

COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA

MANUAL TIR



CONVENIO ADUANERO RELATIVO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL
DE MERCANCÍAS AL AMPARO DE LOS CUADERNOS TIR
(CONVENIO TIR DE 1975)

11ª edición revisada



NACIONES UNIDAS
Nueva York y Ginebra, 2018

NOTA

El texto del Convenio TIR que obra en poder del Secretario General de las Naciones Unidas en su calidad de depositario del tratado es el texto autorizado de dicho Convenio. Por lo tanto, se aconseja a las Partes Contratantes en el Convenio TIR que basen su legislación nacional en el texto jurídico oficial del Convenio y no en la presente publicación.

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

Las anteriores ediciones revisadas del Manual TIR llevan las siguientes signaturas:

- ECE/TRANS/TIR/1 – Primera edición revisada, 1989;
- ECE/TRANS/TIR/2 – Segunda edición revisada, 1991;
- ECE/TRANS/TIR/3 – Tercera edición revisada, 1993;
- ECE/TRANS/TIR/4 – Cuarta edición revisada, 1995;
- ECE/TRANS/TIR/5 – Quinta edición revisada, 1999;
- ECE/TRANS/TIR/6 – Sexta edición revisada, 2002;
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.1 – Séptima edición revisada, 2005;
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.8 – Octava edición revisada, 2007;
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.9 – Novena edición revisada, 2010;
- ECE/TRANS/TIR/6/Rev.10 – Décima edición revisada, 2013.

ECE/TRANS/TIR/6/Rev.11

MANUAL TIR ^{*/}

La presente publicación fue preparada por la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas y la secretaría TIR en respuesta a la solicitud, formulada por el Comité Administrativo del Convenio TIR de 1975 en su sexta reunión, de que se publicara un Manual TIR que contuviese el texto del Convenio TIR de 1975, los comentarios pertinentes sobre determinadas disposiciones y otra información útil para las autoridades aduaneras y los transportistas.

Esta edición del Manual TIR, que reemplaza la edición publicada en 2013, consta de tres secciones principales:

La primera sección contiene una descripción del sistema TIR, su cobertura geográfica, su estructura administrativa y su objetivo y funcionamiento.

La segunda sección contiene el texto íntegro del Convenio TIR de 1975, al 1 de julio de 2018. La estructura de esta sección es básicamente la misma que la del Convenio TIR de 1975. Sin embargo, las notas explicativas que en el Convenio se encuentran en el anexo 6 y en el anexo 7, parte III, se han puesto aquí a continuación de las disposiciones a las que se refieren (con excepción de los croquis, que se han dejado en el anexo 6 y en el anexo 7, parte III).

Los comentarios también figuran a continuación de las disposiciones del Convenio a las que se refieren. Los comentarios contenidos en el Manual TIR no son jurídicamente vinculantes para las Partes Contratantes en el Convenio TIR de 1975. Sin embargo, son importantes para la interpretación y la aplicación armonizada del Convenio, pues reflejan la opinión del Comité Administrativo del Convenio TIR de 1975 y del Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Aduaneras que Afectan al Transporte, de la CEPE, como se indica en cada comentario.

La tercera sección contiene información sobre la aplicación del Convenio TIR de 1975 y el texto de las resoluciones y recomendaciones aprobadas con respecto a dicho Convenio, y ofrece ejemplos de las prácticas óptimas, junto con modelos de la autorización y del acuerdo que deben establecer las autoridades competentes y las asociaciones garantes nacionales. Al final de la sección se presentan también un ejemplo de un cuaderno TIR debidamente cumplimentado y las prácticas óptimas en el uso de ese cuaderno.

^{*/} “TIR” es la sigla de “Transports Internationaux Routiers” (transporte internacional por carretera).

ÍNDICE

	<i>Página</i>
1. El sistema de tránsito aduanero TIR	1
1.1 Introducción	1
1.1.1 Antecedentes	1
1.1.2 Cobertura geográfica.....	2
1.1.3 Fases de revisión del Convenio TIR de 1975	2
1.1.4 Objetivo y ventajas.....	3
1.2 Principios	5
1.2.1 Aprobación de los vehículos de transporte por carretera y de los contenedores	6
1.2.2 Sistema de garantía internacional.....	7
1.2.3 El cuaderno TIR	8
1.2.4 Reconocimiento internacional de las medidas de control aduanero	9
1.2.5 Acceso controlado al sistema TIR.....	9
1.3 Estructura administrativa	10
1.3.1 Comité Administrativo del Convenio TIR.....	12
1.3.2 Junta Ejecutiva TIR (TIRExB)	12
1.3.3 Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Aduaneras que Afectan al Transporte (WP.30) de la CEPE	12
1.4 El sistema TIR en acción	13
1.5 Evolución futura del sistema TIR	15
1.5.1 Aplicación del sistema TIR a escala mundial	15
1.5.2 Informatización del procedimiento TIR.....	16

1.6	Conclusión	17
1.7	Información sobre el sistema TIR.....	18
1.8	Cuadernos TIR distribuidos por la IRU a las asociaciones nacionales..	20
1.9	Funciones y responsabilidades de las distintas partes del sistema TIR .	21
1.9.1	Responsabilidades del Gobierno (lista no exhaustiva)	22
1.9.2	Funciones y responsabilidades de la asociación garante nacional (lista no exhaustiva).....	23
1.9.3	Responsabilidades del transportista (lista no exhaustiva).....	25
1.9.4	Funciones y responsabilidades de la organización internacional (actualmente, la IRU) (lista no exhaustiva).....	25
1.9.5	Funciones y responsabilidades de la Junta Ejecutiva TIR y de la secretaría TIR (lista no exhaustiva).....	27
2.	El Convenio TIR de 1975	29
2.1	Cuerpo del Convenio TIR de 1975 (con las notas explicativas y los comentarios).....	31
2.2	Anexos del Convenio TIR de 1975 (con las notas explicativas y los comentarios).....	89
Anexo 1	Modelo de cuaderno TIR	90
Anexo 2	Reglamento sobre las condiciones técnicas aplicables a los vehículos de transporte por carretera que pueden ser admitidos para el transporte internacional bajo precinto aduanero	111
	Croquis del anexo 2.....	145
Anexo 3	Procedimiento para la aprobación de los vehículos de transporte por carretera que reúnen las condiciones técnicas prescritas en el reglamento del anexo 2	161
Anexo 4	Modelo de certificado de aprobación de un vehículo de transporte por carretera.....	167
Anexo 5	Placa TIR.....	173

Anexo 6	Notas explicativas	175
Anexo 7	Anexo relativo a la aprobación de los contenedores.....	183
	Parte I y croquis	183
	Parte II y apéndices	213
	Parte III: Notas explicativas y croquis	223
Anexo 8	Composición, funciones y reglamento del Comité Administrativo y de la Junta Ejecutiva TIR.....	225
Anexo 9	Acceso al procedimiento TIR	233
	Parte I: Autorización de las asociaciones para expedir cuadernos TIR y actuar como garantes	233
	Parte II: Autorización de las personas naturales y jurídicas para utilizar cuadernos TIR.....	237
	Parte III: Autorización de una organización internacional, con arreglo al artículo 6, para asumir la responsabilidad de la organización y el funcionamiento eficaces de un sistema de garantía internacional, e imprimir y distribuir los cuadernos TIR.....	243
Anexo 10	Información que las Partes Contratantes deben facilitar a las asociaciones autorizadas (en virtud del artículo 42 <i>ter</i>) y a una organización internacional (en virtud del artículo 6.2 <i>bis</i>)	247
3.	Partes Contratantes en el Convenio TIR de 1975.....	251
4.	Resoluciones y recomendaciones relativas al Convenio TIR de 1975.....	253
	Resolución núm. 49	253
	Recomendación: Introducción del código SA de las mercancías en el cuaderno TIR.....	256
	Recomendación: Introducción de un sistema de códigos para consignar los defectos observados en el certificado de aprobación	258
5.	Ejemplos de prácticas óptimas	265

5.1	Introducción	265
5.2	Procedimiento de terminación de una operación TIR	265
5.3	Procedimiento de descargo de una operación TIR	266
5.4	Procedimiento de investigación y de recuperación.....	267
5.5	Lista de los documentos necesarios para fundamentar las reclamaciones en caso de no descargo	277
5.6	Información y documentación, distinta del cuaderno TIR, que pueden exigir las Aduanas de tránsito para un transporte TIR.....	277
5.7	Recomendaciones para mejorar la comunicación entre las autoridades nacionales competentes y las asociaciones garantes nacionales.....	278
5.8	Ejemplo de práctica óptima en la aplicación del artículo 38	284
5.9	Ejemplo de práctica óptima en la aplicación de los artículos 39 y 40 ...	289
5.10	Ejemplo de práctica óptima en la aplicación del anexo 9, parte II	296
5.11	Práctica recomendada en la aplicación del sistema de control del intercambio electrónico de datos para los cuadernos TIR, mencionado en el anexo 10 del Convenio	300
5.12	Procedimiento previo a la suspensión de la cobertura de garantía en el territorio de una Parte Contratante	304
5.13	Directrices para la comunicación e introducción de nuevas medidas de control de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 <i>bis</i> del Convenio TIR.....	306
5.14	Ejemplo de un transporte TIR intermodal	307
6.	Modelo de autorización de las asociaciones para expedir cuadernos TIR y actuar como garantes, y modelo de acuerdo.....	311
6.1	Modelo de autorización de las asociaciones para expedir cuadernos TIR y actuar como garantes	311
6.2	Modelo de acuerdo.....	312
7.	Cuaderno TIR	315

7.1	Ejemplo de un cuaderno TIR debidamente cumplimentado.....	315
7.2	Prácticas óptimas en el uso del cuaderno TIR	330

1. EL SISTEMA DE TRÁNSITO ADUANERO TIR

1.1 INTRODUCCIÓN

1.1.1 ANTECEDENTES

Quienquiera que haya viajado por las carreteras de Europa Occidental, y desde esa región hasta Asia Central, estará familiarizado con la placa TIR azul y blanca de los camiones y semirremolques que utilizan el sistema de tránsito aduanero TIR. Para los conductores, los transportistas y los expedidores, esta placa y los procedimientos de facilitación del tránsito que comporta son la llave de un transporte internacional rápido y eficiente.

Los trabajos relativos al sistema de tránsito TIR comenzaron poco después de la Segunda Guerra Mundial, bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa (CEPE). El primer Acuerdo TIR fue concertado en 1949 entre un pequeño número de países europeos. El éxito de este sistema limitado condujo a la negociación del Convenio TIR, que fue aprobado en 1959 por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE y entró en vigor en 1960. Este primer Convenio TIR fue modificado en una Conferencia de Revisión celebrada en noviembre de 1975 para tener en cuenta la experiencia práctica adquirida en el funcionamiento del sistema, así como los avances técnicos y los cambios en las exigencias de las aduanas y el transporte. La versión revisada del Convenio TIR de 1975 entró en vigor en 1978.

A la luz de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada por los Estados Miembros de las Naciones Unidas en 2015, el sistema TIR sigue cumpliendo hoy una función de primer orden. Este sistema, que ofrece un equilibrio entre la seguridad y la facilitación, puede hacer una contribución sustancial al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular al de los Objetivos 9 (industria, innovación e infraestructura), 12 (consumo y producción sostenibles) y 17 (alianza para alcanzar los objetivos). No cabe duda de que la existencia de procedimientos armonizados para los cruces de frontera, como el procedimiento TIR, es esencial para cosechar los frutos de los proyectos de infraestructura. Además, el tránsito internacional eficiente y seguro no solo contribuye a mejorar la cadena mundial de suministro, sino que también evita el derroche de valiosos recursos en los cruces de frontera. Y la puesta en práctica del sistema TIR no habría sido posible, probablemente, sin una alianza público-privada transparente y fiable.

La aplicación del Convenio TIR puede ayudar también a los países a cumplir los numerosos objetivos referentes al tránsito establecidos en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que entró en vigor el 22 de febrero de 2017. En ámbitos que abarcan desde la disponibilidad y la publicación de información hasta la cooperación entre las administraciones aduaneras, pero especialmente en lo que respecta a la libertad de tránsito, el sistema TIR puede y debe ser visto como una valiosa herramienta que permitirá cumplir los compromisos de

facilitación del tránsito contraídos en virtud del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

Por último, la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, de las Naciones Unidas, ha reconocido el potencial del sistema TIR en relación con los objetivos del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024. La aplicación del Convenio TIR puede desempeñar un papel importante en la transformación de los países sin litoral en países conectados por tierra y, de ese modo, aumentar enormemente sus posibilidades de comercio.

1.1.2 COBERTURA GEOGRÁFICA

A la fecha, el Convenio TIR tiene 73 Partes Contratantes, incluida la Unión Europea. Abarca gran parte del continente euroasiático, se extiende hasta África del Norte y tiene Partes Contratantes en América del Norte y del Sur. Los últimos países que se han adherido al Convenio son China, la India, el Pakistán, el Estado de Palestina y Qatar. El sistema TIR funciona ya en 60 países, y en el futuro próximo comenzará a operar también en los países de adhesión más reciente. En el capítulo 3 figura una lista completa de las Partes Contratantes en el Convenio TIR, junto con una lista de los países en que ya se aplica el sistema TIR.

Otros países de Asia, África y América Latina están estudiando actualmente las ventajas que puede reportarles el sistema TIR, o ya han señalado su interés en adherirse al Convenio.

A largo de los años, el Convenio TIR no solo ha demostrado ser uno de los tratados sobre transporte internacional más útiles, sino que también ha servido de inspiración para muchos sistemas de tránsito regional y, de ese modo, ha contribuido indirectamente a facilitar el transporte internacional en partes del mundo cuyos países aún no se han adherido al Convenio TIR.

El éxito sostenido del Convenio TIR se explica por las características especiales del sistema TIR, que se describen en el presente capítulo. Gracias a esas características, el sistema ofrece a los transportistas y a las autoridades aduaneras un régimen aduanero sencillo, flexible, seguro y eficaz en función del costo para el transporte internacional de mercancías a través de las fronteras.

1.1.3 FASES DE REVISIÓN DEL CONVENIO TIR DE 1975

Desde 1975, el Convenio TIR ha sido enmendado 34 veces. En 1995, el Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Aduaneras que Afectan al Transporte (WP.30) de la CEPE, apoyado por varios grupos de expertos, comenzó a trabajar en una reforma profunda del sistema TIR.

La Fase I del proceso de revisión culminó con éxito en 1997, y las enmiendas aprobadas entraron en vigor para todas las Partes Contratantes en el Convenio TIR el 17

de febrero de 1999. Estas enmiendas introdujeron el acceso controlado al sistema TIR para los transportistas, así como las condiciones para la autorización de las asociaciones nacionales garantes y expedidoras de cuadernos TIR (anexo 9, partes I y II). La Fase I también aumentó la transparencia en el funcionamiento del sistema de garantía internacional y estableció un órgano intergubernamental de supervisión: la Junta Ejecutiva TIR (TIRExB).

Un segundo conjunto de enmiendas del Convenio TIR (Fase II) entró en vigor el 12 de mayo de 2002. En él se establecieron de forma clara e inequívoca las responsabilidades jurídicas y administrativas de las autoridades aduaneras, de los transportistas y de la organización internacional que, por autorización del Comité Administrativo, se ha hecho cargo de la organización y el funcionamiento eficaces del sistema de garantía internacional.

En el año 2000 comenzaron los trabajos de la Fase III del proceso de revisión del Convenio, con vistas a introducir en el sistema TIR el uso de técnicas modernas de procesamiento electrónico de datos, sin alterar sus principios ni su estructura jurídica y administrativa recientemente modernizada.

Una de estas enmiendas, que entró en vigor el 12 de agosto de 2006, estableció un sistema internacional de control de los cuadernos TIR, por el cual la aduana de destino confirma electrónicamente la terminación de un transporte TIR (anexo 10 del Convenio TIR de 1975). El objetivo de este sistema internacional de control es proporcionar al sector del transporte y a la cadena de garantía internacional una importante herramienta de gestión de riesgos, y facilitar los procedimientos de investigación a cargo de las aduanas.

Con la conclusión de la actual Fase III del proceso de revisión del Convenio, el régimen TIR estará plenamente informatizado y preparado para hacer frente a las exigencias futuras de eficiencia del transporte y el comercio internacionales y de las administraciones aduaneras.

1.1.4 OBJETIVO Y VENTAJAS

Los sistemas de tránsito aduanero están concebidos para facilitar en la mayor medida posible el movimiento de mercancías en el comercio internacional y ofrecer la seguridad que requieren las administraciones aduaneras. Para que un sistema de este tipo funcione satisfactoriamente, es esencial que los trámites que exija no sean ni demasiado gravosos ni demasiado complejos para los funcionarios de aduanas o para los transportistas y sus agentes. Por ello, es necesario encontrar un equilibrio entre las necesidades de las autoridades aduaneras y las de los transportistas.

Antes de que existiera un sistema de tránsito internacional, cuando las mercancías atravesaban el territorio de uno o varios Estados en el curso de un transporte internacional por carretera, las autoridades aduaneras de cada Estado aplicaban las medidas de control y los procedimientos de tránsito nacionales. Estos variaban de un Estado a otro, pero con frecuencia incluían la inspección de la carga en cada frontera nacional y la aplicación de los requisitos nacionales de fianza (garantía, caución,

depósito del importe de los derechos, etc.) para el pago de los posibles derechos e impuestos exigibles por el tránsito de las mercancías en cada territorio. Estas medidas, aplicadas en cada país de tránsito, entrañaban costos y retrasos considerables y obstaculizaban el transporte internacional.

El sistema TIR tiene por objeto reducir esas dificultades experimentadas por los transportistas y, al mismo tiempo, ofrecer a las autoridades aduaneras un sistema internacional de control que sustituya los procedimientos nacionales tradicionales y proteja eficazmente los ingresos de cada Estado por el que transiten las mercancías.

a) Ventajas para las administraciones aduaneras

El sistema TIR reduce considerablemente el tiempo y el costo del tránsito aduanero, en comparación con los procedimientos de tránsito nacionales. Al mismo tiempo, reduce al mínimo la necesidad de inspecciones físicas caras y gravosas en los países de tránsito, que se limitan a comprobar los precintos y el estado exterior del compartimento de carga o del contenedor. También elimina la necesidad de exigir garantías nacionales y de utilizar sistemas de declaraciones nacionales.

Otras ventajas se derivan del hecho de que el transporte entero está cubierto por un único documento, el cuaderno TIR, que reduce el riesgo de presentación de información inexacta a las autoridades aduaneras y demuestra la existencia de una garantía válida a nivel internacional.

Cuando se sospechan irregularidades, las autoridades aduaneras tienen el derecho de inspeccionar las mercancías y, si es necesario, interrumpir el transporte TIR y/o adoptar medidas adecuadas de conformidad con la legislación nacional. Sin embargo, dadas las estrictas disposiciones del Convenio TIR y en aras de la facilitación del transporte internacional, esas intervenciones deberían limitarse a casos excepcionales. De este modo, las autoridades aduaneras pueden reducir al mínimo los trámites ordinarios y centrar sus recursos en medidas de control específicas basadas en la evaluación del riesgo.

La Junta Ejecutiva TIR, en su calidad de órgano supervisor, vela por que cada uno de los actores del procedimiento TIR aplique correctamente las disposiciones del Convenio. Si surgen dificultades en la aplicación del Convenio TIR a nivel internacional, las autoridades aduaneras pueden dirigirse a la Junta Ejecutiva TIR para solicitar su asesoramiento y apoyo. La Junta está también a disposición de todas las Partes Contratantes como plataforma de coordinación y para el intercambio de información de inteligencia y de cualquier otro tipo.

b) Ventajas para el sector del transporte

En virtud del procedimiento TIR, las mercancías pueden cruzar las fronteras nacionales con una intervención mínima de las administraciones aduaneras. Al eliminar los impedimentos tradicionales a la circulación internacional de mercancías, el sistema TIR favorece el desarrollo del comercio internacional, lo que es particularmente

importante en el caso de los países en desarrollo sin litoral. Por el hecho de reducir los retrasos en el tránsito, el sistema TIR también permite un ahorro considerable en los costos del transporte.

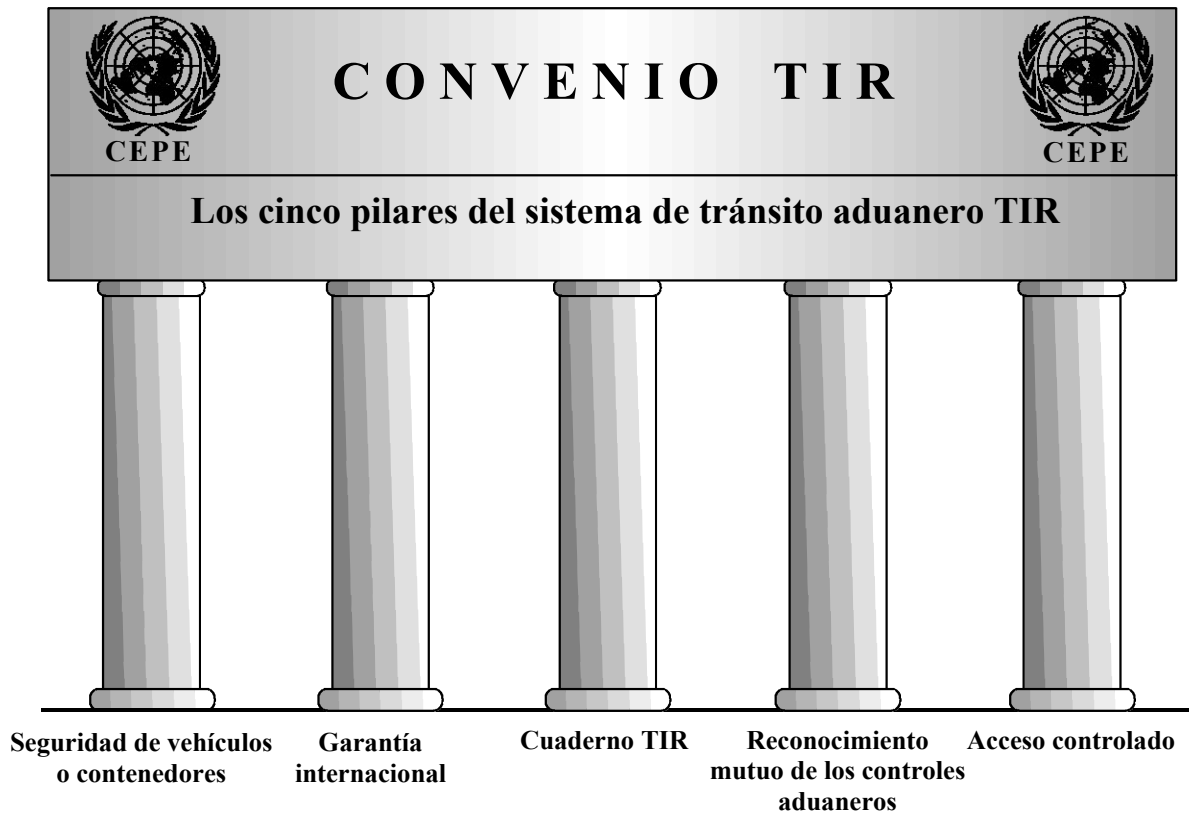
Además, los transportistas pueden acceder con facilidad y a un costo razonable a la cobertura de una cadena de garantía internacional que es única en su género.

1.2 PRINCIPIOS

Para que las mercancías puedan viajar con un mínimo de injerencias durante el trayecto sin que ello reduzca las salvaguardias de las administraciones aduaneras, el sistema TIR tiene cinco requisitos fundamentales que constituyen los cinco pilares del sistema de tránsito aduanero TIR (véase la figura 1):

- 1) Las mercancías deben transportarse en vehículos o contenedores que ofrezcan a las aduanas las debidas garantías de seguridad;
- 2) Los derechos e impuestos exigibles a lo largo de todo el viaje deben estar cubiertos por una garantía válida a nivel internacional;
- 3) Las mercancías deben ir acompañadas de un documento aduanero aceptado internacionalmente (el cuaderno TIR), que se expide en el país de partida y sirve de documento de control aduanero en ese país y en los de tránsito y de destino;
- 4) Las medidas de control aduanero adoptadas en el país de partida deben ser aceptadas por todos los países de tránsito y de destino;
- 5) El acceso al sistema TIR de:
 - las asociaciones nacionales, para expedir los cuadernos TIR y actuar como garantes;
 - las personas naturales y jurídicas, para utilizar los cuadernos TIR; y
 - las organizaciones internacionales, para asumir la responsabilidad de la organización y el funcionamiento eficaces de un sistema de garantía internacionaldebe ser autorizado por las autoridades nacionales competentes o por el Comité Administrativo del Convenio TIR, según proceda.

Figura 1: Pilares del sistema TIR



1.2.1 APROBACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA Y DE LOS CONTENEDORES

El Convenio TIR dispone que las mercancías se transportarán en contenedores o en vehículos de transporte por carretera con compartimentos de carga construidos de tal forma, que no sea posible acceder a su interior una vez que hayan sido precintados por las autoridades aduaneras y que toda tentativa de infracción de esta disposición sea claramente detectable.

A tal fin, el Convenio TIR establece normas de construcción y procedimientos de aceptación en virtud de los cuales el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR solo es posible en vehículos de transporte por carretera con compartimentos de carga o contenedores que cumplan esas normas y hayan sido aprobados. Si un contenedor o un compartimento de carga satisface los requisitos del Convenio, las autoridades nacionales facultadas para la aprobación o la inspección expiden un certificado de aprobación del vehículo o el contenedor. Estos certificados son válidos en todas las Partes Contratantes en el Convenio TIR.

Cuando las autoridades nacionales facultadas para la aprobación o inspección tienen dudas respecto de la conformidad de un nuevo tipo de construcción propuesto por

un fabricante con las disposiciones técnicas del Convenio TIR, pueden solicitar, por conducto de sus respectivas autoridades gubernamentales, la opinión de la Junta Ejecutiva TIR y la secretaría TIR, del Comité Administrativo del Convenio TIR o del Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Aduaneras que Afectan al Transporte (WP.30) de la CEPE. El Grupo de Trabajo y el Comité Administrativo pueden emitir un comentario o, si se trata de una nueva construcción importante y de aplicación general que aún no está cubierta por el Convenio TIR, preparar, si es necesario, una propuesta de enmienda para la modificación del Convenio (como ocurrió recientemente con la Enmienda 33, que entró en vigor el 1 de enero de 2017 y que introdujo los vehículos y contenedores con techo entoldado corredizo).

1.2.2 SISTEMA DE GARANTÍA INTERNACIONAL

El segundo pilar del sistema de tránsito TIR es el sistema de garantía internacional. Este sistema fue concebido con el fin de que los impuestos y los derechos de aduana exigibles en el curso de las operaciones de tránsito estén cubiertos en todo momento por una asociación garante nacional, para el caso de que no sea posible obtener el pago de la persona o las personas directamente responsables.

El sistema de garantía TIR es sencillo. La asociación nacional, que representa los intereses del sector del transporte en un país particular, con la autorización del Gobierno de dicho país, garantiza el pago —dentro de ese país— de los derechos e impuestos exigibles en caso de que se produzca alguna irregularidad en el curso de una operación TIR. Así pues, la asociación garante nacional garantiza el pago de los derechos e impuestos adeudados por los transportistas nacionales o extranjeros que operen al amparo de un cuaderno TIR expedido ya sea por ella misma o por la asociación de algún otro país.

Por lo tanto, cada país dispone, para todas las operaciones de transporte TIR efectuadas en su territorio, de una garantía ofrecida dentro de su territorio. Esto significa, en otras palabras, que siempre existe un interlocutor nacional al que las autoridades aduaneras pueden exigir el pago cuando se produzcan irregularidades, independientemente de que sean causadas por un transportista nacional o extranjero. Por consiguiente, el sistema de tránsito TIR puede considerarse una sucesión de movimientos de tránsito nacional que utiliza garantías internacionales en lugar de nacionales. Sin embargo, las disposiciones que rigen el establecimiento de la garantía se basan en la legislación nacional y se enuncian en un acuerdo concertado entre las autoridades aduaneras nacionales y la asociación nacional (véase un modelo de acuerdo de este tipo en el capítulo 6 del presente Manual).

El conjunto de asociaciones garantes internacionales constituye lo que se denomina la cadena de garantía internacional. Hasta la fecha, la única cadena de garantía TIR que existe y funciona eficientemente es la administrada por la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), una organización no gubernamental con sede en Ginebra (Suiza) que representa los intereses de las empresas de transporte por carretera de todo el mundo. La IRU desempeña esta función con la autorización del

Comité Administrativo del Convenio TIR. La cadena de garantía está respaldada por varias grandes compañías de seguros internacionales y es supervisada por la Junta Ejecutiva TIR.

En caso de irregularidad, antes de dirigirse a la asociación garante, las autoridades aduaneras deben procurar obtener el pago de la persona o las personas directamente responsables. Cuando se hace necesaria la intervención de la asociación garante (por ejemplo, en razón de la insolvencia de la persona o las personas directamente responsables), es siempre la asociación garante del país donde se ha detectado la irregularidad la que es llamada a responder por las autoridades aduaneras, de modo que el asunto se soluciona dentro del país con arreglo a la legislación nacional. Sin embargo, esa asociación puede solicitar el reembolso de sus gastos a través de la cadena de garantía internacional.

Los límites monetarios de la garantía pueden fijarse para cada país por separado. El 1 de julio de 2016, la organización internacional informó a las Partes Contratantes de que la cadena de garantía había aumentado el importe máximo que podía reclamarse de cada asociación nacional a 100.000 euros por cuaderno TIR. Está pendiente una enmienda oficial del Convenio que refleje este importe máximo recomendado.

1.2.3 EL CUADERNO TIR

El cuaderno TIR es un documento aduanero internacional y, desde el punto de vista administrativo, constituye la columna vertebral del sistema TIR. También representa la prueba de la existencia de una garantía internacional.

En la actualidad, la IRU es, bajo la supervisión de la Junta Ejecutiva TIR, la única organización internacional facultada para imprimir centralmente los cuadernos TIR y distribuirlos a las asociaciones garantes nacionales, con arreglo a las condiciones establecidas en el Convenio. A su vez, cada asociación nacional expide los cuadernos TIR a los transportistas de su país, de conformidad con las condiciones establecidas en la declaración de compromiso firmada entre cada transportista y la asociación.

Debidamente cumplimentada y firmada por la asociación expedidora y por el transportista, la cubierta del cuaderno TIR atribuye a este último la garantía para un transporte TIR específico. La serie de talones y matrices, agrupados de dos en dos en el interior del cuaderno, permite al transportista declarar las mercancías transportadas, y a la aduana, registrar los resultados de los controles efectuados.

La presentación de un cuaderno TIR válido, que lleve los nombres, sellos y firmas de la organización internacional y de la asociación expedidora y esté debidamente cumplimentado por el transportista, constituye de por sí una prueba de la existencia y la validez de la garantía. El cuaderno TIR permanece válido hasta la terminación del transporte TIR en la aduana de destino, siempre que haya sido aceptado por la aduana de partida dentro del plazo fijado por la asociación expedidora.

1.2.4 RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE LAS MEDIDAS DE CONTROL ADUANERO

El cuarto pilar del sistema de tránsito TIR es el principio de que las medidas de control aduanero adoptadas en el país de partida no tienen que ser repetidas en los países de tránsito y de destino.

Más concretamente, según el procedimiento TIR, las mercancías transportadas bajo precinto en los compartimentos de carga de vehículos de transporte por carretera o en contenedores no serán, por regla general, examinadas por las aduanas de tránsito, lo que representa una de las principales ventajas del sistema TIR para el transportista. Esto no excluye el derecho de las autoridades aduaneras de realizar controles esporádicos cuando sospechen la existencia de irregularidades, pero se entiende, e incluso se estipula en el Convenio, que tales controles deben constituir una medida excepcional.

Un elemento crucial es que los controles realizados en la aduana de partida deben ser rigurosos y completos. Antes de colocar los precintos, la aduana de partida debe también controlar el estado del compartimento de carga del vehículo de transporte por carretera o del contenedor y, en el caso de los compartimentos de carga o contenedores con toldo, el estado de los toldos y de los cables o cuerdas de fijación.

1.2.5 ACCESO CONTROLADO AL SISTEMA TIR

En 1999, en la Fase I del proceso de revisión TIR, varias modificaciones del Convenio TIR impusieron al sector del transporte (tanto a los transportistas como a las asociaciones nacionales) nuevos requisitos y obligaciones para el uso del sistema TIR. Estas medidas se instauraron con el fin de proteger el sistema contra actividades fraudulentas, en particular por parte de la delincuencia organizada internacional.

En el anexo 9 del Convenio se establecen las condiciones y requisitos que deben cumplirse para que las autoridades nacionales competentes (en general las autoridades aduaneras) autoricen a las asociaciones nacionales a expedir los cuadernos TIR y a actuar como garantes. Además de las condiciones comerciales que puede imponer la organización internacional (es decir, la IRU), el Convenio revisado dispone que solo pueden recibir esa autorización las asociaciones nacionales que existan desde hace al menos un año, tengan una situación financiera solvente y no hayan cometido infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera o fiscal. Además, estas asociaciones deben concertar un acuerdo escrito con las autoridades competentes del país en que están registradas y, entre otras cosas, deben demostrar la existencia de una garantía que cubra toda deuda que puedan contraer con las autoridades aduaneras nacionales (en el capítulo 6 del presente Manual figuran modelos de la autorización y del acuerdo).

El anexo 9 del Convenio contiene asimismo las condiciones y requisitos mínimos que deben cumplir los transportistas para tener acceso al sistema TIR. Esas condiciones incluyen una situación financiera solvente, la ausencia de infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera o fiscal, y el depósito, ante la asociación

nacional expedidora de los cuadernos TIR, de una declaración por escrito que especifique sus responsabilidades.

En febrero de 2012, el Comité Administrativo del Convenio TIR aprobó la enmienda del artículo 6 y la introducción de una nueva parte III del anexo 9 del Convenio TIR para establecer las condiciones y requisitos que debe cumplir la organización internacional autorizada a asumir la responsabilidad de la organización y el funcionamiento eficaces de un sistema de garantía internacional, y a imprimir y distribuir los cuadernos TIR. Estas enmiendas, que comprenden una definición de la organización internacional y describen claramente el proceso de autorización, entraron en vigor el 10 de octubre de 2013.

Para seguir de cerca y compartir la información sobre los titulares autorizados de cuadernos TIR, la Junta Ejecutiva TIR estableció el Banco de Datos TIR Internacional (ITDB), al que tienen acceso todas las Partes Contratantes. El ITDB, administrado por la secretaría TIR y mantenido por las administraciones aduaneras nacionales en colaboración con las asociaciones nacionales, contiene información sobre todos los titulares autorizados de cuadernos TIR, con ayuda de un sistema de códigos de identificación exclusiva. Actualmente hay más de 33.700 titulares de cuadernos TIR registrados en el ITDB. También se registra toda retirada de la autorización por las autoridades aduaneras, así como la exclusión del sistema en virtud del artículo 38 del Convenio.

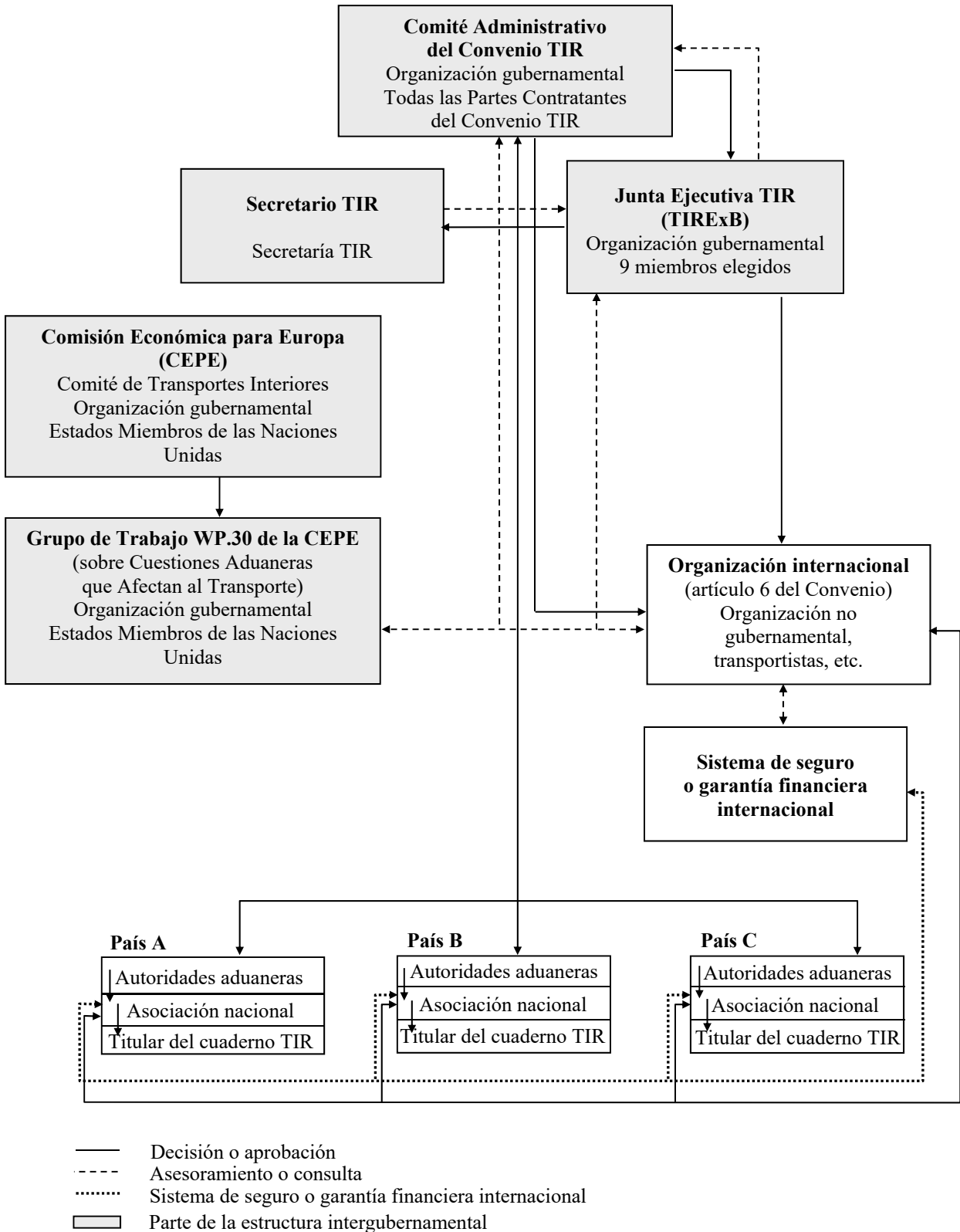
1.3 ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA

El buen funcionamiento del sistema TIR se basa en el interés y la participación activa de todas las partes interesadas, sean los transportistas, las autoridades aduaneras o la cadena de garantía. Para mantenerlo, es necesario que el sistema TIR y el Convenio, que es su fundamento jurídico, estén siempre actualizados. Esta tarea corre a cargo del Comité Administrativo, con apoyo de la Junta Ejecutiva TIR y del WP.30. La secretaría TIR y la secretaría de la CEPE brindan el apoyo necesario para organizar las reuniones de estos tres órganos.

En la figura 2 se ofrece un panorama general de la estructura administrativa del Convenio TIR.

En el capítulo 1.9 del presente Manual se resumen las funciones y responsabilidades de las diferentes partes del sistema TIR.

Figura 2: Estructura administrativa del Convenio TIR



1.3.1 COMITÉ ADMINISTRATIVO DEL CONVENIO TIR

El Comité Administrativo (AC.2), compuesto por todas las Partes Contratantes en el Convenio TIR, es el máximo órgano rector de este instrumento. Normalmente se reúne dos veces al año, en primavera y en otoño, bajo los auspicios de la CEPE en Ginebra, para aprobar las enmiendas al Convenio y dar a todos los países, autoridades competentes y organizaciones internacionales interesadas la oportunidad de intercambiar opiniones sobre el funcionamiento del sistema. El Comité Administrativo vigila la aplicación nacional e internacional del Convenio y examina las medidas adoptadas por las Partes Contratantes, las asociaciones y las organizaciones internacionales en virtud del Convenio, y su conformidad con este. Hasta la fecha se han aprobado 34 enmiendas al Convenio TIR, y el Comité Administrativo ha aprobado también numerosas resoluciones, recomendaciones y comentarios.

1.3.2 JUNTA EJECUTIVA TIR (TIRExB)

La Junta Ejecutiva TIR fue creada por el Comité Administrativo en 1999. Su objetivo es aumentar la cooperación internacional de las autoridades aduaneras en la aplicación del Convenio TIR, ofrecer apoyo en la aplicación del sistema TIR y supervisar el funcionamiento del sistema de garantía internacional, incluidas la impresión y distribución centralizadas de los cuadernos TIR. La TIRExB está integrada por nueve miembros elegidos a título personal, por un mandato de dos años, por los Gobiernos de las Partes Contratantes en el Convenio.

Las decisiones de la TIRExB son ejecutadas por el Secretario TIR, con la asistencia de la secretaría TIR. El Secretario TIR es un miembro de la secretaría de la CEPE.

Las actividades de la TIRExB y de la secretaría TIR se financian, por el momento, mediante una suma cobrada por cada cuaderno TIR distribuido.

1.3.3 GRUPO DE TRABAJO SOBRE CUESTIONES ADUANERAS QUE AFECTAN AL TRANSPORTE (WP.30) DE LA CEPE

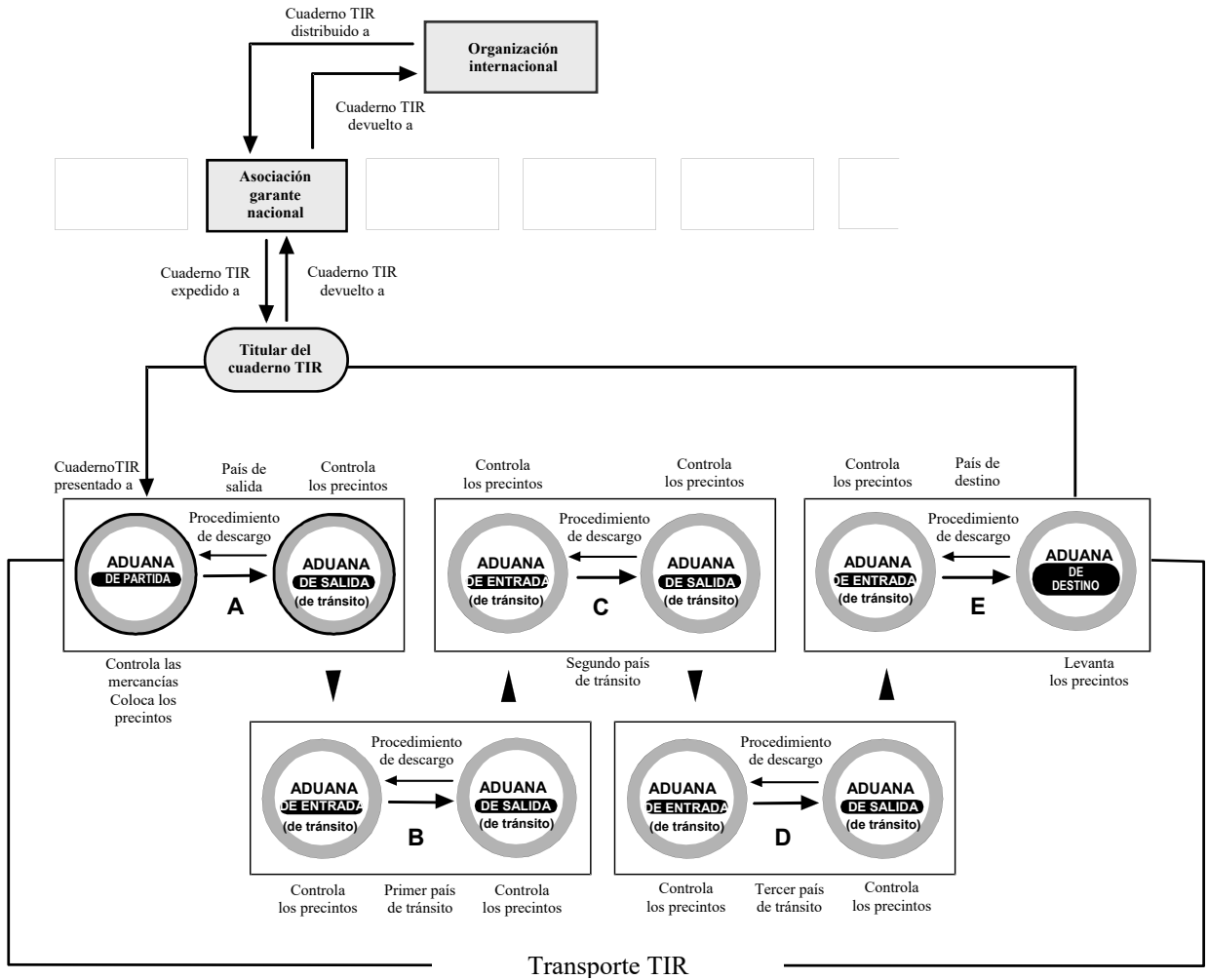
Los trabajos del Comité Administrativo son apoyados por el Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Aduaneras que Afectan al Transporte (WP.30), que celebra tres reuniones al año en Ginebra, por lo general conjuntamente con las reuniones del Comité Administrativo. La participación en las reuniones del Grupo de Trabajo está abierta a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a las organizaciones internacionales interesadas.

El Grupo de Trabajo examina periódicamente las enmiendas y los comentarios relativos a ciertas disposiciones del Convenio, antes de transmitirlos al Comité Administrativo para su aprobación. Los comentarios no son jurídicamente vinculantes para las Partes Contratantes en el Convenio TIR, pero son importantes para la interpretación y la aplicación armonizada del Convenio, ya que reflejan la opinión consensuada de la mayoría de las Partes Contratantes y de los principales usuarios del sistema TIR.

1.4 EL SISTEMA TIR EN ACCIÓN

Los procedimientos que se describen a continuación muestran, de forma esquemática, el funcionamiento del sistema TIR en la práctica, con especial referencia a los procedimientos de control aduanero (véase la figura 3).

Figura 3: El sistema TIR en acción



En la aduana de partida, que suele ser el lugar donde se efectúan las formalidades de exportación, las autoridades aduaneras controlan la carga sobre la base de la información contenida en el cuaderno TIR (en el manifiesto de mercancías), cumplimentado por el transportista. Las autoridades aduaneras precintan el compartimento de carga, consignan en el cuaderno TIR el número y los datos de identificación de los precintos o de las marcas de identificación aplicadas, separan una hoja (el talón blanco) y cumplimentan la matriz correspondiente. El cuaderno TIR es devuelto al transportista, que comienza entonces la operación de transporte. En la frontera de ese país, la aduana de salida controla los precintos, separa una segunda hoja (el talón verde) del cuaderno TIR y cumplimenta la matriz correspondiente. El vehículo puede salir entonces del país. Las dos matrices cumplimentadas por la aduana constituyen la prueba para el transportista de que la operación TIR en ese país ha terminado.

Las autoridades aduaneras procederán luego al descargo de la operación TIR, es decir, al reconocimiento por su parte de que la operación TIR ha terminado correctamente de acuerdo con el procedimiento requerido, que se describe a continuación (aunque también pueden emplearse otros procedimientos, como el uso de medios electrónicos o de oficinas centrales): la aduana de salida (es decir, la de la frontera) envía la hoja separada (el talón verde) a la aduana de partida. Esta compara el talón recibido con el talón separado por ella anteriormente. Si no hay objeciones ni reservas por parte de la aduana de salida, las autoridades aduaneras pueden descargar la operación TIR.

Si el talón separado por la aduana de salida contiene reservas, si ese talón no llega a la aduana de partida o si las autoridades aduaneras tienen cualquier otro motivo para cuestionar el correcto desarrollo de la operación TIR, se pondrá en marcha una investigación interna. Asimismo, el transportista y la asociación garante nacional interesada serán informados de que la terminación de la operación TIR se ha certificado con reservas, de que no se ha realizado, o de que otras razones han puesto en duda el correcto desarrollo de la operación TIR y deben darse las explicaciones correspondientes. Si las explicaciones proporcionadas no satisfacen a las autoridades aduaneras, estas aplicarán las disposiciones del Convenio TIR y de su legislación nacional para determinar los impuestos y derechos debidos a la aduana. Cuando no parezca posible obtener las sumas debidas de la persona o las personas directamente responsables, las autoridades aduaneras darán aviso a la asociación garante de que deberá asumir el pago, pero solo dentro del límite de la suma máxima de garantía estipulada en el acuerdo entre las autoridades aduaneras y la asociación nacional, de conformidad con los plazos establecidos en el Convenio.

En cada país que se atraviesa, el sistema es similar al que se aplica en el país de partida. La aduana de entrada en tránsito controla los precintos y separa un talón del cuaderno TIR y la aduana de salida en tránsito hace otro tanto. Los dos talones se comparan, como último control, y, o bien la operación se descarga o, en caso de irregularidades, se somete al procedimiento arriba descrito. En el país de destino, si la aduana fronteriza de entrada es también la aduana de destino, esa aduana rellena el

cuaderno TIR, separa dos talones y se hace cargo de las mercancías que deban transferirse a otro procedimiento aduanero (depósito, despacho de importación, etc.). Si la carga debe ser llevada a otra aduana del mismo país, la aduana de entrada actúa como aduana fronteriza de tránsito y la aduana siguiente dentro del país pasa a ser la aduana de destino.

Normalmente, el sistema funciona tal como se ha explicado en los párrafos anteriores, aunque sin menoscabo de los procedimientos administrativos o las prerrogativas de control nacionales que puedan tener las distintas aduanas interesadas. Si una aduana tiene sospechas de fraude, encuentra defectos en los precintos o tiene razones para creer que el cuaderno TIR ha sido alterado ilícitamente, inspeccionará la mercancía y, si lo considera necesario, podrá interrumpir el transporte TIR.

Para aumentar la eficiencia de los controles, las autoridades aduaneras pueden imponer el uso de una ruta de transporte a lo largo de la cual los vehículos sean fácilmente detectables gracias a la placa TIR que deben llevar. Además, el viaje debe efectuarse dentro de un plazo razonable. El transportista que no pueda respetar los plazos o las rutas fijadas por el motivo que sea (inundación, nieve, avería del vehículo, etc.) deberá ser capaz de justificar tales derogaciones o demoras. En los casos más graves (rotura de precintos, necesidad de trasbordo de la mercancía a otro vehículo, destrucción parcial o total de la carga), el transportista deberá obtener un atestado de cualquier autoridad disponible en el lugar de los hechos, utilizando para ello el acta de comprobación contenida en el cuaderno TIR. Sobre la base de esa acta, las autoridades aduaneras podrán iniciar las investigaciones que sean necesarias.

En el capítulo 5 del presente Manual figuran ejemplos de prácticas óptimas en la ejecución de los procedimientos de terminación, descargo e investigación de las operaciones TIR.

