Lopes, Rodrigo Rollemberg, Silvia Cristina, Soraya Santos, Tabata Amaral e Toninho Wandscheer.

Sala da Comissão, em 30 de setembro de 2025.



Deputado PAULO AZI  
Presidente

Apresentação: 01/10/2025 10:00:16,760 - CCJC  
PAR 1 CCJC => PDL 655/2025  
DAD n 1