1.5 EVOLUCIÓN FUTURA DEL SISTEMA TIR

1.5.1 APLICACIÓN DEL SISTEMA TIR A ESCALA MUNDIAL

Bajo los auspicios de las Naciones Unidas, el sistema TIR es objeto de una promoción constante para ponerlo, en la mayor medida posible, a disposición de todos los países que deseen utilizarlo. En 1984, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas aprobó una resolución (1984/79) en que se recomendaba que todos los países del mundo examinaran la posibilidad de adherirse al Convenio y de adoptar el sistema TIR. Asimismo, se recomendaba que las organizaciones internacionales, intergubernamentales y no gubernamentales y, en particular, las comisiones regionales de las Naciones Unidas, promovieran la introducción del sistema TIR como sistema de tránsito aduanero mundial.

En cumplimiento de la resolución del Consejo Económico y Social, se han realizado actividades para promover la ratificación del Convenio TIR por otros países, además de las 73 Partes Contratantes actuales. Asimismo, se organizan regularmente

seminarios y talleres regionales y subregionales para familiarizar a los Gobiernos y a los sectores del comercio y el transporte con los servicios ofrecidos por el Convenio.

Continuamente hay trabajos en curso para ampliar el ámbito de aplicación del sistema TIR a más países de Asia, África, América Latina y el Oriente Medio. Esta labor es realizada no solo por la CEPE y la secretaría TIR, sino también por las comisiones regionales y otras entidades de las Naciones Unidas, como la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo. Estos esfuerzos están respaldados por diversos órganos e instituciones financieras internacionales, como la IRU, la Comisión Europea, el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo o la Organización de Cooperación Económica, que consideran el sistema TIR un elemento importante para facilitar el transporte por carretera en sus áreas de interés.

1.5.2 INFORMATIZACIÓN DEL PROCEDIMIENTO TIR

En todo el mundo está en curso un proceso de sustitución de los documentos en papel por el procesamiento de datos electrónicos; este proceso reviste gran importancia para las administraciones aduaneras y para los transportistas.

Las administraciones aduaneras tienen un dilema enorme. Por una parte, se rigen por normas que las obligan a recaudar y contabilizar los ingresos de forma eficaz y eficiente, y a prevenir el fraude y el contrabando. Por otra, reciben cada vez más críticas de los operadores del comercio (importadores, exportadores, transportistas, expedidores de cargas) por no facilitar el movimiento rápido de las mercancías.

Habida cuenta de las limitaciones de personal de las administraciones aduaneras y de los métodos cada vez más sofisticados empleados para el fraude y el contrabando en las aduanas, no parece haber más solución que mejorar los controles aduaneros mediante el uso de las tecnologías de análisis de riesgos más modernas. Para ello, los procedimientos nacionales e internacionales tienen que aprovechar las tecnologías más recientes y el procesamiento electrónico de datos.

Con este fin, tanto las administraciones aduaneras como el sector del transporte están haciendo ya un amplio uso de la tecnología de la información y de las comunicaciones (TIC) para mejorar la eficiencia del procedimiento TIR. En la mayoría de las Partes Contratantes en el Convenio TIR, las operaciones TIR son administradas por sistemas aduaneros basados en la TIC, y las empresas de transporte están empleando los sistemas de TIC proporcionados por las aduanas o por otras iniciativas privadas, como el Sistema de Declaración Electrónica Previa (TIR-EPD) de la IRU, para presentar los datos relacionados con las operaciones TIR por adelantado y en forma electrónica. Además, la secretaría TIR, por instrucción de la TIRExB, está mejorando continuamente el ITDB para que tanto los funcionarios como los sistemas de TIC de las aduanas puedan acceder fácilmente a la información sobre los titulares autorizados de cuadernos TIR y, dentro de poco, sobre las aduanas habilitadas del sistema TIR. Por último, el sistema de control de los cuadernos TIR (descrito en el anexo 10) mejoró enormemente cuando la introducción de un sistema de TIC moderno ofreció a las

administraciones aduaneras la alternativa de enviar los datos sobre la terminación por fax.

Todos estos adelantos han contribuido considerablemente a la informatización de algunos aspectos del procedimiento TIR, pero en 2003 las Partes Contratantes en el Convenio TIR pusieron en marcha el “proyecto eTIR” destinado a informatizar completamente dicho procedimiento.

El objetivo del Proyecto eTIR, y en particular del sistema internacional eTIR, es garantizar el intercambio seguro de datos entre los sistemas aduaneros nacionales para el tránsito internacional de mercancías, vehículos o contenedores según las disposiciones del Convenio TIR, y permitir a las aduanas gestionar los datos sobre las garantías emitidas por las cadenas de garantía a los usuarios autorizados del sistema TIR. El sistema eTIR reportará beneficios a todos los actores que intervienen en el sistema TIR. En primer lugar, ofrecerá más seguridad y oportunidades de gestión del riesgo, reduciendo así el riesgo de fraude. En segundo lugar, la cooperación internacional avanzada permitirá a todos los actores reducir significativamente su carga administrativa y maximizar los beneficios de la gestión integrada de la cadena de suministro. Por último, la facilitación de información anticipada sobre la carga y el intercambio de información en tiempo real agilizarán el procedimiento TIR.

Los esfuerzos para informatizar el procedimiento TIR cobraron impulso en 2014, cuando el trabajo en los aspectos técnicos y conceptuales del eTIR alcanzó un nivel que permitió poner en marcha proyectos piloto y establecer un grupo especial de expertos dedicado a elaborar el proyecto de marco jurídico para incorporar el eTIR en el Convenio TIR. Además, en 2015, las Partes Contratantes en el Convenio TIR aprobaron una Declaración conjunta en que se comprometieron a alcanzar el objetivo de la informatización del procedimiento TIR lo antes posible.

Para poner a prueba el trabajo conceptual y técnico y ayudar a afinarlo, se iniciaron dos proyectos piloto eTIR. El primero, en que participaron la República Islámica del Irán y Turquía, concluyó con éxito y a satisfacción de todos los participantes en febrero de 2017, demostrando la factibilidad de un procedimiento TIR sin papel. El segundo proyecto piloto eTIR, entre Georgia y Turquía, está todavía en marcha y tiene por objeto demostrar la viabilidad práctica de un intercambio electrónico seguro de datos sobre las operaciones TIR entre las aduanas.

1.6 CONCLUSIÓN

Desde sus comienzos en 1949, el sistema TIR es el único sistema de tránsito aduanero global y ha contribuido de manera importante a facilitar el comercio y el transporte internacionales.

El sistema TIR afronta ahora nuevos retos, como los métodos nuevos y más sofisticados de fraude y contrabando, los cambios en las fuerzas económicas y políticas, y las nuevas tendencias previstas en los patrones comerciales tras la adhesión de nuevas Partes Contratantes que comenzarán a utilizar el sistema en el futuro próximo. En vista de ello, la informatización del procedimiento TIR es ahora un imperativo de política,

para garantizar la viabilidad del sistema mediante un aumento de la seguridad y la facilitación.

Al mismo tiempo, al examinar las nuevas posibilidades de mejora y modernización del Convenio TIR, deberán tenerse en cuenta algunas novedades internacionales importantes, como la aprobación y el fomento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el Programa de Acción de Viena y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

La CEPE y la secretaría TIR seguirán trabajando en esta dirección a fin de ofrecer un mecanismo internacional eficiente para mejorar aún más la cooperación y la coordinación entre las Partes Contratantes en el Convenio TIR y el sector del transporte. Es fundamental seguir mejorando el marco jurídico en que opera el sistema de tránsito TIR, y racionalizar su funcionamiento para que responda en todo momento a las exigencias del sector del transporte y de las autoridades aduaneras. Las Naciones Unidas, como organización universal, son la entidad depositaria del Convenio TIR y proporcionan el marco y los servicios para administrarlo y, cuando es preciso, adaptarlo a la evolución de las necesidades.

1.7 INFORMACIÓN SOBRE EL SISTEMA TIR

Además del presente Manual TIR, disponible en numerosos idiomas tanto en forma impresa como en versión electrónica, existen varias otras fuentes de información sobre el Convenio TIR y su aplicación en las Partes Contratantes.

La fuente de información más completa y actualizada es el sitio web de la CEPE sobre el Convenio TIR, administrado conjuntamente por la CEPE y la secretaría TIR (<http://tir.unece.org>). Además de las distintas versiones lingüísticas del Manual TIR, este sitio web contiene información actualizada sobre la administración y aplicación del Convenio TIR en todas las Partes Contratantes. También contiene la información más reciente sobre las interpretaciones jurídicas del Convenio TIR, las notificaciones del depositario y las medidas de control nacionales e internacional introducidas por las autoridades aduaneras y el Comité Administrativo del Convenio. En el sitio web de la CEPE sobre facilitación del cruce de fronteras (<http://border.unece.org>) se encuentran todos los documentos e informes publicados en relación con las reuniones del Comité Administrativo y del WP.30 y sus grupos de expertos (en francés, inglés y ruso).

Además, la secretaría TIR mantiene un directorio internacional de los centros de coordinación TIR y eTIR de todos los países que aplican el sistema TIR. Los expertos de estos centros, pertenecientes a las administraciones aduaneras nacionales y a las asociaciones nacionales, pueden ser contactados en relación con la aplicación del Convenio a nivel nacional. La información sobre los centros de coordinación TIR y eTIR está también disponible en los sitios web de la CEPE sobre el Convenio TIR y sobre la facilitación del cruce de fronteras. La secretaría TIR lleva asimismo un registro internacional de los dispositivos de precintado y los sellos aduaneros, que está disponible en línea para uso exclusivo de las autoridades aduaneras.

Para ponerse en contacto con la secretaría de la CEPE, la Junta Ejecutiva TIR y la secretaría TIR, puede escribirse a la dirección siguiente:

Secrétariat TIR
Palais des Nations
CH-1210 Genève, Suiza
Correo electrónico: tirexb@un.org

1.8 CUADERNOS TIR DISTRIBUIDOS POR LA IRU A LAS ASOCIACIONES NACIONALES

<i>Países</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Afganistán	-	-	-	-	-	-	50	0	0	0	0
Albania	800	950	950	500	500	600	1 350	1 400	1 900	2 250	600
Alemania	40 450	31 400	7 650	18 950	24 900	16 450	16 450	7 800	7 700	4 900	5 450
Armenia	300	500	350	800	2 000	3 800	2 200	0	0	0	50
Austria	9 850	11 150	8 550	7 500	8 400	6 650	4 750	3 200	2 600	1 700	2 900
Azerbaiyán	9 000	9 500	7 600	7 800	9 100	11 400	10 300	4 800	3 800	2 800	1 900
Belarús	194 300	213 600	161 400	158 100	173 200	215 000	170 800	113 400	95 250	65 200	55 600
Bélgica-Luxemburgo	300	500	500	550	350	250	200	200	50	100	0
Bosnia y Herzegovina (4)	-	-	-	600	900	900	1 800	2 000	1 000	800	600
Bulgaria	140 000	148 200	124 200	137 600	150 000	131 000	133 550	125 150	86 000	59 900	44 800
Chipre	400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Croacia	6 300	5 300	2 900	4 250	6 250	6 800	5 850	4 350	3 850	1 950	1 150
Dinamarca	1 000	800	300	600	600	850	400	450	300	450	300
Emiratos Árabes Unidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50
Eslovaquia	22 550	21 850	12 550	17 400	19 900	20 100	17 900	17 700	14 100	10 900	8 900
Eslovenia	12 000	14 350	5 750	10 100	10 400	12 650	9 700	8 650	7 300	7 800	0
España	3 100	3 000	3 500	2 500	2 700	4 300	2 500	800	600	200	400
Estonia	51 000	39 000	24 500	40 000	38 500	52 200	36 400	1 600	1 200	1 300	2 150
ex República Yugoslava de Macedonia	20 300	23 900	18 200	23 500	21 800	25 400	29 300	34 000	27 700	19 400	14 000
Federación de Rusia	660 900	696 600	404 800	521 500	568 200	598 000	529 700	300 400	163 900	137 800	122 600
Finlandia	20 100	17 600	10 700	11 600	14 350	11 400	10 350	1 850	800	600	500
Francia	5 000	4 700	2 700	3 650	3 700	2 300	1 550	850	550	250	50
Georgia	4 100	4 000	4 000	4 200	7 000	8 200	10 500	7 500	6 000	11 000	5 500
Grecia	19 800	21 900	9 550	16 000	16 600	5 000	7 700	4 000	5 100	5 050	2 100
Hungría	16 000	26 100	14 500	17 800	19 400	28 500	20 800	18 700	13 200	6 500	10 550
Irán (República Islámica del)	52 000	48 000	58 000	54 000	78 000	85 000	105 000	90 000	85 000	118 000	115 000
Irlanda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Israel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Italia	0	3 550	4 050	4 000	2 550	2 000	3 500	1 000	1 500	2 000	500
Jordania	0	50	50	500	300	50	150	50	0	50	50
Kazajstán	39 050	32 150	31 000	30 050	24 500	19 000	25 000	24 200	18 500	23 500	21 300
Kirguistán	18 100	17 050	15 050	14 050	20 700	17 100	22 200	20 900	9 300	4 800	4 100
Kuwait	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Letonia	90 600	108 900	57 000	86 200	100 100	97 800	91 900	57 600	31 200	31 100	19 950

<i>Países</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Líbano	100	0	50	0	50	50	300	500	350	550	600
Lituania	174 500	218 500	111 500	157 500	185 200	191 600	195 000	150 000	78 000	73 200	67 100
Marruecos	0	100	100	150	200	100	200	100	0	0	0
Mongolia	50	0	0	0	50	100	100	50	50	50	200
Montenegro (2)	-	150	150	50	100	300	300	300	200	150	100
Noruega	50	200	500	150	0	50	0	50	0	0	0
Países Bajos	7 250	8 200	8 700	9 600	5 900	9 650	8 650	6 200	3 250	3 700	1 000
Polonia	185 100	286 050	205 100	283 100	310 050	296 000	260 500	283 000	227 500	138 000	181 900
Portugal	150	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0
Reino Unido	1 350	1 100	550	500	1 050	700	200	350	0	0	0
República Árabe Siria	2 150	2 400	2 400	5 050	4 650	1 150	150	200	650	650	500
República Checa	17 800	22 200	14 250	15 000	23 250	23 850	19 250	19 400	13 300	8 350	12 200
República de Moldova	77 100	77 850	65 950	68 000	79 100	81 550	77 450	65 200	37 150	43 800	55 000
Rumanía	17 800	27 300	25 900	43 500	62 000	53 300	58 800	40 200	27 200	18 850	14 000
Serbia (3)	12 100	15 300	12 400	20 000	21 100	27 900	33 400	21 900	20 000	18 400	19 200
Serbia y Montenegro (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suecia	850	900	300	800	400	650	700	200	0	250	0
Suiza	550	550	800	600	600	400	300	350	300	200	100
Tayikistán	500	400	900	700	1 500	2 950	3 500	4 000	2 500	2 350	3 100
Túnez	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Turkmenistán	1 000	1 000	2 000	3 200	4 700	6 000	7 500	11 000	13 000	13 000	1 000
Turquía	788 500	765 000	490 000	701 500	672 000	685 000	540 500	385 500	325 100	213 900	200 000
Ucrania	345 000	317 000	292 000	309 500	363 600	376 800	434 000	95 000	154 500	140 700	143 600
Uzbekistán	7 000	5 000	6 500	9 000	14 100	17 500	7 500	9 000	9 000	27 000	14 000
Yugoslavia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	3 076 250	3 253 800	2 230 400	2 822 200	3 074 500	3 158 300	2 920 150	1 945 050	1 500 450	1 223 400	1 154 650

Nota: (1) Serbia y Montenegro fueron un solo país hasta el año 2006. A partir de 2006, las cifras de (2) Montenegro y (3) Serbia figuran por separado. La IRU comenzó a expedir cuadernos TIR a Serbia en 2006 y a Montenegro en 2008. La expedición de cuadernos TIR a (4) Bosnia y Herzegovina comenzó en 2010. En (5) Malta, la asociación solo cumple la función de garante.

1.9 FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LAS DISTINTAS PARTES DEL SISTEMA TIR

El sistema TIR es un mecanismo bien equilibrado que se basa en la cooperación entre las Partes Contratantes y los transportistas. Para el buen funcionamiento del sistema, es esencial que todas las partes —los Gobiernos, la Junta Ejecutiva TIR, las asociaciones garantes nacionales, los transportistas y las organizaciones internacionales— cumplan sus obligaciones dimanantes de las disposiciones del

Convenio TIR. A continuación se presenta un resumen de las funciones y responsabilidades de los principales actores del sistema TIR.

1.9.1 RESPONSABILIDADES DEL GOBIERNO (LISTA NO EXHAUSTIVA)

- Aceptación del Convenio TIR de conformidad con la legislación nacional (es decir, publicación en el diario oficial del país);
- Depósito de un instrumento de adhesión en la Sección de Tratados de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas en Nueva York (depositario) (art. 52);
- Autorización de una o varias asociaciones garantes nacionales (art. 6 y anexo 9, parte I);
- Autorización de personas para utilizar los cuadernos TIR (art. 6 y anexo 9, parte II);
- Publicación de una lista de las aduanas habilitadas para efectuar operaciones TIR (art. 45);
- Capacitación de los funcionarios de Aduanas en el funcionamiento del procedimiento TIR;
- Establecimiento o designación de una autoridad encargada de la aprobación de los vehículos de transporte por carretera y los contenedores (art. 12);
- Transmisión de información a la organización internacional o a las asociaciones garantes nacionales sobre la terminación de las operaciones TIR en las aduanas de destino de su país (art. 42 *ter* y anexo 10, párr. 1);
- Depósito de la siguiente documentación e información ante la Junta Ejecutiva TIR (TIRExB):

Sistema de garantía internacional

- Una copia certificada del acuerdo escrito o cualquier otro instrumento jurídico que suscriban las autoridades competentes y la asociación garante nacional, así como de toda modificación de estos documentos (anexo 9, parte I, párr. 2);
- Una copia certificada del contrato de seguro o de garantía financiera, así como de toda modificación de dicho contrato (anexo 9, parte I, párr. 3 v));
- Una copia del certificado de seguro (que se renovará anualmente) (anexo 9, parte I, párr. 3 v)).

Acceso controlado al procedimiento TIR

- Los datos de todas las personas autorizadas por las autoridades competentes a utilizar los cuadernos TIR o a las que se haya retirado dicha autorización (anexo 9, parte II, párr. 4). Esta información podrá transmitirse utilizando debidamente las aplicaciones electrónicas desarrolladas a tal fin por la

secretaría TIR, bajo la supervisión de la Junta Ejecutiva TIR (nota explicativa 9.II.4);

- Anualmente, una lista completa y actualizada de todas las personas autorizadas por las autoridades competentes a utilizar los cuadernos TIR o a las que se haya retirado dicha autorización (anexo 9, parte II, párr. 5). Esta información podrá transmitirse utilizando debidamente las aplicaciones electrónicas desarrolladas a tal fin por la secretaría TIR, bajo la supervisión de la Junta Ejecutiva TIR (nota explicativa 9.II.5);
- Los datos de todas las personas excluidas de los beneficios del Convenio conforme al artículo 38. El requisito legal de informar a la Junta Ejecutiva TIR de que una persona ha sido excluida temporal o permanentemente de los beneficios del Convenio se podrá cumplir utilizando debidamente las aplicaciones electrónicas desarrolladas a tal fin por la secretaría TIR, bajo la supervisión de la Junta Ejecutiva TIR (nota explicativa 0.38.2).

Medidas de control nacionales

- Los detalles de toda medida de control que las autoridades nacionales competentes se propongan introducir conforme al artículo 42 *bis*. El término “inmediatamente” del artículo 42 *bis* se entenderá en el sentido de que cualquier medida nacional que pueda afectar a la aplicación del Convenio TIR y/o al funcionamiento del sistema TIR deberá comunicarse por escrito a la Junta Ejecutiva TIR a la mayor brevedad y, en lo posible, antes de su entrada en vigor, de manera que esta pueda ejercer eficientemente sus funciones de supervisión y cumplir su responsabilidad de examinar la medida para verificar que sea conforme con el Convenio TIR, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 42 *bis* y en su propio mandato, establecido en el anexo 8 del Convenio (nota explicativa 0.42 *bis*).

Dispositivos de precintado aduanero y sellos aduaneros

- Los detalles de los dispositivos de precintado y los sellos aduaneros aprobados y utilizados en el procedimiento TIR (TRANS/WP.30/157, párr. 93).

1.9.2 FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LA ASOCIACIÓN GARANTE NACIONAL (LISTA NO EXHAUSTIVA)

- Asunción del compromiso de pago, hasta el importe máximo garantizado, de los derechos e impuestos de importación o exportación, junto con cualquier interés de mora, que se adeuden de conformidad con las leyes y reglamentos aduaneros de la Parte Contratante en que se haya determinado una irregularidad que conduzca a la presentación de una reclamación a la asociación garante en relación con una operación TIR. La asociación será responsable, solidariamente con las personas que hayan incurrido en las deudas arriba mencionadas, del pago de dichas sumas (art. 8, párr. 1);

- Concertación de un acuerdo escrito sobre el funcionamiento del sistema de garantía internacional con la organización internacional autorizada (actualmente, la IRU administra el único sistema de garantía internacional existente) (nota explicativa 0.6.2 *bis*-1);
- Actuación como garante (art. 6, párr. 1). Esta garantía debería cubrir también las deudas que dimanen de operaciones realizadas al amparo de cuadernos TIR expedidos por asociaciones extranjeras que estén afiliadas a la organización internacional a la que ella también esté afiliada (art. 6, párr. 2);
- Expedición de cuadernos TIR únicamente a las personas que cumplan las condiciones y requisitos mínimos (art. 6, párr. 4, y anexo 9, parte II) y cuyo acceso al procedimiento TIR no haya sido denegado o retirado por las autoridades competentes de las Partes Contratantes en que esas personas estén establecidas o domiciliadas (art. 6, párr. 3);
- Cobertura de sus obligaciones, a satisfacción de las autoridades competentes de la Parte Contratante en que esté establecida, con una compañía de seguros, un consorcio de aseguradores o una institución financiera. El contrato o los contratos de seguro o de garantía financiera cubrirán la totalidad de las obligaciones en que pueda incurrir en relación con operaciones realizadas al amparo de cuadernos TIR expedidos por ella misma o por asociaciones extranjeras que estén afiliadas a la organización internacional a la que ella también esté afiliada (anexo 9, parte I, párr. 3 v));
- Firma de una declaración de compromiso con el transportista que solicite cuadernos TIR (anexo 9, parte II, párr. 1 e));
- Expedición de los cuadernos TIR sobre la base de un criterio de gestión de riesgos (anexo 9, parte I, párr. 3 iii));
- Adopción, en estrecha cooperación con las autoridades competentes, de todas las medidas necesarias para velar por el correcto uso de los cuadernos TIR (art. 42 *bis*);
- Capacitación de los titulares de cuadernos TIR en la correcta aplicación del procedimiento TIR;
- Comunicación a la Junta Ejecutiva TIR, antes del 1 de marzo de cada año, del precio de cada tipo de cuaderno TIR que expida (anexo 9, parte I, párr. 3 vi));
- Transmisión de la siguiente documentación e información a la autoridad nacional competente:

Sistema de garantía internacional

- Una copia certificada del contrato de seguro o de garantía financiera, así como de toda modificación de dicho contrato (anexo 9, parte I, párr. 3 v));
- Una copia del certificado de seguro (que se renovará anualmente) (anexo 9, parte I, párr. 3 v)).

Acceso controlado al procedimiento TIR

- Anualmente, una lista completa y actualizada de todas las personas autorizadas por las autoridades competentes a utilizar los cuadernos TIR o a las que se haya retirado dicha autorización (anexo 9, parte II, párr. 5). Esta información podrá transmitirse utilizando debidamente las aplicaciones electrónicas desarrolladas a tal fin por la secretaría TIR, bajo la supervisión de la Junta Ejecutiva TIR (nota explicativa 9.II.5).

1.9.3 RESPONSABILIDADES DEL TRANSPORTISTA (LISTA NO EXHAUSTIVA)

- Firma de una declaración de compromiso con la asociación garante nacional que estipule las condiciones para el uso de los cuadernos TIR (anexo 9, parte II, párr. 1 e));
- Presentación del vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor, junto con la carga y el cuaderno TIR correspondiente, en la aduana de partida, la aduana de tránsito y la aduana de destino, y observancia debida de las demás disposiciones pertinentes del Convenio (art. 1 o));
- Pago de las sumas adeudadas mencionadas en el artículo 8, párrafos 1 y 2, del Convenio, cuando así lo soliciten las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11, párrafo 2 (anexo 9, parte II, párr. 1 e) ii));
- Colocación de la placa TIR en los vehículos de transporte por carretera aprobados (art. 16);
- Capacitación de su personal, en particular de los conductores, para la correcta ejecución de los transportes TIR.

1.9.4 FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL (ACTUALMENTE, LA IRU) (LISTA NO EXHAUSTIVA)

- Obtención de la autorización de las Partes Contratantes (Comité Administrativo del Convenio TIR) para asumir la responsabilidad de la organización y el funcionamiento eficaces de un sistema de garantía internacional (art. 6, párr. 2 *bis*, y anexo 9, parte III, párr. 2);
- Concertación de acuerdos escritos sobre el funcionamiento del sistema de garantía internacional con las asociaciones garantes nacionales (nota explicativa 0.6.2 *bis*-1);
- Obtención de la autorización del Comité Administrativo del Convenio TIR para imprimir y distribuir los cuadernos TIR (anexo 8, art. 10 b));
- Concertación de un acuerdo escrito con la CEPE, que refleje las autorizaciones otorgadas conforme al artículo 6.2 *bis* y/o al anexo 8, artículo 10 b), y que estipule que la organización internacional aplicará las disposiciones pertinentes

del Convenio, respetará las competencias de las Partes Contratantes en el Convenio y dará cumplimiento a las decisiones del Comité Administrativo y las solicitudes de la Junta Ejecutiva TIR. Mediante la firma del acuerdo, la organización internacional confirmará la aceptación de las responsabilidades impuestas por la autorización (notas explicativas 0.6.2 *bis*-2 y 8.10 b));

- En virtud de la autorización obtenida de conformidad con el anexo 9, parte III, párrafo 2, la organización internacional:
 - proporcionará a las Partes Contratantes en el Convenio TIR, por conducto de las asociaciones nacionales a ella afiliadas, copias certificadas del contrato de garantía global y una prueba de la cobertura de la garantía;
 - proporcionará a los órganos competentes del Convenio TIR información sobre las normas y procedimientos establecidos para la expedición de cuadernos TIR por las asociaciones nacionales;
 - proporcionará anualmente a los órganos competentes del Convenio TIR datos sobre las reclamaciones presentadas, pendientes, pagadas o liquidadas sin pago;
 - proporcionará a los órganos competentes del Convenio TIR información completa sobre el funcionamiento del sistema TIR, lo que incluirá, entre otras cosas, información oportuna y bien fundamentada sobre las tendencias del número de operaciones TIR no terminadas y las reclamaciones presentadas, pendientes, pagadas o liquidadas sin pago que puedan suscitar preocupación con respecto al buen funcionamiento del sistema TIR o generar dificultades para la continuación del funcionamiento de su sistema de garantía internacional;
 - proporcionará a los órganos competentes del Convenio TIR datos estadísticos sobre el número de cuadernos TIR distribuidos a cada Parte Contratante, desglosados por tipo;
 - proporcionará a la Junta Ejecutiva TIR detalles del precio de distribución que aplique a cada tipo de cuaderno TIR;
 - adoptará todas las medidas posibles para reducir el riesgo de falsificación de los cuadernos TIR;
 - adoptará las medidas correctivas apropiadas cuando se detecten fallos o deficiencias en el cuaderno TIR, e informará de ello a la Junta Ejecutiva TIR;
 - colaborará plenamente en los casos en que la Junta Ejecutiva TIR sea llamada a facilitar la solución de una controversia;
 - velará por que cualquier problema relacionado con actividades fraudulentas u otras dificultades planteadas por la aplicación del Convenio TIR sea señalado inmediatamente a la atención de la Junta Ejecutiva TIR;

- gestionará el sistema de control de los cuadernos TIR, previsto en el anexo 10 del Convenio, junto con las asociaciones garantes nacionales a ella afiliadas y con las autoridades aduaneras, e informará a las Partes Contratantes y a los órganos competentes del Convenio TIR de los problemas que surjan en el funcionamiento del sistema;
- proporcionará a los órganos competentes del Convenio TIR estadísticas y datos sobre el desempeño de las Partes Contratantes en relación con el sistema de control previsto en el anexo 10;
- concertará, por lo menos dos meses antes de la fecha provisional de entrada en vigor o de renovación de la autorización otorgada en virtud del artículo 6.2 *bis* del Convenio, un acuerdo por escrito con la secretaría de la CEPE, por mandato y en nombre del Comité Administrativo, que incluirá la aceptación por parte de la organización internacional de sus obligaciones establecidas en el anexo 9, parte III, párrafo 2;
- asistirá en calidad de observador a las reuniones del Comité Administrativo del Convenio TIR (anexo 8, art. 1 ii)), de la Junta Ejecutiva TIR (anexo 8, art. 11, párr. 5) y del Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Aduaneras que Afectan al Transporte (WP.30) de la CEPE.

1.9.5 FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LA JUNTA EJECUTIVA TIR Y DE LA SECRETARÍA TIR (LISTA NO EXHAUSTIVA)

- Supervisión de la aplicación del Convenio, incluido el funcionamiento del sistema de garantías, y desempeño de las funciones que les encomiende el Comité Administrativo (anexo 8, art. 10 a));
- Supervisión de la impresión centralizada de los cuadernos TIR y de su distribución a las asociaciones, tareas que pueden ser realizadas por una organización internacional autorizada como la que se menciona en el artículo 6 (anexo 8, art. 10 b));
- Coordinación y fomento del intercambio de información de inteligencia y de otra índole entre las autoridades competentes de las Partes Contratantes (anexo 8, art. 10 c));
- Coordinación y fomento del intercambio de información entre las autoridades competentes de las Partes Contratantes, las asociaciones y las organizaciones internacionales (anexo 8, art. 10 d));
- Facilitación de la solución de controversias entre las Partes Contratantes, las asociaciones, las compañías de seguros y las organizaciones internacionales, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 57 sobre la solución de controversias (anexo 8, art. 10 e));
- Apoyo a la capacitación del personal de las autoridades aduaneras y de otras partes interesadas que intervengan en el procedimiento TIR (anexo 8, art. 10 f));

- Mantenimiento de un registro central para la difusión a las Partes Contratantes de la información que les proporcionen las organizaciones internacionales a que se hace referencia en el artículo 6 sobre todas las normas y procedimientos prescritos para la expedición de cuadernos TIR por las asociaciones, en la medida en que se relacionen con las condiciones y requisitos mínimos establecidos en el anexo 9 (anexo 8, art. 10 g));
- Vigilancia del precio de los cuadernos TIR (anexo 8, art. 10 h)).

2. EL CONVENIO TIR DE 1975

El presente capítulo contiene el texto íntegro del Convenio TIR de 1975, al 1 de julio de 2018. La organización de este capítulo sigue la estructura del Convenio.

Sin embargo, las **notas explicativas** contenidas en el anexo 6 y en el anexo 7, parte III, del Convenio se han colocado a continuación de las disposiciones a las que se refieren (a excepción de los croquis, que se han dejado en el anexo 6). De conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 del Convenio, las notas explicativas interpretan ciertas disposiciones del Convenio y de sus anexos. También describen algunas prácticas recomendadas.

Las notas explicativas no modifican las disposiciones de este Convenio o de sus anexos, sino que precisan simplemente su contenido, significado y alcance. En particular, en lo que respecta a las disposiciones del artículo 12 del Convenio y del anexo 2, relativo a las condiciones técnicas para la aprobación de los vehículos de transporte por carretera para el transporte bajo precinto aduanero, las notas explicativas especifican, cuando es necesario, las técnicas de construcción que deben aceptar las Partes Contratantes como técnicas que cumplen esas disposiciones. Cuando es el caso, también especifican las técnicas de construcción que no satisfacen esas disposiciones.

Así pues, las notas explicativas son un medio para aplicar las disposiciones del presente Convenio y de sus anexos teniendo en cuenta el desarrollo de la tecnología y las exigencias de índole económica.

Los **comentarios** también se han colocado junto a las disposiciones a las que se refieren. Los comentarios que figuran en el Manual TIR no son jurídicamente vinculantes para las Partes Contratantes en el Convenio TIR de 1975. Sin embargo, son importantes para la interpretación, armonización y aplicación del Convenio, ya que reflejan la opinión del Comité Administrativo del Convenio TIR de 1975 y del Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Aduaneras que Afectan al Transporte, de la Comisión Económica para Europa (CEPE), como se indica en cada comentario.

{TRANS/GE.30/55, párr. 40}

2.1 CUERPO DEL CONVENIO TIR DE 1975 (con las notas explicativas y los comentarios)

CONVENIO ADUANERO RELATIVO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS AL AMPARO DE LOS CUADERNOS TIR (CONVENIO TIR DE 1975)

LAS PARTES CONTRATANTES,

DESEOSAS de facilitar el transporte internacional de mercancías en vehículos de transporte por carretera,

CONSIDERANDO que la mejora de las condiciones de transporte constituye uno de los factores esenciales para el desarrollo de la cooperación mutua,

DECLARÁNDOSE favorables a una simplificación y una armonización de las formalidades administrativas en la esfera del transporte internacional, especialmente en las fronteras,

HAN CONVENIDO en lo siguiente:

Capítulo I

DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

a) DEFINICIONES

Artículo 1

A los efectos del presente Convenio:

- a) Por “transporte TIR” se entiende el transporte de mercancías desde una Aduana de partida hasta una Aduana de destino, con arreglo al procedimiento llamado procedimiento TIR, que se establece en el presente Convenio;
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}**
- b) Por “operación TIR” se entiende la parte de un transporte TIR que se realiza en una Parte Contratante desde una Aduana de partida o de entrada (de tránsito) hasta una Aduana de destino o de salida (de tránsito);
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}**

Nota explicativa al artículo 1 b)

- 0.1 b) El artículo 1 b) implica que cuando existen varias Aduanas de partida o de destino en uno o varios países, puede haber más de una operación TIR en una Parte Contratante. En esas circunstancias, el tramo nacional de un transporte TIR realizado entre dos Aduanas sucesivas, sean estas de**

partida, de destino o de tránsito, puede considerarse una operación TIR.
{ECE/TRANS/17/Amend.25; entró en vigor el 1 de octubre de 2005}

- c) **Por “comienzo de una operación TIR” se entiende que el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor se han presentado, con fines de control, a la Aduana de partida o de entrada (de tránsito), junto con la carga y el cuaderno TIR correspondiente, y que el cuaderno TIR ha sido aceptado por la Aduana;**
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}
- d) **Por “terminación de una operación TIR” se entiende que el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor se han presentado, con fines de control, a la Aduana de destino o de salida (de tránsito), junto con la carga y el cuaderno TIR correspondiente;**
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}
- e) **Por “descargo de una operación TIR” se entiende el reconocimiento por las autoridades aduaneras de que la operación TIR se ha terminado correctamente en una Parte Contratante. Esto lo determinan las autoridades aduaneras comparando los datos o la información disponibles en la Aduana de destino o de salida (de tránsito) y en la Aduana de partida o de entrada (de tránsito);**
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}
- f) **Por “derechos e impuestos de importación o exportación” se entiende los derechos aduaneros y todos los demás derechos, impuestos, tasas y otros gravámenes que se perciben por la importación o la exportación de mercancías o en relación con dicha importación o exportación, con excepción de las tasas y otros gravámenes cuya cuantía se limite al costo aproximado de los servicios prestados;**

Nota explicativa al artículo 1 f)

- 0.1 f) Las tasas y gravámenes que se exceptúan en el artículo 1, apartado f), son todas las sumas que, sin ser derechos e impuestos de importación o exportación, son percibidas por las Partes Contratantes por la importación o exportación de mercancías, o en relación con dicha importación o exportación. El importe de esas sumas se limitará al costo aproximado de los servicios prestados y no representará una protección indirecta de los productos nacionales ni un impuesto de carácter fiscal sobre las importaciones o exportaciones. Entre esas tasas y gravámenes figuran los pagos por concepto de:
- los certificados de origen que puedan requerirse para el tránsito,
 - los análisis efectuados por los laboratorios de las aduanas con fines de control,

- las inspecciones aduaneras y otras operaciones de despacho de aduana efectuadas fuera de las horas normales de trabajo o fuera de las aduanas,
 - las inspecciones efectuadas por razones de orden sanitario, veterinario o fitopatológico.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}
- g) Por “vehículo de transporte por carretera” se entiende no solo todo vehículo de motor destinado a dicho transporte, sino también todo remolque o semirremolque construido para su enganche a ese tipo de vehículos;**
- h) Por “conjunto de vehículos” se entiende los vehículos acoplados que circulan por carretera como una unidad;**
- j) Por “contenedor” se entiende un elemento del equipo de transporte (cajón portátil, tanque movable u otra estructura análoga):**
- i) que constituye un compartimento, total o parcialmente cerrado, destinado a contener mercancías,**
 - ii) de carácter permanente y, por lo tanto, suficientemente resistente para que sea posible su empleo repetido,**
 - iii) diseñado especialmente para facilitar el transporte de mercancías por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga,**
 - iv) construido de manera que se pueda manipular fácilmente, en especial durante su transbordo de un modo de transporte a otro,**
 - v) diseñado de tal suerte que resulte fácil llenarlo y vaciarlo, y**
 - vi) de un volumen interior de 1 metro cúbico o más; las “carrocerías desmontables” se tratan como contenedores.**

Nota explicativa al artículo 1 j)

- 0.1 j)** Por “carrocería desmontable” se entiende un compartimento de carga que no esté dotado de medio alguno de locomoción y que esté concebido en particular para ser colocado sobre un vehículo de transporte por carretera, cuyo chasis, al igual que el marco inferior de la carrocería, esté adaptado especialmente al efecto. Con este término se designa también una caja móvil, que es un compartimento de carga concebido especialmente para el transporte combinado por carretera y ferrocarril.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

Nota explicativa al artículo 1 j) i)

- 0.1 j) i) La expresión “parcialmente cerrado”, aplicada al equipo mencionado en el artículo 1, apartado j) i), se refiere a compartimentos generalmente constituidos por un piso y una superestructura que delimitan un espacio de carga equivalente al de un contenedor cerrado. La superestructura suele componerse de elementos metálicos que forman el armazón de un contenedor. Este tipo de contenedor puede tener también una o varias paredes laterales o frontales. En algunos casos solo tiene un techo, unido al piso por montantes. Estos contenedores se utilizan, en particular, para el transporte de mercancías voluminosas (por ejemplo, vehículos de motor). {ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}
- k) **Por “Aduana de partida” se entiende toda Aduana de una Parte Contratante en la que comience, para la totalidad de la carga o parte de ella, el transporte TIR;**
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}
- l) **Por “Aduana de destino” se entiende toda Aduana de una Parte Contratante en la que termine, para la totalidad de la carga o parte de ella, el transporte TIR;**
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}
- m) **Por “Aduana de tránsito” se entiende toda Aduana de una Parte Contratante por la que un vehículo de transporte por carretera, un conjunto de vehículos o un contenedor entre en esa Parte Contratante o salga de ella en el curso de un transporte TIR;**
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}
- n) **Por “personas” se entiende tanto las personas naturales como las jurídicas;**
- o) **Por “titular” de un cuaderno TIR se entiende la persona a la que se ha expedido un cuaderno TIR de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio y en cuyo nombre se ha hecho la declaración aduanera por medio de un cuaderno TIR que indique el deseo de someter las mercancías al procedimiento TIR en la Aduana de partida. El titular será responsable de la presentación del vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor, con la carga y el cuaderno TIR correspondiente, en la Aduana de partida, la Aduana de tránsito y la Aduana de destino, y de la observancia debida de las demás disposiciones pertinentes del Convenio;**
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}
- p) **Por “mercancías pesadas o voluminosas” se entiende todo objeto pesado o voluminoso que, debido a su peso, sus dimensiones o su naturaleza, no sea transportado ordinariamente en un vehículo de transporte por carretera cerrado ni en un contenedor cerrado;**

- q) **Por “asociación garante” se entiende una asociación autorizada por las autoridades aduaneras de una Parte Contratante para constituirse en garante de las personas que utilicen el procedimiento TIR; {ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}**
- r) **Por “organización internacional” se entiende una organización autorizada por el Comité Administrativo para asumir la responsabilidad de la organización y el funcionamiento eficaces de un sistema de garantía internacional. {ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}**

b) ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2

El presente Convenio se aplicará a los transportes de mercancías efectuados, sin manipulación intermedia de la carga, a través de una o varias fronteras, desde una Aduana de partida de una Parte Contratante hasta una Aduana de destino de otra o de la misma Parte Contratante en vehículos de transporte por carretera, conjuntos de vehículos o contenedores, siempre que parte del viaje entre el comienzo y el final del transporte TIR se efectúe por carretera. {ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

Notas explicativas al artículo 2

- 0.2-1 En el artículo 2 se prevé la posibilidad de que una operación de transporte efectuada al amparo de un cuaderno TIR comience y termine en el mismo país a condición de que parte del viaje se efectúe por territorio extranjero. Nada se opone en tal caso a que las autoridades aduaneras del país de partida exijan, además del cuaderno TIR, un documento nacional destinado a asegurar la libre reimportación de las mercancías. Se recomienda, sin embargo, que las autoridades aduaneras eviten exigir ese documento y en su lugar acepten una anotación al efecto en el cuaderno TIR.
- 0.2-2 Las disposiciones de este artículo permiten el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR cuando solo parte del viaje se efectúe por carretera. No especifican qué parte del trayecto debe efectuarse por carretera, basta que esa parte esté situada entre el comienzo y la terminación del transporte TIR. No obstante, puede suceder que, pese a las intenciones del expedidor al comienzo del viaje, no sea posible efectuar ninguna parte del trayecto por carretera, debido a razones imprevistas de carácter comercial o accidental. En esos casos excepcionales, las Partes Contratantes aceptarán igualmente el cuaderno TIR y la responsabilidad de las asociaciones garantes surtirá todos sus efectos. {ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

Comentarios al artículo 2

Uso de los cuadernos TIR

En ocasiones, los cuadernos TIR han sido utilizados para transportes efectuados íntegramente dentro un mismo país (por ejemplo, de una Aduana situada en el interior de un país a la Aduana de salida en la frontera, sin presentación del cuaderno a la entrada en el país siguiente) al objeto de obtener precintos aduaneros con fines fraudulentos. La IRU se ha comprometido a informar a las autoridades aduaneras nacionales sobre esos casos.

{TRANS/GE.30/AC.2/12, párr. 34; TRANS/GE.30/35, párrs. 64 y 65}

Aplicación del procedimiento TIR cuando una parte del viaje no se efectúe por carretera

De conformidad con el artículo 2 del Convenio, podrán utilizarse otros modos de transporte (ferrocarril, vías de navegación interior, etc.), a condición de que un tramo del viaje, entre el comienzo y el final de un transporte TIR, se efectúe por carretera. Para el tramo no efectuado por carretera, el titular del cuaderno TIR podrá, o bien:

- *Solicitar a las autoridades aduaneras la suspensión del transporte TIR conforme a lo previsto en el artículo 26, párrafo 2, del Convenio. Para reanudar el transporte TIR suspendido, deberá ser posible aplicar el procedimiento y los controles aduaneros al final de la parte del trayecto no efectuado por carretera. Si la totalidad del trayecto en el país de partida no es por carretera, la operación TIR podrá comenzar y ser certificada inmediatamente como terminada en la Aduana de partida, mediante la retirada de los dos talones (el núm. 1 y el núm. 2) del cuaderno TIR. En estas circunstancias, no regirá ninguna garantía TIR para la parte restante del trayecto en el territorio de ese país. No obstante, el transporte TIR podrá reanudarse fácilmente en la Aduana situada al final del tramo no efectuado por carretera en el territorio de otra Parte Contratante, conforme a las disposiciones del artículo 26 del Convenio; o bien*
- *Utilizar el procedimiento TIR. Sin embargo, en este caso, el titular del cuaderno TIR deberá tener en cuenta que la aplicación de una operación TIR en un país dado solo es posible si las autoridades aduaneras nacionales están en condiciones de realizar los trámites que requiere el cuaderno TIR en los siguientes puntos (según se aplique): la entrada (en tránsito), la salida (en tránsito) y el destino. {TRANS/WP.30/AC.2/67, párr. 64 y anexo 4}*

Artículo 3

Para que sean aplicables las disposiciones del presente Convenio:

- a) **Las operaciones de transporte deberán efectuarse:**
- i) **en vehículos de transporte por carretera, conjuntos de vehículos o contenedores previamente aprobados, con arreglo a las condiciones establecidas en el capítulo III a), o**
 - ii) **en otros vehículos de transporte por carretera, conjuntos de vehículos o contenedores, con arreglo a las condiciones establecidas en el capítulo III c), o**
 - iii) **en vehículos de transporte por carretera o vehículos especiales, como autobuses, grúas, barredoras mecánicas, hormigoneras, etc., exportados y por lo tanto asimilados a mercancías que se desplacen por sus propios medios entre una Aduana de partida y una Aduana de destino en las condiciones establecidas en el capítulo III c). Si estos vehículos transportan otras mercancías, se aplicarán, según corresponda, las condiciones mencionadas en los incisos i) o ii) *supra*.**

Nota explicativa al artículo 3 a)

- 0.3 a) iii) Las disposiciones del artículo 3 a) iii) no se aplicarán a los automóviles de pasajeros (código SA 8703) que circulen por sus propios medios. No obstante, los automóviles de pasajeros podrán ser transportados de acuerdo con el procedimiento TIR si van cargados en otros vehículos conforme a lo dispuesto en los incisos i) y ii) del artículo 3 a). {ECE/TRANS/17/Amend.28bis; entró en vigor el 1 de octubre de 2009}
- b) **Las operaciones de transporte deberán realizarse con la garantía de asociaciones autorizadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, y al amparo de un cuaderno TIR que se ajuste al modelo reproducido en el anexo 1 del presente Convenio.**
{ECE/TRANS/17/Amend.22; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

Comentarios al artículo 3

Vehículos de transporte por carretera considerados como mercancías pesadas o voluminosas

Si un vehículo de transporte por carretera o un vehículo especial considerado como mercancía pesada o voluminosa transporta a su vez otras mercancías pesadas o voluminosas, cumpliendo ambos, tanto el vehículo como las mercancías, al mismo tiempo las condiciones enunciadas en el capítulo III c) del Convenio, bastará un solo cuaderno TIR que lleve en la cubierta y en todos los talones la indicación señalada en el artículo 32 del Convenio. Si un vehículo de este tipo transporta

mercancías normales en el compartimento de carga o en contenedores, el vehículo o los contenedores deberán haber sido aprobados anteriormente según las condiciones enunciadas en el capítulo III a), y el compartimento de carga o los contenedores deberán estar precintados.

Las disposiciones del artículo 3 a) iii) del Convenio se aplicarán a los vehículos de transporte por carretera o vehículos especiales que se exporten del país donde se encuentre la Aduana de partida y se importen a otro país donde se encuentre la Aduana de destino. En tal caso, no se aplicarán las disposiciones del artículo 15 del Convenio, relativas a la importación temporal de un vehículo de transporte por carretera. Por consiguiente, no serán necesarios los documentos aduaneros referentes a la importación temporal de esos vehículos.

*{TRANS/WP.30/AC.2/65, párrs. 39 y 40 y anexo 2;
TRANS/WP.30/AC.2/59, párrs. 61 y 62 y anexo 6; TRANS/WP.30/200,
párr. 72}*

El procedimiento TIR y los envíos postales

Según lo dispuesto en el capítulo 2 del Anexo Específico J del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto Revisado), los envíos postales no están sujetos a las formalidades aduaneras mientras se transportan en tránsito. Así pues, el procedimiento TIR no debería aplicarse a los envíos postales definidos como cartas y paquetes, según se describen en las Actas de la Unión Postal Universal actualmente en vigor, cuando sean transportados por o para los servicios postales.

*{ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2008/3, párr. 17;
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/95, párr. 28;
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/95/Corr.2}*

c) PRINCIPIOS

Artículo 4

Las mercancías transportadas con arreglo al procedimiento TIR no estarán sujetas al pago o al depósito de derechos e impuestos de importación o exportación en las Aduanas de tránsito.

Comentarios al artículo 4

Véanse los comentarios a la nota explicativa 0.8.3 (Derechos e impuestos debidos) y al artículo 23 (Escolta de los vehículos de transporte por carretera).

Exención del pago o el depósito de garantías adicionales de pago de derechos e impuestos de importación o exportación

El principio básico del tránsito aduanero es la exención del pago de derechos e impuestos de importación o exportación para las mercancías en tránsito, siempre que se hayan depositado las garantías exigidas. Como las mercancías transportadas de acuerdo con el procedimiento TIR se encuentran en todo momento amparadas por la garantía, conforme a lo dispuesto en el artículo 3 b), en el curso de un transporte TIR ninguna Parte Contratante exigirá el pago de derechos e impuestos de importación o exportación ni ninguna otra forma de garantía. {ECE/TRANS/WP.30/240, párr. 28; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97, párr. 28}

Artículo 5

- 1. Por regla general, las mercancías transportadas en vehículos de transporte por carretera, conjuntos de vehículos o contenedores con arreglo al procedimiento TIR, bajo precinto aduanero, no serán sometidas a examen en las Aduanas de tránsito.**
- 2. Sin embargo, a fin de prevenir abusos, las autoridades aduaneras podrán, en casos excepcionales, y especialmente cuando haya sospechas de irregularidad, proceder a un examen de las mercancías en dichas Aduanas.**

Nota explicativa al artículo 5

- 0.5 Este artículo no excluye el derecho de efectuar controles aleatorios de las mercancías, pero destaca que el número de esos controles debe ser muy limitado. En efecto, el procedimiento internacional del cuaderno TIR ofrece más protección que los procedimientos nacionales. Por un lado, los detalles del cuaderno TIR sobre las mercancías tienen que coincidir con los que figuren en los documentos aduaneros que puedan exigirse en el país de partida; por otro lado, los países de tránsito y de destino cuentan ya con las garantías que ofrecen los controles efectuados al comienzo del transporte, que están certificados por las autoridades de la Aduana de partida (véase la nota explicativa al artículo 19).

Comentario al artículo 5, párrafo 2

Exámenes en las Aduanas de tránsito o controles aleatorios a petición del transportista

Los casos excepcionales mencionados en el artículo 5, párrafo 2, incluyen aquellos en que las autoridades aduaneras realizan exámenes, bien en una Aduana de tránsito o bien en el transcurso del viaje, a petición expresa de transportistas que tengan sospechas de alguna irregularidad durante un transporte TIR. En tales situaciones, las

autoridades aduaneras no deberán negarse a efectuar el examen, a menos que la petición les parezca injustificada.

Si las autoridades aduaneras realizan un examen a petición del transportista, los gastos serán sufragados por este último, conforme a las disposiciones del artículo 46, párrafo 1, y al comentario correspondiente, junto con cualquier otro costo que pueda ocasionar dicho examen.

{TRANS/WP.30/196, párrs. 66 y 67 y anexo 3; TRANS/WP.30/AC.2/63, párr. 63 y anexo 3}

Capítulo II

EXPEDICIÓN DE CUADERNOS TIR

RESPONSABILIDAD DE LAS ASOCIACIONES GARANTES

Artículo 6

1. Cada Parte Contratante podrá autorizar a asociaciones a expedir cuadernos TIR, ya sea directamente o por conducto de las asociaciones correspondientes, y a actuar como garantes, siempre que se cumplan las condiciones y los requisitos mínimos establecidos en el anexo 9, parte I. La autorización será revocada si dejan de cumplirse las condiciones y requisitos mínimos que figuran en el anexo 9, parte I.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

2. En ningún país se autorizará a una asociación cuya garantía no se extienda también a las responsabilidades que en él puedan exigirse en relación con operaciones realizadas al amparo de cuadernos TIR que hayan expedido asociaciones extranjeras afiliadas a la organización internacional a la que la propia asociación también esté afiliada.

Nota explicativa al artículo 6, párrafo 2

0.6.2 Con arreglo a lo dispuesto en este párrafo, las autoridades aduaneras de un país pueden autorizar a varias asociaciones, cada una de las cuales podrá incurrir en responsabilidad por las operaciones realizadas al amparo de los cuadernos expedidos por ella misma o por las asociaciones correspondientes.

2 bis El Comité Administrativo autorizará a una organización internacional a asumir la responsabilidad de la organización y el funcionamiento eficaces de un sistema de garantía internacional. La autorización estará sujeta a que la organización cumpla las condiciones y los requisitos establecidos en el anexo 9, parte III. El Comité Administrativo podrá revocar la autorización si dejan de satisfacerse dichas condiciones y requisitos.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002; ECE/TRANS/17/Amend.31; entró en vigor el 10 de octubre de 2013}

Notas explicativas al artículo 6, párrafo 2 bis

0.6.2 bis-1 La relación entre una organización internacional y las asociaciones afiliadas a ella se definirá en acuerdos por escrito sobre el funcionamiento del sistema de garantía internacional.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

0.6.2 bis-2 La autorización otorgada con arreglo al artículo 6.2 bis constará en un acuerdo por escrito entre la CEPE y la organización internacional. El

acuerdo estipulará que la organización internacional habrá de aplicar las disposiciones pertinentes del Convenio, respetar las competencias de las Partes Contratantes en el Convenio y dar cumplimiento a las decisiones del Comité Administrativo y las solicitudes de la Junta Ejecutiva TIR. Mediante la firma del acuerdo, la organización confirmará la aceptación de las responsabilidades que la autorización le imponga. El acuerdo se aplicará también a las responsabilidades de la organización internacional establecidas en el anexo 8, artículo 10 b), en caso de que la mencionada organización internacional se haga cargo de la impresión y distribución centralizadas de los cuadernos TIR. El acuerdo deberá ser aprobado por el Comité Administrativo.

{ECE/TRANS/17/Amend.27; entró en vigor el 12 de agosto de 2006}

3. Las asociaciones solo expedirán cuadernos TIR a personas cuyo acceso al procedimiento TIR no haya sido denegado por las autoridades competentes de las Partes Contratantes en que dichas personas estén establecidas o domiciliadas.
{ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

4. La autorización del acceso al procedimiento TIR solo se concederá a personas que cumplan las condiciones y requisitos mínimos establecidos en el anexo 9, parte II, del presente Convenio. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 38, la autorización será revocada si deja de estar garantizado el cumplimiento de dichos criterios.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

5. La autorización del acceso al procedimiento TIR se concederá con arreglo al procedimiento establecido en el anexo 9, parte II, del presente Convenio.
{ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

Artículo 7

Los formularios de los cuadernos TIR que las asociaciones extranjeras correspondientes o las organizaciones internacionales envíen a las asociaciones garantes no estarán sujetos a derechos e impuestos de importación y exportación ni sometidos a ninguna prohibición o restricción de importación y exportación.

Artículo 8

1. La asociación garante se comprometerá a pagar, dentro de los límites del valor máximo garantizado, los derechos e impuestos de importación y exportación que sean exigibles, aumentados con los intereses de mora que correspondan, en virtud de las leyes y los reglamentos aduaneros de la Parte Contratante en que se haya constatado una irregularidad en relación con una operación TIR que dé lugar a la presentación de una reclamación a la asociación garante. La asociación garante será responsable, solidariamente con las personas deudoras de las cantidades mencionadas, del pago de dichas sumas.

{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Comentarios al artículo 8, párrafo 1

Multas administrativas

La responsabilidad de las asociaciones garantes establecida en el artículo 8, párrafo 1, no se extiende a las multas administrativas u otras sanciones pecuniarias.

{TRANS/WP.30/137, párrs. 68 a 70; TRANS/WP.30/AC.2/29, anexo 3}

Cobro de cantidades suplementarias

Los párrafos 1 y 2 del artículo 8 permiten a las autoridades aduaneras cobrar al titular del cuaderno otras cantidades, tales como una indemnización prefijada u otras penalizaciones, si lo estiman necesario.

{TRANS/WP.30/135, párrs. 52 a 55; TRANS/WP.30/137, párr. 69}

- 2. En los casos en que las leyes y reglamentos de una Parte Contratante no prevean el pago de los derechos e impuestos de importación o exportación a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo, la asociación garante se comprometerá a pagar, en las mismas condiciones, una suma igual al importe de los derechos e impuestos de importación o exportación, aumentado con los intereses de mora que correspondan.**

Nota explicativa al artículo 8, párrafo 2

- 0.8.2 Las disposiciones de este párrafo se aplicarán cuando, en caso de irregularidades del tipo previsto en el artículo 8, párrafo 1, las leyes y reglamentos de una Parte Contratante prevean el pago de sumas que no sean los derechos e impuestos de importación o exportación, tales como multas administrativas u otras sanciones pecuniarias. No obstante, la suma que deberá pagarse no excederá del importe de los derechos e impuestos de importación o exportación que se habrían adeudado si las mercancías se hubieran importado o exportado de conformidad con las disposiciones aduaneras pertinentes, aumentado con los intereses de mora que correspondan.
{ECE/TRANS/17/Amend.8; entró en vigor el 1 de agosto de 1987}

- 3. Cada Parte Contratante determinará la suma máxima, por cuaderno TIR, que podrá reclamarse a la asociación garante en virtud de lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo.**

Nota explicativa al artículo 8, párrafo 3

- 0.8.3 Se recomienda a las Partes Contratantes que limiten a una suma equivalente a 100.000 euros por cuaderno TIR la cuantía máxima que pueda exigirse de la asociación garante. En el caso de los transportes de alcohol y tabaco que se detallan a continuación, cuando se superen los niveles máximos establecidos más abajo, se recomienda que las autoridades aduaneras aumenten la cuantía máxima que pueda exigirse a

las asociaciones garantes hasta una suma equivalente a 200.000 dólares de los Estados Unidos:

- 1) Alcohol etílico sin desnaturalizar con grado alcohólico volumétrico superior o igual al 80 % (código SA: 22.07.10);
- 2) Alcohol etílico sin desnaturalizar con grado alcohólico volumétrico inferior al 80 %; aguardientes, licores y demás bebidas espirituosas; preparaciones alcohólicas compuestas del tipo de las utilizadas para la fabricación de bebidas (código SA: 22.08);
- 3) Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco (código SA: 24.02.10);
- 4) Cigarrillos que contengan tabaco (código SA: 24.02.20);
- 5) Tabaco para fumar, incluso con sucedáneos de tabaco en cualquier proporción (códigos SA: 24.03.11 y 24.03.19).

Se recomienda que la cuantía máxima que pueda exigirse a las asociaciones garantes se limite a una suma igual a 100.000 euros, cuando no se superen las cantidades siguientes de tabaco y alcohol de las clases arriba indicadas:

- 1) 300 litros;
- 2) 500 litros;
- 3) 40.000 unidades;
- 4) 70.000 unidades;
- 5) 100 kilogramos.

Las cantidades exactas (litros, unidades, kilogramos) de las clases de tabaco y de alcohol arriba indicadas tienen que figurar en el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR.

{ECE/TRANS/17/Amend.17; entró en vigor el 1 de octubre de 1994; ECE/TRANS/17/Amend.18; entró en vigor el 1 de agosto de 1995; ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012; ECE/TRANS/17/Amend.32; entró en vigor el 1 de enero de 2015; ECE/TRANS/17/Amend.34; entró en vigor el 1 de julio de 2018}

Comentario a la nota explicativa 0.8.3

Derechos e impuestos debidos

De conformidad con el artículo 4 del Convenio, las mercancías transportadas con arreglo al procedimiento TIR estarán dispensadas del pago o del depósito de derechos o impuestos de importación o exportación, incluso si los derechos e impuestos exigibles superan la

suma de 50.000 dólares de los Estados Unidos, para los cargamentos transportados al amparo del cuaderno TIR ordinario, y de 200.000 dólares de los Estados Unidos para los cargamentos transportados al amparo del cuaderno TIR "Tabaco/Alcohol", o una suma análoga fijada por las autoridades aduaneras nacionales.

{TRANS/GE.30/59, párrs. 34 y 35; TRANS/WP.30/137, párrs. 75 y 76; TRANS/WP.30/159, párr. 25; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/3/Rev.1, anexo 2; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105, párr. 31}

4. La responsabilidad de la asociación garante ante las autoridades del país en el que esté situada la Aduana de partida comenzará en el momento en que dicha Aduana acepte el cuaderno TIR. En los países que atraviesen sucesivamente las mercancías transportadas mediante el procedimiento TIR, esa responsabilidad comenzará en el momento en que las mercancías entren en esos países o, cuando el transporte TIR se haya suspendido con arreglo a lo previsto en el artículo 26, párrafos 1 y 2, en el momento en que la Aduana en que se reanude dicho transporte acepte el cuaderno TIR.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

5. La responsabilidad de la asociación garante se extenderá no solo a las mercancías enumeradas en el cuaderno TIR, sino también a aquellas que, pese a no estar enumeradas en dicho cuaderno, se encuentren en la parte precintada del vehículo de transporte por carretera o en el contenedor precintado. La responsabilidad no se extenderá a ninguna otra mercancía.

Nota explicativa al artículo 8, párrafo 5

0.8.5 Cuando se presente a la asociación garante una reclamación de pago por mercancías no enumeradas en la lista del cuaderno TIR, la administración interesada deberá indicar los hechos en que se base para afirmar que las mercancías se encontraban en la parte precintada del vehículo de transporte por carretera o en el contenedor precintado.
{ECE/TRANS/17/Amend.6; entró en vigor el 1 de agosto de 1985; ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

6. A efectos de determinar los derechos e impuestos mencionados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, se considerarán correctos, salvo prueba en contrario, los datos sobre las mercancías que figuren en el cuaderno TIR.

Nota explicativa al artículo 8, párrafo 6

0.8.6

1. Si el cuaderno TIR no contiene indicaciones suficientemente detalladas para determinar los impuestos pagaderos sobre las mercancías, los interesados podrán presentar pruebas de la naturaleza exacta de estas.
2. Si no se aporta ninguna prueba, los derechos e impuestos se aplicarán, no con arreglo a una tasa uniforme independiente de la

naturaleza de las mercancías, sino con arreglo a la tasa más elevada aplicable al tipo de mercancías descrito en el cuaderno TIR.

El párrafo 7 del artículo 8 se ha suprimido.

{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Nota explicativa al artículo 8, párrafo 7

0.8.7

La nota explicativa se ha suprimido.

{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Artículo 9

1. La asociación garante fijará el período de validez del cuaderno TIR especificando una fecha de caducidad, pasada la cual el cuaderno no podrá ser presentado para su aceptación en la Aduana de partida.

2. Si ha sido aceptado por la Aduana de partida dentro de la fecha de caducidad a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo, el cuaderno seguirá siendo válido hasta la terminación de la operación TIR en la Aduana de destino.

Artículo 10

1. El descargo de una operación TIR se hará sin demora.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

2. Cuando las autoridades aduaneras de una Parte Contratante hayan hecho el descargo de una operación TIR, no podrán ya exigir de la asociación garante el pago de las sumas mencionadas en el artículo 8, párrafos 1 y 2, a menos que el certificado de terminación de la operación TIR se haya obtenido de manera abusiva o fraudulenta o que la operación no haya terminado.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002;

ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Notas explicativas al artículo 10

0.10-1

El certificado de terminación de la operación TIR se reputará obtenido de manera abusiva o fraudulenta cuando la operación TIR se haya efectuado utilizando compartimentos de carga o contenedores adaptados para fines fraudulentos, o cuando se hayan descubierto infracciones tales como el empleo de documentos falsos o inexactos, la sustitución de mercancías, la manipulación de los precintos aduaneros, etc., o cuando el certificado se haya obtenido por otros medios ilícitos.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

0.10-2

La frase “o que la operación no haya terminado” incluirá los casos en que el certificado de terminación se haya falsificado.

{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Artículo 11

1. Cuando no se haya hecho el descargo de una operación TIR, las autoridades competentes deberán:

- a) notificar al titular del cuaderno TIR, en la dirección indicada en dicho cuaderno, que no se ha realizado el descargo;**
- b) notificar a la asociación garante que no se ha realizado el descargo.**

La notificación de las autoridades competentes a la asociación garante se efectuará en el plazo de un año a contar de la fecha de aceptación del cuaderno TIR por dichas autoridades, o de dos años, cuando el certificado de terminación de la operación TIR se haya falsificado u obtenido de manera abusiva o fraudulenta.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Nota explicativa al artículo 11, párrafo 1

0.11-1 El método de notificación por escrito se determinará en la legislación nacional.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002;
ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Comentarios al artículo 11, párrafo 1

El comentario al artículo 11, párrafo 1, “Pago de derechos e impuestos”, se ha suprimido.

*{ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/3/Rev.1, anexo 2;
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105, párr. 31}*

Plazo de notificación

En lo que respecta al plazo para la notificación a la asociación garante nacional de que no se ha hecho el descargo del cuaderno TIR, la fecha que se tomará en consideración será la de recepción y no la de envío. Sin embargo, la determinación del método de prueba de la notificación se deja a discreción de la administración aduanera interesada (una forma de prueba de la recepción puede ser, por ejemplo, la notificación por carta certificada). Si se supera el plazo, se extinguirá la responsabilidad de la asociación garante nacional.

*{TRANS/GE.30/AC.2/12, párr. 28; TRANS/GE.30/35, párrs. 47 y 48;
TRANS/GE.30/GRCC/11, párrs. 14 y 15}*

Notificación a la asociación o las asociaciones garantes

Las administraciones aduaneras deberán notificar lo antes posible a la asociación o las asociaciones garantes respectivas los casos previstos en

el artículo 11, párrafo 1, es decir, los casos en que no se haya hecho el descargo de una operación TIR.

{TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Notificación al titular del cuaderno TIR

El requisito de notificación al titular del cuaderno TIR a que se hace referencia en las notas explicativas 0.11-1 y 0.11-2 podrá cumplirse mediante el envío de una carta certificada.

{TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

2. Cuando se adeuden las sumas mencionadas en el artículo 8, párrafos 1 y 2, las autoridades competentes exigirán su pago, en la medida de lo posible, a la persona o las personas directamente responsables de él, antes de presentar una reclamación a la asociación garante.

{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Nota explicativa al artículo 11, párrafo 2

0.11-2 Las diligencias que habrán de realizar las autoridades competentes para exigir el pago a la persona o las personas responsables incluirán, como mínimo, el envío de la solicitud de pago al titular del cuaderno TIR, a la dirección indicada en dicho cuaderno, o a la persona o las personas responsables determinadas de conformidad con la legislación nacional, si difieren del titular. La solicitud de pago al titular del cuaderno TIR podrá efectuarse junto con la notificación mencionada en el párrafo 1 a) de este artículo.

{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

3. La reclamación del pago de las sumas mencionadas en el artículo 8, párrafos 1 y 2, se dirigirá a la asociación garante en un plazo no inferior a tres meses ni superior a dos años contados a partir de la fecha en que se haya notificado a dicha asociación que no se realizó el descargo de la operación o que el certificado de terminación de la operación TIR fue falsificado u obtenido de manera abusiva o fraudulenta. Sin embargo, en el caso de las operaciones TIR que, durante el mencionado plazo de dos años, sean objeto de procedimientos administrativos o judiciales en relación con la obligación de pago de la persona o las personas a que se refiere el párrafo 2 del presente artículo, toda reclamación de pago se hará dentro de un año contado a partir de la fecha en que adquiera fuerza ejecutoria la decisión de los órganos judiciales.

{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Notas explicativas al artículo 11, párrafo 3

0.11-3-1 Al decidir si han de liberar o no las mercancías o el vehículo, y cuando dispongan de otros medios legales para proteger los intereses por los que

han de velar, las autoridades aduaneras no deberían dejarse influir por el hecho de que la asociación garante sea responsable del pago de los derechos, impuestos o intereses de mora adeudados por el titular del cuaderno.

{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

0.11-3-2

Las autoridades competentes podrán informar a la asociación garante de que se ha incoado un procedimiento administrativo o judicial en relación con la obligación de pago. En cualquier caso, las autoridades competentes informarán a la asociación garante, antes de que expire el plazo de dos años, de los procedimientos de ese tipo que puedan concluir después de ese plazo.

{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Comentario al artículo 11, párrafo 3

Reclamación del pago de derechos e impuestos

La reclamación de pago deberá ser respaldada por copias de la documentación pertinente. En los casos en que solo parte de las mercancías hayan sido objeto de una irregularidad, las autoridades competentes deberán calcular proporcionalmente los derechos e impuestos mencionados en el artículo 8, párrafos 1 y 2, que se hayan evadido y presentar la reclamación de pago en consecuencia. Sin perjuicio de las disposiciones nacionales relativas al derecho de apelación, si la asociación garante obtiene otra prueba de la terminación de la operación TIR, deberá presentar dicha prueba a las autoridades competentes que hayan enviado la notificación de que no se realizó el descargo de la operación TIR.

{ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/3/Rev.1, anexo 2}

4. La asociación garante pagará las sumas reclamadas en un plazo de tres meses a contar de la fecha en que se le haya presentado la reclamación de pago.
{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Nota explicativa al artículo 11, párrafo 4

0.11-4

Si con arreglo al procedimiento establecido en este artículo, se pide a una asociación garante que pague las sumas mencionadas en el artículo 8, párrafos 1 y 2, y esa asociación no lo hace en el plazo de tres meses prescrito por el Convenio, las autoridades competentes podrán exigir el pago de esa suma basándose en su reglamentación nacional por tratarse entonces del incumplimiento de un contrato de garantía suscrito por la asociación garante en virtud de la legislación nacional. El plazo se aplicará también en caso de que la asociación garante, al recibir la

reclamación, consulte a la organización internacional a que se hace referencia en el artículo 6, párrafo 2, sobre su postura al respecto.
{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

5. Las sumas pagadas serán reembolsadas a la asociación garante si, en el plazo de dos años contado a partir de la fecha en que se le presentó la reclamación de pago, se demuestra, de forma satisfactoria para las autoridades competentes, que no se cometió ninguna irregularidad en relación con la operación TIR de que se trate. El plazo de dos años podrá ampliarse de conformidad con la legislación nacional.

{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Capítulo III

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS AL AMPARO DEL CUADERNO TIR

a) APROBACIÓN DE VEHÍCULOS Y CONTENEDORES

Artículo 12

Para que les sean aplicables las disposiciones de las secciones a) y b) del presente capítulo, los vehículos de transporte por carretera deberán reunir, en cuanto a su construcción y acondicionamiento, las condiciones previstas en el anexo 2 y haber sido aprobados con arreglo al procedimiento establecido en el anexo 3 del presente Convenio. El certificado de aprobación deberá ajustarse al modelo que se reproduce en el anexo 4.

Comentarios al artículo 12

Certificado de aprobación

Para ajustarse al modelo del anexo 4, el certificado de aprobación deberá ser del tamaño de una hoja A3, doblada en dos.

{TRANS/GE.30/10, párr. 33; TRANS/WP.30/157, párrs. 27 a 30; TRANS/WP.30/AC.2/35, anexo 6}

Presencia a bordo del certificado de aprobación y de la placa de aprobación

La presencia a bordo de un certificado de aprobación conforme al modelo descrito en el anexo 4 del Convenio será obligatoria solo para los vehículos de transporte por carretera cuyo compartimento de carga se ajuste a la descripción del anexo 2, artículo 1, del Convenio. En el caso del transporte de una carrocería desmontable, como se define en el anexo 6, nota explicativa 0.1 j), o de un contenedor, la carrocería desmontable o el contenedor aprobados deberán llevar fijada en su exterior una placa de aprobación conforme a lo dispuesto en el anexo 7, parte II, del Convenio.

{TRANS/WP.30/168, párr. 38; TRANS/WP.30/AC.2/39, párr. 17}

Artículo 13

1. Para que les sean aplicables las disposiciones de las secciones a) y b) del presente capítulo, los contenedores deberán estar contruidos de conformidad con las condiciones establecidas en la parte I del anexo 7 y haber sido aprobados con arreglo al procedimiento descrito en la parte II del mismo anexo.

2. Los contenedores aprobados para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero de conformidad con el Convenio Aduanero sobre Contenedores de 1956, los acuerdos dimanantes de dicho Convenio concertados bajo los auspicios de las

Naciones Unidas, el Convenio Aduanero sobre Contenedores de 1972 o cualquier instrumento internacional que sustituya o modifique este último Convenio, se tendrán por conformes con las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo y deberán ser aceptados para el transporte con arreglo al procedimiento TIR sin necesidad de nueva aprobación.

Artículo 14

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer la validez de la aprobación de los vehículos de transporte por carretera o de los contenedores que no reúnan las condiciones establecidas en los artículos 12 y 13 *supra*. No obstante, las Partes Contratantes evitarán retrasar el transporte cuando las deficiencias comprobadas sean de poca importancia y no entrañen riesgo alguno de contrabando.

2. Antes de ser utilizado de nuevo para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero, todo vehículo de transporte por carretera o contenedor que haya dejado de reunir las condiciones que justificaron su aprobación deberá ser reparado y puesto nuevamente en su estado inicial, o presentado para una nueva aprobación.

b) PROCEDIMIENTO DE TRANSPORTE AL AMPARO DE UN CUADERNO TIR

Artículo 15

1. No se exigirá ningún documento aduanero especial para la importación temporal de un vehículo de transporte por carretera, un conjunto de vehículos o un contenedor que se utilicen para el transporte de mercancías con arreglo al procedimiento TIR. Tampoco se exigirá ninguna garantía para el vehículo de carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor.

2. Las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo no impedirán que una Parte Contratante exija el cumplimiento, en la Aduana de destino, de las formalidades prescritas en su reglamentación nacional a fin de asegurarse de que, una vez terminada la operación TIR, el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor será reexportado.

Nota explicativa al artículo 15

0.15 La dispensa de documentos aduaneros para la importación temporal puede plantear ciertas dificultades cuando se trate de vehículos que no sea preciso matricular, como ocurre en ciertos países con los remolques y semirremolques. En ese caso, para respetar las disposiciones del artículo 15 y ofrecer al mismo tiempo una protección adecuada a las autoridades aduaneras, se podrá dejar constancia de ciertos detalles (como la marca y los números) de esos vehículos en los talones núms. 1 y 2 del cuaderno

TIR utilizados por los países interesados y en las matrices correspondientes.

Comentarios al artículo 15

Documentos aduaneros

Al no exigirse ningún documento ni garantía para el vehículo, se utilizarán para el control los talones separados en el punto de entrada y en el punto de partida. En caso de destrucción del vehículo, no se planteará ningún problema, habida cuenta de las disposiciones del artículo 41 del Convenio. Si el vehículo simplemente desapareciera, deberá entablarse una acción judicial conforme a la legislación nacional para pedir una indemnización al transportista cuya dirección figure en el cuaderno TIR.

{TRANS/GE.30/10, párrs. 26 y 27}

Procedimientos aduaneros

El comentario se ha suprimido.

{ECE/TRANS/WP.30/294, párr. 44}

Tratamiento aduanero de las unidades tractoras que realicen transportes TIR

Con miras a evitar el tratamiento por separado de la importación temporal de una unidad tractora matriculada en el extranjero, el titular del cuaderno TIR deberá indicar los números de matrícula de la unidad tractora en la cubierta y en los talones del cuaderno. Sin perjuicio de la aplicación de otras disposiciones del Convenio TIR, cuando la unidad tractora sea sustituida en el curso de un transporte TIR, el titular deberá efectuar las correcciones correspondientes en el cuaderno TIR y, dentro del plazo y con arreglo a los procedimientos establecidos en los reglamentos nacionales, obtener la aprobación de las autoridades aduaneras. La unidad tractora sustituida que ya no forme parte del transporte TIR deberá ser tratada con arreglo a lo dispuesto en la legislación nacional.

{ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/6, párr. 12;

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91, párr. 25}

Artículo 16

Cuando un vehículo de transporte por carretera o un conjunto de vehículos vaya a efectuar un transporte TIR, se fijará una placa rectangular con la inscripción “TIR”, que cumpla las características especificadas en el anexo 5 del presente Convenio, en la parte delantera, y otra idéntica en la parte trasera, del vehículo o del conjunto de vehículos. Estas placas se colocarán de modo que sean claramente visibles. Serán desmontables, o estarán fijadas o diseñadas de manera

que sea posible ponerlas por el reverso, cubrir las, plegar las o indicar de cualquier otra forma que no está en curso un transporte TIR.

{ECE/TRANS/17/Amend.16; entró en vigor el 24 de junio de 1994; ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

Comentario al artículo 16

Características técnicas de las placas TIR

Las placas TIR deberán ser placas rígidas que cumplan con las especificaciones técnicas establecidas en el artículo 16 y el anexo 5 del Convenio. Los autoadhesivos no serán aceptables como placas TIR. {TRANS/WP.30/157, párr. 61}

Artículo 17

1. Se extenderá un cuaderno TIR para cada vehículo de transporte por carretera o contenedor. No obstante, podrá establecerse un solo cuaderno TIR para un conjunto de vehículos o para varios contenedores cargados en un solo vehículo o en un conjunto de vehículos. En este caso, en el manifiesto TIR de las mercancías transportadas al amparo de dicho cuaderno se hará constar por separado el contenido de cada vehículo que forme parte del conjunto o de cada contenedor.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

Nota explicativa al artículo 17, párrafo 1

0.17-1

La disposición en virtud de la cual el manifiesto de las mercancías transportadas al amparo del cuaderno TIR debe indicar por separado el contenido de cada vehículo de un conjunto de vehículos, o de cada contenedor, tiene únicamente por objeto facilitar la inspección aduanera del contenido de cada vehículo o contenedor. Esta disposición no debe, pues, ser interpretada con tal rigor, que toda diferencia entre el contenido efectivo de un vehículo o contenedor y el contenido de ese vehículo o contenedor tal como está indicado en el manifiesto sea considerada una violación de las disposiciones del Convenio.

Si el transportista puede demostrar a satisfacción de las autoridades competentes que, a pesar de esa diferencia, el total de las mercancías indicadas en el manifiesto corresponde al total de las mercancías cargadas en el conjunto de vehículos o en todos los contenedores a que se refiere el cuaderno TIR, no deberá normalmente considerarse que ha habido violación de las disposiciones aduaneras.

2. El cuaderno TIR será válido para un solo viaje y tendrá al menos el número de talones separables que sean necesarios para el transporte TIR de que se trate.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

Nota explicativa al artículo 17, párrafo 2

- 0.17-2 En el caso de las mudanzas, podrá aplicarse el procedimiento previsto en el párrafo 10 c) de las Reglas para el uso del cuaderno TIR, que simplifica razonablemente la enumeración de los objetos transportados.

Comentarios al artículo 17

Expedición de cuadernos TIR para los convoyes por carretera y los conjuntos compuestos de un tractor y un semirremolque

En la Aduana de partida, las autoridades aduaneras podrán decidir si corresponde extender uno o varios cuadernos TIR para un conjunto de vehículos o para varios contenedores cargados en un solo vehículo de transporte por carretera o en un conjunto de vehículos, tal como se definen en el artículo 1, apartados g) y h), del Convenio. Sin embargo, de acuerdo con el artículo 4 del Convenio, una vez extendido el cuaderno o los cuadernos TIR, no se podrán solicitar cuadernos TIR suplementarios en las Aduanas de tránsito.

{TRANS/WP.30/157, párr. 26}

Expedición de cuadernos TIR para una carga mixta compuesta por mercancías normales y mercancías pesadas o voluminosas

Al tomar una decisión sobre el número de cuadernos TIR que se requerirán para el transporte de una carga mixta formada por mercancías normales y mercancías pesadas o voluminosas, la Aduana de partida tendrá en cuenta las disposiciones particulares del artículo 32, según las cuales, en el caso del transporte de mercancías pesadas o voluminosas, la cubierta y todos los talones del cuaderno TIR deben llevar la indicación “Mercancías pesadas o voluminosas”. Dado que esta indicación no se aplica a las mercancías normales transportadas bajo precinto aduanero, se requerirán uno o varios cuadernos TIR adicionales para cubrir el transporte de las mercancías normales.

{TRANS/WP.30/AC.2/71, anexo 3; TRANS/WP.30/206, párr. 57}

Utilización simultánea de varios cuadernos TIR

Cuando la Aduana de partida haya aceptado varios cuadernos TIR para un único transporte TIR, deberá indicar todos los números de referencia de esos cuadernos en la casilla “Para uso oficial” de todos los talones de cada cuaderno TIR aceptado.

{TRANS/WP.30/AC.2/71, anexo 3, TRANS/WP.30/208, párr. 52}

Artículo 18

Un transporte TIR podrá comprender varias Aduanas de partida y de destino, pero el número total de Aduanas de partida y de destino no podrá exceder

de cuatro. El cuaderno TIR solo puede presentarse en las Aduanas de destino si lo han aceptado todas las Aduanas de partida.

**{ECE/TRANS/17/Amend.10; entró en vigor el 23 de mayo de 1989;
ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}**

Notas explicativas al artículo 18

- 0.18-1 Para el buen funcionamiento del procedimiento TIR, es esencial que las autoridades aduaneras de un país se nieguen a designar una Aduana de salida como Aduana de destino para una operación de transporte que continúe en un país vecino que sea también Parte Contratante en el Convenio, a menos que haya circunstancias especiales que justifiquen esa solicitud.
- 0.18-2
1. Las mercancías deberán cargarse de tal forma que las destinadas al primer punto de descarga puedan ser retiradas del vehículo o del contenedor sin que sea necesario descargar las que estén destinadas a otros puntos de descarga.
 2. Cuando una operación de transporte comprenda la descarga de mercancías en más de una Aduana, será necesario que, después de cada descarga parcial, se deje constancia de ella en la casilla 12 de todos los manifiestos restantes del cuaderno TIR, y que se indique también en los talones restantes y en las matrices correspondientes que se han colocado nuevos precintos.

Comentarios al artículo 18

Varias Aduanas de partida y/o de destino

Una operación TIR puede comprender más de una Aduana de partida y/o de destino en uno o varios países, siempre que el número total de Aduanas de partida y de destino no sea superior a cuatro. De conformidad con el párrafo 6 de las Reglas para el uso del cuaderno TIR (anexo 1 del Convenio, modelo de cuaderno TIR, versión 1 y versión 2; páginas 2 y 3 de la cubierta), para cada nueva Aduana de partida o de destino se requerirán dos talones adicionales. Cuando haya varias Aduanas de partida/destino, la cumplimentación de los talones del cuaderno TIR se efectuará añadiendo/tachando en el manifiesto de mercancías (casillas 9, 10 y 11) las mercancías cargadas/descargadas en las sucesivas Aduanas. Bajo la rúbrica 16 deberá figurar el refrendo por la respectiva Aduana de partida/destino de las mercancías cargadas/descargadas.

*{TRANS/GE.30/55, párr. 22; TRANS/WP.30/141, párrs. 39 a 41;
TRANS/WP.30/AC.2/31, anexo 3; TRANS/WP.30/192, párr. 26;
TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}*

Posibilidades de aumentar el número total de puntos de carga y descarga a más de cuatro en casos excepcionales

Según el artículo 18 del Convenio y el párrafo 5 de las Reglas para el uso del cuaderno TIR (anexo 1), un transporte TIR no podrá tener más de cuatro puntos de carga y descarga. Para aumentar el número total de lugares de carga y descarga en una misma operación de transporte, un vehículo de transporte por carretera o un conjunto de vehículos o contenedores podrá efectuar varios transportes TIR consecutivos o simultáneos, cada uno de ellos al amparo de un cuaderno TIR distinto. Para ello existen las siguientes opciones:

- i) Uso consecutivo de dos cuadernos TIR en una misma operación de transporte, de conformidad con el comentario al artículo 28 titulado “Posibilidad de utilizar dos cuadernos TIR en un mismo transporte TIR”. El primer cuaderno TIR podrá cubrir hasta cuatro Aduanas de partida y de destino. Tras la cumplimentación y terminación del primer cuaderno TIR en la cuarta Aduana, se podrá abrir un segundo cuaderno TIR para el resto de la operación de transporte. Ambos cuadernos deberán llevar una mención adecuada que indique este hecho. La última Aduana de destino cubierta por el primer cuaderno TIR se convertirá así en la Aduana de partida del segundo cuaderno TIR, que podrá incluir hasta tres Aduanas de destino. En el primer cuaderno TIR, todas las mercancías destinadas a las Aduanas de destino del segundo cuaderno TIR deberán figurar como mercancías destinadas a la última Aduana de destino. Este procedimiento puede abarcar hasta siete Aduanas de partida y de destino. Para satisfacer las condiciones enunciadas en el artículo 2 del Convenio, es esencial que cada transporte TIR franquee al menos una frontera. Dado que los dos cuadernos TIR se usarán consecutivamente, solo existirá una garantía TIR en cada momento;*
- ii) Uso simultáneo de varios vehículos de transporte por carretera (por ejemplo, un conjunto de vehículos) o varios contenedores. De conformidad con el artículo 17, párrafo 1, del Convenio TIR, podrá expedirse un cuaderno TIR por vehículo de transporte por carretera o contenedor. Cada cuaderno TIR podrá comprender hasta cuatro puntos de carga y descarga. La Aduana o las Aduanas de partida deberán indicar todos los números de referencia de dichos cuadernos en la casilla “Para uso oficial” de todos los talones de cada uno de los cuadernos TIR aceptados.
Sea cual sea la opción adoptada, las remesas que tengan que ser descargadas en sitios diferentes deberán estar separadas unas de otras, como se indica en la nota explicativa 0.18-2, párrafo 1.
{TRANS/WP.30/208, párr. 28 y anexo; TRANS/WP.30/AC.2/71, párr. 71 y anexo 3}*

Comentario a la nota explicativa 0.18-2

Descarga de mercancías

El término “descarga” mencionado, en particular, en la nota explicativa 0.18-2 no implica necesariamente la retirada física de la mercancía del vehículo o contenedor, ya que, por ejemplo, una operación de transporte puede continuar con el mismo vehículo o contenedor una vez terminado el transporte TIR. Sin embargo, cuando un transporte TIR haya terminado para una parte de la carga y deba continuar para el resto, las mercancías para las que haya terminado el transporte se retirarán físicamente del compartimento de carga o contenedor precintado o, en el caso de las mercancías pesadas o voluminosas, se separarán de las restantes mercancías pesadas o voluminosas para las que el transporte TIR continúe.

{TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5; TRANS/WP.30/192, párr. 26}

Artículo 19

Las mercancías y el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor deberán presentarse, junto con el cuaderno TIR, en la Aduana de partida. Las autoridades aduaneras del país de partida adoptarán las medidas necesarias para comprobar la exactitud del manifiesto de mercancías, y ya sea colocar los precintos aduaneros o controlar los que hayan sido colocados, bajo la responsabilidad de dichas autoridades, por personas debidamente autorizadas para ello.

Nota explicativa al artículo 19

- 0.19 La obligación de la Aduana de partida de comprobar la exactitud del manifiesto de mercancías implica la necesidad de verificar, como mínimo, que los detalles que figuren en dicho manifiesto correspondan a los consignados en los documentos de exportación y de transporte o en otros documentos comerciales relativos a esas mercancías; la Aduana de partida puede tener también que examinar las mercancías. Además, antes de colocar los precintos, la Aduana de partida deberá comprobar el estado del vehículo de transporte por carretera o del contenedor y, cuando se trate de vehículos o contenedores entoldados, el estado de los toldos y de sus cables o cuerdas de fijación, ya que estos accesorios no están incluidos en el certificado de aprobación.

Comentarios al artículo 19

Inspección en la Aduana de partida

Para el buen desempeño del sistema TIR, es esencial que la inspección en la Aduana de partida sea estricta y completa, ya que de ella depende el funcionamiento del procedimiento TIR. En particular, deberá evitarse:

- *la falsa declaración de mercancías, que permita su sustitución por otras mercancías durante el viaje (por ejemplo, la carga de cigarrillos y la declaración de papel pintado, para luego descargar los cigarrillos y sustituirlos por papel pintado); y*
- *el transporte de mercancías no indicadas en el manifiesto del cuaderno TIR (por ejemplo, cigarrillos, alcohol, drogas, armas).*
{TRANS/GE.30/AC.2/12, párr. 31; TRANS/GE.30/GRCC/11, párrs. 19 a 21}

Falsificación de la aceptación de un cuaderno TIR por la Aduana de partida

Para evitar los controles estrictos en la Aduana de partida, un defraudador puede intentar falsificar la aceptación por la Aduana de partida de un cuaderno TIR, por lo demás auténtico, utilizando sellos y precintos aduaneros falsos. Estas prácticas fraudulentas son muy peligrosas ya que, conforme a las disposiciones del Convenio TIR, las autoridades aduaneras de los países de tránsito y los países de destino aceptan normalmente las comprobaciones realizadas en la Aduana de partida. Por lo tanto, la Aduana o las Aduanas de salida del país o los países de partida cumplen un papel crucial en la detección de esas actividades fraudulentas y deben comprobar la autenticidad de los precintos colocados y del cuaderno TIR y otros documentos que acompañen el transporte (por ejemplo, la declaración de exportación de mercancías, la carta de porte CMR, etc.), que normalmente son verificados en la Aduana de partida. Si es preciso, las mencionadas Aduanas de salida deberán realizar todos los demás procedimientos aduaneros requeridos para la operación TIR en los países de partida.
{TRANS/WP.30/AC.2/2004/2, párr. 29; TRANS/WP.30/AC.2/75, párr. 61 y anexo 3, y TRANS/WP.30/AC.2/75/Corr.3}

Especificaciones de los precintos aduaneros

En el Convenio TIR no se aborda la cuestión de las normas y requisitos aplicables a los precintos aduaneros. Únicamente se estipula que, por regla general, las Partes Contratantes deben aceptar los precintos aduaneros colocados por otras Partes Contratantes. Así pues, las especificaciones de esos precintos se dejan a la discreción de las autoridades aduaneras nacionales. Para garantizar la eficacia de los precintos aduaneros, es deseable que las Aduanas utilicen precintos que cumplan los requisitos internacionales más avanzados en esa esfera. A este respecto, se señalan a la atención de las autoridades aduaneras los requisitos mínimos establecidos en el Anexo Específico E, capítulo 1, del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto Revisado). Además, pueden consultarse las directrices relativas al capítulo 6 del Anexo General de

ese Convenio, elaborado bajo los auspicios de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

{TRANS/WP.30/216, párr. 67 y anexo 2, y TRANS/WP.30/216/Corr.1; TRANS/WP.30/AC.2/77, párr. 54 y anexo 3}

Artículo 20

Para los viajes por el territorio de su país, las autoridades aduaneras podrán fijar un plazo y exigir que el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor siga una ruta determinada.

Nota explicativa al artículo 20

- 0.20 Cuando fijen plazos para el transporte de mercancías por su territorio, las autoridades aduaneras deberán también tener en cuenta, entre otras cosas, los reglamentos especiales que deban respetar los transportistas, especialmente las normas relativas a las horas de trabajo y a los períodos de reposo obligatorio de los conductores de vehículos de transporte por carretera. Se recomienda que dichas autoridades solo hagan uso de su derecho a prescribir una ruta determinada cuando lo consideren indispensable.

Comentario al artículo 20

Sanciones pecuniarias

Cuando se incumplan las obligaciones dimanantes de los artículos 20 y 39 y se requieran sanciones pecuniarias, estas no podrán ser cobradas a la asociación garante, sino únicamente al titular del cuaderno TIR o a la persona responsable de la infracción.

{TRANS/GE.30/AC.2/14, párr. 29; TRANS/GE.30/39, párr. 30}

Artículo 21

En cada Aduana de tránsito, así como en las Aduanas de destino, el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor serán presentados para su control a las autoridades aduaneras, juntamente con la carga y el cuaderno TIR correspondiente.

Notas explicativas al artículo 21

- 0.21-1 Las disposiciones de este artículo no limitan el derecho de las autoridades aduaneras a examinar todas las partes de un vehículo, así como el compartimento de carga precintado.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}
- 0.21-2 La Aduana de entrada podrá exigir el regreso del transportista a la Aduana de salida del país adyacente cuando compruebe que en ella se ha omitido el visado de salida o que este no ha sido extendido en debida

forma. En tal caso, la Aduana de entrada insertará en el cuaderno TIR una nota dirigida a la Aduana de salida correspondiente.

0.21-3

Si en el curso de un examen las autoridades aduaneras toman muestras de las mercancías, deberán consignar en el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR todos los detalles de las muestras tomadas.

Comentarios al artículo 21

Terminación de una operación TIR en la Aduana de salida (de tránsito) y en la Aduana de destino

Terminación en tránsito

El vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor ha sido presentado para su control en la Aduana de salida (de tránsito), juntamente con su carga y el cuaderno TIR correspondiente.

Terminación parcial

El vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor ha sido presentado para su control en la Aduana de destino, juntamente con la carga y el cuaderno TIR correspondiente, después de lo cual se ha retirado una parte de la carga del transporte TIR.

Terminación definitiva

El vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor ha sido presentado para su control en la última Aduana de destino, juntamente con la carga total o con la carga restante, si ya ha habido una o varias descargas parciales, y el cuaderno TIR correspondiente.

{TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Artículo 22

1. Por regla general, a menos que examinen las mercancías con arreglo a lo previsto en el artículo 5, párrafo 2, las autoridades de las Aduanas de tránsito de cada una de las Partes Contratantes aceptarán los precintos aduaneros de las demás Partes Contratantes, siempre que estén intactos. Dichas autoridades aduaneras podrán, sin embargo, añadir sus propios precintos, cuando el cumplimiento de los requisitos de control así lo exija.

2. Los precintos aduaneros así aceptados por una Parte Contratante gozarán en el territorio de esa Parte Contratante de la misma protección legal que se otorga a los precintos nacionales.

Comentario al artículo 22*Especificaciones de los precintos aduaneros*

En el Convenio TIR no se aborda la cuestión de las normas y requisitos aplicables a los precintos aduaneros. Únicamente se establece que, por regla general, las Partes Contratantes deben aceptar los precintos aduaneros colocados por otras Partes Contratantes. Así pues, las especificaciones de esos precintos se dejan a la discreción de las autoridades aduaneras nacionales. Sin embargo, para garantizar la eficacia de los precintos aduaneros, es deseable que las Aduanas utilicen precintos que cumplan los requisitos internacionales más avanzados en esa esfera. A este respecto, se señalan a la atención de las autoridades aduaneras las directrices relativas al capítulo 6 del Anexo General del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto Revisado), así como los requisitos mínimos para los precintos aduaneros establecidos en el Anexo Específico E, capítulo 1, de ese Convenio, elaborado bajo los auspicios de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

{TRANS/WP.30/216, párr. 67 y anexo 2, y TRANS/WP.30/216/Corr.1; TRANS/WP.30/AC.2/77, párr. 54 y anexo 3}

Artículo 23

Salvo en casos especiales, las autoridades aduaneras no exigirán:

- **que los vehículos de transporte por carretera, los conjuntos de vehículos o los contenedores sean escoltados, a expensas de los transportistas, en el territorio de su país,**
- **que los vehículos de transporte por carretera, los conjuntos de vehículos o los contenedores, y su carga, sean examinados en el curso del viaje.**

Comentario al artículo 23*Escolta de los vehículos de transporte por carretera*

El artículo 23 implica que solo se podrá prescribir el uso de una escolta en circunstancias excepcionales, cuando el cumplimiento de la legislación aduanera no pueda garantizarse por otros medios. La decisión sobre el uso de una escolta deberá basarse en un análisis de riesgos. En particular, las autoridades aduaneras deberán analizar el riesgo de que el transportista no presente el vehículo, junto con las mercancías, en la Aduana de destino o de salida (de tránsito) y de que las mercancías puedan ponerse en circulación en forma ilegal. Se recomienda que, al hacer ese análisis, las autoridades aduaneras evalúen, entre otros, los siguientes factores (sin un orden particular):

- *la información sobre infracciones aduaneras cometidas por el titular del cuaderno TIR, así como sobre sus anteriores retiradas o exclusiones del procedimiento TIR;*
- *la información sobre la reputación del transportista;*
- *el importe de los derechos e impuestos de importación o exportación exigibles;*
- *el origen de las mercancías y su itinerario.*

En el caso de que se recurra a la escolta, y especialmente si no se facilita otra prueba escrita al transportista, se recomienda que las autoridades aduaneras, cuando así lo solicite el transportista, anoten en la matriz núm. 1 del cuaderno TIR, en la rúbrica 5 (“Informaciones varias”) la palabra “Escolta”, seguida de una breve indicación de los motivos por los que se ha exigido su uso.

De conformidad con la nota explicativa 0.1 f), el importe pagadero por la escolta se limitará al costo aproximado de los servicios prestados y no deberá representar una protección indirecta de los productos nacionales ni un impuesto de importación o exportación con fines fiscales.

{ECE/TRANS/WP.30/240, párr. 26; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97, párr. 27}

Artículo 24

Si en el curso del viaje o en una Aduana de tránsito las autoridades aduaneras realizan un examen de la carga de un vehículo de transporte por carretera, un conjunto de vehículos o un contenedor, deberán hacer constar en los talones del cuaderno TIR utilizados en su país, en las matrices correspondientes y en los talones restantes del cuaderno TIR los detalles de los nuevos precintos colocados y de los controles efectuados.

Artículo 25

Si en el curso del viaje se rompen los precintos aduaneros en circunstancias que no sean las previstas en los artículos 24 y 35, o si se destruyen o dañan algunas mercancías sin que se rompan los precintos, se seguirá el procedimiento establecido en el anexo 1 del presente Convenio para el uso del cuaderno TIR, sin perjuicio de la aplicación, en su caso, de las disposiciones de la legislación nacional, y se extenderá el acta de comprobación en el cuaderno TIR.

Artículo 26

1. Cuando un transporte al amparo de un cuaderno TIR se efectúe parcialmente en el territorio de un Estado que no sea Parte Contratante en el presente Convenio, el transporte TIR quedará suspendido durante esa parte del trayecto. En ese caso, las autoridades aduaneras de la Parte Contratante en cuyo

territorio prosiga el viaje aceptarán el cuaderno TIR para la reanudación del transporte TIR, siempre que los precintos aduaneros y/o las marcas de identificación sigan intactos. En los casos en que los precintos aduaneros no estén intactos, las autoridades aduaneras podrán aceptar el cuaderno TIR para la reanudación del transporte TIR de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25. {ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002; ECE/TRANS/17/Amend.24; entró en vigor el 19 de septiembre de 2004}

2. Lo mismo se aplicará cuando, en una parte del trayecto en el territorio de una Parte Contratante el titular del cuaderno TIR no utilice dicho cuaderno debido a la existencia de procedimientos más sencillos de tránsito aduanero, o cuando no sea necesario el uso de un régimen de tránsito aduanero.

3. En esos casos, las Aduanas en que se suspenda o reanude el transporte TIR serán consideradas, respectivamente, como Aduana de salida de tránsito y Aduana de entrada de tránsito. {ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

Comentarios al artículo 26

Suspensión de un transporte TIR en una Parte Contratante donde no exista una asociación garante autorizada

El artículo 26 se aplicará también a las Partes Contratantes en que no exista una asociación garante autorizada y, en consecuencia, conforme al artículo 3, apartado b), no se apliquen las disposiciones del Convenio. El Comité Administrativo y la Junta Ejecutiva TIR (TIRExB) llevan una lista de esas Partes Contratantes basándose en los documentos depositados por las Partes Contratantes ante la TIRExB, en virtud de lo dispuesto en el anexo 9, parte I, del Convenio.

{TRANS/WP.30/AC.2/63, párrs. 59 y 60 y anexo 3}

Aplicación del procedimiento TIR cuando una parte del viaje no se efectúe por carretera

A tenor del artículo 2 del Convenio, podrán utilizarse otros modos de transporte (ferrocarril, vías de navegación interior, etc.), a condición de que un tramo del viaje, entre el comienzo y el final de un transporte TIR, se efectúe por carretera. Para el tramo no efectuado por carretera, el titular del cuaderno TIR podrá, o bien:

- *Solicitar a las autoridades aduaneras la suspensión del transporte TIR conforme a lo previsto en el artículo 26, párrafo 2, del Convenio. Para reanudar el transporte TIR suspendido, deberá ser posible aplicar el procedimiento y los controles aduaneros al final de la parte del trayecto no efectuado por carretera. Si la totalidad del trayecto en el país de partida no es por carretera, la operación TIR podrá comenzar y ser certificada inmediatamente como*

terminada en la Aduana de partida mediante la retirada de los dos talones (el núm. 1 y el núm. 2) del cuaderno TIR. En estas circunstancias, no regirá ninguna garantía TIR para la parte restante del trayecto en el territorio de ese país. No obstante, el transporte TIR podrá reanudarse fácilmente en la Aduana situada al final del tramo no efectuado por carretera en el territorio de otra Parte Contratante, conforme a las disposiciones del artículo 26 del Convenio; o bien

- *Utilizar el procedimiento TIR. Sin embargo, en este caso, el titular del cuaderno TIR deberá tener en cuenta que la aplicación de una operación TIR en un país dado solo es posible si las autoridades aduaneras nacionales están en condiciones de realizar los trámites que requiere el cuaderno TIR en los siguientes puntos (según se aplique): la entrada (de tránsito), la salida (de tránsito) y el destino. {TRANS/WP.30.AC.2/67, párr. 64 y anexo 4}*

Artículo 27

Con sujeción a lo dispuesto en el presente Convenio, y en particular en el artículo 18, una Aduana de destino indicada inicialmente podrá ser sustituida por otra Aduana de destino.

Artículo 28

1. La terminación de una operación TIR será certificada sin demora por las autoridades aduaneras. La terminación podrá certificarse con reservas o sin ellas; cuando se certifique con reservas, estas deberán basarse en hechos relacionados con la propia operación TIR, que se indicarán claramente en el cuaderno TIR. {ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

2. En los casos en que las mercancías queden sometidas a otro procedimiento aduanero u otro sistema de control aduanero, las irregularidades que puedan cometerse en ese otro procedimiento o sistema de control aduanero no se atribuirán al titular del cuaderno TIR como tal, ni a ninguna persona que actúe en su nombre. {ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

Notas explicativas al artículo 28

0.28-1 El uso del cuaderno TIR debe limitarse a las funciones para las que fue concebido, es decir, a la operación de tránsito. El cuaderno TIR no debe utilizarse, por ejemplo, para amparar el almacenamiento de mercancías bajo control aduanero en el lugar de destino.
{ECE/TRANS/17/Amend.21, entró en vigor el 12 de mayo de 2002; ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

- 0.28-2 Este artículo prevé que la terminación de una operación TIR esté sujeta a la integración de las mercancías en otro procedimiento aduanero o sistema de control aduanero. Esto incluye el despacho de aduana de las mercancías para el uso interno (ya sea pleno o condicionado), su traslado a un tercer país (exportación) o a una zona franca, o su almacenamiento en un lugar aprobado por las autoridades aduaneras a la espera de la declaración para otro régimen aduanero.
{ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}

Comentarios al artículo 28

Restitución del cuaderno TIR al titular o a cualquier otra persona que actúe en su nombre

Cabe destacar que la restitución inmediata del cuaderno TIR al titular o a cualquier otra persona que actúe en su nombre, ya sea que la operación se haya certificado con reservas o sin ellas, es una obligación esencial de la Aduana de destino. No solo facilita el control por parte de la asociación expedidora y de la organización internacional a que se hace referencia en el artículo 6, sino que también permite a estas entidades, a partir del momento de la restitución del cuaderno TIR, expedir un nuevo cuaderno al titular, puesto que el número de cuadernos en uso (en posesión del titular) en un momento dado puede ser limitado. {TRANS/GE.30/AC.2/12, párr. 33; TRANS/GE.30/GRCC/11, párrs. 24 y 25; TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Posibilidad de utilizar dos cuadernos TIR en un mismo transporte TIR

A veces el número de talones del cuaderno TIR no es suficiente para efectuar un transporte TIR completo. En esos casos, se deberá poner fin a la primera parte del transporte TIR conforme a lo dispuesto en los artículos 27 y 28 del Convenio, y la misma Aduana que certifique la terminación de la primera parte del transporte aceptará un nuevo cuaderno, que se usará para el resto del transporte TIR. Ambos cuadernos deberán llevar una mención adecuada que indique este hecho.

{TRANS/WP.30/AC.2/23, párr. 21; TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

El comentario sobre los “Procedimientos aplicables tras la terminación de una operación TIR” se ha suprimido.

{ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105, párr. 31}

Terminación de una operación TIR

1. *Cuando la terminación de una operación TIR se haya certificado sin reservas, las autoridades aduaneras que declaren que el certificado*

fue obtenido de manera abusiva o fraudulenta deberán indicar en su notificación de no descargo y/o en su solicitud de pago las razones por las que consideran que la terminación fue abusiva o fraudulenta.

2. Las autoridades aduaneras no deberán certificar la terminación de una operación TIR con reservas sistemáticas no especificadas, sin dar las razones, con el único propósito de eludir las disposiciones del artículo 10, párrafo 1, y del artículo 11, párrafo 1.

{TRANS/GE.30/GRCC/11, párr. 12; TRANS/GE.30/AC.2/12, párr. 25; TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Indicación de reservas

Cuando la terminación de una operación TIR se certifique con una reserva, las autoridades aduaneras deberán expresar esa reserva de manera perfectamente clara, e indicar también su existencia rellenando la casilla 27 del talón núm. 2 del cuaderno TIR, poniendo una "R" bajo la rúbrica 5 de la matriz núm. 2 del cuaderno y cumplimentando el acta de comprobación, si procede.

{TRANS/GE.30/8, párr. 12; TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Otros tipos de prueba de la terminación de una operación TIR

Se recomienda que las autoridades aduaneras acepten excepcionalmente como prueba alternativa de la correcta terminación de una operación TIR, por ejemplo, la siguiente información, a condición de que se facilite a su satisfacción:

- todo certificado o confirmación oficial de la terminación de una operación TIR correspondiente al mismo transporte TIR que haya extendido otra Parte Contratante tras la operación TIR respectiva, o la confirmación de que las mercancías en cuestión han sido sometidas a otro procedimiento o sistema de control aduanero, por ejemplo, el despacho de aduana para el uso interno;*
- las correspondientes matrices núm. 1 y núm. 2 del cuaderno TIR debidamente selladas por esa Parte Contratante, o una copia de ellas proporcionada por la organización internacional a que se hace referencia en el artículo 6 del Convenio, que deberá confirmar que se trata de una copia auténtica del original.*

{TRANS/WP.30/159, párr. 38; TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

*Procedimientos mejorados para el uso de los cuadernos TIR
por los transportistas*

En ciertas Partes Contratantes, el transportista no tiene contacto directo con los funcionarios competentes de la Aduana de destino antes de que el destinatario o sus agentes realicen las formalidades aduaneras necesarias con vista al despacho de las mercancías para el uso interno o a su colocación bajo cualquier otro procedimiento aduanero tras la operación de tránsito TIR. Para que el transportista o su conductor puedan verificar que el procedimiento TIR ha sido debidamente terminado por los funcionarios de aduanas competentes, se les permite, si así lo desean, conservar el cuaderno TIR y entregar al destinatario o a sus agentes solo una copia del talón amarillo núm. 1/núm. 2 (no destinado a la Aduana) de dicho cuaderno, junto con cualquier otro documento que sea necesario. Tras el despacho de aduana de las mercancías para el uso interno o su colocación bajo cualquier otro procedimiento aduanero, el transportista o su conductor deberán presentarse personalmente ante los funcionarios de aduanas competentes para obtener la certificación de su cuaderno TIR. {TRANS/WP.30/188, párr. 54; TRANS/WP.30/AC.2/59, párrs. 61 y 62 y anexo 6}

**c) DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS PESADAS O VOLUMINOSAS**

Artículo 29

- 1. Las disposiciones de esta sección se aplican solo al transporte de mercancías pesadas o voluminosas, tal como se definen en el artículo 1, apartado p), del presente Convenio.
{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}**
- 2. Cuando sean aplicables las disposiciones de la presente sección, el transporte de mercancías pesadas o voluminosas podrá efectuarse, si las autoridades de la Aduana de partida así lo deciden, en vehículos o contenedores no precintados.**
- 3. Las disposiciones de la presente sección se aplicarán solo si, en opinión de las autoridades de la Aduana de partida, las mercancías pesadas o voluminosas transportadas, así como los accesorios que se transporten con ellas, pueden identificarse fácilmente mediante la descripción dada, o ser provistos de precintos y/o marcas de identificación que impidan que una sustitución o sustracción de esas mercancías pase desapercibida.**

Nota explicativa al artículo 29

0.29

No se requiere un certificado de aprobación para los vehículos de transporte por carretera o contenedores que transporten mercancías pesadas o voluminosas. Sin embargo, la Aduana de partida tiene la obligación de comprobar el cumplimiento de las demás condiciones establecidas en este artículo para ese tipo de transporte. Las Aduanas de las otras Partes Contratantes aceptarán la decisión de la Aduana de partida, a menos que, en su opinión, esté en manifiesta contradicción con las disposiciones del artículo 29.

Comentarios al artículo 29

Vehículos de transporte por carretera considerados como mercancías pesadas o voluminosas

Si un vehículo de transporte por carretera o un vehículo especial considerado como mercancía pesada o voluminosa transporta a su vez otras mercancías pesadas o voluminosas, cumpliendo ambos, tanto el vehículo como las mercancías, al mismo tiempo las condiciones enunciadas en el capítulo III c) del Convenio, bastará un solo cuaderno TIR que lleve en la cubierta y en todos los talones la indicación señalada en el artículo 32 del Convenio. Si un vehículo de este tipo transporta mercancías normales en el compartimento de carga o en contenedores, el vehículo o los contenedores deberán haber sido aprobados anteriormente según las condiciones enunciadas en el capítulo III a), y el compartimento de carga o los contenedores deberán estar precintados.

Las disposiciones del artículo 3 a) iii) del Convenio se aplicarán a los vehículos de transporte por carretera o vehículos especiales que se exporten del país donde se encuentre la Aduana de partida y se importen a otro país donde se encuentre la Aduana de destino. En tal caso, no se aplicarán las disposiciones del artículo 15 del Convenio, relativas a la importación temporal de un vehículo de transporte por carretera. Por consiguiente, no serán necesarios los documentos aduaneros referentes a la importación temporal de esos vehículos.

*{TRANS/WP.30/AC.2/59, párrs. 61 y 62 y anexo 6;
TRANS/WP.30/AC.2/65, párrs. 39 y 40 y anexo 2; TRANS/WP.30/200,
párr. 72}*

Transporte de ganado

Las disposiciones del artículo 29 del Convenio relativas al transporte de mercancías pesadas y voluminosas deberían ser aplicables al transporte de ganado.

{TRANS/GE.30/AC.2/21, párr. 30}

Artículo 30

Todas las disposiciones del presente Convenio que no queden exceptuadas por las disposiciones especiales de esta sección serán aplicables al transporte de mercancías pesadas o voluminosas con arreglo al procedimiento TIR.

Artículo 31

La responsabilidad de la asociación garante se extenderá no solo a las mercancías enumeradas en el cuaderno TIR, sino también a aquellas que, sin estar enumeradas en dicho cuaderno, se encuentren en la plataforma de carga o entremedio de las mercancías enumeradas en el cuaderno TIR.

Artículo 32

El cuaderno TIR que se utilice deberá llevar en la cubierta y en todos sus talones la indicación “Mercancías pesadas o voluminosas” en letra negra, en francés o inglés.

Comentario al artículo 32

Expedición de cuadernos TIR para un cargamento mixto compuesto por mercancías normales y mercancías pesadas o voluminosas

Al tomar una decisión sobre el número de cuadernos TIR que se requerirán para el transporte de una carga mixta formada por mercancías normales y mercancías pesadas o voluminosas, la Aduana de partida tendrá en cuenta las disposiciones particulares del artículo 32, según las cuales, en el caso del transporte de mercancías pesadas o voluminosas, la cubierta y todos los talones del cuaderno TIR deben llevar la indicación “Mercancías pesadas o voluminosas”. Dado que esta indicación no se aplica a las mercancías normales transportadas bajo precinto aduanero, se requerirán uno o varios cuadernos TIR adicionales para cubrir el transporte de las mercancías normales.

{TRANS/WP.30/AC.2/71, anexo 3; TRANS/WP.30/206, párr. 57}

Artículo 33

Las autoridades de la Aduana de partida podrán exigir que se adjunten al cuaderno TIR las listas de bultos, fotografías, dibujos, etc. que sean necesarios para la identificación de las mercancías transportadas. En ese caso, refrendarán esos documentos, de los que se fijará una copia al dorso de la página de cubierta del cuaderno TIR, y todos los manifiestos del cuaderno incluirán una mención de esos documentos.

Artículo 34

Las autoridades de las Aduanas de tránsito de cada una de las Partes Contratantes aceptarán los precintos aduaneros y/o las marcas de identificación puestos por las autoridades competentes de otras Partes Contratantes. Sin embargo, esas autoridades podrán colocar precintos y/o marcas de identificación adicionales, en cuyo caso harán constar en los talones del cuaderno TIR utilizados en su país, en las matrices correspondientes y en los talones restantes del cuaderno TIR los detalles de los nuevos precintos y/o las nuevas marcas de identificación colocados.

Artículo 35

Si las autoridades aduaneras que examinen el cargamento en el curso del viaje o en una Aduana de tránsito se vieran obligadas a romper los precintos y/o a quitar las marcas de identificación, deberán indicar en los talones del cuaderno TIR utilizados en su país, en las matrices correspondientes y en los talones restantes del cuaderno TIR los detalles de los nuevos precintos y/o las nuevas marcas de identificación colocados.

Capítulo IV

IRREGULARIDADES

Artículo 36

Toda infracción de las disposiciones del presente Convenio expondrá al contraventor, en el país donde fuere cometida, a las sanciones previstas por la legislación de dicho país.

Artículo 37

Cuando no sea posible determinar el territorio en el que se ha cometido una irregularidad, esta se considerará cometida en el territorio de la Parte Contratante en que se ha detectado.

Artículo 38

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a excluir, temporal o permanentemente, de la aplicación del presente Convenio a toda persona culpable de una infracción grave de las leyes o reglamentos aduaneros aplicables al transporte internacional de mercancías.

Nota explicativa al artículo 38, párrafo 1

0.38.1 La nota explicativa se ha suprimido.
{ECE/TRANS/17/Amend.23; entró en vigor el 7 de noviembre de 2003}

2. Esta exclusión será notificada en el plazo de una semana a las autoridades competentes de la Parte Contratante en cuyo territorio esté establecida o domiciliada la persona de que se trate, a la asociación o las asociaciones del país o territorio aduanero en que se haya cometido la infracción y a la Junta Ejecutiva TIR.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

Nota explicativa al artículo 38, párrafo 2

La nota explicativa se ha suprimido.
{ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

0.38.2 La disposición legal que obliga a notificar a la Junta Ejecutiva TIR que una persona ha sido excluida, de forma temporal o permanente, del ámbito de aplicación del Convenio se considerará cumplida si se hace el uso debido de las aplicaciones electrónicas desarrolladas a tal fin por la secretaría TIR, bajo la supervisión de la Junta Ejecutiva TIR.
{ECE/TRANS/17/Amend.32, entró en vigor el 1 de enero de 2015}

Comentarios al artículo 38*Cooperación entre autoridades competentes*

Con respecto a la autorización de una persona para utilizar los cuadernos TIR conforme al anexo 9, parte II, del Convenio, las autoridades competentes de la Parte Contratante en que la persona interesada esté establecida o domiciliada deberán tener debidamente en cuenta toda información que haya notificado cualquier otra Parte Contratante con arreglo al artículo 38, párrafo 2, en relación con infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera cometidas por esa persona. Por lo tanto, para que la Parte Contratante en que la persona esté establecida o domiciliada pueda estudiar eficientemente el caso, la notificación debería contener el máximo de detalles posible. {TRANS/WP.30/196, párr. 76; TRANS/WP.30/200, párr. 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, párr. 63 y anexo 3}

Exclusión de un transportista nacional del procedimiento TIR

Para excluir del procedimiento TIR a un transportista nacional que haya cometido una infracción grave contra la legislación aduanera en el territorio del país en que esté establecido o domiciliado, se recomienda que las autoridades aduaneras utilicen las disposiciones del artículo 6, párrafo 4, y del anexo 9, parte II, párrafo 1 d), en lugar de las disposiciones del artículo 38, párrafo 1. {TRANS/WP.30/196, párr. 77; TRANS/WP.30/200, párr. 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, párr. 63 y anexo 3}

Artículo 39

Cuando las operaciones TIR sean consideradas en regla por los demás conceptos:

- 1. Las Partes Contratantes no tendrán en cuenta las pequeñas discrepancias en la observancia de los plazos o de las rutas prescritas.**
- 2. De igual modo, las discrepancias entre las indicaciones que figuren en el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR y el contenido efectivo del vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor no se considerarán infracciones del Convenio por el titular del cuaderno TIR cuando se demuestre, a satisfacción de las autoridades competentes, que esas discrepancias no se debieron a errores cometidos a sabiendas o por negligencia durante la carga o el despacho de las mercancías o cuando se estableció el manifiesto.**

Nota explicativa al artículo 39

- 0.39 La expresión “errores cometidos... por negligencia” se refiere a los actos que, aunque no cometidos deliberadamente y con pleno conocimiento de causa, se deriven de la no adopción de las medidas razonables y

necesarias para asegurarse de la exactitud de los datos en un caso particular.

Artículo 40

Las administraciones aduaneras de los países de partida y de destino no considerarán al titular del cuaderno TIR responsable de las discrepancias que puedan descubrirse en esos países cuando estas discrepancias se refieran en realidad a procedimientos aduaneros anteriores o posteriores a un transporte TIR, en los que el titular no participó.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

Artículo 41

Cuando se demuestre, a satisfacción de las autoridades aduaneras, que las mercancías especificadas en el manifiesto de un cuaderno TIR se han destruido o perdido irremediablemente por causa de accidente o fuerza mayor, o que han mermado debido a su naturaleza, se concederá la dispensa del pago de los derechos e impuestos normalmente exigibles.

Artículo 42

Cuando reciban una petición debidamente motivada de una Parte Contratante, las autoridades competentes de las Partes Contratantes interesadas en un transporte TIR facilitarán a dicha Parte Contratante todas las informaciones disponibles que sean necesarias para la aplicación de las disposiciones de los artículos 39, 40 y 41 *supra*.

{ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002}

Comentario al artículo 42

Cooperación entre autoridades aduaneras

En los casos de no descargo de los cuadernos TIR, suele ser difícil para las autoridades aduaneras determinar los derechos e impuestos de importación o exportación exigibles en la reclamación, porque la descripción de las mercancías en el cuaderno es a menudo muy vaga y no indica su valor. Por ello, en muchos casos es necesario solicitar más información a la Aduana de partida sobre las mercancías cargadas. En tales circunstancias, son importantes la colaboración estrecha y el intercambio de información entre las autoridades competentes de todas las Partes Contratantes, ya que solo el cumplimiento estricto de las disposiciones de los artículos 42 y 50 del Convenio puede garantizar el funcionamiento eficaz del régimen de tránsito TIR.

{TRANS/WP.30/131, párrs. 39 y 40}

Artículo 42 bis

Las autoridades competentes, en estrecha cooperación con las asociaciones, adoptarán todas las medidas necesarias para velar por el uso correcto de los cuadernos TIR. A tal efecto, podrán tomar medidas adecuadas de control a nivel nacional e internacional. Las medidas de control nacionales que adopten en este contexto las autoridades competentes serán comunicadas inmediatamente a la Junta Ejecutiva TIR, que examinará su conformidad con las disposiciones del Convenio. Las medidas de control internacionales serán adoptadas por el Comité Administrativo.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

Nota explicativa al artículo 42 bis

0.42 *bis* El término “inmediatamente” del artículo 42 *bis* se entenderá en el sentido de que cualquier medida nacional que pueda afectar a la aplicación del Convenio TIR y/o al funcionamiento del sistema TIR deberá comunicarse por escrito a la Junta Ejecutiva TIR a la mayor brevedad y, en lo posible, antes de su entrada en vigor, de manera que esta pueda ejercer eficientemente sus funciones de supervisión y cumplir su responsabilidad de examinar la medida para verificar que sea conforme con el Convenio TIR, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 42 *bis* y en su propio mandato, establecido en el anexo 8 del Convenio.

{ECE/TRANS/17/Amend.33, entró en vigor el 1 de enero de 2017}

Artículo 42 ter

Las autoridades competentes de las Partes Contratantes facilitarán a las asociaciones autorizadas, según proceda, la información que precisen para cumplir el compromiso adquirido con arreglo al anexo 9, parte I, párrafo 3 iii).

En el anexo 10 se indica la información que deberá facilitarse en determinados casos.

{ECE/TRANS/17/Amend.27; entró en vigor el 12 de agosto de 2006}

Capítulo V

NOTAS EXPLICATIVAS

Artículo 43

En las notas explicativas que figuran en el anexo 6 y en el anexo 7, parte III, se interpretan algunas disposiciones del presente Convenio y de sus anexos. También se describen algunas prácticas recomendadas.

Capítulo VI

DISPOSICIONES VARIAS

Artículo 44

Cada Parte Contratante concederá a las asociaciones garantes interesadas facilidades para:

- a) la transferencia de las divisas necesarias para el pago de las sumas que reclamen las autoridades de las Partes Contratantes en virtud de lo dispuesto en el artículo 8 del presente Convenio; y
- b) la transferencia de las divisas necesarias para el pago de los formularios del cuaderno TIR que les envíen las asociaciones extranjeras correspondientes o las organizaciones internacionales.

Artículo 45

Cada Parte Contratante hará publicar la lista de las Aduanas de partida, Aduanas de tránsito y Aduanas de destino que haya habilitado para la tramitación de las operaciones TIR. Las Partes Contratantes con territorios limítrofes se consultarán mutuamente para determinar de común acuerdo las Aduanas de frontera correspondientes y sus horarios de apertura.

Nota explicativa al artículo 45

0.45 Se recomienda a las Partes Contratantes que habiliten para las operaciones TIR el mayor número posible de Aduanas, tanto en las fronteras como en el interior del país.

Artículo 46

1. La intervención del personal aduanero en las operaciones aduaneras mencionadas en el presente Convenio no dará lugar al pago de ningún derecho, excepto en los casos en que dicha intervención se realice fuera de los días, horas y lugares normalmente previstos para tales operaciones.

2. Las Partes Contratantes facilitarán en la mayor medida posible las operaciones que hayan de efectuarse en las Aduanas en relación con las mercancías perecederas.

Comentario al artículo 46

Gastos ocasionados por controles aduaneros realizados a petición del transportista

Todo gasto relacionado con una intervención de la Aduana que se realice a petición del transportista, como se indica en el comentario al artículo 5 del Convenio TIR, correrá a cargo del transportista.

{TRANS/WP.30/196, párrs. 66 y 67 y anexo 3; TRANS/WP.30/AC.2/63, párr. 63 y anexo 3}

Artículo 47

1. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación de las restricciones y los controles establecidos en los reglamentos nacionales por consideraciones de moralidad pública, seguridad pública e higiene o salud públicas, o por motivos veterinarios o fitopatológicos, ni el cobro de las cantidades exigibles en virtud de esos reglamentos.

2. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación de otras disposiciones nacionales o internacionales sobre el transporte.

Comentarios al artículo 47

Facilitación del comercio y controles aduaneros

El Convenio TIR es un convenio aduanero que se refiere al régimen de tránsito aduanero. El objetivo del artículo 47 es permitir la aplicación de restricciones y controles suplementarios basados en reglamentos nacionales distintos del reglamento aduanero. Por lo tanto, este artículo no debería utilizarse para justificar la imposición de requisitos aduaneros suplementarios.

La aplicación de restricciones y controles suplementarios prevista en el artículo 47, párrafo 1, suele acarrear retrasos y gastos adicionales para las empresas de transporte. En vista de ello, esas restricciones y controles deberán reducirse al mínimo y limitarse a los casos en que las circunstancias o los riesgos reales lo justifiquen.

{TRANS/WP.30/204, párr. 58; TRANS/WP.30/AC.2/69, anexo 3}

Documentación adjunta

La documentación exigida por los tratados internacionales (como la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres de 1973) deberá acompañar siempre a las mercancías a las que se aplique. En esos casos, una referencia a esa

documentación en el cuaderno TIR podrá facilitar los controles aduaneros.

{TRANS/WP.30/216, párr. 72 y anexo 2; TRANS/WP.30/AC.2/77, párr. 54 y anexo 3}

Artículo 48

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impedirá a las Partes Contratantes que formen una unión aduanera o económica promulgar disposiciones especiales sobre las operaciones de transporte que comiencen o terminen en sus territorios, o que pasen en tránsito por estos, siempre que dichas disposiciones no menoscaben las facilidades previstas en el presente Convenio.

Artículo 49

El presente Convenio no impedirá la aplicación de las facilidades más amplias que las Partes Contratantes concedan o deseen conceder, bien mediante disposiciones unilaterales, bien en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, siempre que las facilidades así concedidas no sean estorbo para la aplicación de las disposiciones del presente Convenio y, en particular, de las operaciones TIR.

Artículo 50

Las Partes Contratantes se transmitirán mutuamente, cuando así se solicite, la información necesaria para la aplicación de las disposiciones del presente Convenio, y en particular la relativa a la aprobación de los vehículos de transporte por carretera o de los contenedores, así como a las características técnicas de su diseño.

Artículo 51

Los anexos del presente Convenio forman parte integrante del Convenio.

Capítulo VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 52

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. Todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o miembros de cualquiera de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, así como todo Estado parte en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia y cualquier otro Estado que invite la Asamblea General de las Naciones Unidas, podrán pasar a ser Partes Contratantes en el presente Convenio mediante:

- a) su firma sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación;
- b) el depósito de un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación después de haberlo firmado con reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) el depósito de un instrumento de adhesión.

2. El presente Convenio estará abierto a la firma por los Estados a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo desde el 1 de enero de 1976 hasta el 1 de diciembre de 1976, inclusive, en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra. Pasado ese plazo, quedará abierto a la adhesión de esos Estados.

3. Las uniones aduaneras o económicas podrán pasar a ser Partes Contratantes en el presente Convenio junto con todos sus Estados miembros, o en cualquier momento una vez que todos sus Estados miembros sean Partes Contratantes en el Convenio, con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. Sin embargo, estas uniones no tendrán derecho de voto.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 53

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha en que cinco de los Estados a que se hace referencia en el artículo 52, párrafo 1, lo hayan firmado sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Una vez que cinco de los Estados a que se hace referencia en el artículo 52, párrafo 1, lo hayan firmado sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el presente Convenio entrará en vigor para las nuevas Partes

Contratantes seis meses después de la fecha en que dichas Partes hayan depositado sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

3. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que se deposite con posterioridad a la entrada en vigor de una enmienda del presente Convenio se reputará aplicable al Convenio en su forma enmendada.

4. Todo instrumento de esa naturaleza depositado con posterioridad a la aceptación de una enmienda, pero antes de su entrada en vigor, se reputará aplicable al Convenio tal como quede enmendado en la fecha en que la enmienda entre en vigor.

Artículo 54

Denuncia

1. Toda Parte Contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.

2. La denuncia surtirá efecto quince meses después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación.

3. La validez de los cuadernos TIR aceptados por la Aduana de partida antes de la fecha en que surta efecto la denuncia no quedará afectada por esta, y la garantía de la asociación garante seguirá en vigor con arreglo a las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 55

Extinción

Si después de la entrada en vigor del presente Convenio el número de Estados que son Partes Contratantes se reduce durante cualquier período de doce meses consecutivos a menos de cinco, el Convenio dejará de surtir efecto al final de dicho período de doce meses.

Artículo 56

Derogación del Convenio TIR de 1959

1. A su entrada en vigor, el presente Convenio derogará y remplazará, en las relaciones entre las Partes Contratantes en este Convenio, el Convenio TIR de 1959.

2. Los certificados de aprobación expedidos a vehículos de transporte por carretera y contenedores con arreglo a las condiciones establecidas en el Convenio TIR de 1959 serán aceptados por las Partes Contratantes en el presente Convenio durante el período de validez de esos certificados, o cualquier prórroga de este, para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero, siempre que dichos

vehículos y contenedores sigan reuniendo las condiciones en que fueron inicialmente aprobados.

Artículo 57

Solución de controversias

1. Toda controversia entre dos o más Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Convenio se resolverá, dentro de lo posible, por vía de negociación entre ellas o por otros medios de arreglo.
2. Toda controversia entre dos o más Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Convenio que no pueda resolverse por los medios indicados en el párrafo 1 del presente artículo será sometida, a instancia de una de esas Partes, a un tribunal de arbitraje que se constituirá del modo siguiente: cada una de las partes en la controversia designará un árbitro, y los árbitros así designados elegirán a otro árbitro, que será el presidente. Si tres meses después de la fecha en que se haya recibido la solicitud de arbitraje una de las partes no ha designado árbitro, o si los árbitros no han elegido al presidente, cualquiera de las partes podrá pedir al Secretario General de las Naciones Unidas que designe al árbitro o al presidente del tribunal de arbitraje.
3. La decisión del tribunal de arbitraje constituido con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo tendrá fuerza obligatoria para las partes en la controversia.
4. El tribunal de arbitraje establecerá su propio reglamento.
5. Las decisiones del tribunal de arbitraje se adoptarán por mayoría de votos.
6. Cualquier diferencia que surja entre las partes en la controversia sobre la interpretación y ejecución del laudo arbitral podrá ser sometida por cualquiera de ellas a la decisión del tribunal de arbitraje que lo haya dictado.

Artículo 58

Reservas

1. Todo Estado podrá, al firmar o ratificar el presente Convenio, o al adherirse a él, declarar que no se considera obligado por lo dispuesto en el artículo 57, párrafos 2 a 6, del presente Convenio. Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas por lo dispuesto en dichos párrafos en sus relaciones con la Parte Contratante que haya hecho esa reserva.
2. Toda Parte Contratante que haya formulado una reserva conforme a lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo podrá en cualquier momento retirarla mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.

3. Aparte de las reservas previstas en el párrafo 1 del presente artículo, no se admitirá ninguna reserva al presente Convenio.

Artículo 58 bis

Comité Administrativo

Se establecerá un Comité Administrativo integrado por todas las Partes Contratantes. Su composición, funciones y reglamento figuran en el anexo 8. {ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

Artículo 58 ter

Junta Ejecutiva TIR

El Comité Administrativo establecerá una Junta Ejecutiva TIR como órgano subsidiario que realizará, en su nombre, las tareas que le incumban en virtud del Convenio y que le confíe el Comité. Su composición, funciones y reglamento figuran en el anexo 8. {ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

Artículo 59

Procedimiento de enmienda del presente Convenio

1. El presente Convenio, incluidos sus anexos, podrá ser enmendado a propuesta de una Parte Contratante con arreglo al procedimiento que se establece en el presente artículo.

2. Toda enmienda propuesta al presente Convenio será examinada por el Comité Administrativo compuesto por todas las Partes Contratantes de conformidad con el reglamento establecido en el anexo 8. Toda enmienda de esa naturaleza que se examine o prepare en la reunión del Comité Administrativo y que este adopte por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes será comunicada por el Secretario General de las Naciones Unidas a las Partes Contratantes para su aceptación. {ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

3. Salvo lo dispuesto en el artículo 60, toda enmienda propuesta que se comunique con arreglo a lo previsto en el párrafo anterior entrará en vigor para todas las Partes Contratantes tres meses después de la expiración de un período de doce meses contados a partir de la fecha en que se haya hecho la comunicación de la enmienda propuesta, si durante ese período ningún Estado que sea Parte Contratante comunica al Secretario General de las Naciones Unidas una objeción a la enmienda.

4. Si se notifica una objeción a la enmienda propuesta conforme a lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, la enmienda se considerará no aceptada y no surtirá efecto alguno.

Artículo 60

Procedimiento especial de enmienda de los anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10

1. Toda enmienda propuesta a los anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 que se haya examinado con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 59 entrará en vigor en una fecha que fijará el Comité Administrativo en el momento de su aprobación, a menos que, en una fecha anterior que determinará el Comité en ese mismo momento, una quinta parte de los Estados que sean Partes Contratantes, o cinco de ellos, si esta última cifra es inferior, hayan notificado al Secretario General de las Naciones Unidas sus objeciones a la enmienda. Las fechas mencionadas en el presente párrafo serán fijadas por el Comité Administrativo por mayoría de dos tercios de sus miembros presentes y votantes.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999;
ECE/TRANS/17/Amend.27; entró en vigor el 12 de agosto de 2006}

2. A su entrada en vigor, toda enmienda aprobada con arreglo al procedimiento previsto en el párrafo 1 del presente artículo derogará y reemplazará, para todas las Partes Contratantes, las disposiciones anteriores a las que se refiera.

Artículo 61

Peticiones, comunicaciones y objeciones

El Secretario General de las Naciones Unidas informará a todas las Partes Contratantes y a todos los Estados a que se hace referencia en el artículo 52, párrafo 1, del presente Convenio de toda petición, comunicación u objeción que se presente en virtud de los artículos 59 y 60 del presente Convenio y de la fecha de entrada en vigor de cualquier enmienda.

Artículo 62

Conferencia de revisión

1. Todo Estado que sea Parte Contratante podrá solicitar, mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que se convoque una conferencia con objeto de revisar el presente Convenio.

2. El Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de revisión, a la que se invitará a todas las Partes Contratantes y a todos los Estados mencionados en el artículo 52, párrafo 1, si, en un plazo de seis meses contados a partir de la fecha de la notificación por el Secretario General, al menos una cuarta

parte de los Estados que son Partes Contratantes le comunican su acuerdo con la solicitud.

3. El Secretario General de las Naciones Unidas convocará también una conferencia de revisión a la que se invitará a todas las Partes Contratantes y a todos los Estados mencionados en el artículo 52, párrafo 1, si recibe la notificación de una solicitud al efecto del Comité Administrativo. El Comité Administrativo formulará una solicitud de este tipo por acuerdo de la mayoría de sus miembros presentes y votantes.

4. Si se convoca una conferencia en aplicación de lo dispuesto en los párrafos 1 o 3 del presente artículo, el Secretario General de las Naciones Unidas informará de ello a todas las Partes Contratantes y las invitará a presentar, en un plazo de tres meses, las propuestas que deseen que examine la conferencia. El Secretario General de las Naciones Unidas hará llegar a todas las Partes Contratantes el programa provisional de la conferencia, junto con los textos de las propuestas, por lo menos tres meses antes de la fecha de inauguración de la conferencia.

Artículo 63

Notificaciones

Además de las notificaciones y comunicaciones previstas en los artículos 61 y 62, el Secretario General de las Naciones Unidas notificará a todos los Estados a que se hace referencia en el artículo 52:

- a) las firmas, ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones y adhesiones efectuadas conforme al artículo 52;
- b) las fechas de entrada en vigor del presente Convenio conforme al artículo 53;
- c) las denuncias efectuadas conforme al artículo 54;
- d) la extinción del presente Convenio conforme al artículo 55;
- e) las reservas formuladas conforme al artículo 58.

Artículo 64

Texto auténtico

Después del 31 de diciembre de 1976, el original del presente Convenio será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien remitirá copias certificadas conformes a cada una de las Partes Contratantes y a los Estados a que se hace referencia en el artículo 52, párrafo 1, que no sean Partes Contratantes.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados para ello, han firmado el presente Convenio.

HECHO en Ginebra el día catorce de noviembre de mil novecientos setenta y cinco, en un solo ejemplar, cuyos textos en francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

2.2 ANEXOS DEL CONVENIO TIR DE 1975

**(CON LAS NOTAS EXPLICATIVAS
Y LOS COMENTARIOS)**

Anexo 1

MODELO DE CUADERNO TIR

VERSIÓN 1

1. El cuaderno TIR está impreso en francés, con excepción de la página 1 de la cubierta, cuyas rúbricas están también impresas en inglés. Las “Reglas para el uso del cuaderno TIR”, que figuran en francés en la página 2 de la cubierta, se reproducen también en inglés en la página 3 de esta. El “Acta de comprobación” también podrá figurar en el reverso en un idioma distinto del francés, según proceda.

{ECE/TRANS/17/Amend.18; entró en vigor el 1 de agosto de 1995}

2. Los cuadernos utilizados para las operaciones TIR en el marco de una cadena de garantía regional podrán estar impresos en cualquiera de los idiomas oficiales de las Naciones Unidas, con la salvedad de que en la página 1 de la cubierta las rúbricas estarán también impresas en francés o inglés. Las “Reglas para el uso del cuaderno TIR” figurarán en la página 2 de la cubierta en el idioma oficial de las Naciones Unidas utilizado y, en la página 3 de la cubierta, en francés o inglés.

{ECE/TRANS/17/Amend.7; entró en vigor el 1 de agosto de 1986}

VERSIÓN 2

3. Para el transporte de tabaco y alcohol por los que pueda exigirse a la asociación garante una garantía más elevada, de conformidad con la nota explicativa 0.8.3 del anexo 6, las autoridades aduaneras deberán exigir cuadernos TIR que lleven claramente en la cubierta y en todos los talones las anotaciones “TABAC/ALCOOL” y “TOBACCO/ALCOHOL”. Dichos cuadernos deberán, además, precisar, al menos en inglés y francés, las categorías de tabaco y alcohol garantizadas, en una hoja aparte insertada detrás de la página 2 del cuaderno.

{ECE/TRANS/17/Amend.17; entró en vigor el 1 de octubre de 1994}

Nota explicativa sobre el modelo de cuaderno TIR

1.10 c) Reglas para el uso del cuaderno TIR

Listas de carga adjuntas al manifiesto de mercancías

El párrafo 10 c) de las Reglas para el uso del cuaderno TIR autoriza el uso de listas de carga, en forma de anexo al cuaderno, aun cuando haya suficiente espacio para incluir en el manifiesto todas las mercancías transportadas. Sin embargo, esta práctica solo está permitida si las listas contienen, de forma legible y reconocible, todos los detalles exigidos en el manifiesto de mercancías y si se respetan todas las demás disposiciones del párrafo 10 c) de las Reglas.

{ECE/TRANS/17/Amend.2; entró en vigor el 1 de octubre de 1980}

Comentarios sobre el modelo de cuaderno TIR

Método para anexas documentos suplementarios

Cuando, de conformidad con los párrafos 10 c) u 11 de las Reglas para el uso del cuaderno TIR tengan que adjuntarse documentos suplementarios a los talones o a la cubierta del cuaderno TIR, las autoridades aduaneras deberán unir esos documentos al cuaderno TIR por medio de grapas u otros dispositivos y estampar en ellos los sellos de la Aduana de tal forma que los documentos no puedan ser retirados sin que queden huellas visibles en el cuaderno.

{TRANS/WP.30/139, párr. 43; TRANS/WP.30/AC.2/29, anexo 3; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Descripción de mercancías en el manifiesto (casillas 9 a 11 de los talones)

Las administraciones aduaneras y los titulares de cuadernos TIR tienen la obligación de cumplir estrictamente las Reglas para el uso del cuaderno TIR. Cuando sea necesario, las mercancías deberán describirse en documentos adjuntos al manifiesto, que la Aduana sellará y que se mencionarán en la casilla 8 de los talones. Como mínimo se habrá de dar la descripción comercial habitual de las mercancías para que las autoridades aduaneras puedan identificarlas sin ambigüedad.

{TRANS/GE.30/45, párrs. 12 a 15; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Declaración del valor de las mercancías

El hecho de que no se hayan declarado los valores en el cuaderno TIR no será motivo para que las autoridades aduaneras detengan las mercancías.

{TRANS/GE.30/17, párr. 44}

Terminación de una operación TIR

Además de las inscripciones requeridas, un solo sello aduanero y una sola firma en las casillas 24 a 28 del talón núm. 2 serán necesarios y suficientes para certificar la terminación de una operación TIR. Ninguna entidad que no sea una autoridad aduanera estará autorizada a sellar ni a firmar los talones, las matrices o la cubierta del cuaderno TIR. La cumplimentación de la matriz del talón núm. 2 por las autoridades aduaneras, con un sello aduanero, la fecha y la firma, indicarán al titular del cuaderno TIR y a la asociación garante que se ha certificado, con o sin reservas, la terminación de la operación TIR.

{TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Sellos aduaneros en la matriz

A veces, las autoridades aduaneras de los países de tránsito no sellan las matrices de los cuadernos TIR tal como se exige en el Convenio. Este hecho, aunque no está permitido, no pondrá en duda la validez de la operación de transporte TIR si el cuaderno TIR es aceptado por la Aduana de entrada (de tránsito).

{TRANS/WP.30/135, párr. 57; TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Sellos aduaneros en la hoja amarilla

En algunos países, las autoridades aduaneras han solicitado que se estampen sellos aduaneros en la hoja amarilla del cuaderno TIR, que no está prevista para uso de la Aduana sino que se ha incluido en el cuaderno TIR para ofrecer un ejemplo, en el idioma del país de partida, de la forma en que deben cumplimentarse los talones. Por ello, se recomienda poner una cruz en las casillas 13 a 15, 17, 23 y 28 del cuaderno TIR, así como en la casilla 6 de la matriz de la hoja amarilla, para indicar claramente que no es necesario estampar el sello y la firma de la Aduana en esos lugares.

{TRANS/WP.30/139, párrs. 48 y 49}

Traducción de las Reglas para el uso del cuaderno TIR

Se recomienda que las “Reglas para el uso del cuaderno TIR” se incluyan también en el reverso del manifiesto de mercancías (no destinado a la Aduana) del cuaderno TIR en cualquier idioma que pueda facilitar la cumplimentación y el uso del cuaderno TIR.

{TRANS/WP.30/159, párr. 45}

Otros tipos de prueba de la terminación de una operación TIR

Se recomienda que las autoridades aduaneras acepten excepcionalmente como prueba alternativa de la correcta terminación de una operación TIR, por ejemplo, la siguiente información, a condición de que se facilite a su satisfacción:

- todo certificado o confirmación oficial de la terminación de una operación TIR correspondiente al mismo transporte TIR que haya extendido otra Parte Contratante tras la operación TIR respectiva, o la confirmación de que las mercancías en cuestión han sido sometidas a otro procedimiento o sistema de control aduanero, por ejemplo, el despacho de aduana para el uso interno;*
- las correspondientes matrices núm. 1 y núm. 2 del cuaderno TIR debidamente selladas por esa Parte Contratante, o una copia de ellas proporcionada por la organización internacional a que se hace*

referencia en el artículo 6 del Convenio, que deberá confirmar que se trata de una copia auténtica del original.

{TRANS/WP.30/159, párr. 38; TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Indicación de reservas

Cuando la terminación de una operación TIR se certifique con una reserva, las autoridades aduaneras deberán expresar esa reserva de manera perfectamente clara, e indicar también su existencia rellenando la casilla 27 del talón núm. 2 del cuaderno TIR, poniendo una "R" bajo la rúbrica 5 de la matriz núm. 2 del cuaderno y cumplimentando el acta de comprobación, si procede.

{TRANS/GE.30/8, párr. 12; TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Modelo de cuaderno TIR y formularios de cuadernos TIR efectivamente impresos y distribuidos

Para impedir la falsificación de los cuadernos TIR y facilitar su distribución y registro, los formularios de cuadernos TIR que efectivamente se impriman y distribuyan podrán contener detalles y elementos adicionales que no aparezcan en el modelo de cuaderno TIR reproducido en el anexo 1, tales como la identificación y la numeración de las páginas, códigos de barras y otros elementos especiales de protección. Tales detalles y elementos adicionales deberán ser aprobados por el Comité de Administración del Convenio TIR.

{TRANS/WP.30/192, párr. 26; TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 46 y anexo 5}

Cumplimentación de un cuaderno TIR

El párrafo 10 b) de las Reglas para el uso del cuaderno TIR no prohíbe que el cuaderno TIR se rellene a mano ni por cualquier otro método, siempre que los datos de todas las hojas del cuaderno sean claramente legibles.

{TRANS/WP.30/200, párr. 77; TRANS/WP.30/AC.2/67, párr. 63 y anexo 3}

Cumplimentación de la casilla 26 del talón núm. 2 y de la rúbrica 3 de la matriz núm. 2 del cuaderno TIR

Se recomienda que solo las Aduanas de destino, y no las Aduanas de salida (de tránsito), rellenen las susodichas casillas en el momento de la descarga.

{TRANS/WP.30/AC.2/69, párr. 61 y anexo 4; TRANS/WP.30/AC.2/2003/9, párr. 11}

Uso de hojas adicionales cuando haya varias Aduanas de partida o de destino

Con arreglo al párrafo 6 de las Reglas para el uso del cuaderno TIR, se requieren dos hojas adicionales por cada nueva Aduana de partida o destino. Según la nota explicativa 0.1 b), cada tramo nacional de un transporte TIR entre dos Aduanas sucesivas, del tipo que sea, puede considerarse una operación TIR. Para garantizar un control aduanero ininterrumpido, se recomienda utilizar un solo juego de talones núm. 1/ núm. 2 y aplicar un procedimiento de descargo separado a cada operación TIR. Cuando haya varias Aduanas de partida, las sucesivas Aduanas de ese tipo no solo comenzarán una nueva operación TIR, sino que también certificarán la terminación de la operación TIR anterior rellenando el talón núm. 2 y la matriz núm. 2 correspondientes del cuaderno TIR. Así pues, las Aduanas de partida sucesivas cumplen también la función de Aduanas de destino o de salida (de tránsito) para las mercancías cargadas en las Aduanas de partida anteriores. Este procedimiento se aplica asimismo, mutatis mutandis, en caso de que haya varias Aduanas de destino. Las Aduanas de destino precedentes no solo certifican la terminación de la operación TIR anterior, sino que también dan comienzo a una nueva operación rellenando el talón núm. 1 y la matriz núm. 1 correspondientes del cuaderno TIR. Por lo tanto, las Aduanas de destino también cumplen la función de Aduanas de partida o de entrada (de tránsito) para las mercancías dirigidas a las siguientes Aduanas de destino.

*{TRANS/WP.30/AC.2/2003/13, párr. 25 y anexo;
TRANS/WP.30/AC.2/71, párr. 68 y anexo 2}*

Utilización del cuaderno TIR en caso de denegación de la entrada de mercancías transportadas al amparo del procedimiento TIR en el territorio de una Parte Contratante

Cuando, en circunstancias excepcionales, las autoridades competentes tomen la decisión de no permitir la entrada de mercancías transportadas al amparo del procedimiento TIR en el territorio de su país, se recomienda vivamente que las autoridades aduaneras indiquen con claridad en la casilla "Para uso oficial" de todos los talones núm. 1/ núm. 2 restantes la razón precisa de la decisión, incluyendo una clara referencia a la disposición o las disposiciones de la legislación nacional o internacional en que se base esa decisión. Además, las autoridades aduaneras deberán consignar en la casilla 5 de las matrices núms. 1 y 2 correspondientes la mención: "Acceso denegado".

*{ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/4 y ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105,
párr. 35}*

Referencias para la versión 1 del modelo de cuaderno TIR

ECE/TRANS/17/Amend.26; entró en vigor el 1 de abril de 2006
ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002
ECE/TRANS/17/Amend.10; entró en vigor el 23 de mayo de 1989
ECE/TRANS/17/Amend.8; entró en vigor el 1 de agosto de 1987
ECE/TRANS/17/Amend.7 y Corr.1; entró en vigor el 1 de agosto de 1986
ECE/TRANS/17/Amend.2; entró en vigor el 1 de octubre de 1980

Referencias para la versión 2 del modelo de cuaderno TIR

ECE/TRANS/17/Amend.32, entró en vigor el 1 de enero de 2015
ECE/TRANS/17/Amend.26; entró en vigor el 1 de abril de 2006
ECE/TRANS/17/Amend.21; entró en vigor el 12 de mayo de 2002
ECE/TRANS/17/Amend.17; entró en vigor el 1 de octubre de 1994

Modelo de cuaderno TIR: VERSIÓN 1

Página 1 de la cubierta

[Anexo 1,
página 3]

Page 1 of cover

[Annex 1
page 3]

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

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

Modelo de cuaderno TIR: VERSIÓN 1

Página 2 de la cubierta

[Anexo 1,
página 4]

Page 2 of cover

[Annex 1
page 4]

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

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

B. Manière de remplir le carnet TIR

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

C. Incidents ou accidents

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

Modelo de cuaderno TIR: VERSIÓN 1

[Anexo 1,
página 5
(blanca)]

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

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied _____			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) _____			

[Annex 1
page 5
(white)]

Modelo de cuaderno TIR: VERSIÓN 1

[Anexo 1,
página 6
(verde)]

[Annex 1
page 6
(green)]

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET No 	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country)	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s), of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:		Number	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>
1. Customs office			
2. Customs office			
3. Customs office			
13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete		14. Place and date 15. Signature of holder or agent	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination)	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit	<input type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2 of TIR CARNET No 			
1. Arrival certified by the Customs office at _____		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>	
<input type="checkbox"/> 2. Seals or identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

Modelo de cuaderno TIR: VERSIÓN 1

Página 3 de la cubierta

[Anexo 1,
página 8]

Page 3 of cover

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

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

B. How to fill in the TIR carnet

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

C. Incidents or accidents

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

Modelo de cuaderno TIR: VERSIÓN 2

Página 1 de la cubierta

[Anexo 1,
página 9]

Page 1 of cover

[Annex 1
page 9]

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

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

Modelo de cuaderno TIR: VERSIÓN 2

Página 2 de la cubierta

[Anexo 1,
página 10]

Page 2 of cover

[Annex 1
page 10]

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

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

B. Manière de remplir le carnet TIR

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

C. Incidents ou accidents

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

Modelo de cuaderno TIR: VERSIÓN 2**Liste des marchandises devant être impérativement transportées sous le couvert de ce carnet TIR tabac/alcool**

- 1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)
- 2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)
- 3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)
- 4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)
- 5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.11 and 24.03.19)

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

- (1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)
- (2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)
- (3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)
- (4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)
- (5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code: 24.03.11 and 24.03.19)

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

- 1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)
- 2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединения на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС: 22.08)
- 3) Сигары, манильские сигары и сигары типа "сигарильо", содержащие табак (код СС: 24.02.10)
- 4) Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)
- 5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС: 24.03.11 и 24.03.19)

[Anexo 1,
página 11]

Modelo de cuaderno TIR: VERSIÓN 2

[Anexo 1,
página 13
(verde)]

[Annex 1
page 13
(green)]

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

Modelo de cuaderno TIR: VERSIÓN 2

Página 3 de la cubierta

[Anexo 1,
página 15]

Page 3 of cover

[Annex 1
page 15]

RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET

A. General

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

B. How to fill in the TIR carnet

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

C. Incidents or accidents

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

Anexo 2

REGLAMENTO SOBRE LAS CONDICIONES TÉCNICAS APLICABLES A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA QUE PUEDEN SER ADMITIDOS PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL BAJO PRECINTO ADUANERO

Artículo 1

Principios fundamentales

Solo podrán aprobarse para el transporte internacional de mercancías bajo precinto aduanero los vehículos cuyos compartimentos de carga estén contruidos y acondicionados de tal manera que:

- a) no pueda extraerse de la parte precintada del vehículo ni introducirse en ella ninguna mercancía sin dejar huellas visibles de manipulación ilícita o sin romper el precinto aduanero;
- b) sea posible colocar en ellos un precinto aduanero de manera sencilla y eficaz;
- c) no posean ningún espacio disimulado en el que puedan ocultarse mercancías;
- d) todos los espacios que puedan contener mercancías sean de fácil acceso para la inspección aduanera.

Comentarios al artículo 1

Tanques cilíndricos de los vehículos

Los tanques opcionales no deberán considerarse compartimentos de carga en la medida en que sirvan como depósito de combustible del vehículo. Los tanques suplementarios utilizados para transportar mercancías que no sean combustible tampoco deberán considerarse compartimentos de carga, dadas las dificultades técnicas que supondría su aprobación y su diferenciación de los depósitos de combustible normales.

{TRANS/GE.30/39, párrs. 51 a 54}

Marcas en los compartimentos de carga

Las pinturas, calcomanías, cintas de materiales reflectantes y otras marcas similares que no se puedan retirar de las paredes o los toldos de los compartimentos de carga estarán autorizadas si no encubren la estructura de la pared o del toldo, que debe permanecer claramente visible. En cambio, no deberán estar autorizados los autoadhesivos y otras marcas similares que pudieran disimular aberturas en el

compartimento de carga (véase también el comentario al anexo 2, art. 3, párr. 5).

{TRANS/WP.30/151, párr. 39; TRANS/GE.30/57, párr. 45}

Artículo 2

Estructura de los compartimentos de carga

1. Para cumplir los requisitos del artículo 1 del presente Reglamento:

a) Los elementos constitutivos del compartimento de carga (paredes, piso, puertas, techo, montantes, armazones, travesaños, etc.) estarán ensamblados mediante dispositivos que no sea posible desmontar y volver a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles, o con métodos que produzcan una estructura que no pueda modificarse sin dejar huellas visibles. Cuando las paredes, el piso, las puertas y el techo consten de diversos componentes, estos deberán cumplir las mismas exigencias y ser suficientemente resistentes;

Nota explicativa al artículo 2, párrafo 1 a)

2.2.1 a) Ensamblaje de los elementos constitutivos

a) Cuando se utilicen dispositivos de unión (roblones, tornillos, pernos y tuercas, etc.), un número suficiente de ellos deberán estar insertados desde el exterior, traspasar los elementos unidos, asomar al interior y estar firmemente fijados en este (por ejemplo, remachados, soldados, encasquillados, empernados y remachados o soldados sobre las tuercas). Sin embargo, los roblones corrientes (es decir, aquellos cuya colocación requiera manipulación por ambos lados de los elementos ensamblados) podrán insertarse también desde el interior;

No obstante lo que antecede, los pisos de los compartimentos de carga se podrán fijar por medio de tornillos autorroscantes, roblones autotaladrantes, roblones introducidos por medio de una carga explosiva o clavos introducidos neumáticamente, cuando se coloquen desde el interior y atraviesen en ángulo recto el piso y los travesaños metálicos situados debajo de este, a condición de que, salvo en el caso de los tornillos autorroscantes, los extremos de algunos de ellos estén a ras de la superficie exterior del travesaño o estén soldados a él.

{ECE/TRANS/17/Amend.3; entró en vigor el 1 de octubre de 1981}

b) La autoridad competente determinará cuáles dispositivos de unión y cuántos de ellos deberán satisfacer las condiciones del apartado a) de la presente nota; para ello se asegurará de que los elementos constitutivos así unidos no puedan retirarse y volverse

a colocar sin dejar huellas visibles. La selección y la colocación de otros dispositivos de unión no están sujetas a ninguna restricción.

- c) Los dispositivos de unión que puedan retirarse y volverse a colocar por un solo lado sin dejar huellas visibles, es decir, sin requerir manipulación por ambos lados de los elementos constitutivos que se deban ensamblar, como los roblones de expansión, los roblones ciegos y otros similares, no estarán admitidos, conforme a lo dispuesto en el apartado a) de esta nota.
- d) Los métodos de ensamblaje arriba descritos se aplicarán a los vehículos especiales, por ejemplo, a los vehículos provistos de aislamiento y los vehículos frigoríficos o cisterna, siempre que no sean incompatibles con las condiciones técnicas que deban cumplir esos vehículos según su uso. Cuando por razones técnicas no sea posible fijar los elementos en la forma descrita en el apartado a) de esta nota, los elementos constitutivos podrán unirse mediante los dispositivos citados en el apartado c), a condición de que los dispositivos de unión utilizados en la cara interna de la pared no sean accesibles desde el exterior.

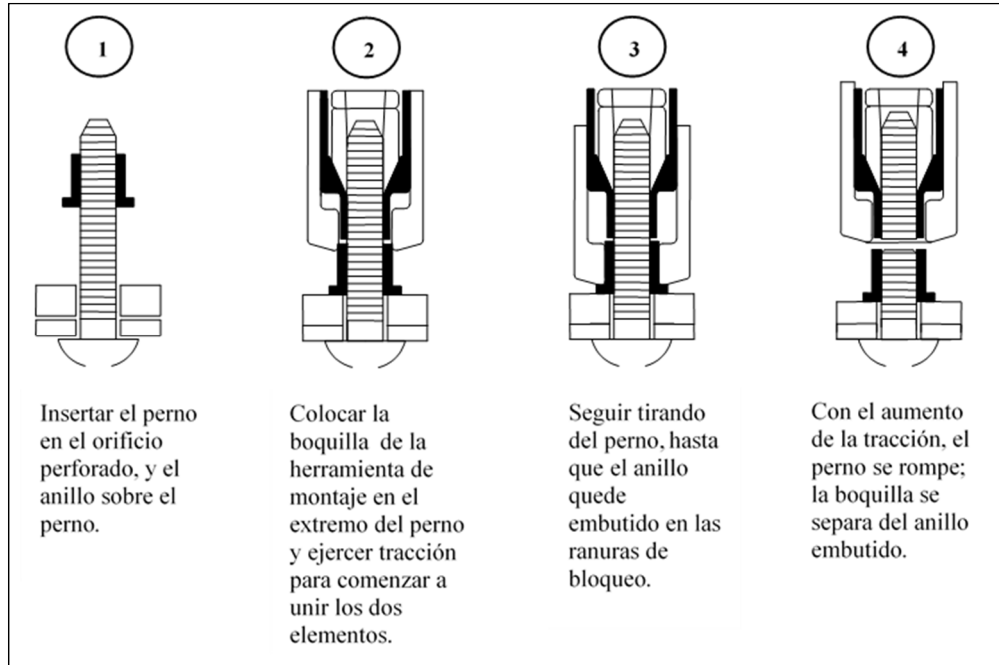
Comentarios a la nota explicativa 2.2.1 a)

1. Dispositivo de unión

El dispositivo de unión que se ilustra a continuación es conforme con lo dispuesto en el anexo 2, artículo 2, párrafo 1 a), a condición de que un número suficiente de estos dispositivos se inserten desde el exterior y se aseguren firmemente por el interior, como se especifica en el anexo 6, nota explicativa 2.2.1 a).

*{TRANS/WP.30/123, párrs. 34 a 36; TRANS/WP.30/127, párr. 45;
TRANS/WP.30/AC.2/23, anexo 3}*

Pasos de la instalación

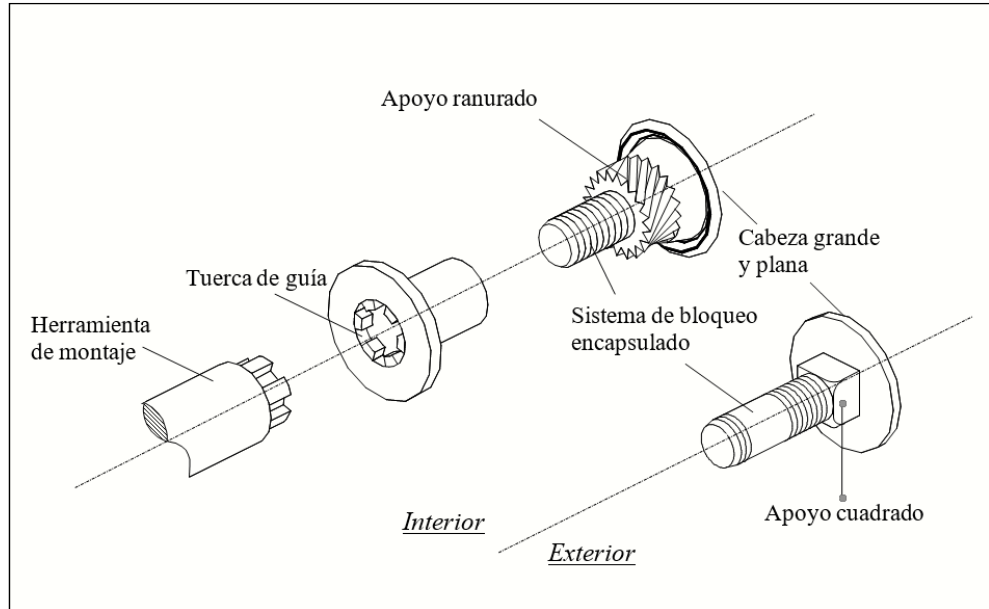


2. *Dispositivo de unión*

El dispositivo de unión que se ilustra a continuación es conforme con las disposiciones del anexo 6, nota explicativa 2.2.1 a). Por sus características técnicas intrínsecas, tales como su cabeza grande y plana, el apoyo ranurado o cuadrado y el sistema de bloqueo encapsulado (en plástico), el dispositivo puede fijarse firmemente por el interior del compartimento de carga sin necesidad de soldaduras, remaches, etc. Aunque para colocar el dispositivo de unión hay que manipularlo por ambos lados de los elementos constitutivos, el dispositivo solo puede abrirse por el lado de la tuerca de guía, es decir desde el interior del compartimento de carga. El dispositivo de unión con apoyo cuadrado se emplea normalmente para fijar las bisagras de los compartimentos de carga.

{TRANS/WP.30/135, párrs. 43 y 44; TRANS/WP.30/137, párrs. 59 a 61; TRANS/WP.30/AC.2/27, anexo 3}

Ejemplos de un dispositivo de unión



Clavos insertados por medios neumáticos para fijar el piso de los compartimentos de carga

En un sistema de construcción, se emplean clavos con ranuras helicoidales, similares en muchos aspectos a un tornillo autorroscante, lo que permite un anclaje más sólido cuando el piso es relativamente delgado. En este método, la fricción que se produce durante la introducción del clavo fusiona el cromato de zinc que reviste la espiga y también el material de los travesaños del piso, produciendo una soldadura satisfactoria.

{TRANS/GE.30/33, párr. 125; TRANS/GE.30/GRCC/10, párrs. 52 a 54}

Tornillos autorroscantes y autoperforadores

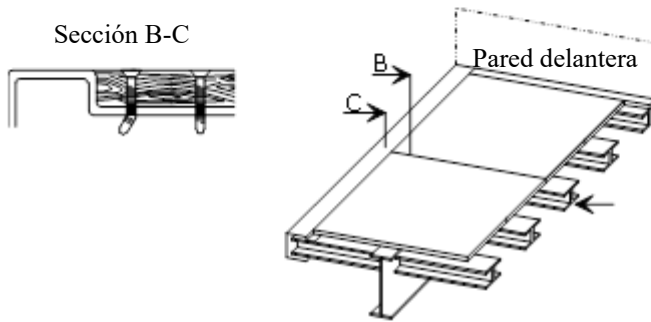
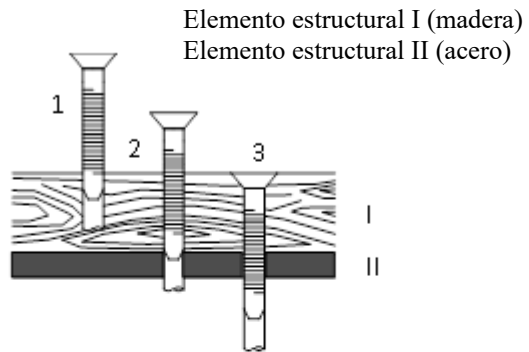
El tornillo autorroscante y autoperforador que se muestra en el croquis núm. 1 no se considera un tornillo autorroscante en el sentido de la nota explicativa 2.2.1 a) a) del anexo 6 del Convenio. Según las disposiciones de las notas explicativas 2.2.1 a) a) y b) del anexo 6, los tornillos autorroscantes y autoperforadores deben soldarse a los travesaños metálicos inferiores. Otra solución es doblar la parte sobresaliente de algunos de estos tornillos en un ángulo de por lo menos 45 grados, como se indica en el croquis núm. 2. Sin embargo, si los tornillos se utilizan en un piso como el que se ilustra en los croquis núms. 3 y 4, no se considera necesario soldarlos ni doblarlos.

{TRANS/WP.30/135, párrs. 48 a 51; TRANS/WP.30/AC.2/27, anexo 3}

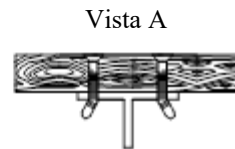
Croquis núm. 1

Modo de fijación

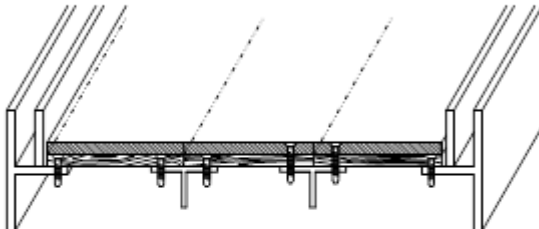
1. Perforación de la madera
2. Penetración en el panel de madera y acero (las aletas del tornillo se quiebran al contacto con el metal)
3. Conclusión del roscado (los elementos estructurales I y II quedan unidos)



Croquis núm. 2

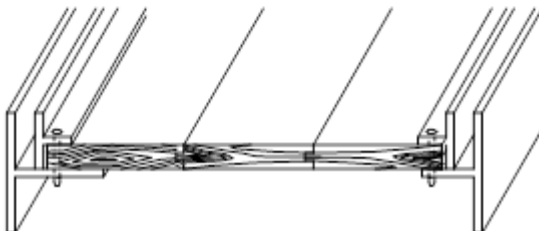


Croquis núm. 3



Piso y revestimiento de piso resistente al desgaste fijados al chasis inferior por medio de tornillos autorroscantes y auto perforadores

Croquis núm. 4



Piso compuesto de paneles acanalados fijados al chasis inferior por medio de tornillos autorroscantes y auto perforadores

Admisibilidad de los roblones ciegos

Como se indica en el anexo 6, nota explicativa 2.2.1 a) c), el uso de roblones ciegos para ensamblar los elementos constitutivos del compartimento de carga no está admitido, en general, en el Convenio. Sin embargo, pueden utilizarse roblones ciegos si se emplea también un número suficiente de los otros dispositivos de unión descritos en el anexo 6, nota explicativa 2.2.1 a) a), del Convenio.

{TRANS/WP.30/137, párrs. 54 a 58; TRANS/WP.30/AC.2/29, anexo 3}

b) Las puertas y todos los demás sistemas de cierre (incluidas las llaves de paso, tapas de registro, bridas, etc.) llevarán un dispositivo que permita la colocación de un precinto aduanero. Este dispositivo no se podrá desmontar y volver a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles, y la puerta o el sistema de fijación no podrán abrirse sin romper los precintos aduaneros. Estos últimos estarán protegido de manera adecuada. Se admitirán los techos corredizos;

Nota explicativa al artículo 2, párrafo 1 b)

2.2.1 b) Puertas y otros sistemas de cierre

- a) El dispositivo para la colocación del precinto aduanero deberá:
- i) estar fijado por soldadura o mediante al menos dos dispositivos de unión que sean conformes con lo dispuesto en el apartado a) de la nota explicativa 2.2.1 a);
 - o
 - ii) estar diseñado de modo tal que, una vez cerrado y precintado el compartimento de carga, no pueda retirarse sin dejar huellas visibles.

También deberá:

- iii) tener orificios de 11 mm de diámetro como mínimo, o ranuras de 11 mm de longitud por 3 mm de anchura como mínimo, y
 - iv) ofrecer la misma seguridad sea cual sea el tipo de precinto utilizado.
- b) Las bisagras planas, las bisagras de gozne, los pasadores de bisagras y otros dispositivos de sujeción de las puertas colgantes deberán fijarse conforme a lo dispuesto en los apartados a) i) y ii) de esta nota. Además, los diversos elementos de esos dispositivos (por ejemplo, las palas, los pasadores o los pivotes), cuando sean indispensables para garantizar la seguridad aduanera del compartimento de carga, deberán estar colocados de tal manera que no puedan retirarse o desmontarse sin dejar huellas visibles

cuando el compartimento de carga quede cerrado y precintado (véase el croquis núm. 1a adjunto al anexo 6).

Sin embargo, cuando ese tipo de dispositivo no sea accesible desde el exterior, bastará que la puerta u otro sistema de cierre, una vez cerrado y precintado, no se pueda retirar del dispositivo sin dejar huellas visibles. Cuando la puerta o el dispositivo de cierre tenga más de dos bisagras, solo será necesario que las dos más próximas a los extremos de la puerta estén fijadas de conformidad con los requisitos de los apartados a) i) y ii) de esta nota.

{ECE/TRANS/17/Amend.8; entró en vigor el 1 de agosto de 1987}

Comentarios a la nota explicativa 2.2.1 b) b)

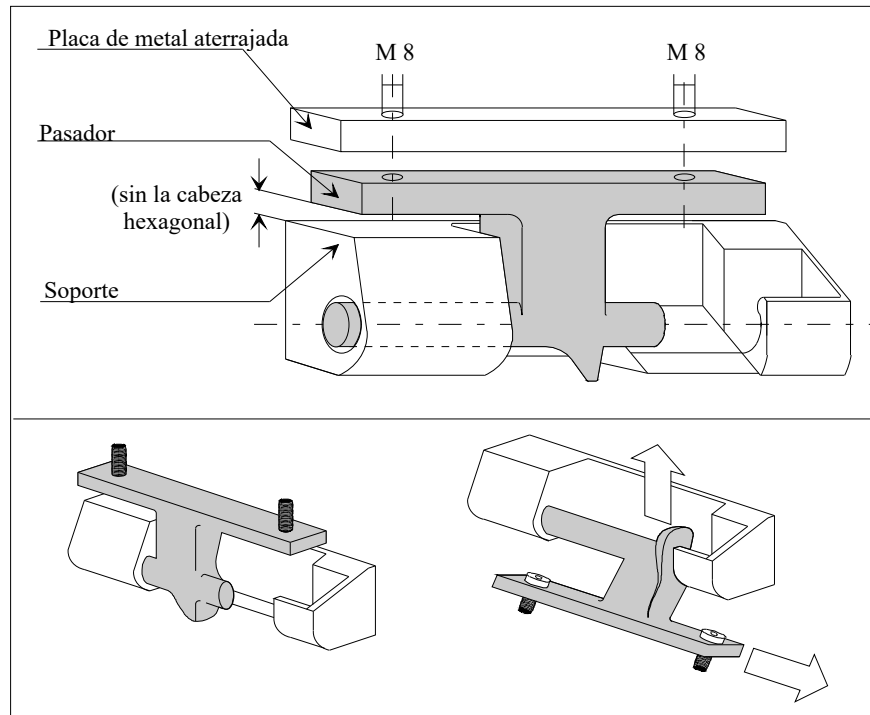
Puerta o dispositivo de cierre con más de dos bisagras

En el caso de las puertas o los dispositivos de cierre que tengan más de dos bisagras, las autoridades competentes podrán exigir que se fije firmemente un mayor número de bisagras, para cumplir las condiciones establecidas en el anexo 2, artículo 1, del Convenio.

{TRANS/WP.30/AC.2/35, anexo 6; TRANS/WP.30/155, párr. 45}

Bisagras planas

El dispositivo que se ilustra a continuación responde a los requisitos del anexo 6, nota explicativa 2.2.1 b), apartado b), conjuntamente con el apartado a) ii).



Descripción:

El pasador y el soporte de este dispositivo tienen una forma especial que impiden su desmontaje cuando la bisagra está cerrada. Además, debe utilizarse un tornillo de cabeza hexagonal que sobresalga del pasador. Cuando la bisagra está cerrada, el espacio entre la cabeza del tornillo y el soporte debe ser tan estrecho que no sea posible retirar el tornillo sin dejar huellas visibles. En este caso no sería necesario soldar los tornillos.

{TRANS/WP.30/123, párrs. 46 y 47 y anexo 2; TRANS/WP.30/AC.2/23, anexo 3}

- c) Excepcionalmente, en el caso de los vehículos que tengan compartimentos de carga provistos de aislamiento, los dispositivos de precintado aduanero, las bisagras y cualesquiera otras piezas cuya retirada dé acceso al interior del compartimento de carga o a espacios en que puedan ocultarse mercancías podrán fijarse a las puertas de dichos compartimentos de carga mediante los siguientes sistemas:
- i) Pernos o tornillos de fijación que se inserten desde el exterior pero que por lo demás no cumplan los requisitos de la anterior nota explicativa 2.2.1 a), apartado a), siempre que:

- los extremos de los pernos o tornillos de fijación estén fijos en una chapa de roscar o dispositivo similar montado detrás de la capa o las capas exteriores de la estructura de la puerta, y
 - las cabezas del número apropiado de pernos o tornillos de fijación estén soldadas de tal forma al dispositivo de precintado aduanero, las bisagras, etc., que queden completamente deformadas, y
 - los pernos o tornillos de fijación no puedan retirarse sin dejar señales visibles de manipulación (véase el croquis núm. 1 adjunto al anexo 6);
- ii) Un dispositivo de fijación que se inserte desde el interior de la construcción de la puerta provista de aislamiento, siempre que:
- la clavija de fijación y el anillo sujetador del dispositivo estén montados mediante maquinado neumático o hidráulico y fijados detrás de una chapa o dispositivo similar situado entre la capa exterior de la estructura de la puerta y el aislamiento, y
 - la cabeza de la clavija de fijación no sea accesible desde el interior del compartimento de carga, y
 - un número suficiente de anillos sujetadores y clavijas de fijación estén soldados entre sí, y los dispositivos no puedan retirarse sin dejar señales visibles de manipulación (véase el croquis núm. 5 adjunto al anexo 6).

{ECE/TRANS/17/Amend.13; entró en vigor el 1 de agosto de 1991}

Se entenderá que la expresión “compartimento de carga provisto de aislamiento” incluye los compartimentos de carga frigoríficos e isotermos.

Comentario a la nota explicativa 2.2.1 b) c) ii)

El texto del primer apartado se entendería mejor si, después de la frase “montados mediante maquinado neumático o hidráulico”, las palabras “y fijados” se remplazaran por “, fijando la cabeza de la clavija”. {TRANS/WP.30/AC.2/29, párr. 25}

- d) Los vehículos que lleven un gran número de cierres tales como válvulas, llaves de paso, tapas de registro, bridas y otros similares deberán estar diseñados de modo que se limite en la mayor

medida posible el número de precintos aduaneros. A tal fin, los cierres cercanos entre sí deberán estar conectados por un dispositivo común que requiera un solo precinto, o provistos de una cubierta que cumpla la misma finalidad;

- e) Los vehículos con techo corredizo deberán estar contruidos de forma que se puedan precintar con un número mínimo de precintos aduaneros;
- f) En los casos en que sean necesarios varios precintos aduaneros para garantizar la seguridad, el número de precintos requeridos se indicará en el certificado de aprobación bajo la rúbrica 5 (anexo 4 del Convenio TIR de 1975), y el certificado se acompañará de un croquis o de fotografías del vehículo que muestren el emplazamiento exacto de los precintos aduaneros. {ECE/TRANS/17/Amend.23; entró en vigor el 7 de noviembre de 2003}

Comentario a la nota explicativa 2.2.1 b) f)

Se deberá establecer un plazo de aplicación para incluir en el certificado de aprobación el número y emplazamiento de los precintos aduaneros, cuando se requiera más de uno.

Las disposiciones de la nota explicativa 2.2.1 b) f), que entrará en vigor el 7 de agosto de 2003, se aplicarán a los vehículos de transporte por carretera en su primera aprobación o, según el caso, en la inspección bienal o la renovación de la aprobación que siga a la entrada en vigor de la mencionada nota explicativa. En consecuencia, a partir del 7 de agosto de 2005, todos los vehículos de transporte por carretera que requieran la colocación de más de un precinto para garantizar la seguridad del precintado aduanero deberán estar provistos de un certificado de aprobación conforme a lo señalado en la nota explicativa 2.2.1 b) f).

{TRANS/WP.30/206, párr. 62 y anexo 2; TRANS/WP.30/AC.2/69, párr. 59 y anexo 2; TRANS/WP.30/AC.2/69/Corr.1}

Comentarios al artículo 2, párrafo 1 b)

Fijación de las puertas

En el caso de las puertas de los vehículos o de los contenedores que, sin ser frigoríficos ni estar provistos de aislamiento, tengan un revestimiento interno, los dispositivos (pernos, roblones, etc.) que fijen las bisagras y el dispositivo de precintado aduanero deberán atravesar la puerta en todo su espesor (incluido el revestimiento) y estar visiblemente asegurados por el interior.

{TRANS/GE.30/14, párr. 101}

Número de precintos aduaneros

El comentario se ha suprimido.

{TRANS/WP.30/AC.2/69, anexo 2}

Ejemplos de dispositivos de precintado aduanero

Para un precintado aduanero seguro de los compartimentos de carga y los contenedores, los dispositivos de precintado deberán satisfacer los requisitos establecidos en el anexo 6, nota explicativa 2.2.1 b), apartado a) (véanse las figuras 1 a 4). Además, los precintos aduaneros deberán colocarse de modo que se cumplan los siguientes requisitos:

El cable de fijación no deberá ser más largo de lo necesario y deberá estar debidamente tensado;

El cable de fijación deberá pasar por las anillas TIR;

Los precintos aduaneros deberán estar tan apretados como sea posible;

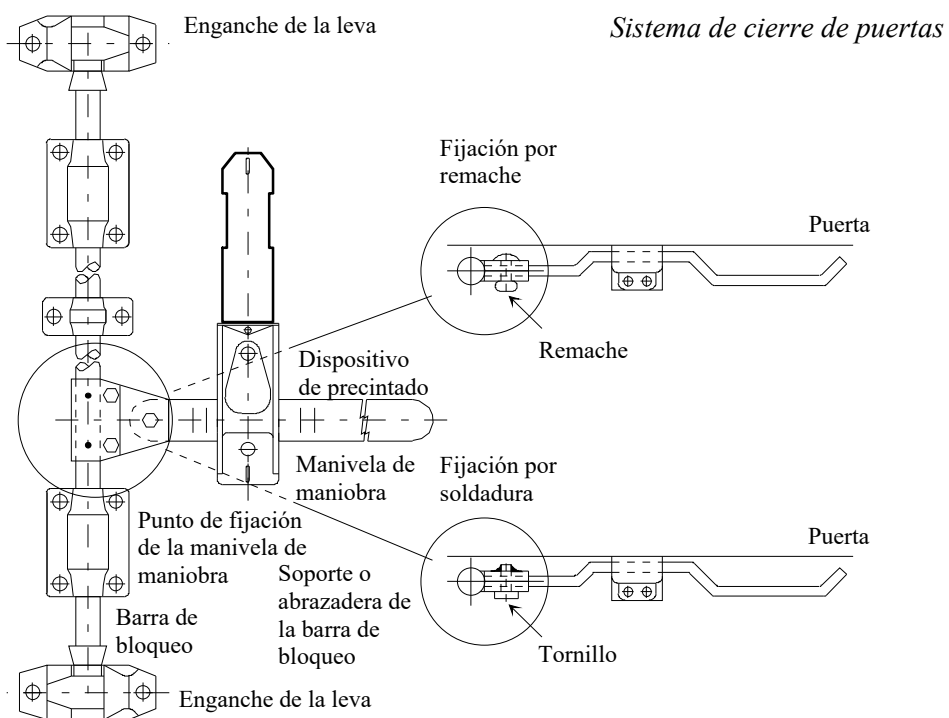
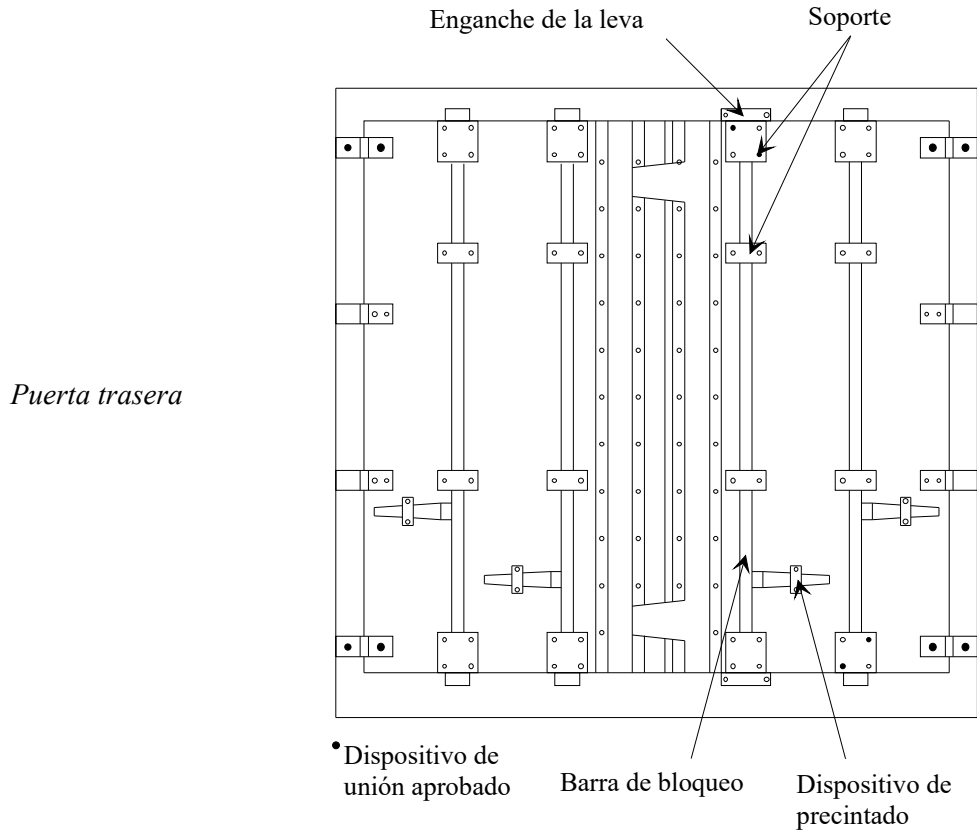
Las demás partes del sistema de cierre, por ejemplo las manivelas de los mecanismos de bloqueo, los dispositivos de enganche de la leva y los soportes de las barras de bloqueo, deberán estar asegurados como se indica en el anexo 6, nota explicativa 2.2.1 a), apartado a) (véanse las figuras 1 a 4).

Habrà de tenerse en cuenta que la eficacia de cualquier dispositivo de precintado se reduce con el uso si existe un desgaste, por ejemplo, de las barras de bloqueo, las bisagras o los dispositivos de enganche de la leva. Deberán tomarse medidas apropiadas para detectar estos desperfectos.

{TRANS/WP.30/145, párr. 17; TRANS/WP.30/AC.2/31, anexo 3}

Figura 1

Ejemplo de puerta trasera de un compartimento de carga o contenedor con un sistema de cierre que ofrece suficientes garantías aduaneras



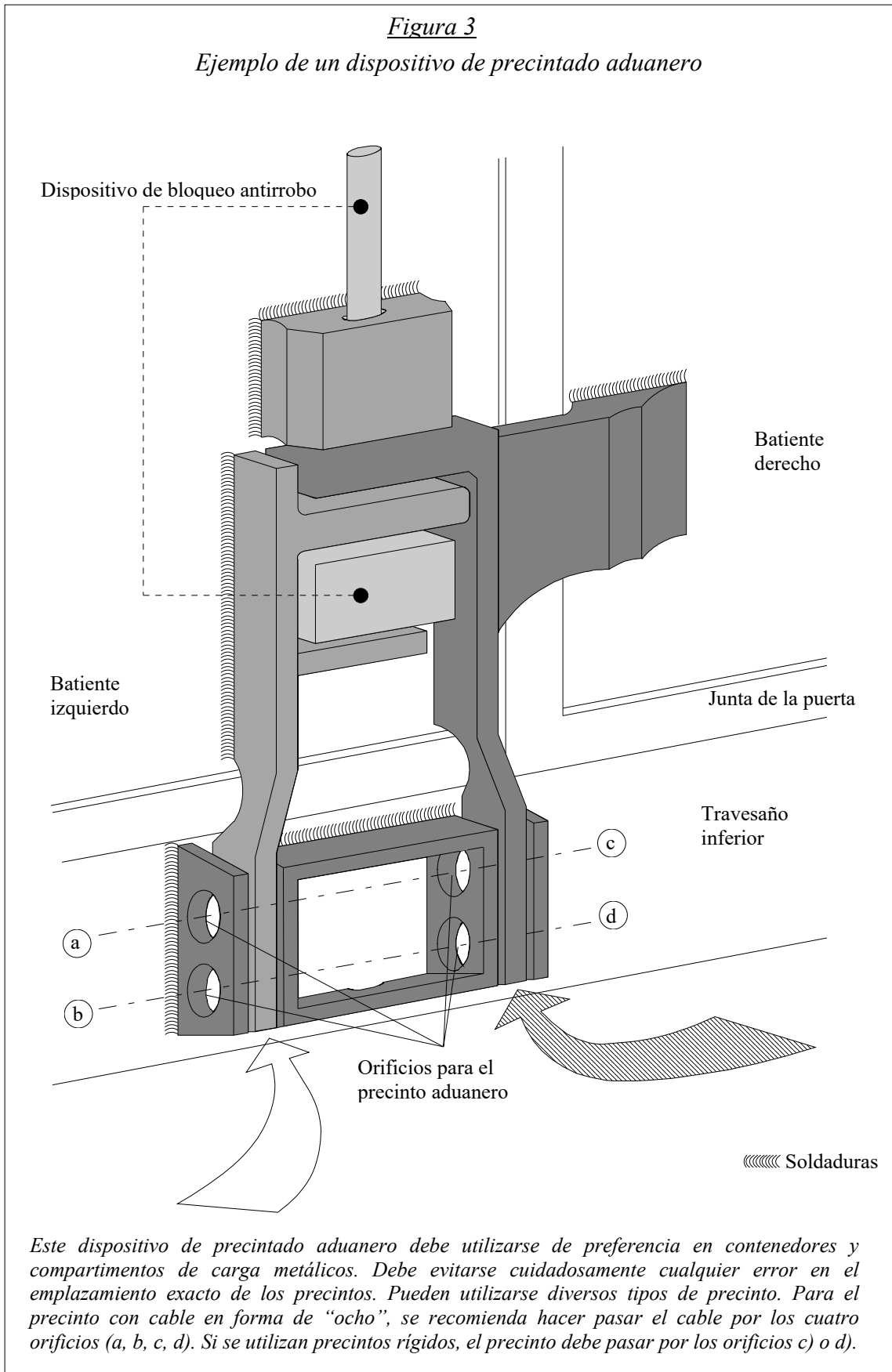
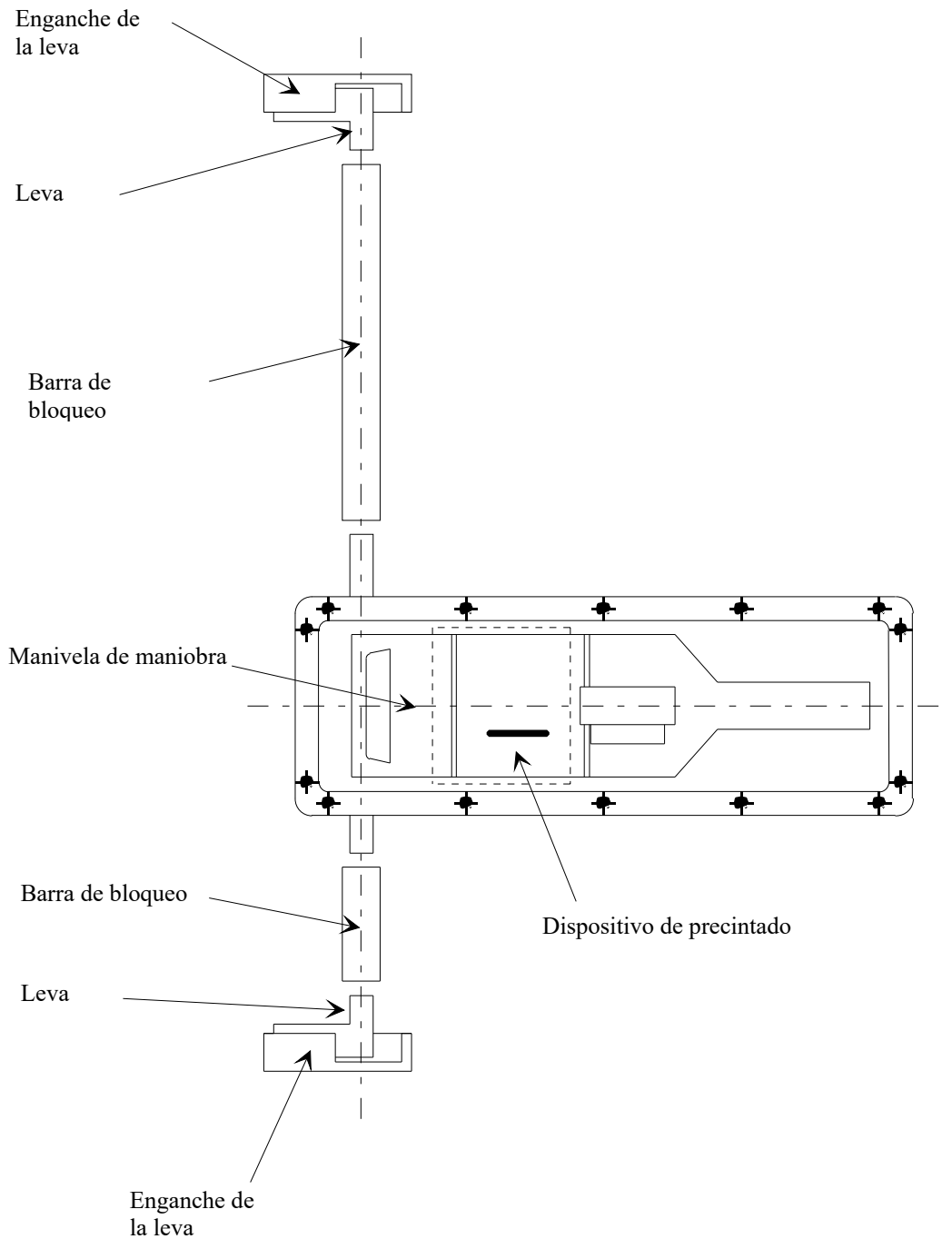


Figura 4
Ejemplo de un dispositivo de precintado aduanero



Este tipo de dispositivo de precintado aduanero se utiliza en las puertas de contenedores y compartimentos de carga provistos de aislamiento. El punto de precintado del dispositivo puede diferir de un modelo a otro según que el orificio destinado al precinto sea horizontal o vertical. Desde el punto de vista aduanero, el dispositivo de orificio vertical es más seguro, mientras que el dispositivo de orificio horizontal exige un precinto tensado para proporcionar las garantías aduaneras necesarias.

c) Las aberturas de ventilación y evacuación estarán provistas de un dispositivo que impida el acceso al interior del compartimento de carga y que no se pueda desmontar y volver a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles.

Nota explicativa al artículo 2, párrafo 1 c)

2.2.1 c)-1 Aberturas de ventilación

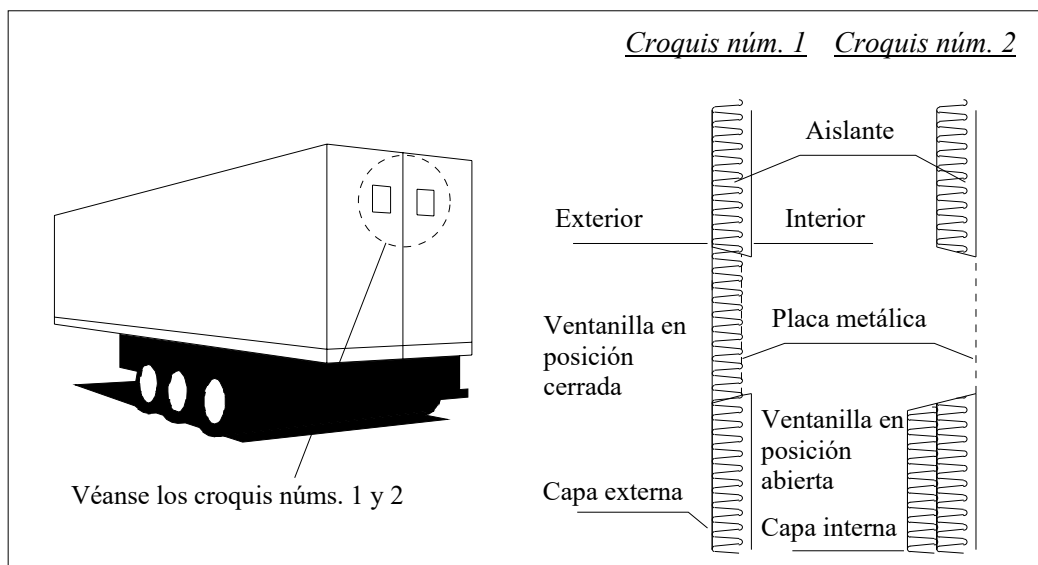
- a) Su dimensión máxima no deberá, en principio, exceder de 400 mm.
- b) Las aberturas que permitan el acceso directo al compartimento de carga estarán obstruidas por:
 - i) una tela metálica o una placa metálica perforada (dimensión máxima de los orificios: 3 mm en ambos casos) y protegidas por una celosía metálica soldada (dimensión máxima de la malla: 10 mm); o
 - ii) solo una placa metálica perforada que sea suficientemente resistente (dimensión máxima de los orificios: 3 mm; grosor de la placa: por lo menos 1 mm).

{ECE/TRANS/17/Amend.12; entró en vigor el 1 de agosto de 1990}

Comentario a la nota explicativa 2.2.1 c)-1

Aberturas de ventilación de los compartimentos de carga provistos de aislamiento

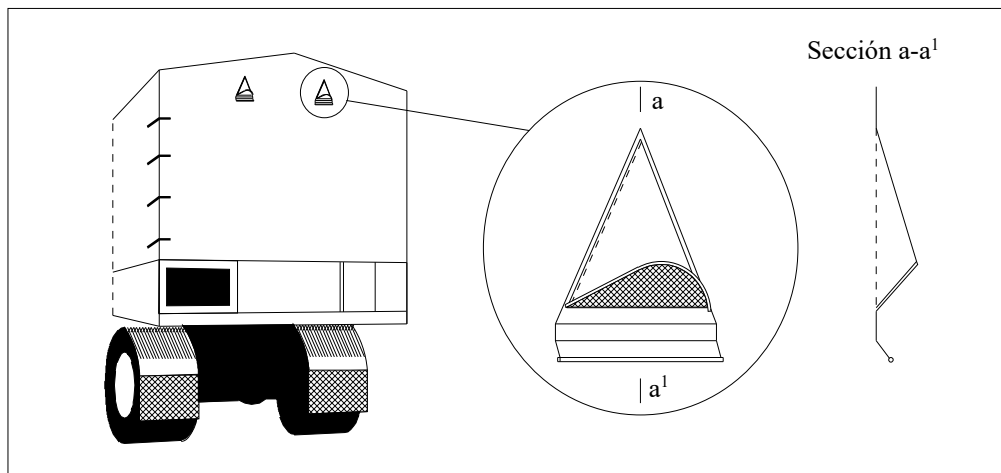
Ejemplo de una placa perforada montada entre las superficies interior y exterior de un compartimento de carga provisto de aislamiento.
 {TRANS/WP.30/127, párr. 43; TRANS/WP.30/AC.2/25, anexo 3}



- c) Las aberturas que no permitan el acceso directo al compartimento de carga (por ejemplo, debido al uso de sistemas de codos o placas deflectoras) deberán estar provistas de los dispositivos mencionados en el apartado b), pero en ellos las dimensiones de los orificios y de las mallas podrán llegar a 10 mm (en el caso de la tela metálica o de la placa metálica) y a 20 mm (en el caso de la celosía metálica).
{ECE/TRANS/17/Amend.12; entró en vigor el 1 de agosto de 1990}
- d) Cuando se trate de aberturas hechas en toldos, deberán exigirse, en principio, los dispositivos mencionados en el apartado b) de esta nota. No obstante, se admitirán los dispositivos de obstrucción constituidos por una placa metálica perforada en el exterior y una tela de metal o de otro material en el interior.
- e) Podrán admitirse dispositivos idénticos no metálicos, a condición de que los orificios y mallas tengan las dimensiones prescritas y de que el material utilizado sea suficientemente resistente para que esos orificios y mallas no puedan ser agrandados sensiblemente sin deterioro visible. Además, deberá ser imposible volver a colocar el dispositivo de ventilación trabajando por un solo lado del toldo.
- f) La abertura de ventilación podrá estar equipada con un dispositivo de protección. Este dispositivo se asegurará al toldo de tal modo que sea posible la inspección aduanera de la abertura. El dispositivo protector se fijará al toldo a una distancia no inferior a 5 cm desde la placa perforada de la abertura de ventilación.
{ECE/TRANS/17/Amend.5; entró en vigor el 1 de agosto de 1984}

Comentarios a la nota explicativa 2.2.1 c)-1

Ejemplo de un dispositivo de protección



Aberturas de ventilación de los compartimentos de carga

Aunque las dimensiones de las aberturas de ventilación no deben, en principio, exceder de 400 mm, la administración competente a la que se presente una abertura superior a 400 mm podrá aceptar esta abertura, a condición de que se cumplan los demás requisitos.

{TRANS/GE.30/14, párr. 102; TRANS/WP.30/143, párrs. 36 y 37; TRANS/WP.30/AC.2/31, anexo 3}

Nota explicativa al artículo 2, párrafo 1 c)

2.2.1 c)-2

Aberturas de evacuación

- a) Su dimensión máxima no deberá exceder, en principio, de 35 mm;
- b) Las aberturas que permitan el acceso directo al compartimento de carga deberán estar provistas de los dispositivos descritos en el apartado b) de la nota explicativa 2.2.1 c)-1 para las aberturas de ventilación;
- c) Cuando las aberturas de evacuación no permitan el acceso directo al compartimento de carga, no se exigirán los dispositivos mencionados en el apartado b) de esta nota, siempre y cuando las aberturas estén provistas de un sistema seguro de placas deflectoras que sea fácilmente accesible desde el interior del compartimento.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 1 c) del presente Reglamento, se admitirán elementos constitutivos del compartimento de carga que, por razones prácticas, deban tener espacios vacíos (por ejemplo, entre los tabiques de una pared doble). A fin de que esos espacios no puedan utilizarse para ocultar mercancías:

- i) **si el revestimiento interior del compartimento de carga recubre la pared en toda su altura desde el piso hasta el techo o, en otros casos, si el espacio que lo separa de la pared exterior está enteramente cerrado, dicho revestimiento deberá estar colocado de tal forma que no pueda desmontarse y volverse a colocar sin dejar huellas visibles; y**
- ii) **si el revestimiento no recubre la pared en toda su altura y si los espacios que lo separan de la pared exterior no están enteramente cerrados, así como en todos los demás casos en que la construcción del compartimento de carga dé lugar a espacios vacíos, el número de dichos espacios deberá reducirse al mínimo y todos ellos deberán ser fácilmente accesibles para la inspección aduanera.**

Comentario al artículo 2, párrafo 2

Eliminación de los elementos estructurales huecos

Los elementos estructurales de los compartimentos de carga que encierren espacios vacíos, como las viguetas huecas, deberán limitarse al mínimo y eliminarse progresivamente en el diseño de los nuevos tipos de compartimentos de carga, utilizándose, en la medida de lo posible, viguetas abiertas. Si, por razones de construcción, se emplean elementos estructurales con espacios vacíos en los compartimentos de carga, se admitirá la incorporación de orificios que faciliten la inspección aduanera. La existencia de estos orificios de inspección deberá señalarse en la rúbrica 12 del certificado de aprobación de los vehículos de transporte por carretera (anexo 4 del Convenio).

{TRANS/WP.30/135, párrs. 63 a 65; TRANS/WP.30/137, párrs. 65 a 67; TRANS/WP.30/AC.2/27, anexo 3; TRANS/WP.30/151, párrs. 33 a 36}

- 3. Los tragaluces estarán permitidos a condición de que estén hechos de materiales suficientemente resistentes y de que no puedan desmontarse y volverse a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles. No obstante, se admitirá el vidrio, pero en ese caso, a no ser que se trate de vidrio inastillable, el tragaluz deberá estar provisto de una rejilla metálica fija que no pueda desmontarse desde el exterior; la luz de malla de la rejilla no excederá de 10 mm.**
{ECE/TRANS/17/Amend.7; entró en vigor el 1 de agosto de 1986}

Nota explicativa al artículo 2, párrafo 3

2.2.3 Vidrio inastillable

Se considerará inastillable todo vidrio que no pueda ser destruido por ninguno de los factores que ordinariamente intervienen en las condiciones normales de uso de un vehículo. El vidrio tendrá una marca que lo caracterice como vidrio inastillable.

{ECE/TRANS/17/Amend.7; entró en vigor el 1 de agosto de 1986}

- 4. Las aberturas hechas en el piso con fines técnicos, tales como el engrase, el mantenimiento, el relleno del arenero, etc., estarán permitidas solo si están provistas de una tapadera que pueda fijarse de tal suerte que no permita el acceso al compartimento de carga desde el exterior.**

Comentario al artículo 2, párrafo 4

Protección de las aberturas hechas en el piso con fines técnicos

Las tapaderas de las aberturas hechas en el piso de los vehículos de transporte por carretera con fines técnicos estarán suficientemente protegidas si los dispositivos para impedir el acceso a ese compartimento desde el exterior se encuentran dentro del compartimento.

{TRANS/GE.30/AC.2/14, párrs. 35 a 39}

Artículo 3

Vehículos entoldados

- 1. Cuando proceda, se aplicarán a los vehículos entoldados las disposiciones de los artículos 1 y 2 del presente Reglamento. Además, esos vehículos deberán ser conformes con las disposiciones del presente artículo.**
- 2. El toldo será de lona fuerte o de tejido revestido de material plástico o engomado, no extensible y suficientemente resistente. Deberá estar en buen estado, y confeccionado de manera tal que, una vez colocado el dispositivo de cierre, no sea posible acceder al compartimento de carga sin dejar huellas visibles.**
- 3. Si el toldo está hecho de varias piezas, los bordes de estas deberán estar plegados uno dentro del otro y unidos mediante dos costuras separadas por una distancia mínima de 15 mm. Estas costuras deberán ajustarse a lo indicado en el croquis núm. 1 adjunto al presente Reglamento; sin embargo, cuando, en el caso de determinadas partes del toldo (por ejemplo, las solapas y las esquinas reforzadas), no sea posible unir las piezas de este modo, bastará replegar el borde de la parte superior y hacer las costuras como se indica en los croquis núms. 2 o 2 a) adjuntos al presente Reglamento. Una de las costuras será visible solo desde el interior, y el hilo utilizado para esa costura tendrá un color claramente diferente al del toldo y al del hilo empleado para la otra costura. Todas las costuras se harán a máquina.**

Nota explicativa al artículo 3, párrafo 3

2.3.3

Toldos hechos de varias piezas

- a) Las distintas piezas de un toldo podrán estar hechas de diferentes materiales que sean conformes con las disposiciones del artículo 3, párrafo 2, del presente anexo;
- b) En la fabricación del toldo se admitirá toda disposición de las piezas que dé suficientes garantías de seguridad, siempre y cuando las uniones sean conformes a lo dispuesto en el anexo 2, artículo 3.

4. Si el toldo es de tejido revestido de material plástico y está hecho de varias piezas, estas podrán también estar unidas por soldadura, como se indica en el croquis núm. 3 adjunto al presente Reglamento. El borde de una pieza se solapará con el borde de la otra en por lo menos 15 mm. Las piezas deberán estar fusionadas entre sí en todo el ancho de ese solapamiento. El borde de la pieza exterior de la unión estará recubierto de una cinta de material plástico de una anchura mínima de 7 mm, que se fijará por el mismo procedimiento de soldadura. En dicha cinta, así como en una franja de por lo menos 3 mm a cada lado de ella, se estampará un relieve uniforme y bien marcado. La soldadura se hará de tal modo que las piezas no puedan separarse y unirse nuevamente sin que queden huellas visibles.

Comentarios al artículo 3, párrafo 4

Cinta de material plástico

El requisito de la cinta de material plástico es esencial a efectos de la seguridad aduanera. En consecuencia, no se aceptará un toldo que no cumpla este requisito.

{TRANS/GE.30/17, párr. 99}

Superposición de los bordes de las piezas del toldo

Aunque a efectos de la seguridad aduanera basta un solapamiento de por lo menos 15 mm entre los bordes de las piezas del toldo, un solapamiento mayor, de 20 mm o más, será admisible y podrá ser necesario por razones técnicas, según el material del que esté hecho el toldo y su adherencia.

{TRANS/WP.30/162, párrs. 64 y 65; TRANS/WP.30/AC.2/37, anexo 6}

Métodos de soldadura de las piezas del toldo

Los métodos de soldadura de las piezas del toldo que se consideran adecuados desde el punto de vista de la seguridad aduanera, si se utilizan conforme a las disposiciones del anexo 2 del Convenio, son el "método de fusión", en que las piezas del toldo se funden a altas temperaturas, y el "método de alta frecuencia", en que las piezas del toldo se sueldan aplicando altas frecuencias y una elevada presión.

{TRANS/WP.30/162, párrs. 64 y 65; TRANS/WP.30/AC.2/37, anexo 6}

5. Las reparaciones se harán según el método indicado en el croquis núm. 4 adjunto al presente Reglamento; los bordes se plegarán uno dentro del otro, y se unirán mediante dos costuras visibles, separadas por una distancia mínima de 15 mm; el color del hilo visible desde el interior será distinto del color del hilo visible desde el exterior y del color del toldo; todas las costuras se harán a máquina. Cuando la reparación de un toldo roto cerca de los bordes se efectúe sustituyendo la parte deteriorada por un parche, la costura también podrá efectuarse con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo y al croquis núm. 1

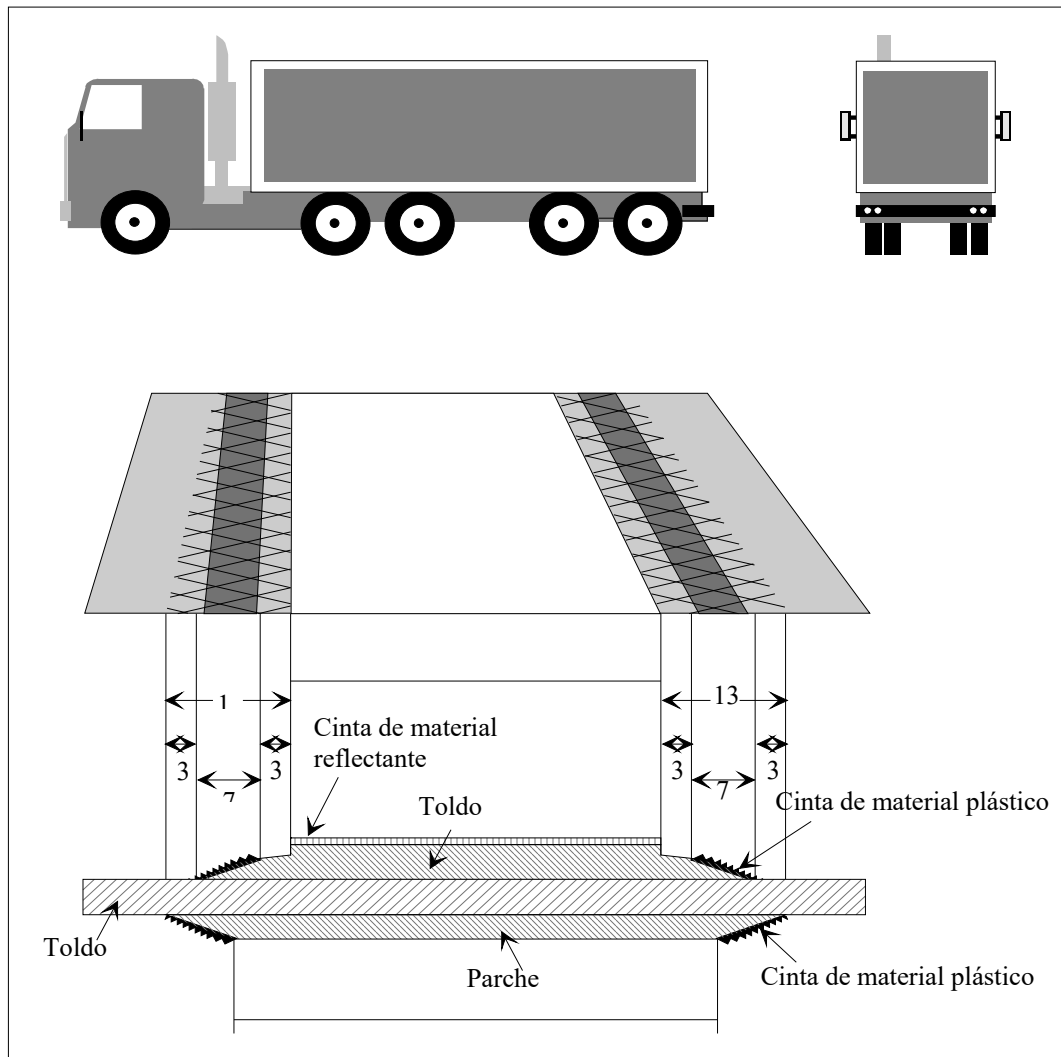
adjunto al presente Reglamento. Las reparaciones de los toldos de tejido revestido de material plástico podrán hacerse asimismo aplicando el método descrito en el párrafo 4 del presente artículo, pero en tal caso la cinta de plástico deberá fijarse por ambos lados del toldo, con el parche en la parte interior de este.

Comentarios al artículo 3, párrafo 5

Cintas de material reflectante

Las cintas de material reflectante arrancables que oculten la estructura del toldo de los compartimentos de carga se autorizarán solo si están completamente soldadas a los toldos de tela revestida de material plástico y fijadas conforme a las disposiciones del anexo 2, artículo 3, párrafo 5, del Convenio (véase el croquis a continuación).

{TRANS/WP.30/151, párr. 40}



Reparación de toldos de tela revestida de material plástico

Para la reparación de estos toldos se admitirá el procedimiento siguiente: el parche se fijará al toldo mediante vinilo fundido por calor y presión. Naturalmente, en estos casos se aplicará una cinta de material plástico estampada en relieve en los bordes del parche, por ambos lados del toldo.

{TRANS/GE.30/6, párr. 40; TRANS/GE.30/GRCC/4, párr. 33}

6. El toldo se fijará al vehículo de modo que se cumplan estrictamente las condiciones del artículo 1 a) y b) del presente Reglamento. Podrán utilizarse los siguientes sistemas:

- a) El toldo podrá sujetarse mediante:**
- i) anillas metálicas fijadas al vehículo,**
 - ii) ojales reforzados en el borde del toldo, y**
 - iii) un cable o cuerda de fijación que atraviese las anillas por encima del toldo y sea visible en toda su longitud desde el exterior.**

El toldo recubrirá los componentes rígidos del vehículo en por lo menos 250 mm, medidos a partir del centro de las anillas de sujeción, salvo cuando el sistema de construcción del vehículo impida por sí mismo todo acceso al compartimento de carga.

Notas explicativas al artículo 3, párrafo 6 a)

2.3.6 a)-1 Vehículos con anillas corredizas

A los efectos de este párrafo se aceptarán las anillas metálicas de sujeción que se deslicen a lo largo de barras metálicas fijadas a los vehículos (*véase el croquis núm. 2 adjunto al anexo 6*), a condición de que:

- a) las barras estén fijadas al vehículo a intervalos de 60 cm como máximo y de forma tal que no puedan desmontarse y volverse a colocar sin dejar huellas visibles;
- b) las anillas sean de doble aro o estén dotadas de una barra central y sean de una pieza sin soldadura, y
- c) el toldo esté sujeto al vehículo de modo que cumpla estrictamente las condiciones establecidas en el artículo 1 a) del anexo 2 del Convenio.

2.3.6 a)-2 Vehículos provistos de anillas giratorias

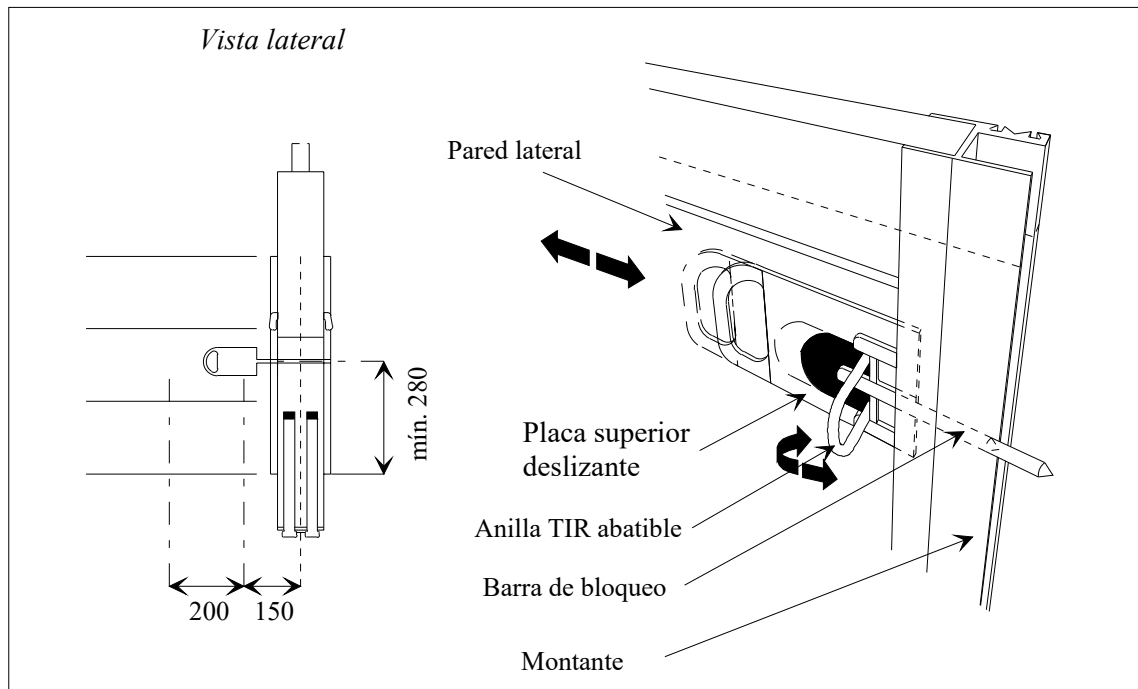
A los fines del presente párrafo, se aceptarán las anillas giratorias metálicas que roten en un collar metálico fijado al vehículo (*véase el croquis núm. 2a adjunto al anexo 6*), a condición de que:

- a) cada collar esté fijado de tal forma que no pueda ser retirado y vuelto a colocar sin dejar huellas visibles; y
- b) el muelle de cada collar esté completamente encerrado en una cubierta metálica en forma de campana.
{ECE/TRANS/17/Amend.4; entró en vigor el 1 de octubre de 1982}

Comentarios al artículo 3, párrafo 6 a)

Ejemplo de una estructura con barra de bloqueo

El dispositivo que se ilustra a continuación cumple los requisitos establecidos en el artículo 1, apartado a), y en el artículo 3, párrafos 6 a) y 8, del anexo 2.



Descripción del croquis anterior

El dispositivo se instala en la pared lateral, en la misma posición que una anilla TIR clásica y de tal forma que la anilla esté a una distancia máxima de 150 mm del eje central del montante. El dispositivo se fija a la pared lateral por medio de dos remaches similares a los que se emplean para fijar las anillas TIR normales. Se compone de tres piezas metálicas integradas: una placa de soporte, una anilla TIR abatible y una placa superior deslizante provista de una barra de bloqueo. Cuando la placa superior se desliza hasta la posición de cierre, la barra de bloqueo entra en un orificio del montante y mantiene unidos la pared lateral y el montante. Sin embargo, la barra de bloqueo debe penetrar al menos 20 mm en el montante. La anilla TIR queda entonces

automáticamente abatida. Con la anilla en posición abatida y el cable o cuerda de fijación pasado por las anillas por encima del toldo, la placa superior deslizante queda bloqueada y no puede volver a la posición de apertura.

{TRANS/WP.30/125, párr. 40; TRANS/WP.30/127, párrs. 46 y 47; TRANS/WP.30/AC.2/23, anexo 3}

Forma de los ojales

Los ojales de los toldos pueden ser redondos u ovalados y las anillas no deberían sobresalir más de lo necesario de las partes correspondientes del vehículo. Para comprobar que los toldos se han fijado correctamente, las autoridades aduaneras deben verificar, al precintar el vehículo de transporte por carretera, que el cable o cuerda de fijación esté debidamente tensado.

{TRANS/GE.30/57, párr. 35}

Ejemplo de anillas metálicas para la fijación de toldos en los vehículos

En los montantes metálicos soldados que sostienen y contienen los mecanismos de cierre de las paredes laterales está integrada una anilla metálica de tipo TIR abatible. La anilla TIR puede abatirse manualmente a través de una pequeña abertura en la placa externa del montante. Por efecto de un resorte, la anilla TIR se mantiene en posición ya sea “cerrada” o “abierta”. El funcionamiento de esta anilla especial está integrado en el mecanismo de bloqueo de la pared lateral del modo siguiente:

Cada clavija de cierre de la pared lateral lleva soldada una pieza metálica de forma tal que, cuando la anilla TIR se encuentra abatida, el movimiento vertical de las clavijas de cierre está restringido y las paredes laterales no pueden separarse. Al mismo tiempo, la forma y la disposición de estas piezas metálicas no permiten abatir las anillas TIR cuando los dispositivos de bloqueo de las paredes laterales están en posición abierta.

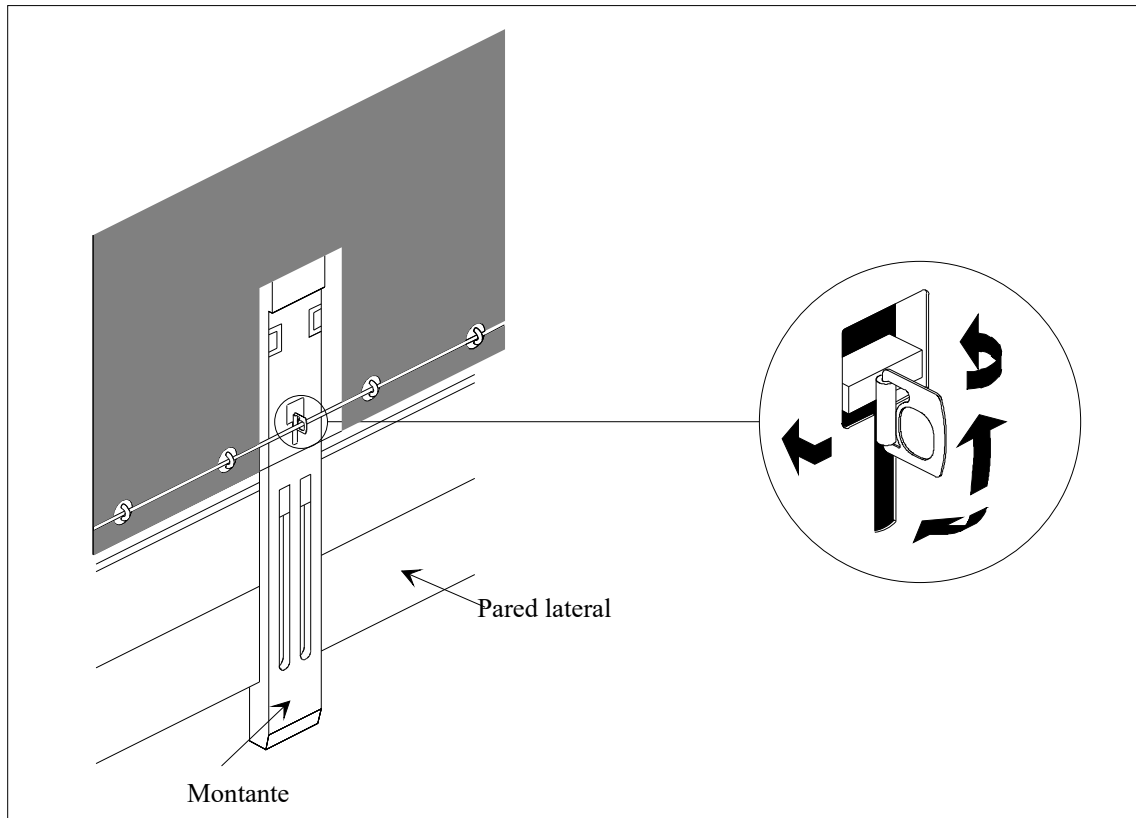
Esto significa que, cuando está abatida e inmovilizada por el toldo y el cable o cuerda de fijación que atraviesa las anillas, la anilla TIR fija en primer lugar las paredes laterales al montante y en segundo lugar, el montante al piso del compartimento de carga (protección lateral).

Además, la clavija de cierre de la parte superior del montante que está soldada a una de las clavijas de cierre de las paredes laterales inmoviliza la estructura del techo y al mismo tiempo fija las paredes laterales.

Con la anilla TIR abatida, habría que destruir enteramente el montante para poder abrir la pared lateral o la estructura del techo.

{TRANS/GE.30/AC.2/12, párr. 15; TRANS/GE.30/35, párr. 109 y anexo 2; TRANS/GE.30/GRCC/11, párrs. 27 a 29; véase el croquis a continuación}

Ejemplo de anillas metálicas para la fijación de toldos en los vehículos



- b) Cuando el borde de un toldo deba fijarse de manera permanente al vehículo, las dos superficies estarán unidas sin solución de continuidad y se fijarán mediante dispositivos robustos.**

Nota explicativa al artículo 3, párrafo 6 b)

2.3.6 b) Toldos de fijación permanente

Cuando uno o más bordes del toldo deban estar permanentemente fijados a la carrocería del vehículo, el toldo se mantendrá en su lugar mediante uno o varios flejes de metal o de otro material adecuado sujetos a la carrocería del vehículo con dispositivos de unión que respondan a los requisitos establecidos en el apartado a) de la nota explicativa 2.2.1 a) del anexo 6.

Comentario al artículo 3, párrafo 6 b)

El dispositivo ilustrado en el croquis núm. 4 adjunto al anexo 6 cumple los requisitos establecidos en el artículo 3, párrafo 6 a) y b), del anexo 2. {TRANS/GE.30/55, párr. 41}

- c) **Si se utiliza un sistema de bloqueo del toldo, dicho sistema, cuando esté activado, deberá mantener el toldo firmemente pegado al exterior del compartimento de carga (véase un ejemplo en el croquis núm. 6). {ECE/TRANS/17/Amend.7; entró en vigor el 1 de agosto de 1986}**
7. **El toldo deberá estar sustentado por una superestructura adecuada (montantes, paredes laterales, arcos, listones, etc.).**

Comentario al artículo 3, párrafo 7*Soportes de los toldos de vehículos*

Los arcos que sostienen el toldo a veces son huecos, y podrían servir de escondrijo. Sin embargo, siempre es posible inspeccionarlos, como muchas otras partes del vehículo. En vista de ello, los arcos huecos están admitidos.

{TRANS/GE.30/14, párr. 90; TRANS/GE.30/12, párrs. 100 y 101; TRANS/GE.30/6, párr. 41}

8. **Las distancias entre las anillas y entre los ojales no excederán de 200 mm. Sin embargo, las distancias entre las anillas y entre los ojales situados a ambos lados de un montante podrán ser mayores, sin exceder de 300 mm, si la construcción del vehículo y del toldo es tal, que impide el acceso al compartimento de carga. Los ojales deberán estar reforzados. {ECE/TRANS/17/Amend.1; entró en vigor el 1 de agosto de 1979}**

Nota explicativa al artículo 3, párrafo 8

- 2.3.8 Se admitirán distancias que excedan de 200 mm, pero no de 300 mm, a ambos lados de un montante si las anillas están embutidas en las paredes laterales y si los ojales son ovalados y de un tamaño que justo permita el paso de las anillas.
{ECE/TRANS/17/Amend.1; entró en vigor el 1 de agosto de 1979}

9. **Para la fijación se utilizarán:**
- a) **cables de acero de un diámetro mínimo de 3 mm; o**
- b) **cuerdas de cáñamo o de sisal de un diámetro mínimo de 8 mm, provistas de un revestimiento transparente no extensible de material plástico; o**
- c) **cables formados por grupos de fibras ópticas envueltos en acero enrollado en espiral y provistos de un revestimiento transparente no extensible de material plástico; o**

- d) cables con alma de material textil recubierta de al menos cuatro torones constituidos únicamente por alambre de acero y que recubran completamente el alma, a condición de que los cables (sin tener en cuenta el revestimiento transparente, si lo hubiere) tengan un diámetro mínimo de 3 mm.

Los cables que sean conformes con lo dispuesto en el párrafo 9 a) o d) del presente artículo podrán ir revestidos de material plástico transparente y no extensible.

En los casos en que el toldo deba fijarse al armazón en un sistema de construcción que, por lo demás, esté en conformidad con las disposiciones del párrafo 6 a) del presente artículo, podrá utilizarse una correa como medio de fijación (véase un ejemplo de un sistema de construcción de este tipo en el croquis núm. 7 adjunto al presente anexo). La correa deberá reunir los requisitos establecidos en el párrafo 11 a) iii) por lo que se refiere al material, las dimensiones y la forma.

{ECE/TRANS/17/Amend.11; entró en vigor el 1 de agosto de 1989;
ECE/TRANS/17/Amend.17; entró en vigor el 1 de octubre de 1994;
ECE/TRANS/17/Amend.25; entró en vigor el 1 de octubre de 2005}

Nota explicativa al artículo 3, párrafo 9

- 2.3.9 La nota explicativa se ha suprimido.
{ECE/TRANS/17/Amend.25; entró en vigor el 1 de octubre de 2005}

Comentarios a la nota explicativa 2.3.9

Cables de nailon

Los cables de nailon recubiertos de plástico no se admiten, porque no cumplen los requisitos establecidos en el artículo 3, párrafo 9, del anexo 2.

*{TRANS/GE.30/AC.2/12, párr. 16; TRANS/GE.30/GRCC/11, párrs. 30 a 33; ECE/TRANS/WP.30/232, párr. 34 y anexo;
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91, párr. 24}*

Cable o cuerda de fijación

*Cuando el toldo deba fijarse al armazón en un sistema de construcción que, por lo demás, sea conforme con las disposiciones del artículo 3, párrafo 6 a), podrá utilizarse un cable o cuerda en lugar de una correa; este cable o cuerda podría estar compuesto por dos piezas.
{TRANS/WP.30/125, párr. 33}*

10. Cada cable o cuerda deberá ser de una sola pieza y tendrá una contera de metal duro en cada extremo. En cada contera metálica será posible introducir el hilo o fleje del precinto aduanero. El dispositivo de sujeción de cada contera

metálica de las cuerdas o cables que sean conformes con lo dispuesto en el párrafo 9 a), b) y d) del presente artículo tendrá un roblón hueco que atraviese el cable o la cuerda y permita el paso del hilo o fleje del precinto aduanero. El cable o la cuerda deberá ser visible a ambos lados del roblón hueco, para que se pueda comprobar que es de una sola pieza (véase el croquis núm. 5 adjunto al presente Reglamento).

{ECE/TRANS/17/Amend.25; entró en vigor el 1 de octubre de 2005}

11. En las aberturas del toldo que se utilicen para la carga y descarga, las dos superficies de la lona deberán estar unidas. Para ello se podrán emplear los siguientes sistemas:

a) Un traslape suficiente de los dos bordes de la lona, que además deberán estar sujetos por:

- i) una solapa cosida o soldada de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente artículo;
- ii) anillas y ojales que cumplan las condiciones establecidas en el párrafo 8 del presente artículo; las anillas deberán ser de metal; y
- iii) una correa hecha de un material adecuado, de una sola pieza y no extensible, de 20 mm de ancho y 3 mm de grosor como mínimo, que pase por las anillas y mantenga unidos los dos bordes de la lona, así como la solapa; dicha correa quedará fijada por dentro del toldo y estará provista de:

un ojal para que pase el cable o la cuerda a que se refiere el párrafo 9 del presente artículo, o bien

un ojal que se pueda aplicar a la anilla metálica mencionada en el párrafo 6 del presente artículo, y fijar mediante el cable o la cuerda a que se refiere el párrafo 9 del presente artículo.

Cuando exista un dispositivo especial, como una placa deflectora, que impida el acceso al compartimento de carga sin dejar huellas visibles, no se exigirá la solapa. Tampoco se requerirá la solapa en los vehículos que tengan toldos corredizos.

{ECE/TRANS/17/Amend.14; entró en vigor el 1 de agosto de 1992;

ECE/TRANS/17/Amend.20 y Add.1; entró en vigor el 12 de junio de 2001}

Notas explicativas al artículo 3, párrafo 11 a)

2.3.11 a)-1 Solapas tensoras del toldo

En muchos vehículos, el toldo está provisto en el exterior de una solapa horizontal con ojales a lo largo de todo el costado del vehículo. Esas solapas se utilizan para tensar el toldo mediante amarras o dispositivos análogos. En ocasiones se han utilizado, sin embargo, para ocultar aberturas horizontales hechas en los toldos con el fin de facilitar el acceso indebido a las mercancías transportadas en el vehículo. Por esta

razón, se recomienda que no se permita el uso de solapas de ese tipo. En su lugar, podrían utilizarse:

- a) Solapas tensoras de un diseño similar, pero fijadas en el interior del toldo, o
- b) Pequeñas solapas individuales con un ojal cada una, sujetas a la superficie exterior del toldo y colocadas a intervalos que permitan dar al toldo la tensión adecuada.

En ciertos casos puede ser posible evitar del todo el uso de solapas tensoras en los toldos.

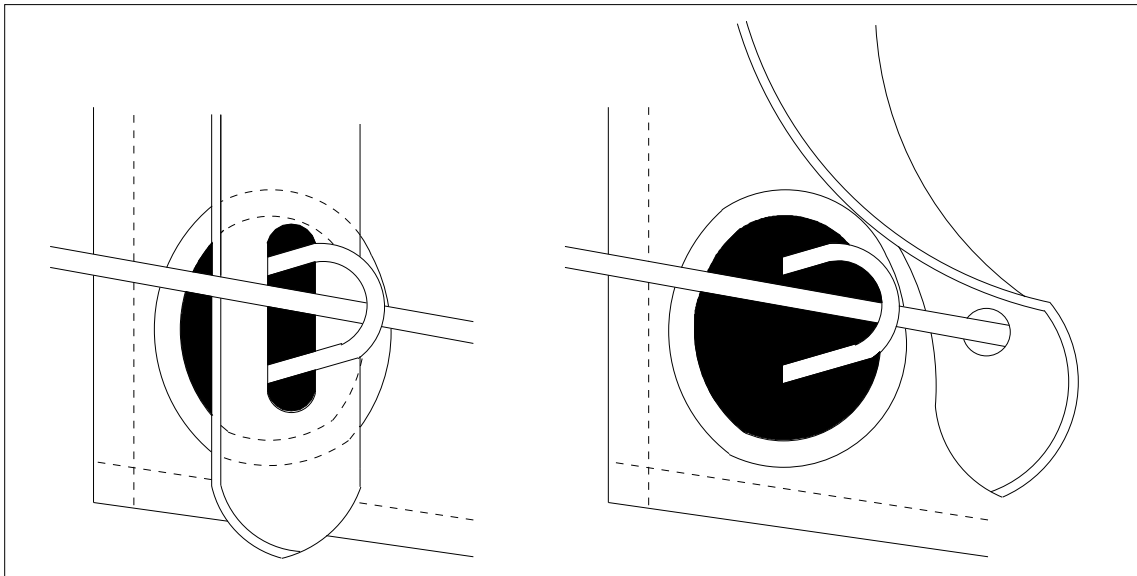
2.3.11 a)-2 Correas del toldo

Para la confección de correas se considerarán adecuados los materiales siguientes:

- a) cuero;
- b) materiales textiles no extensibles, incluidos los tejidos revestidos de plástico o engomados, a condición de que esos materiales, una vez cortados, no puedan soldarse ni reconstituirse sin dejar huellas visibles. Además, el plástico utilizado para revestir las correas deberá ser transparente y de superficie lisa.

Comentarios a la nota explicativa 2.3.11 a)-2

Ejemplos de correa para la fijación de toldos

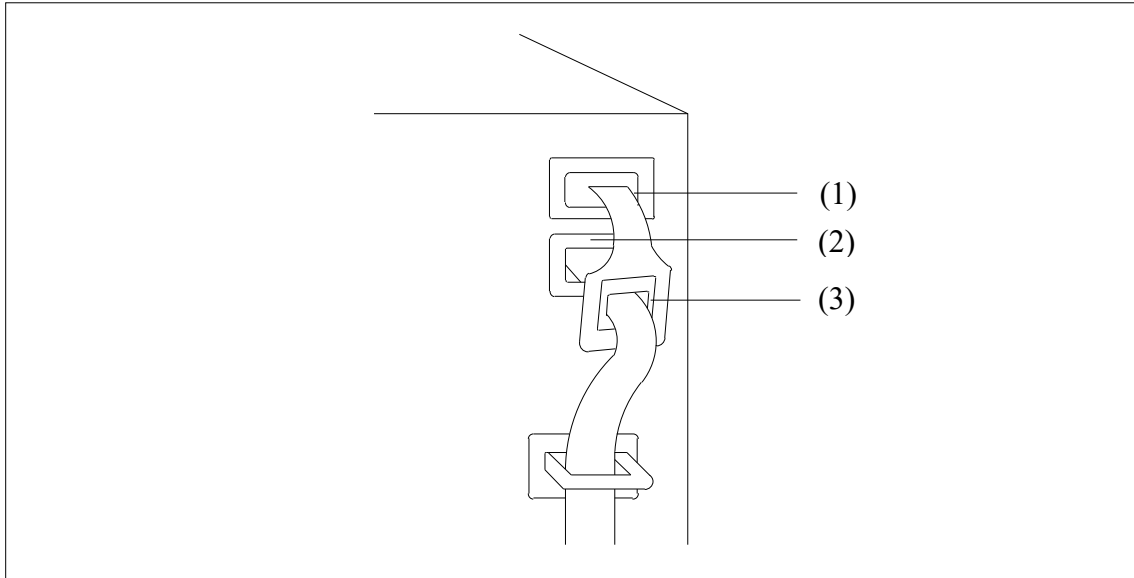


En opinión del Comité Administrativo, los ojales de la correa deberían estar reforzados.

{TRANS/GE.30/AC.2/21, párr. 16}

Fijación de las correas

El dispositivo ilustrado a continuación es conforme con las disposiciones del artículo 3, párrafo 11 a) iii), del anexo 2.



Descripción

La correa debe penetrar por el ojal superior (1) de la abertura del toldo utilizada para la carga y la descarga, salir del compartimento de carga por el ojal inferior (2) y pasar finalmente por el ojal reforzado del extremo de la correa (3).

{TRANS/WP.30/123, párrs. 45 a 47 y anexo 3; TRANS/WP.30/AC.2/23, anexo 3}

- 2.3.11 a)-3 El dispositivo que se ilustra en el croquis núm. 3 adjunto al anexo 6 reúne los requisitos establecidos en la última parte del artículo 3, párrafo 11 a), del anexo 2. También reúne los requisitos del artículo 3, párrafo 6 a) y b), del mismo anexo.
{ECE/TRANS/17/Amend.15; entró en vigor el 1 de agosto de 1993; ECE/TRANS/17/Amend.17; entró en vigor el 1 de octubre de 1994}
- b) **Un sistema especial de bloqueo que mantenga los bordes de las lonas estrechamente unidos cuando el compartimento de carga esté cerrado y precintado. El sistema estará provisto de una abertura a través de la cual podrá pasarse una anilla metálica como la mencionada en el párrafo 6 del presente artículo, que quedará sujeta por la cuerda o el cable a que se refiere el párrafo 9 del presente artículo. Este sistema se describe en el croquis núm. 8 adjunto al presente anexo.**
{ECE/TRANS/17/Amend.14; entró en vigor el 1 de agosto de 1992}

Artículo 4

Vehículos con toldos corredizos

1. Cuando proceda, se aplicarán a los vehículos con toldos corredizos las disposiciones de los artículos 1, 2 y 3 del presente Reglamento. Además, esos vehículos deberán ser conformes con las disposiciones del presente artículo.
2. Los toldos corredizos, el piso, las puertas y todos los demás componentes del compartimento de carga deberán cumplir con lo prescrito en el artículo 3, párrafos 6, 8, 9 y 11, del presente Reglamento o con los requisitos establecidos en los siguientes apartados i) a vi):
 - i) Los toldos corredizos, el piso, las puertas y todos los demás elementos constitutivos del compartimento de carga se unirán mediante dispositivos que no se puedan retirar y volver a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles, o aplicando métodos que permitan obtener una estructura que no pueda modificarse sin dejar huellas visibles.
 - ii) El toldo recubrirá los componentes rígidos de la parte superior del vehículo en al menos $\frac{1}{4}$ de la distancia efectiva entre las correas tensoras. El toldo recubrirá los componentes rígidos de la parte inferior del vehículo en al menos 50 mm. La abertura horizontal entre el toldo y los componentes rígidos del compartimento de carga no podrá exceder en ninguna parte de 10 mm medidos perpendicularmente al eje longitudinal del vehículo, cuando el compartimento de carga esté cerrado y precintado a efectos aduaneros.
 - iii) El mecanismo de guía del toldo corredizo, los dispositivos tensores de dicho toldo y las demás partes móviles se unirán de forma tal que, una vez cerradas y precintadas a efectos aduaneros, las puertas y las demás partes móviles no puedan abrirse ni cerrarse desde el exterior sin dejar huellas visibles. El mecanismo de guía del toldo corredizo, los dispositivos tensores de dicho toldo y las demás partes móviles se unirán de modo que, una vez activados los dispositivos de cierre, sea imposible acceder al compartimento de carga sin dejar huellas visibles. En el croquis núm. 9 adjunto al presente Reglamento figura un ejemplo de este sistema de construcción.
 - iv) La distancia horizontal entre las anillas utilizadas para fines aduaneros en los componentes rígidos del vehículo no será superior a 200 mm. Sin embargo, las distancias entre las anillas situadas a ambos lados de un montante podrán ser mayores, sin exceder de 300 mm, si la construcción del vehículo y del toldo es tal, que impide el acceso al compartimento de carga. En cualquier caso, deberán cumplirse las condiciones establecidas en el apartado ii) *supra*.

- v) **La distancia entre las correas tensoras no será superior a 600 mm.**
- vi) **Los cables o cuerdas de fijación utilizados para sujetar los toldos a los componentes rígidos del vehículo cumplirán los requisitos establecidos en el artículo 3, párrafo 9, del presente Reglamento. {ECE/TRANS/17/Amend.33, entró en vigor el 1 de enero de 2017}**

Artículo 5

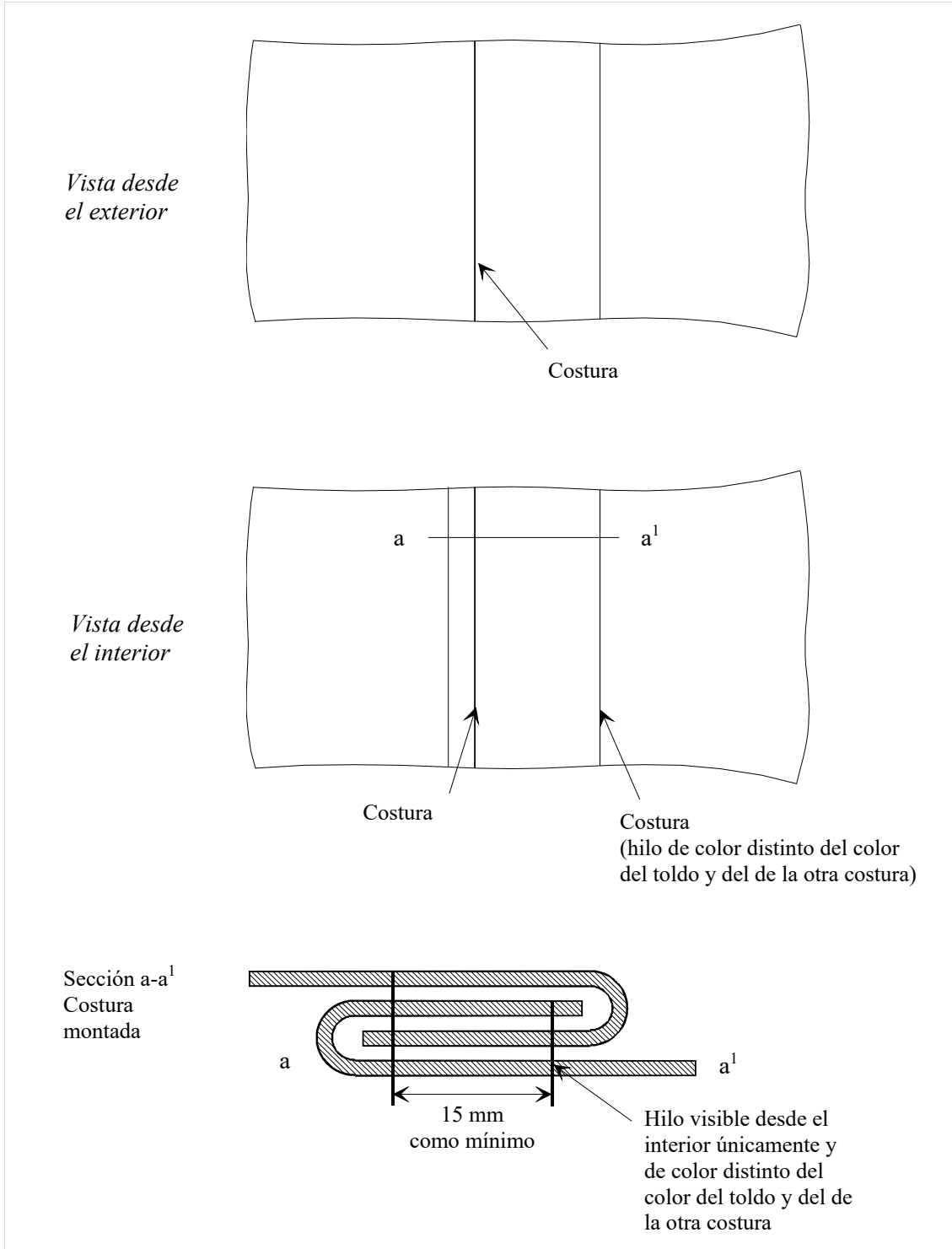
Vehículos con techo entoldado corredizo

1. **Cuando proceda, se aplicarán a los vehículos con techo entoldado corredizo las disposiciones de los artículos 1, 2, 3 y 4 del presente Reglamento. Además, dichos vehículos deberán ser conformes con las disposiciones del presente artículo.**
2. **El techo entoldado corredizo deberá cumplir los requisitos establecidos en los siguientes apartados i) a iii):**
 - i) **El techo entoldado corredizo estará montado ya sea mediante dispositivos que no se puedan retirar y volver a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles, o aplicando métodos que permitan obtener una estructura que no pueda modificarse sin dejar huellas visibles.**
 - ii) **El toldo del techo corredizo se solapará con el componente rígido del techo en la parte delantera del compartimento de carga, de forma que no sea posible retirar el toldo levantándolo por encima del larguero superior. En toda la longitud del compartimento de carga, en los dos laterales, se insertará en el dobladillo del toldo del techo un cable de acero pretensado de forma que no pueda retirarse y volverse a colocar sin dejar huellas visibles. El toldo del techo deberá fijarse al carro deslizante de forma que no se pueda retirar y volver a colocar sin dejar huellas visibles.**
 - iii) **El mecanismo de guía del techo corredizo, los dispositivos tensores de ese techo y las demás partes móviles se unirán de forma tal que, una vez cerrados y precintados a efectos aduaneros, las puertas, el techo y las demás partes móviles no puedan abrirse ni cerrarse desde el exterior sin dejar huellas visibles. El mecanismo de guía del techo corredizo, los dispositivos tensores de ese techo y las demás partes móviles se unirán de modo que, una vez activados los dispositivos de cierre, sea imposible acceder al compartimento de carga sin dejar huellas visibles.**

En el croquis núm. 10, adjunto al presente Reglamento, figura un ejemplo de un posible sistema de construcción.
{ECE/TRANS/17/Amend.33, entró en vigor el 1 de enero de 2017}

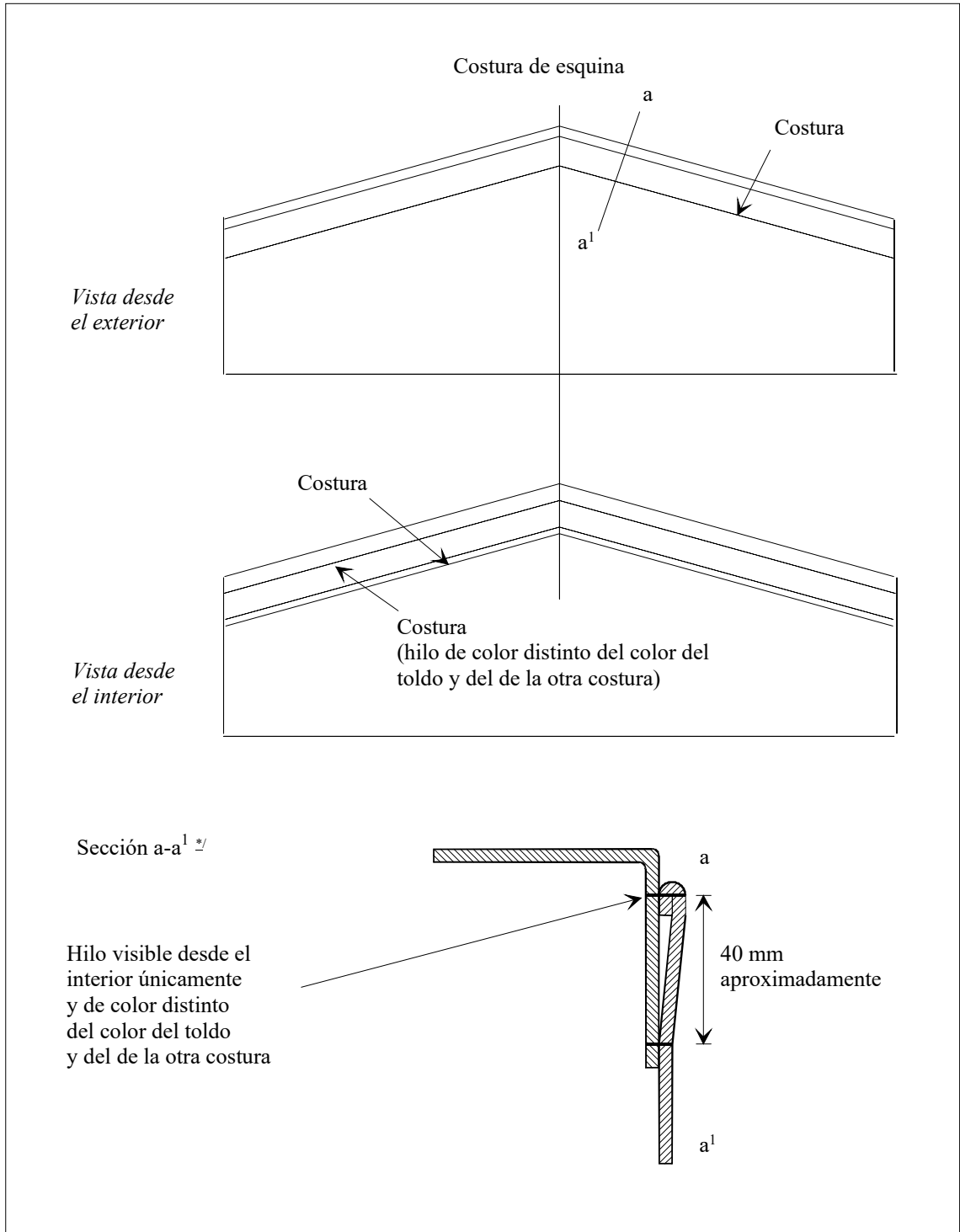
Croquis núm. 1

TOLDO HECHO DE VARIAS PIEZAS UNIDAS POR COSTURA

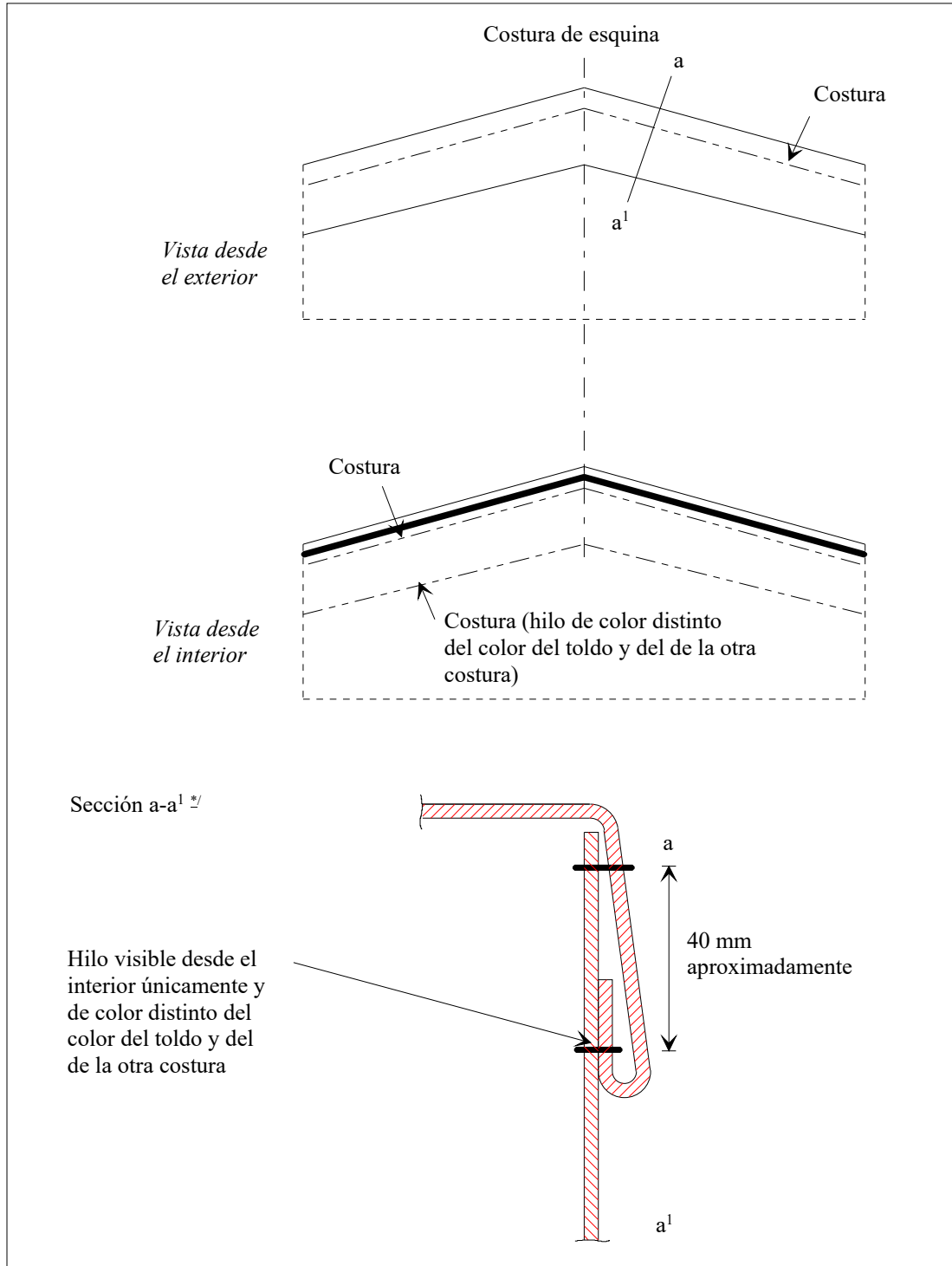


Croquis núm. 2

TOLDO HECHO DE VARIAS PIEZAS UNIDAS POR COSTURA



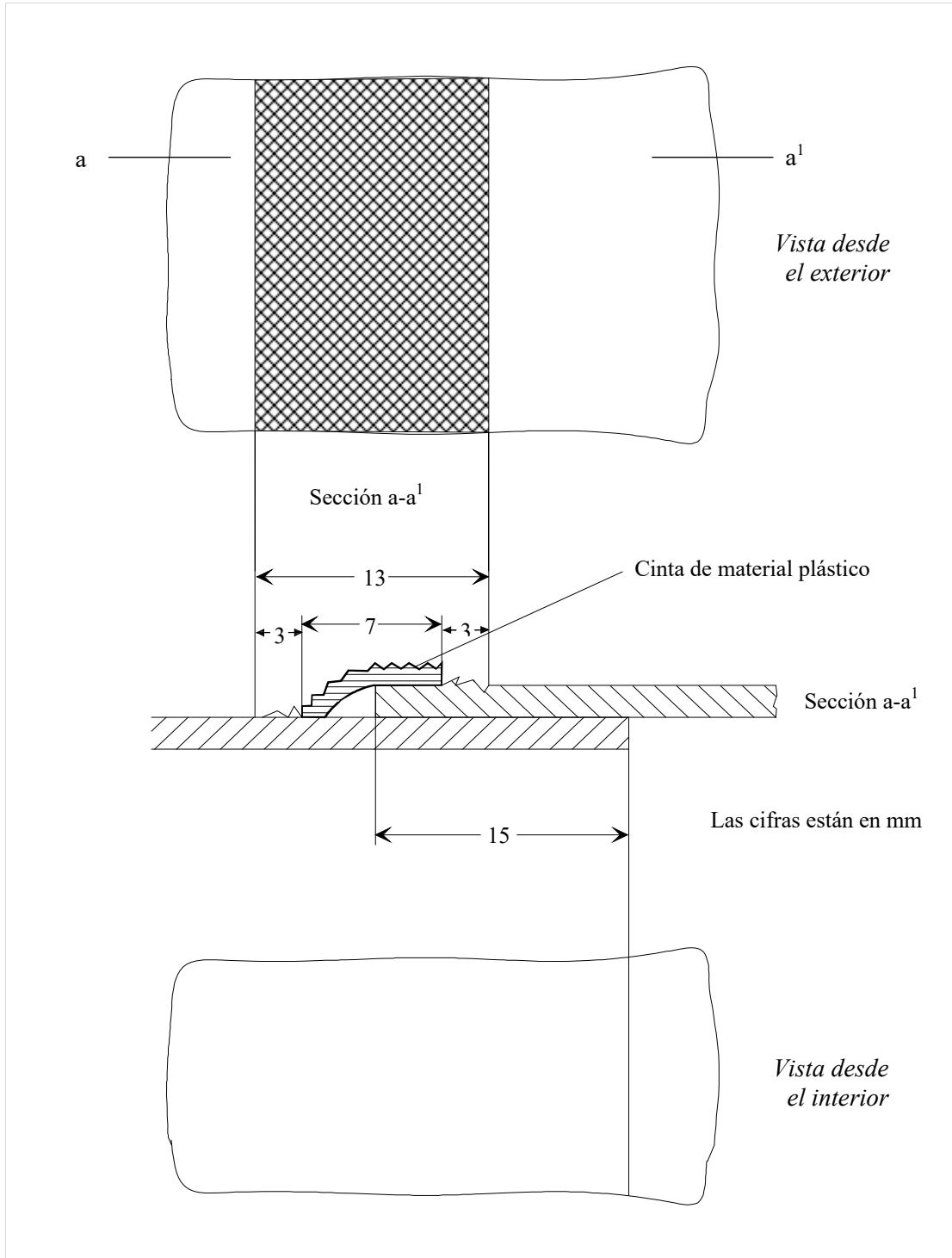
*/ Este croquis representa la parte superior del toldo plegada conforme a lo dispuesto en el artículo 3, párrafo 3, del anexo 2.

Croquis núm. 2 a)**TOLDO HECHO DE VARIAS PIEZAS UNIDAS POR COSTURA**

^{*/} Este croquis representa la parte superior del toldo plegada conforme a lo dispuesto en el artículo 3, párrafo 3 del anexo 2.

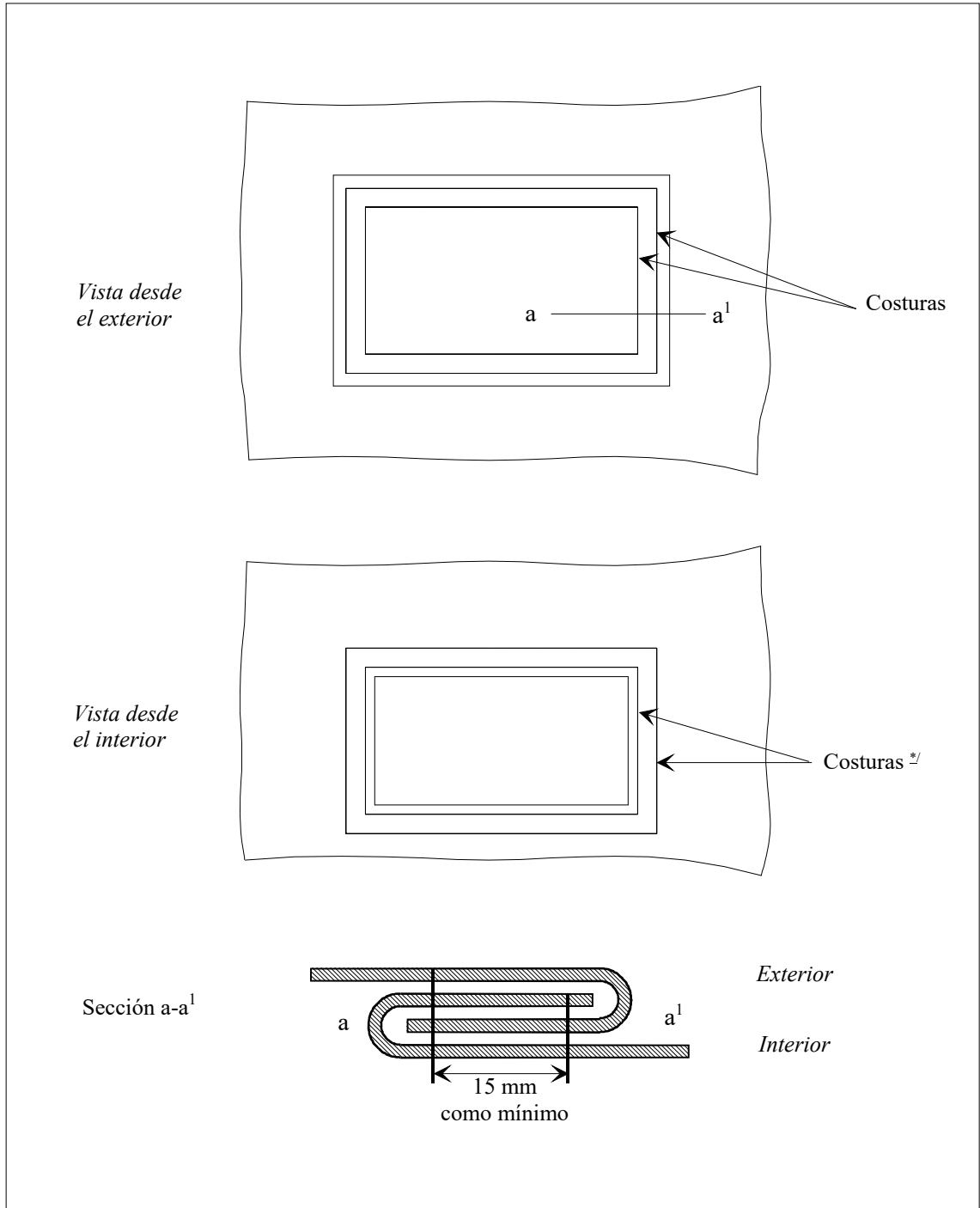
Croquis núm. 3

TOLDO HECHO DE VARIAS PIEZAS UNIDAS POR SOLDADURA



Croquis núm. 4

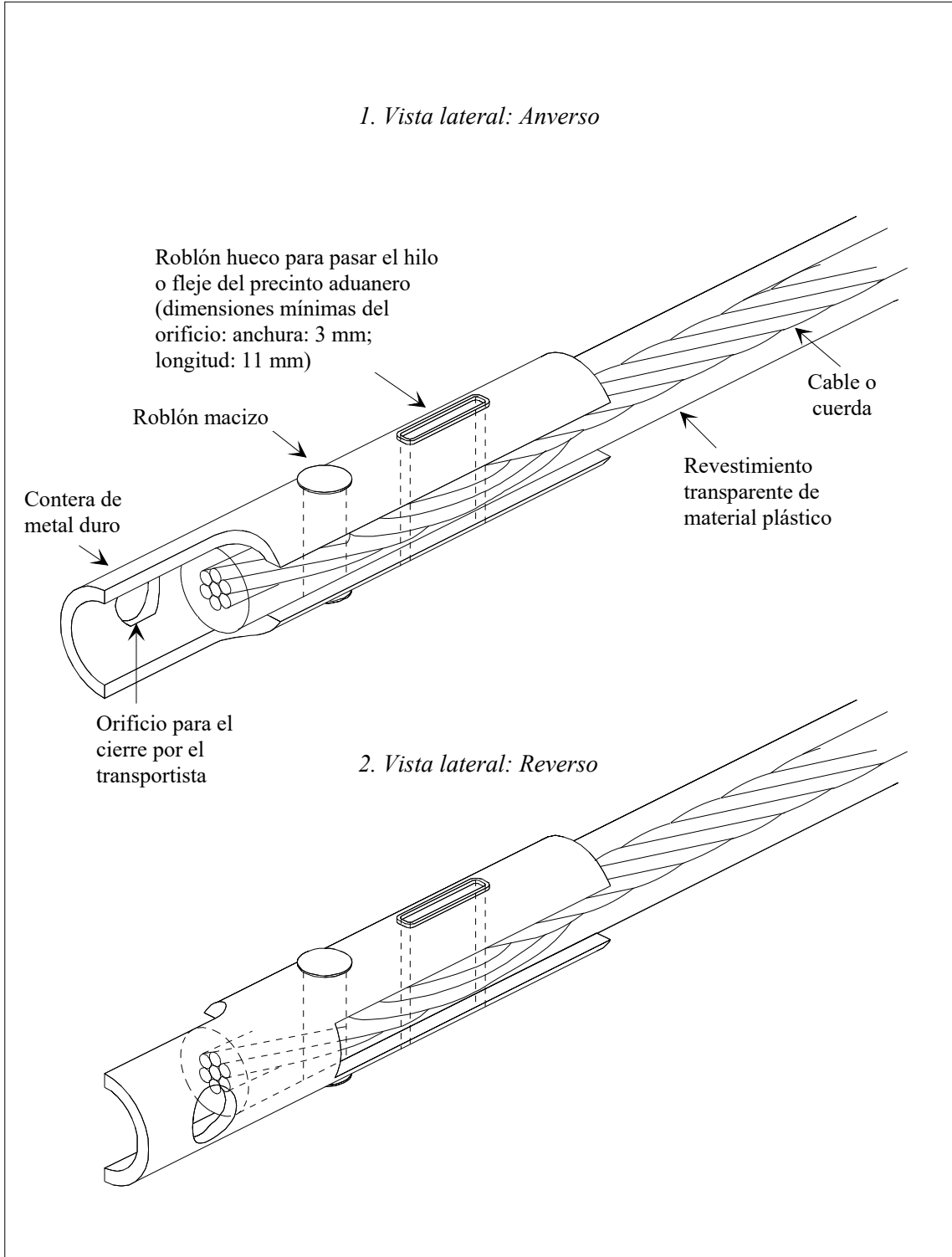
REPARACIÓN DEL TOLDO

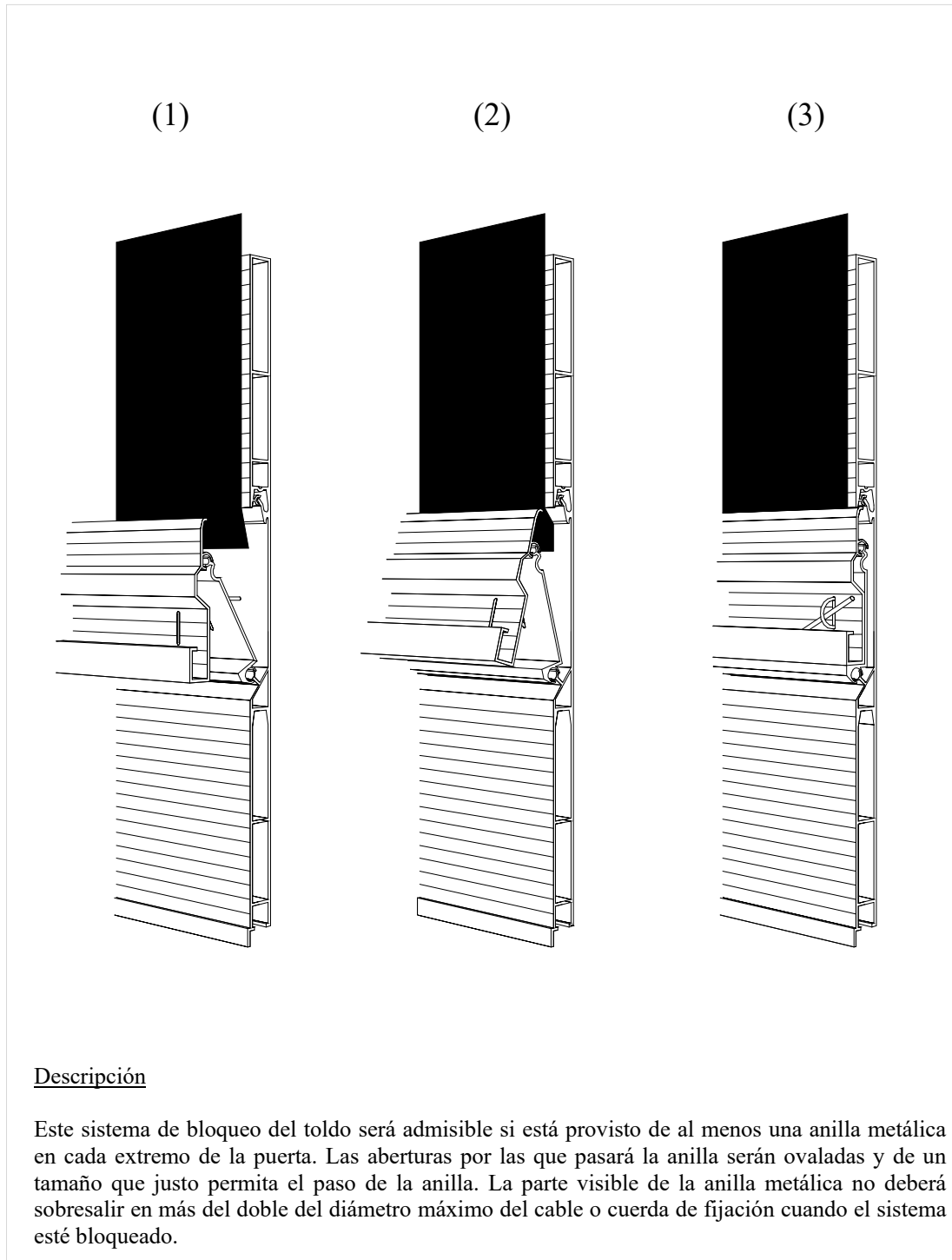


*/ Los hilos visibles desde el interior serán de color distinto del color del toldo y del de los hilos visibles desde el exterior.

Croquis núm. 5

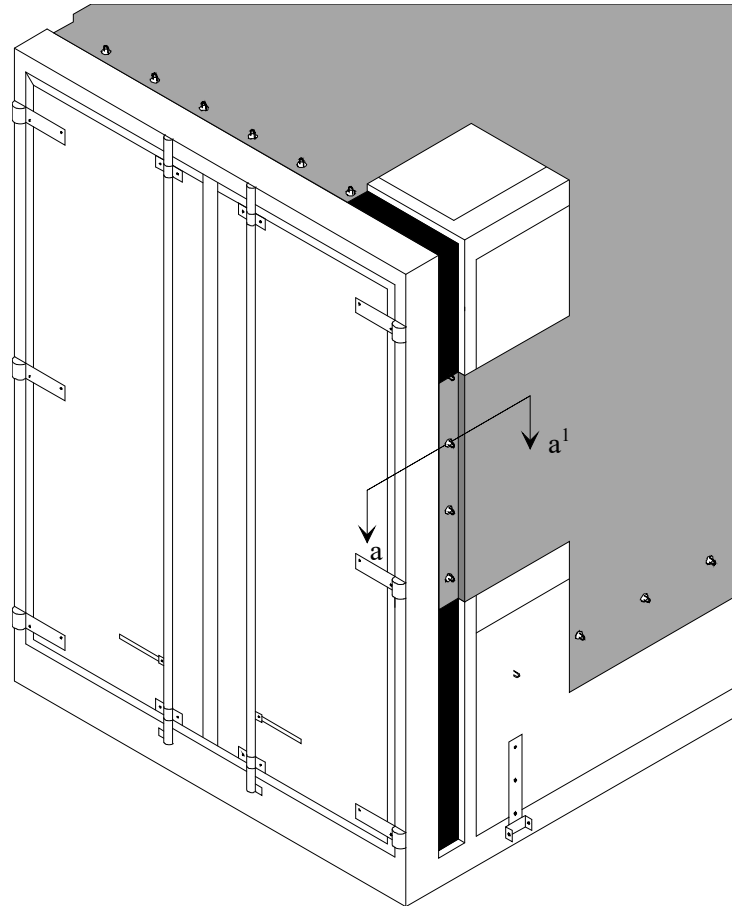
MODELO DE CONTERA



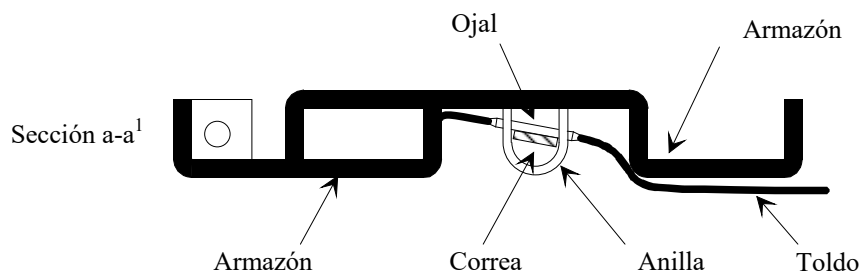
Croquis núm. 6**EJEMPLO DE SISTEMA DE BLOQUEO DEL TOLDO**

Croquis núm. 7

EJEMPLO DE TOLDO FIJADO A UN ARMazón DE FORMA ESPECIAL



Vista lateral



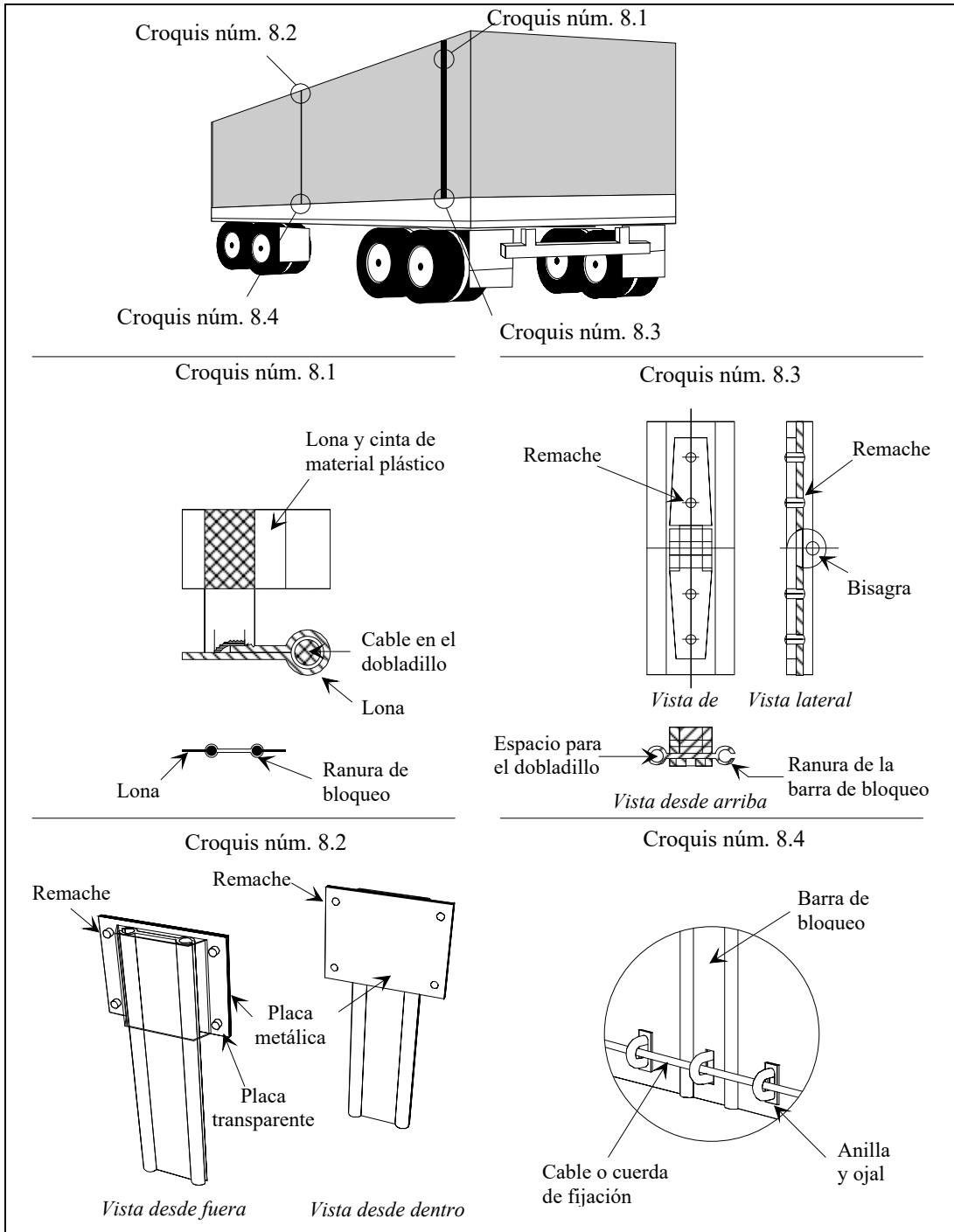
Descripción

Esta fijación del toldo al vehículo será aceptable si las anillas están embutidas en el perfil y no sobresalen de la profundidad máxima de este. La anchura del perfil deberá ser lo más pequeña posible.

Croquis núm. 8

SISTEMA DE CIERRE DEL TOLDO EN LAS ABERTURAS DE CARGA Y DESCARGA

{véase la descripción en la página siguiente}



Descripción

En este sistema de bloqueo, los dos bordes de las aberturas del toldo utilizadas para la carga y descarga están unidos por una barra de bloqueo de aluminio. Las aberturas del toldo están provistas, en toda su longitud, de un cable introducido en un dobladillo (véase el croquis núm. 8.1) de modo tal que es imposible sacar la lona de la ranura de la barra de bloqueo. El dobladillo está por el lado exterior y soldado según lo dispuesto en el artículo 3, párrafo 4, del anexo 2 del Convenio.

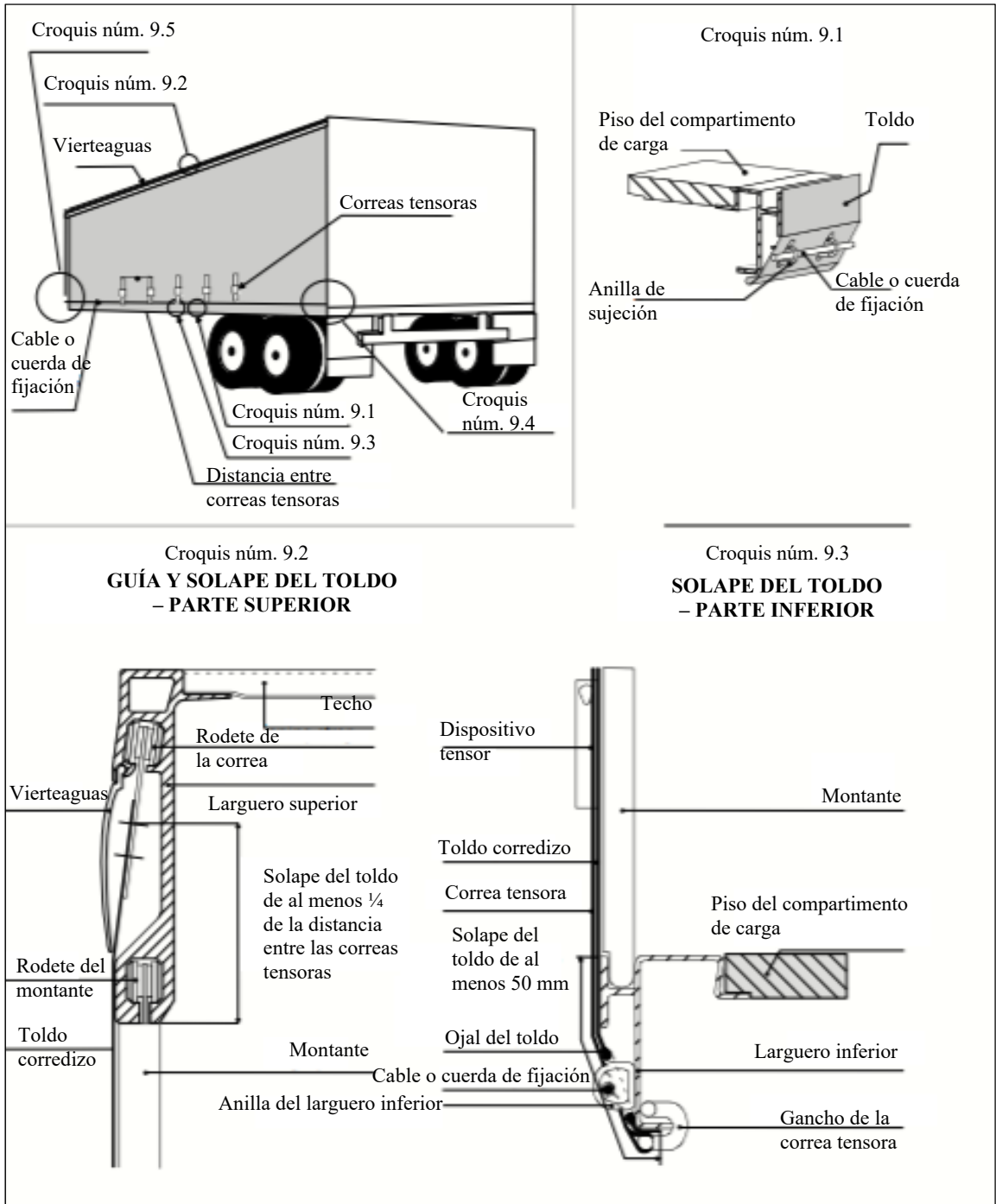
Los bordes deben introducirse en las ranuras de la barra de bloqueo de aluminio y deslizarse por dos carriles longitudinales paralelos, que estarán cerrados en el extremo inferior. Cuando la barra de bloqueo esté en su posición superior, los bordes de la lona quedarán unidos.

En el límite superior de la abertura, la barra de bloqueo está frenada por una placa de plástico transparente fijada al toldo con remaches (véase el croquis núm. 8.2). La barra de bloqueo consta de dos partes unidas por una bisagra remachada, lo que permite plegarla para colocarla o quitarla más fácilmente. Dicha bisagra estará diseñada de modo que no sea posible quitar el pasador de unión cuando el sistema esté bloqueado (véase el croquis núm. 8.3).

En el parte inferior de la barra de bloqueo existe una abertura para que pase la anilla. Dicha abertura será ovalada y de un tamaño que justo permita el paso de la anilla (véase el croquis núm. 8.4). El cable o cuerda de fijación TIR se hará pasar por esa anilla para fijar la barra de bloqueo.

Croquis núm. 9

**EJEMPLO DE CONSTRUCCIÓN DE UN VEHÍCULO
CON TOLDO CORREDIZO**

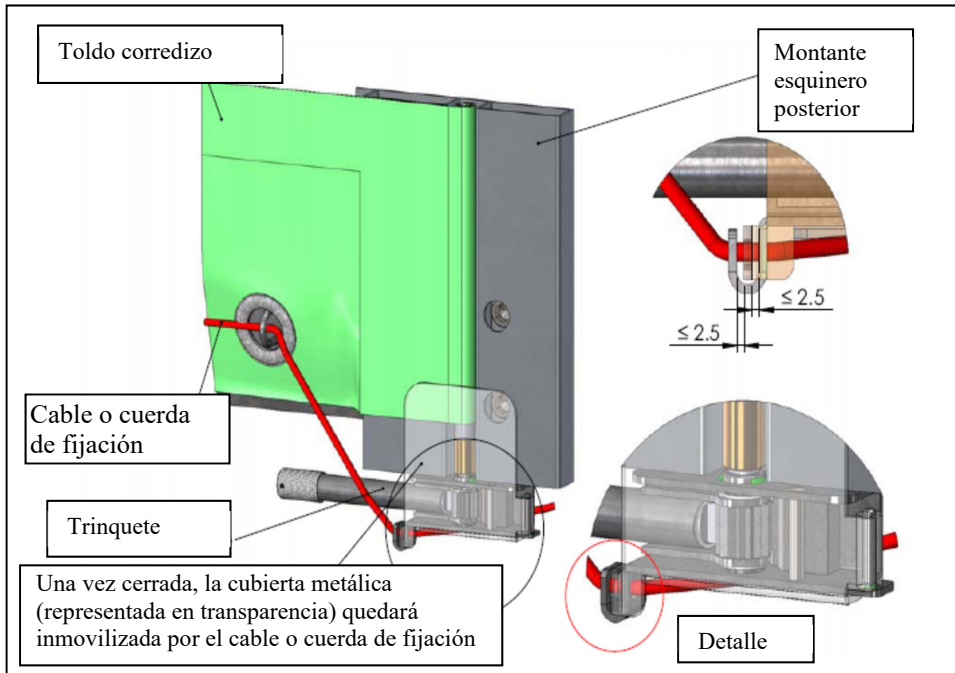


Croquis núm. 9, continuación

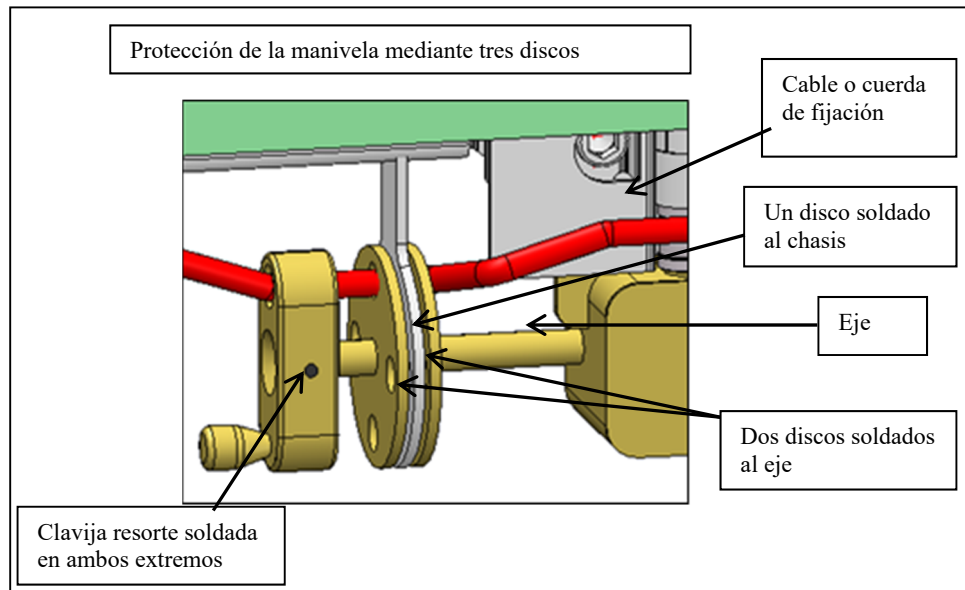
Croquis núm. 9.4

Para tensar el toldo corredizo en sentido horizontal, se utiliza un trinquete (situado normalmente en la parte trasera del vehículo). Este croquis ilustra dos ejemplos, a) y b), de la forma en que pueden fijarse un trinquete o un engranaje tensor.

a) Cierre mediante trinquete



b) Cierre mediante engranaje tensor

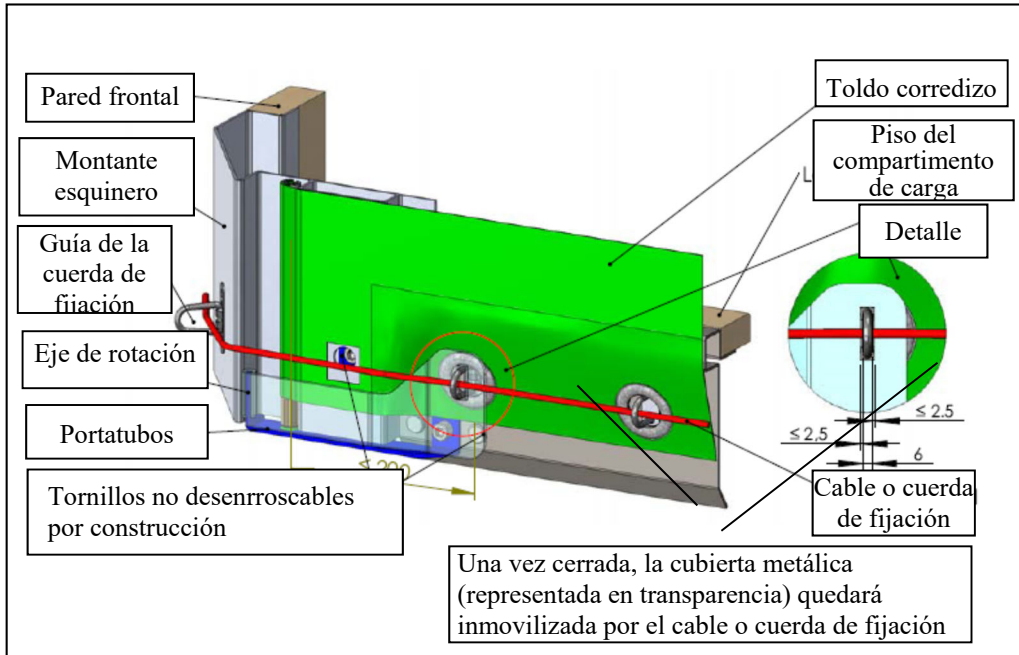


Croquis núm. 9, continuación

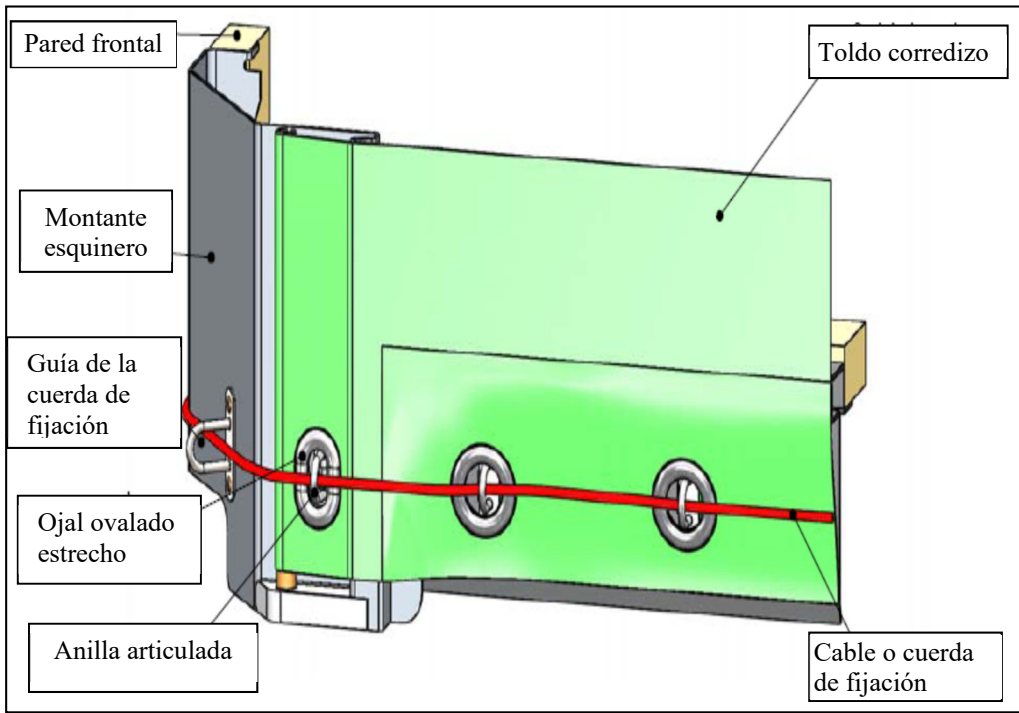
Croquis núm. 9.5

Para fijar el toldo corredizo al otro lado (normalmente la parte delantera del vehículo) pueden utilizarse los siguientes sistemas a) o b).

a) Cubierta metálica



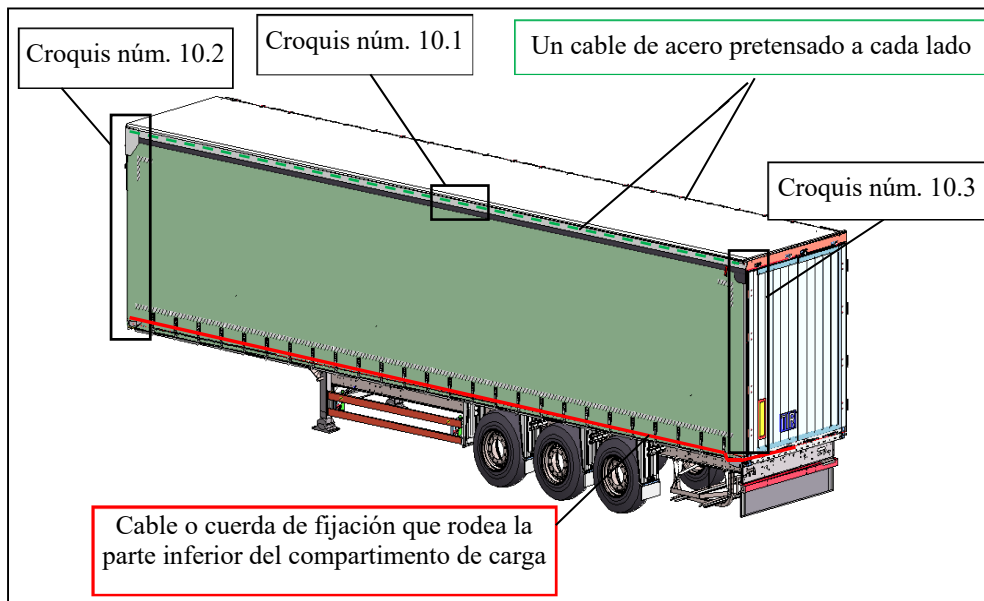
b) Ojal ovalado estrecho y sistema antilevantamiento del tubo tensor



Croquis núm. 10

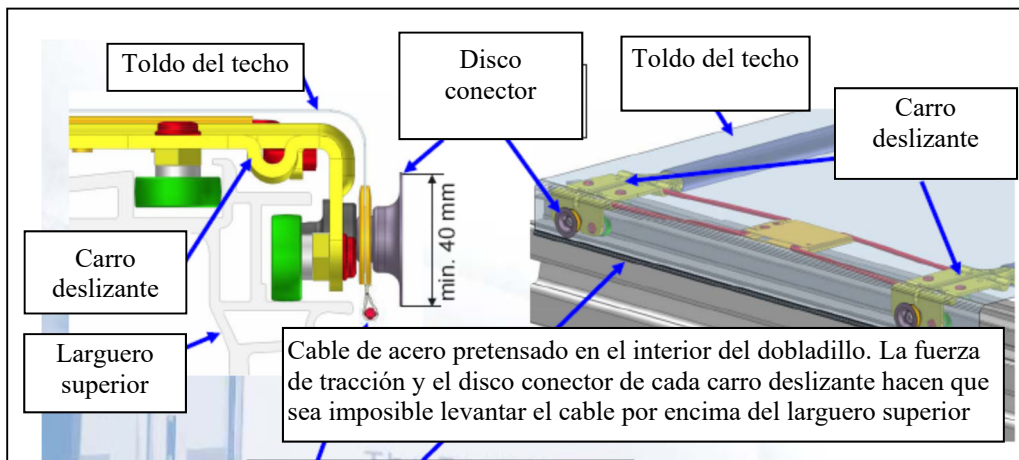
**EJEMPLO DE CONSTRUCCIÓN DE UN VEHÍCULO
CON TECHO ENTOLDADO CORREDIZO**

Este croquis ilustra un ejemplo de un vehículo y de los importantes requisitos establecidos en el artículo 6 del presente Reglamento.



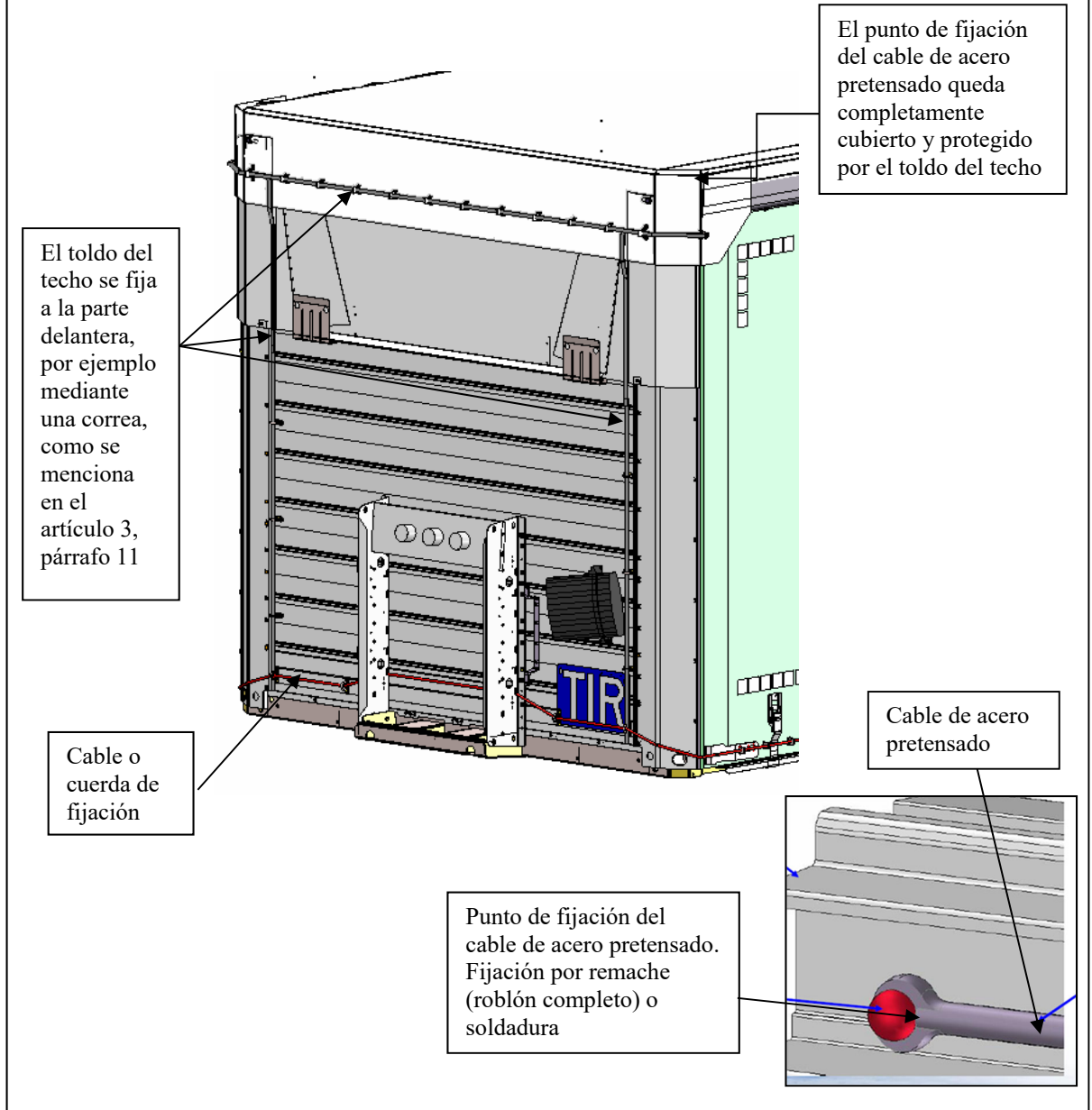
Croquis núm. 10.1

A cada lado del compartimento de carga se fijan sendos cables de acero pretensado, insertados en un dobladillo. Cada cable de acero pretensado está fijado a la parte delantera (véase el croquis núm. 10.2) y a la parte trasera (véase el croquis núm. 10.3) de la carrocería. La fuerza de tracción y el disco conector de cada carro deslizante hacen que sea imposible levantar el dobladillo con el cable de acero pretensado por encima del larguero superior.



Croquis núm. 10, continuaciónCroquis núm. 10.2

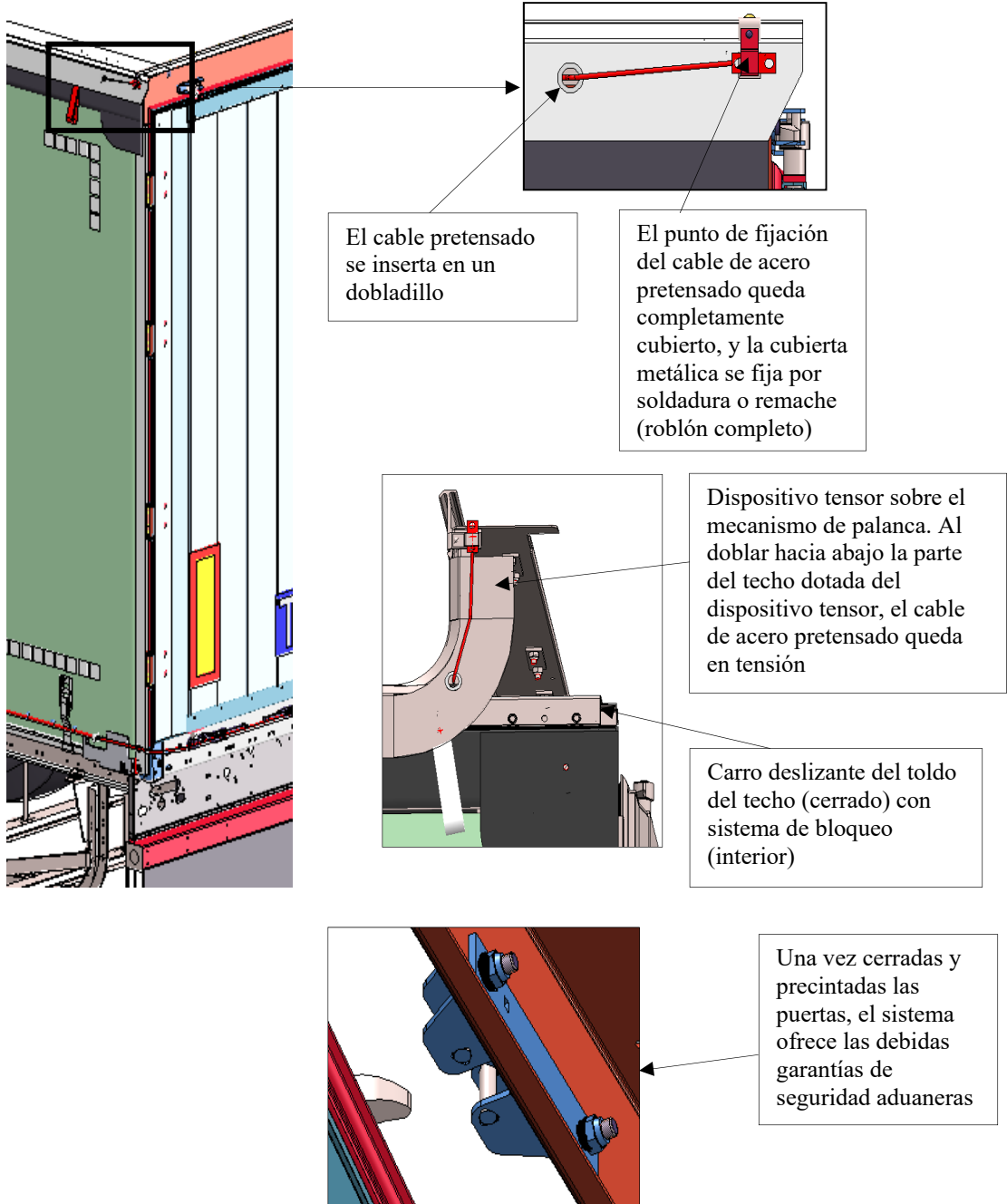
El toldo del techo corredizo deberá recubrir el componente rígido del techo en la parte delantera del compartimento de carga, de modo que no pueda levantarse por encima del larguero superior.



Croquis núm. 10, continuación

Croquis núm. 10.3

En la parte trasera, se fija al techo un dispositivo especial, por ejemplo una placa deflectora, que, una vez cerradas y precintadas las puertas, impide acceder al compartimento de carga sin dejar huellas visibles.



Anexo 3

PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA QUE REÚNEN LAS CONDICIONES TÉCNICAS PRESCRITAS EN EL REGLAMENTO DEL ANEXO 2

DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

1. La aprobación de los vehículos de transporte por carretera podrá efectuarse por uno de los procedimientos siguientes:
 - a) individualmente; o
 - b) por tipo de diseño (para una serie de vehículos de transporte por carretera).
2. La aprobación dará lugar a la expedición de un certificado conforme al modelo que se reproduce en el anexo 4. Dicho certificado estará impreso en el idioma del país de expedición y en francés o inglés. Cuando la autoridad que conceda la aprobación lo considere necesario, el certificado irá acompañado de fotografías o diagramas autenticados por dicha autoridad, que hará constar el número de esos documentos en la rúbrica 6 del certificado.

Comentarios al párrafo 2

Nombre del titular en el certificado

En caso de cambio de titular, podría suceder que el nombre indicado en la casilla 8 (Titular) no sea el del nuevo titular. Esto no debería causar problemas.

{TRANS/GE.30/12, párr. 37}

Nombre en los vehículos

En las mismas circunstancias, podría suceder que en la fotografía que acompañe el certificado figure un nombre distinto del que se indica en el vehículo. En tal caso no debería denegarse la entrada, ya que el único objeto de la fotografía es indicar el aspecto general del vehículo.

{TRANS/GE.30/12, párrs. 38 y 39}

Falta de espacio en la casilla 5 del certificado

Si no hay espacio suficiente en la casilla 5 (Otras características), la información requerida podrá señalarse en una nota en el reverso del certificado.

{TRANS/GE.30/12, párrs. 40 y 41}

3. El certificado deberá llevarse siempre a bordo del vehículo al que se refiera.

Comentario al párrafo 3

*Debe llevarse el certificado original y no una fotocopia.
{TRANS/GE.30/33, párr. 52}*

4. Los vehículos de transporte por carretera se presentarán cada dos años, para su inspección y para la renovación de la aprobación, cuando proceda, a las autoridades competentes del país en que estén matriculados o, en el caso de los vehículos no matriculados, del país en que esté domiciliado su propietario o usuario.
5. Si un vehículo de transporte por carretera deja de reunir las condiciones técnicas exigidas para su aprobación, antes de poder ser empleado de nuevo para el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR deberá ser reparado y puesto en el estado en que estaba cuando fue aprobado, de modo que cumpla nuevamente esas condiciones técnicas.
6. Cuando se modifiquen las características esenciales de un vehículo de transporte por carretera, este dejará de estar cubierto por la aprobación y, antes de poder ser empleado para el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR, deberá ser aprobado nuevamente por la autoridad competente.
7. Las autoridades competentes del país en que esté matriculado el vehículo o, en el caso de los vehículos que no deban matricularse, las autoridades competentes del país en que esté establecido el propietario o usuario del vehículo podrán, según proceda, retirar o renovar el certificado de aprobación, o expedir un nuevo certificado en las circunstancias indicadas en el artículo 14 del presente Convenio y en los párrafos 4, 5 y 6 del presente anexo.

PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN INDIVIDUAL

8. La aprobación individual será solicitada a la autoridad competente por el propietario, el operador o el representante de uno de ellos. La autoridad competente procederá a la inspección del vehículo de transporte por carretera presentado de conformidad con las disposiciones de carácter general establecidas en los párrafos 1 a 7 del presente anexo y, después de haber comprobado que reúne las condiciones técnicas prescritas en el anexo 2 y de haberlo aprobado, expedirá un certificado de aprobación conforme al modelo que se reproduce en el anexo 4.

**PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN POR TIPO DE DISEÑO
(PARA UNA SERIE DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE
POR CARRETERA)**

9. Cuando los vehículos de transporte por carretera se fabriquen en serie, el fabricante podrá solicitar la aprobación por tipo de diseño a la autoridad competente del país de fabricación.

10. El fabricante deberá indicar en su solicitud los números o letras de identificación asignados al tipo de vehículo de transporte por carretera cuya aprobación solicite.

11. La solicitud deberá ir acompañada de los planos y de las especificaciones detalladas del diseño del tipo de vehículo de transporte por carretera cuya aprobación se solicite.

12. El fabricante se comprometerá por escrito a:

- a) presentar a la autoridad competente los vehículos del tipo de que se trate que dicha autoridad desee examinar;**
- b) permitir que la autoridad competente examine en cualquier momento del proceso de producción otras unidades de la serie de vehículos de que se trate;**
- c) informar a la autoridad competente de toda modificación del diseño o de las especificaciones, sea cual fuere su importancia, antes de llevarla a la práctica;**
- d) indicar en los vehículos de transporte por carretera, en un lugar visible, los números o letras de identificación del tipo de diseño, así como el número de serie de cada vehículo del tipo de que se trate (número de fabricación);**
- e) llevar una relación de los vehículos del tipo de diseño aprobado que se fabriquen.**

13. En caso necesario, la autoridad competente indicará las modificaciones que hayan de introducirse en el tipo de diseño propuesto para poder conceder la aprobación.

14. No se concederá aprobación alguna por tipo de diseño sin que la autoridad competente haya comprobado, mediante el examen de uno o varios de los vehículos fabricados con arreglo al diseño de que se trate, que los vehículos de ese tipo reúnen las condiciones técnicas prescritas en el anexo 2.

15. La autoridad competente notificará por escrito al fabricante su decisión de conceder la aprobación por tipo de diseño. Dicha decisión estará fechada y numerada, y designará con precisión la autoridad que la adoptó.

16. La autoridad competente tomará las medidas necesarias para expedir a cada vehículo fabricado con arreglo al tipo de diseño aprobado un certificado de aprobación debidamente firmado.

17. El titular del certificado de aprobación deberá, antes de utilizar el vehículo para el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR, completar el certificado de aprobación indicando en él, según proceda:

- el número de matrícula atribuido al vehículo (rúbrica 1), o**

- **cuando se trate de un vehículo que no deba matricularse, su propio nombre y dirección comercial (rúbrica 8).**

Nota explicativa al párrafo 17

3.0.17 Procedimiento de aprobación

1. El anexo 3 dispone que las autoridades competentes de una Parte Contratante pueden expedir un certificado de aprobación para un vehículo fabricado en el territorio de dicha Parte y que este vehículo no será sometido a ningún procedimiento de aprobación suplementario en el país en que esté matriculado o, si es el caso, en el país en que esté domiciliado el propietario.

2. Estas disposiciones no tienen por objeto limitar el derecho de las autoridades competentes de la Parte Contratante en que esté matriculado el vehículo o en que esté domiciliado su propietario a exigir la presentación de ese certificado de aprobación, bien a la importación, bien ulteriormente para fines relacionados con la matriculación o el control del vehículo o con otros requisitos legales análogos.

18. Cuando un vehículo que haya sido aprobado por tipo de diseño sea exportado a otro país que sea Parte Contratante en el presente Convenio, no se requerirá un nuevo procedimiento de aprobación en ese país por el hecho de la importación.

**PROCEDIMIENTO DE ANOTACIÓN
DEL CERTIFICADO DE APROBACIÓN**

19. Cuando un vehículo aprobado, que transporte mercancías al amparo de un cuaderno TIR, presente defectos de importancia, las autoridades competentes de las Partes Contratantes podrán negar al vehículo la autorización de proseguir su viaje al amparo del cuaderno TIR, o bien permitir que continúe el viaje al amparo del cuaderno TIR en su territorio adoptando las medidas de seguridad necesarias. El vehículo aprobado deberá ser reparado y puesto nuevamente en buen estado lo antes posible y, en todo caso, antes de que vuelva a utilizarse para el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR.

20. En cada uno de esos casos, las autoridades aduaneras harán la oportuna anotación en la rúbrica 10 del certificado de aprobación del vehículo. Cuando este haya sido puesto nuevamente en un estado que justifique su aprobación, será presentado a las autoridades competentes de una Parte Contratante, que revalidarán el certificado haciendo en la rúbrica 11 una anotación que anule las observaciones precedentes. Ningún vehículo cuyo certificado haya sido objeto de una anotación en la rúbrica 10 conforme a lo arriba señalado podrá volver a ser utilizado para el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR mientras no haya sido reparado y puesto nuevamente en buen estado y se hayan anulado como se indica las anotaciones hechas en la rúbrica 10.

Nota explicativa al párrafo 20

3.0.20 Procedimiento de anotación del certificado de aprobación

Para anular una anotación que consigne defectos una vez que el vehículo haya sido reparado satisfactoriamente, bastará anotar, en la rúbrica 11 prevista a tal fin, la mención “Defectos reparados”, seguida del nombre, firma y sello de la autoridad competente interesada.

Comentario al párrafo 20

Cualquier defecto que se compruebe en los toldos o en el sistema de fijación de los toldos podrá indicarse en la casilla 10 del certificado de aprobación.

{TRANS/GE.30/33, párrs. 46 a 49}

21. Toda anotación que se haga en el certificado estará fechada y autenticada por las autoridades competentes.

22. Cuando las autoridades aduaneras consideren que un vehículo tiene defectos de menor importancia que no entrañan riesgo alguno de contrabando, podrá autorizarse la continuación del uso de dicho vehículo para el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR. El titular del certificado de aprobación será informado de esos defectos y deberá reparar su vehículo y ponerlo nuevamente en buen estado en un plazo razonable.

Anexo 4

MODELO DE CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE UN VEHÍCULO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Comentarios

Certificado de aprobación

El certificado de aprobación debe estar impreso en una sola hoja de tamaño A3, plegada en dos, o en varias hojas de tamaño A4. En este segundo caso, todas las páginas deberán llevar estampado el sello de la autoridad competente, o bien estar unidas de modo tal que no sea posible sustituir ninguna de las páginas sin dejar huellas visibles.

{ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125, párr. 11}

Fotografías o diagramas adjuntos

Cuando haya que adjuntar fotografías o diagramas al certificado de aprobación, de conformidad con lo dispuesto en el anexo 4 del Convenio, estos documentos deberán dar una imagen exacta y actualizada del vehículo en cuestión.

{TRANS/WP.30/157, párr. 31}

Aprobación de carrocerías desmontables

Como se establece en el artículo 1 j) del Convenio, las carrocerías desmontables deben considerarse como contenedores. Por lo tanto, para las carrocerías desmontables como las definidas en el anexo 6, nota explicativa 0.1 j), no se exigen los certificados de aprobación previstos en el anexo 4 del Convenio. Sin embargo, sí se requieren placas de aprobación que cumplan los requisitos establecidos en el anexo 7, parte II, del Convenio.

{TRANS/WP.30/157, párr. 59}

Emplazamiento y número de los precintos aduaneros

Cuando se requiera más de un precinto aduanero para garantizar la seguridad, el número de estos precintos se indicará en el certificado de aprobación bajo la rúbrica 5 (anexo 4 del Convenio TIR de 1975). El certificado de aprobación llevará adjuntos uno o varios croquis o fotografías del vehículo que muestren el emplazamiento exacto de los precintos aduaneros. La presente disposición, que entrará en vigor el 7 de agosto de 2003, se aplicará a los vehículos de transporte por carretera en su primera aprobación o, según el caso, en la inspección bienal o la renovación de la aprobación que siga a la entrada en vigor de la nota explicativa 2.2.1 b) f). En consecuencia, a partir del 7 de agosto de 2005, todos los vehículos de transporte por carretera que

requieran la colocación de más de un precinto para garantizar la seguridad del precintado aduanero deberán estar provistos de un certificado de aprobación conforme a lo señalado en la nota explicativa 2.2.1 b) f).

{TRANS/WP.30/206, párr. 62; TRANS/WP.30/AC.2/69, anexo 2; TRANS/WP.30/AC.2/69/Corr.1}

Período de transición para la introducción del nuevo modelo de certificado

El nuevo modelo de certificado de aprobación de los vehículos de transporte por carretera, que entró en vigor el 1 de agosto de 1995 (TRANS/WP.30/AC.2/35, anexo 4), se exigirá para los vehículos de transporte por carretera que se aprueben por primera vez y para los que se sometan a la inspección bienal o la renovación de la aprobación, según el caso. En consecuencia, a partir de 1 de agosto de 1997, todos los vehículos de transporte por carretera deberán estar provistos del nuevo modelo de certificado.

{TRANS/WP.30/R.164, párrs. 46 a 48; TRANS/WP.30/R.158; TRANS/WP.30/AC.2/37, párr. 42 y anexo 6}

**Modelo de certificado de aprobación de los
vehículos de transporte por carretera ^{*/}**

CERTIFICADO DE APROBACIÓN

de un vehículo de transporte por carretera para el
transporte de mercancías bajo precinto aduanero

Certificado núm.

Convenio TIR de 14 de noviembre de 1975

Expedido por:
(Autoridad competente)

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.18; entró en vigor el 1 de agosto de 1995}

**Modelo de certificado de aprobación de los
vehículos de transporte por carretera (continuación)**

IDENTIFICACIÓN	Certificado núm.
1. Número de matrícula 2. Tipo de vehículo 3. Número de chasis 4. Marca (o nombre del fabricante) 5. Otras características 6. Número de anexos	
7. APROBACIÓN	Válido hasta el
<input type="checkbox"/> aprobación individual */ <input type="checkbox"/> aprobación por tipo de diseño */ Autorización núm. (si se aplica) Lugar Fecha Firma	Sello
8. TITULAR (fabricante, propietario o transportista) (solo para los vehículos no matriculados)	
Nombre y dirección	
9. RENOVACIONES	
Válido hasta el	
Lugar	
Fecha	
Firma	
Sello	

*/ Marcar con una "x" la casilla correspondiente.

Véase el "Aviso importante" de la página 4
[página 2]

**Modelo de certificado de aprobación de los vehículos
de transporte por carretera (continuación)**

OBSERVACIONES (parte reservada a las autoridades competentes)		Certificado núm.	
10. Defectos observados		11. Reparación de los defectos	
Autoridad	Sello	Autoridad	Sello
Firma		Firma	
10. Defectos observados		11. Reparación de los defectos	
Autoridad	Sello	Autoridad	Sello
Firma		Firma	
10. Defectos observados		11. Reparación de los defectos	
Autoridad	Sello	Autoridad	Sello
Firma		Firma	
12. Otras observaciones			

Véase el "Aviso importante" de la página 4
[página 3]

**Modelo de certificado de aprobación de los vehículos
de transporte por carretera (continuación)**

AVISO IMPORTANTE

1. Cuando la autoridad que conceda la aprobación lo considere necesario, el certificado irá acompañado de fotografías o diagramas autenticados por dicha autoridad, que hará constar el número de esos documentos en la rúbrica 6 del certificado.
2. El certificado deberá llevarse siempre a bordo del vehículo al que se refiera. Deberá ser el original y no una fotocopia.
3. Los vehículos de transporte por carretera se presentarán cada dos años, para su inspección y para la renovación de la aprobación, cuando proceda, a las autoridades competentes del país en que estén matriculados o, en el caso de los vehículos no matriculados, del país en que esté domiciliado su propietario o usuario.
4. Si un vehículo de transporte por carretera deja de reunir las condiciones técnicas exigidas para su aprobación, antes de poder ser empleado de nuevo para el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR deberá ser reparado y puesto en el estado en que estaba cuando fue aprobado, de modo que cumpla nuevamente esas condiciones técnicas.
5. Cuando se modifiquen las características esenciales de un vehículo de transporte por carretera, este dejará de estar cubierto por la aprobación y, antes de poder ser empleado para el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR, deberá ser aprobado nuevamente por la autoridad competente.

Anexo 5

PLACA TIR

1. El tamaño de la placa será de 250 mm por 400 mm.
2. Las letras TIR, en caracteres latinos y mayúsculas, tendrán una altura de 200 mm, y el trazo tendrá una anchura mínima de 20 mm. Las letras serán blancas sobre fondo azul.

Comentario

A continuación figura un modelo de placa TIR que se ajusta a lo dispuesto en el anexo 5, con caracteres en mayúsculas de color blanco sobre fondo azul (RAL 5017)

(Caracteres: 200 mm de alto; anchura del trazo: por lo menos 20 mm.)

En el sitio web sobre el Convenio TIR (<http://tir.unece.org>) se encuentra un fichero electrónico en formato EPS (PostScript Encapsulado) que contiene la placa TIR conforme a los requisitos establecidos en el anexo 5; el fichero puede solicitarse también a la secretaría TIR.



{TRANS/WP.30/204, párr. 62; TRANS/WP.30/AC.2/69, anexo 3}

Anexo 6

NOTAS EXPLICATIVAS

Introducción a las notas explicativas

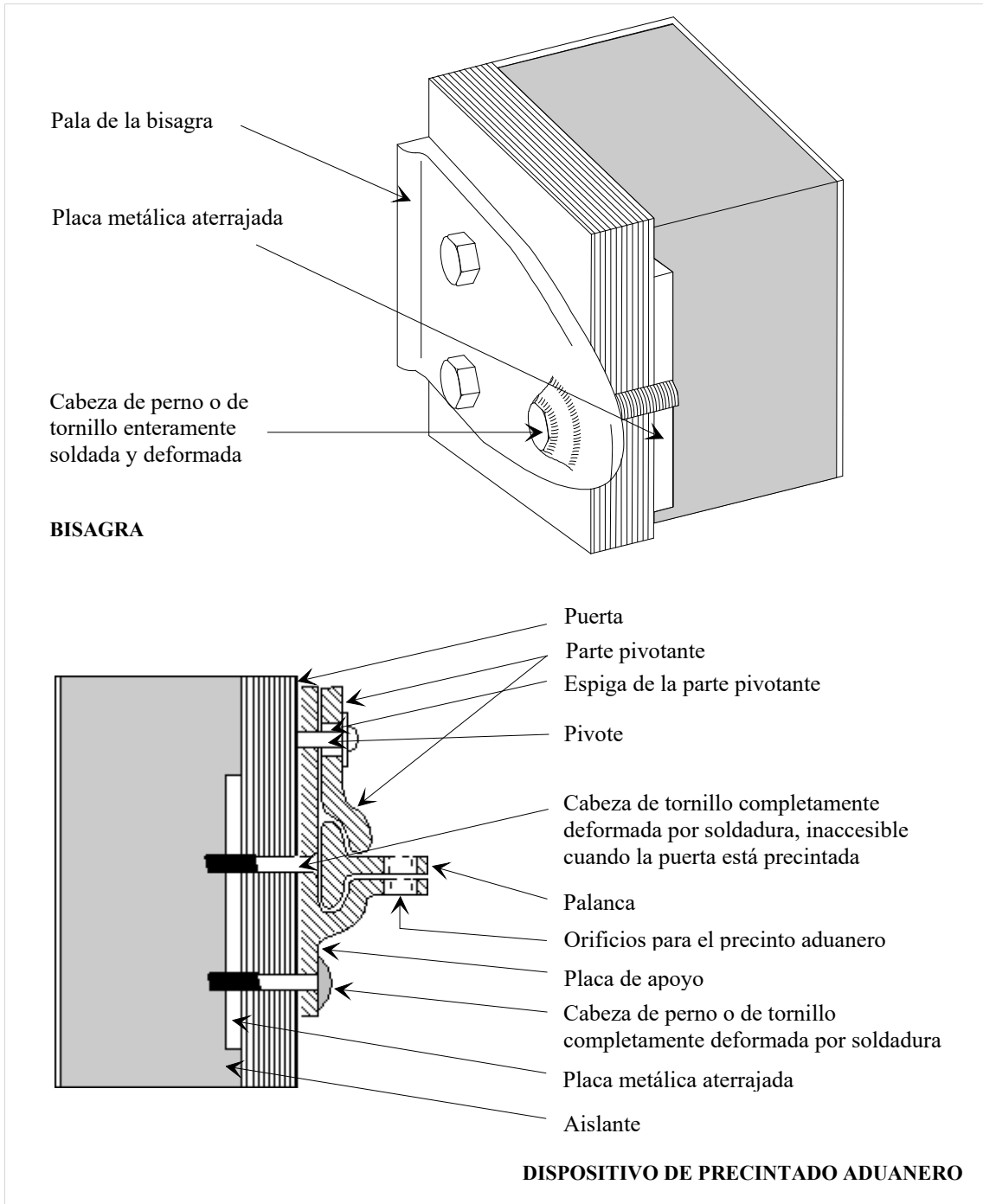
- i) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 del presente Convenio, las notas explicativas interpretan ciertas disposiciones del Convenio y de sus anexos. También describen algunas prácticas recomendadas.
- ii) Las notas explicativas no modifican las disposiciones del presente Convenio ni de sus anexos, sino que precisan simplemente su contenido, significado y alcance.
- iii) En particular, en lo que respecta a las disposiciones del artículo 12 del Convenio y de su anexo 2, relativo a las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos de transporte por carretera a fin de ser aprobados para el transporte bajo precinto aduanero, las notas explicativas especifican, cuando es necesario, las técnicas de construcción que deben aceptar las Partes Contratantes como técnicas que cumplen esas disposiciones. Cuando es el caso, también especifican las técnicas de construcción que no satisfacen esas disposiciones.
- iv) Las notas explicativas son un medio para aplicar las disposiciones del presente Convenio y de sus anexos teniendo en cuenta el desarrollo de la tecnología y las exigencias de índole económica.

Nota:

{Las notas explicativas del anexo 6 se han colocado a continuación de las disposiciones a las que se refieren. Los croquis referentes a las notas explicativas figuran en el presente anexo.}

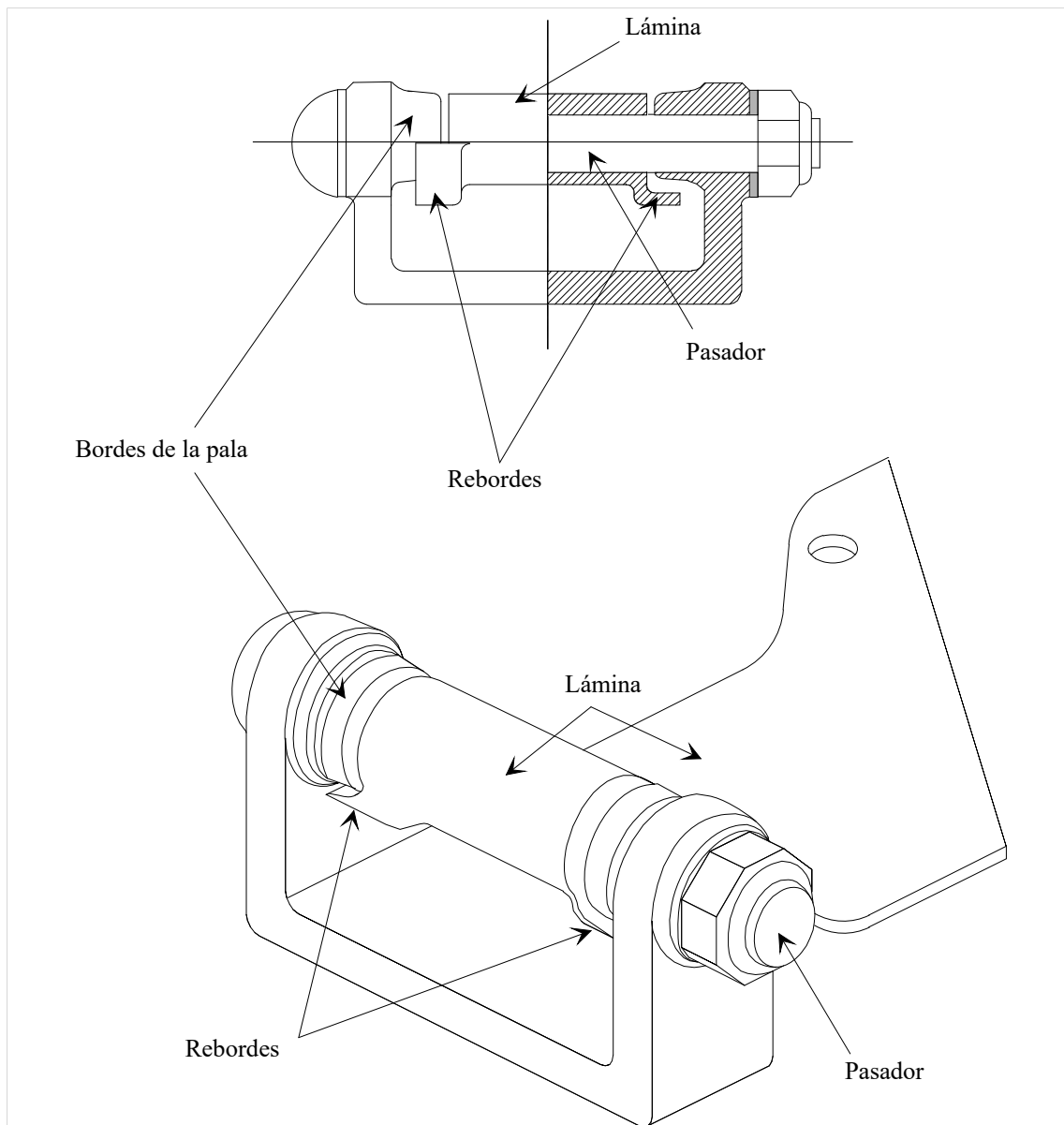
Croquis núm. 1

EJEMPLO DE UNA BISAGRA Y UN DISPOSITIVO DE PRECINTADO ADUANERO PARA PUERTAS DE VEHÍCULOS CON COMPARTIMENTOS DE CARGA PROVISTOS DE AISLAMIENTO



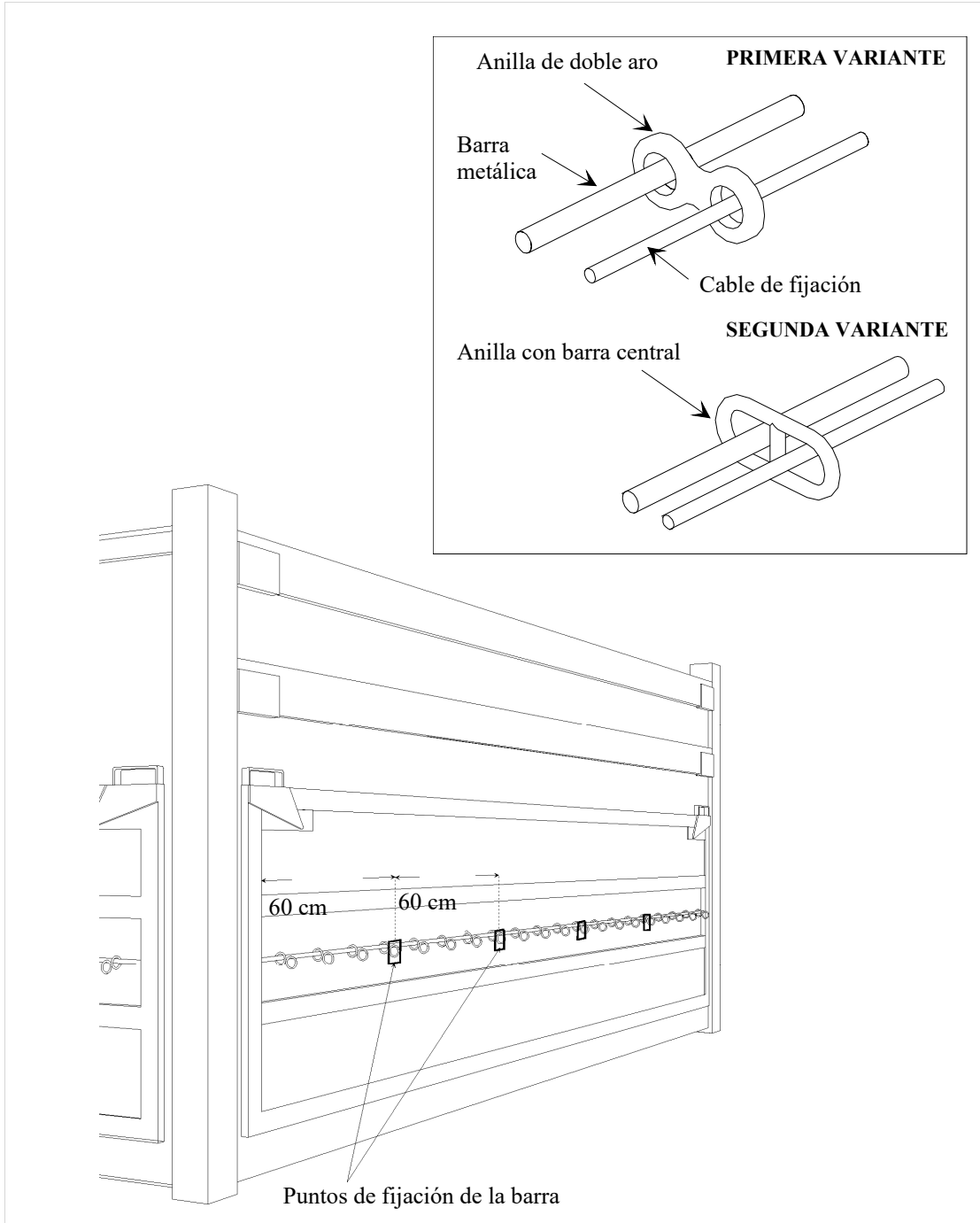
Croquis núm. 1a**EJEMPLO DE UNA BISAGRA QUE NO NECESITA
PROTECCIÓN ESPECIAL DEL PASADOR**

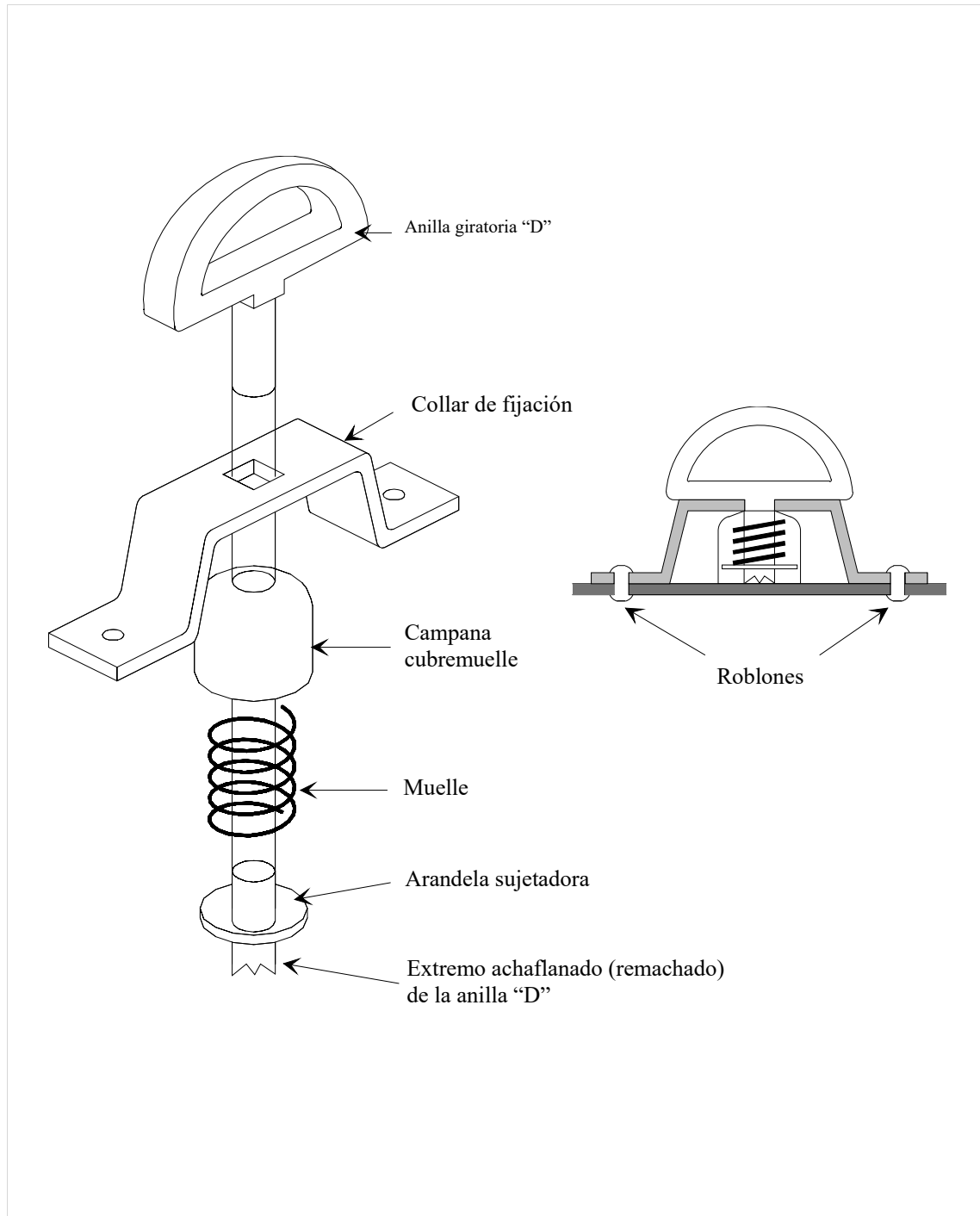
La bisagra que se presenta a continuación cumple los requisitos indicados en la nota explicativa 2.2.1 b), apartado b), segunda oración. El diseño de la lámina y de la pala hace innecesaria toda protección especial del pasador, ya que los salientes de la lámina se extienden por detrás de los bordes de la pala. Por consiguiente, estos rebordes impiden que la puerta precintada por la aduana pueda abrirse por el lado de la bisagra sin dejar huellas visibles, aunque se haya retirado el pasador no protegido.



Croquis núm. 2

VEHÍCULOS ENTOLDADOS CON ANILLAS CORREDIZAS

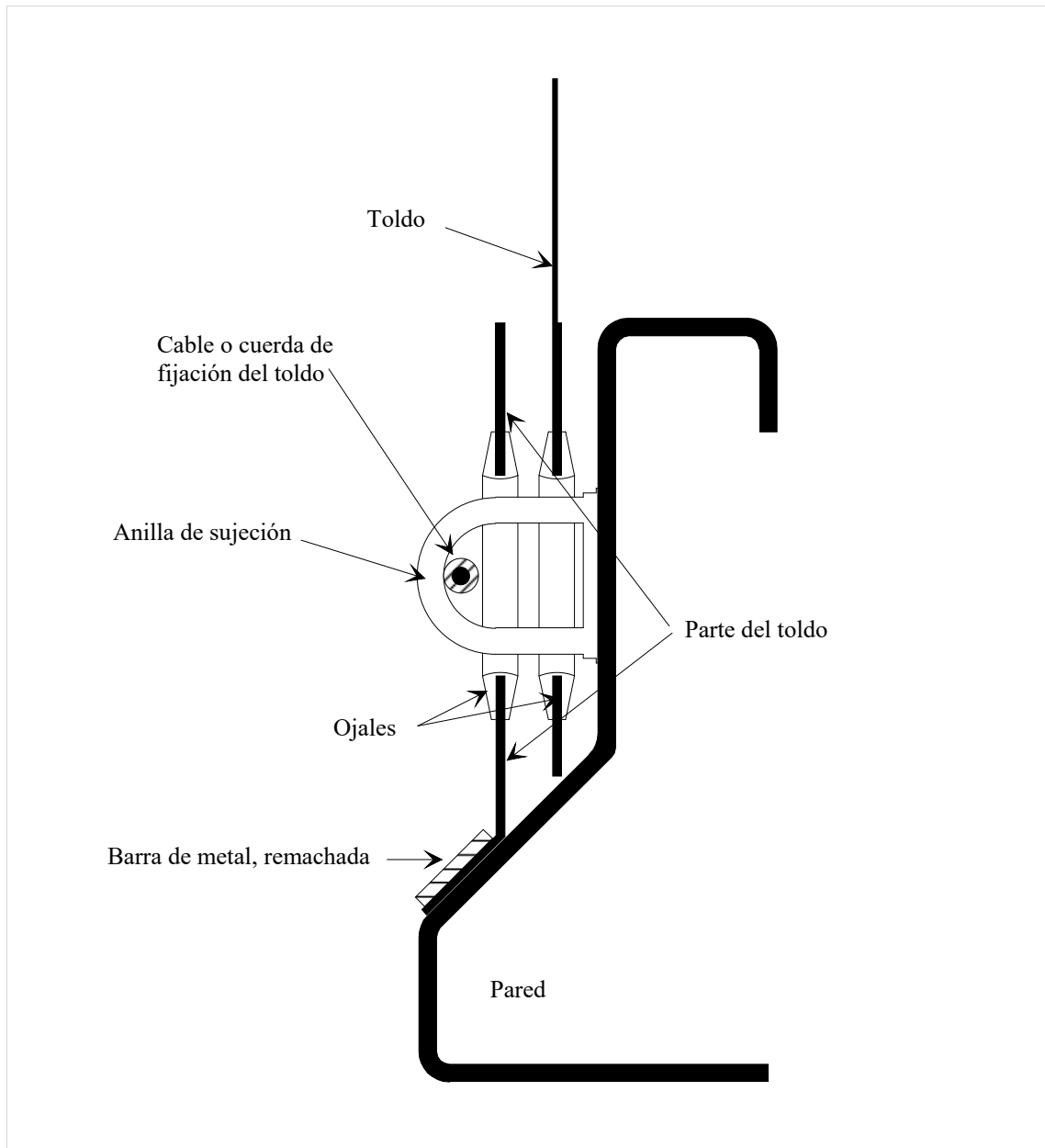


Croquis núm. 2a**MODELO DE ANILLA GIRATORIA (ANILLA "D")**

Croquis núm. 3**EJEMPLO DE DISPOSITIVO PARA FIJAR TOLDOS DE VEHÍCULOS**

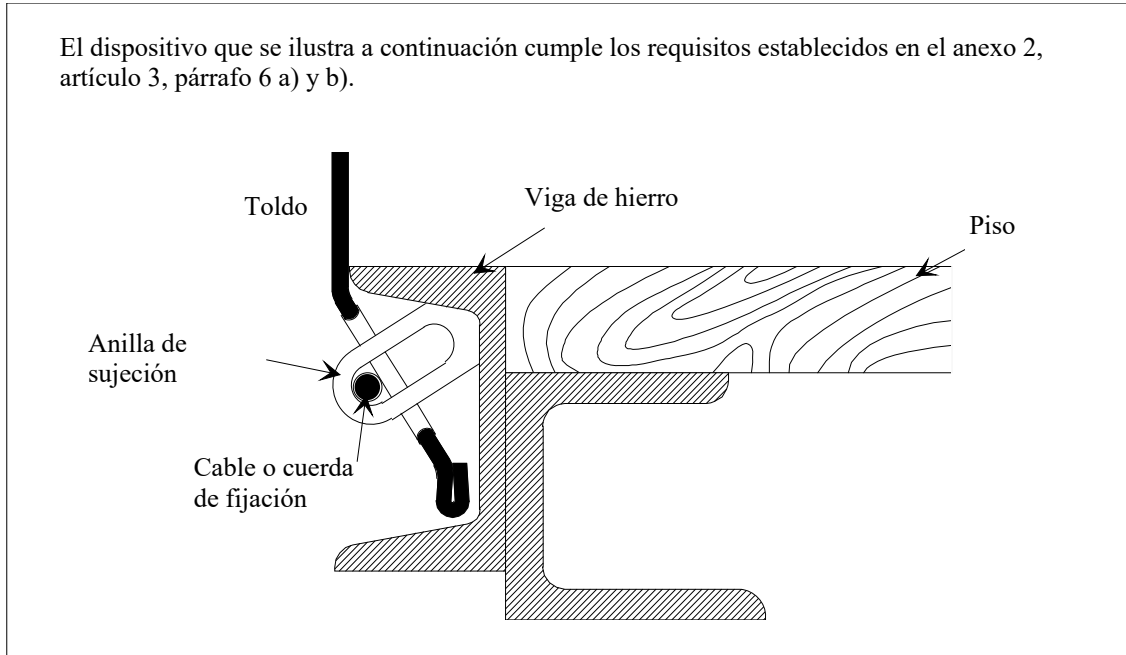
El dispositivo que se ilustra a continuación cumple los requisitos establecidos en la última parte del párrafo 11 a) del anexo 2, artículo 3. También reúne las condiciones prescritas en el anexo 2, artículo 3, párrafo 6 a) y b).

{ECE/TRANS/17/Amend.17; entró en vigor el 1 de octubre de 1994}



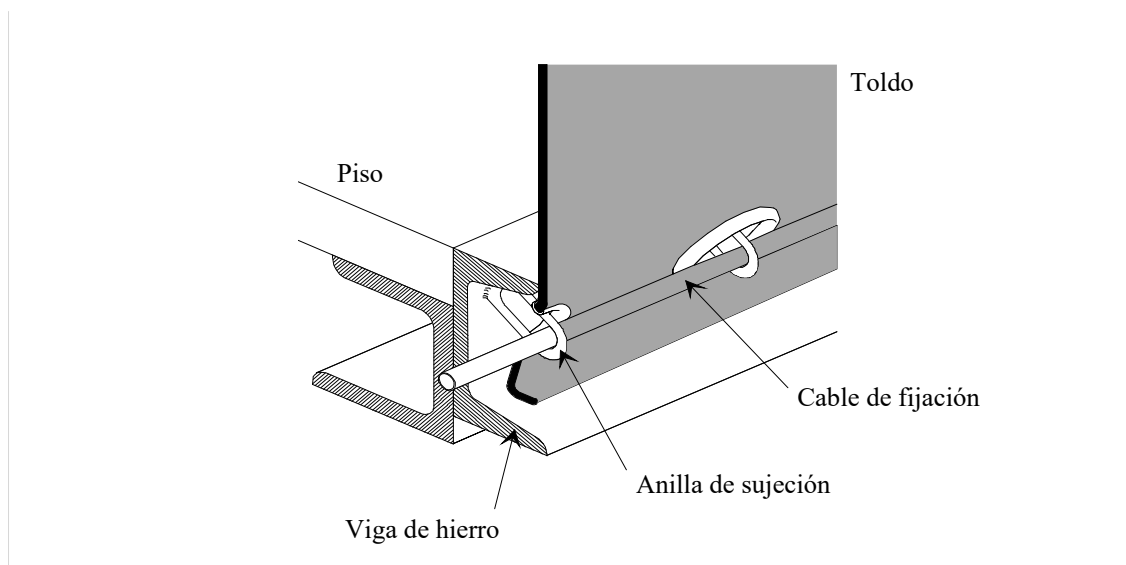
Croquis núm. 4**DISPOSITIVO DE FIJACIÓN DE UN TOLDO**

El dispositivo que se ilustra a continuación cumple los requisitos establecidos en el anexo 2, artículo 3, párrafo 6 a) y b).

**Comentario**

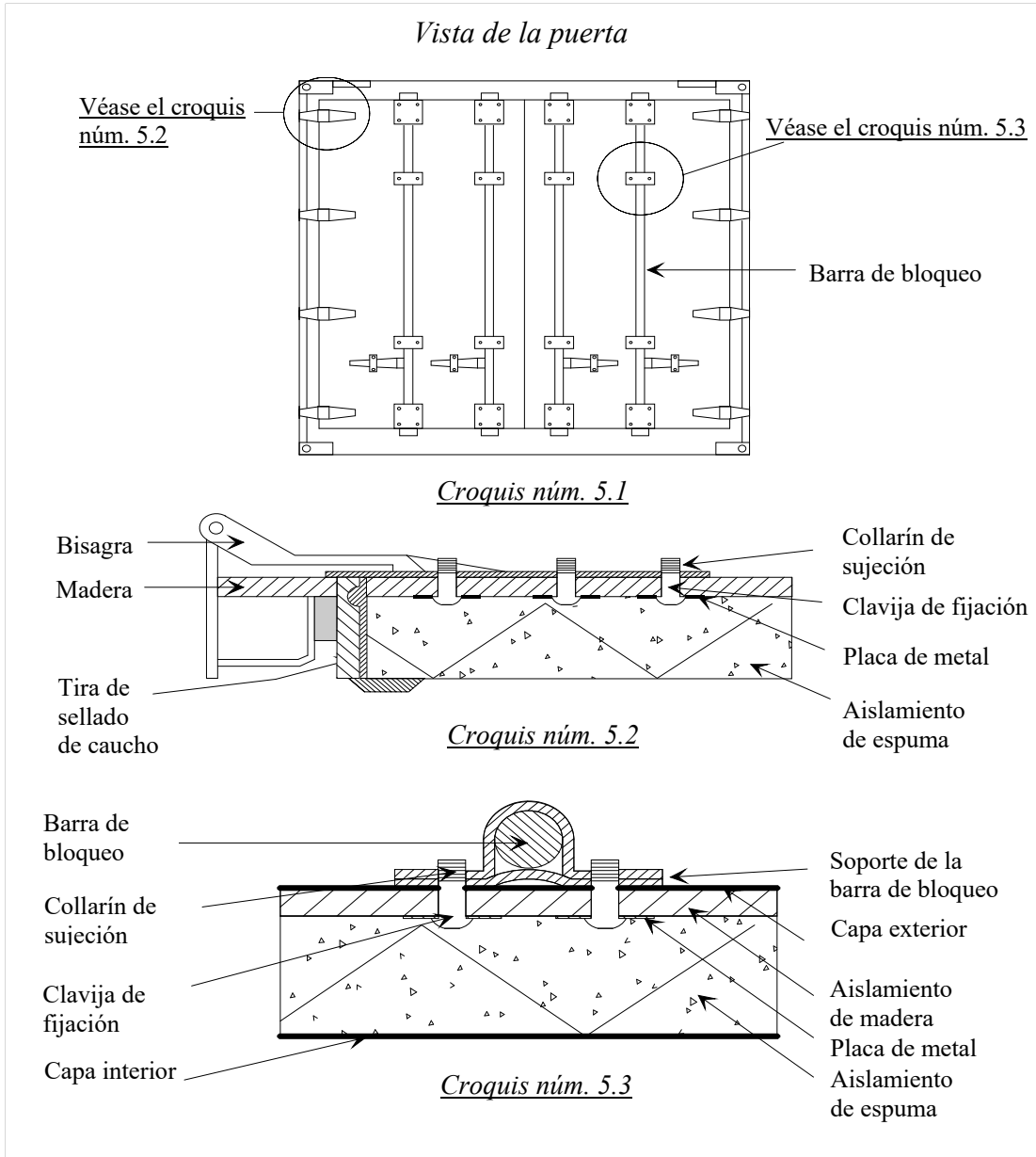
El croquis que figura a continuación es un ejemplo de un dispositivo de fijación de un toldo que es conforme con lo dispuesto en el anexo 2, artículo 3, párrafo 6 a) y b).

{TRANS/WP.30/147, párr. 32}



Croquis núm. 5

EJEMPLO DE UN DISPOSITIVO DE FIJACIÓN INSERTADO DESDE EL INTERIOR EN UNA PUERTA PROVISTA DE AISLAMIENTO



Anexo 7ANEXO RELATIVO A LA APROBACIÓN DE LOS CONTENEDORESParte IREGLAMENTO SOBRE LAS CONDICIONES TÉCNICAS
APLICABLES A LOS CONTENEDORES QUE PUEDEN SER
ADMITIDOS EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL
BAJO PRECINTO ADUANERONotas explicativas

Las notas explicativas referentes al anexo 2 que figuran en el anexo 6 del presente Convenio se aplican *mutatis mutandis* a los contenedores aceptados para el transporte bajo precinto aduanero en aplicación de las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 1Principios fundamentales

Solo podrán ser aprobados para el transporte internacional de mercancías bajo precinto aduanero los contenedores que estén contruidos y acondicionados de tal manera que:

- a) no pueda extraerse de la parte precintada del contenedor ni introducirse en ella ninguna mercancía sin dejar huellas visibles de manipulación ilícita o sin romper el precinto aduanero;
- b) sea posible colocar en ellos un precinto aduanero de manera sencilla y eficaz;
- c) no posean ningún espacio disimulado en el que puedan ocultarse mercancías;
- d) todos los espacios que puedan contener mercancías sean de fácil acceso para la inspección aduanera.

Comentario al artículo 1Marcas en los contenedores

Las pinturas, calcomanías y otras marcas similares que no se puedan retirar de las paredes o los toldos de los contenedores estarán autorizadas si no encubren la estructura de la pared o del toldo, que debe permanecer claramente visible. En cambio, no deberán estar autorizados los autoadhesivos y otras marcas similares que pudieran disimular aberturas en el contenedor.

*{TRANS/GE.30/57, párr. 45; TRANS/WP.30/141, párr. 35;
TRANS/WP.30/AC.2/31, anexo 3}*

Artículo 2

Estructura de los contenedores

- 1. Para cumplir los requisitos del artículo 1 del presente Reglamento:**
 - a) Los elementos constitutivos del contenedor (paredes, piso, puertas, techo, montantes, armazones, travesaños, etc.) estarán ensamblados mediante dispositivos que no sea posible desmontar y volver a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles, o con métodos que produzcan una estructura que no pueda modificarse sin dejar huellas visibles. Cuando las paredes, el piso, las puertas y el techo consten de diversos componentes, estos deberán cumplir las mismas exigencias y ser suficientemente resistentes;**
 - b) Las puertas y todos los demás sistemas de cierre (incluidas las llaves de paso, tapas de registro, bridas, etc.) llevarán un dispositivo que permita la colocación de un precinto aduanero. Este dispositivo no se podrá desmontar y volver a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles, y la puerta o el sistema de fijación no podrán abrirse sin romper los precintos aduaneros. Estos últimos estarán protegido de manera adecuada. Se admitirán los techos corredizos;**

Comentario al artículo 2, párrafo 1 b)

Protección de los precintos aduaneros en los contenedores

El Convenio no establece ninguna prescripción particular en cuanto a los medios de protección del precinto, por lo que existen dos posibilidades: proteger el precinto cubriéndolo con un dispositivo especial o construir la puerta de tal manera que no exista ningún peligro de que el precinto pueda ser dañado por un impacto.

{TRANS/GE.30/17, párr. 93}

- c) Las aberturas de ventilación y evacuación estarán provistas de un dispositivo que impida el acceso al interior del contenedor y que no se pueda desmontar y volver a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles.**

Comentario al artículo 2, párrafo 1 c)

Aberturas de ventilación de los contenedores

Aunque las dimensiones de las aberturas de ventilación no deben, en principio, exceder de 400 mm, la administración competente a la que se

presente una abertura superior a 400 mm podrá aceptar esta abertura, a condición de que se cumplan los demás requisitos.

{TRANS/GE.30/14, párr. 102; TRANS/WP.30/143, párrs. 36 y 37}

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 1 c) del presente Reglamento, se admitirán elementos constitutivos del contenedor que, por razones prácticas, deban tener espacios vacíos (por ejemplo, entre los tabiques de una pared doble). A fin de que esos espacios no puedan utilizarse para ocultar mercancías:

- i) Si el revestimiento interior del contenedor recubre la pared en toda su altura desde el piso hasta el techo o, en otros casos, si el espacio que lo separa de la pared exterior está enteramente cerrado, dicho revestimiento deberá estar colocado de tal forma que no pueda desmontarse y volverse a colocar sin dejar huellas visibles, y**
- ii) Si el revestimiento no recubre la pared en toda su altura y si los espacios que lo separan de la pared exterior no están enteramente cerrados, así como en todos los demás casos en que la construcción del contenedor dé lugar a espacios vacíos, el número de dichos espacios deberá reducirse al mínimo y todos ellos deberán ser fácilmente accesibles para la inspección aduanera. {ECE/TRANS/17/Amend.8; entró en vigor el 1 de agosto de 1987}**

Comentario al artículo 2, párrafo 2

Eliminación de los elementos estructurales huecos

Los elementos estructurales de los contenedores que encierren espacios vacíos, como las viguetas huecas, deberán limitarse al mínimo y eliminarse progresivamente en el diseño de los nuevos tipos de contenedores, utilizándose, en la medida de lo posible, viguetas abiertas. Si, por razones de construcción, se emplean elementos estructurales con espacios vacíos en los contenedores, se admitirá la incorporación de orificios que faciliten la inspección aduanera. La existencia de estos orificios de inspección deberá señalarse en la rúbrica 9 del modelo II o en la rúbrica 7 del modelo III de certificado de aprobación de los contenedores (anexo 7, parte II, del Convenio).

{TRANS/WP.30/151, párrs. 33 a 37; TRANS/WP.30/AC.2/33, anexo 7}

3. Los tragaluces estarán admitidos en las carrocerías desmontables, tal como se definen en el anexo 6, nota explicativa 0.1 j), del Convenio, a condición de que estén hechos de materiales suficientemente resistentes y no puedan ser desmontados y vueltos a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles. No obstante, se admitirá el vidrio, aunque en ese caso, a no ser que se trate de vidrio inastillable, el tragaluz deberá estar provisto de una rejilla metálica fija que no pueda desmontarse desde el exterior; la luz de malla de la rejilla no excederá de 10 mm. No se permitirán tragaluces en los contenedores definidos en el artículo 1 j)

del Convenio, a menos que correspondan a las carrocerías desmontables definidas en el anexo 6, nota explicativa 0.1 j), del Convenio.
{ECE/TRANS/17/Amend.17; entró en vigor el 1 de octubre de 1994}

Artículo 3

Contenedores plegables o desmontables

Los contenedores plegables o desmontables estarán sujetos a las disposiciones de los artículos 1 y 2 del presente Reglamento; además, deberán estar provistos de un sistema de bloqueo que fije las diferentes partes una vez montado el contenedor. Este sistema de bloqueo deberá poder ser precintado por la Aduana cuando quede en la parte exterior del contenedor, después de montado este.

Artículo 4

Contenedores entoldados

1. Cuando proceda, se aplicarán a los contenedores entoldados las disposiciones de los artículos 1, 2 y 3 del presente Reglamento. Además, esos contenedores deberán ser conformes con las disposiciones del presente artículo.
2. El toldo será de lona fuerte o de tejido revestido de material plástico o engomado, no extensible y suficientemente resistente. Deberá estar en buen estado, y confeccionado de manera tal que, una vez colocado el dispositivo de cierre, no sea posible acceder al contenedor sin dejar huellas visibles.
3. Si el toldo está hecho de varias piezas, los bordes de estas deberán estar plegados uno dentro del otro y unidos mediante dos costuras separadas por una distancia mínima de 15 mm. Estas costuras deberán ajustarse a lo indicado en el croquis núm. 1 adjunto al presente Reglamento; sin embargo, cuando, en el caso de determinadas partes del toldo (por ejemplo, las solapas y las esquinas reforzadas), no sea posible unir las piezas de este modo, bastará replegar el borde de la parte superior y hacer las costuras como se indica en el croquis núm. 2 adjunto al presente Reglamento. Una de las costuras será visible solo desde el interior, y el hilo utilizado para esa costura tendrá un color claramente diferente al del toldo y al del hilo empleado para la otra costura. Todas las costuras se harán a máquina.
4. Si el toldo es de tejido revestido de material plástico y está hecho de varias piezas, estas podrán también estar unidas por soldadura, como se indica en el croquis núm. 3 adjunto al presente Reglamento. El borde de una pieza se solapará con el borde de la otra en por lo menos 15 mm. Las piezas deberán estar fusionadas entre sí en todo el ancho de ese solapamiento. El borde de la pieza exterior de la unión estará recubierto de una cinta de material plástico de una anchura mínima de 7 mm, que se fijará por el mismo procedimiento de soldadura. En dicha cinta, así como en una franja de por lo menos 3 mm a cada lado de ella,

se estampará un relieve uniforme y bien marcado. La soldadura se hará de tal modo que las piezas no puedan separarse y unirse nuevamente sin que queden huellas visibles.

Comentarios al artículo 4, párrafo 4

Cinta de material plástico

El requisito de la cinta de material plástico es esencial a efectos de la seguridad aduanera. En consecuencia, no se aceptará un toldo que no cumpla este requisito.

{TRANS/GE.30/17, párr. 99; TRANS/WP.30/141, párr. 35; TRANS/WP.30/AC.2/31, anexo 3}

Superposición de los bordes de las piezas del toldo

Aunque a efectos de la seguridad aduanera basta un solapamiento de por lo menos 15 mm entre los bordes de las piezas del toldo, un solapamiento mayor, de 20 mm o más, será admisible y podrá ser necesario por razones técnicas, según el material del que esté hecho el toldo y su adherencia.

{TRANS/WP.30/162, párrs. 64 y 65; TRANS/WP.30/AC.2/37, anexo 6}

Métodos de soldadura de las piezas del toldo

Los métodos de soldadura de las piezas del toldo que se consideran adecuados desde el punto de vista de la seguridad aduanera, si se utilizan conforme a las disposiciones del anexo 2 del Convenio, son el “método de fusión”, en que las piezas del toldo se funden a altas temperaturas, y el “método de alta frecuencia”, en que las piezas del toldo se sueldan aplicando altas frecuencias y una elevada presión.

{TRANS/WP.30/162, párrs. 64 y 65; TRANS/WP.30/AC.2/37, anexo 6}

5. Las reparaciones se harán según el método indicado en el croquis núm. 4 adjunto al presente Reglamento; los bordes se plegarán uno dentro del otro, y se unirán mediante dos costuras visibles, separadas por una distancia mínima de 15 mm; el color del hilo visible desde el interior será distinto del color del hilo visible desde el exterior y del color del toldo; todas las costuras se harán a máquina. Cuando la reparación de un toldo roto cerca de los bordes se efectúe sustituyendo la parte deteriorada por un parche, la costura también podrá efectuarse con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo y al croquis núm. 1 adjunto al presente Reglamento. Las reparaciones de los toldos de tejido revestido de material plástico podrán hacerse asimismo aplicando el método descrito en el párrafo 4 del presente artículo, pero en tal caso la cinta de plástico deberá fijarse por ambos lados del toldo, con el parche en la parte interior de este. {ECE/TRANS/17/Amend.8; entró en vigor el 1 de agosto de 1987}

Comentarios al artículo 4, párrafo 5

Reparación de toldos de tela revestida de material plástico

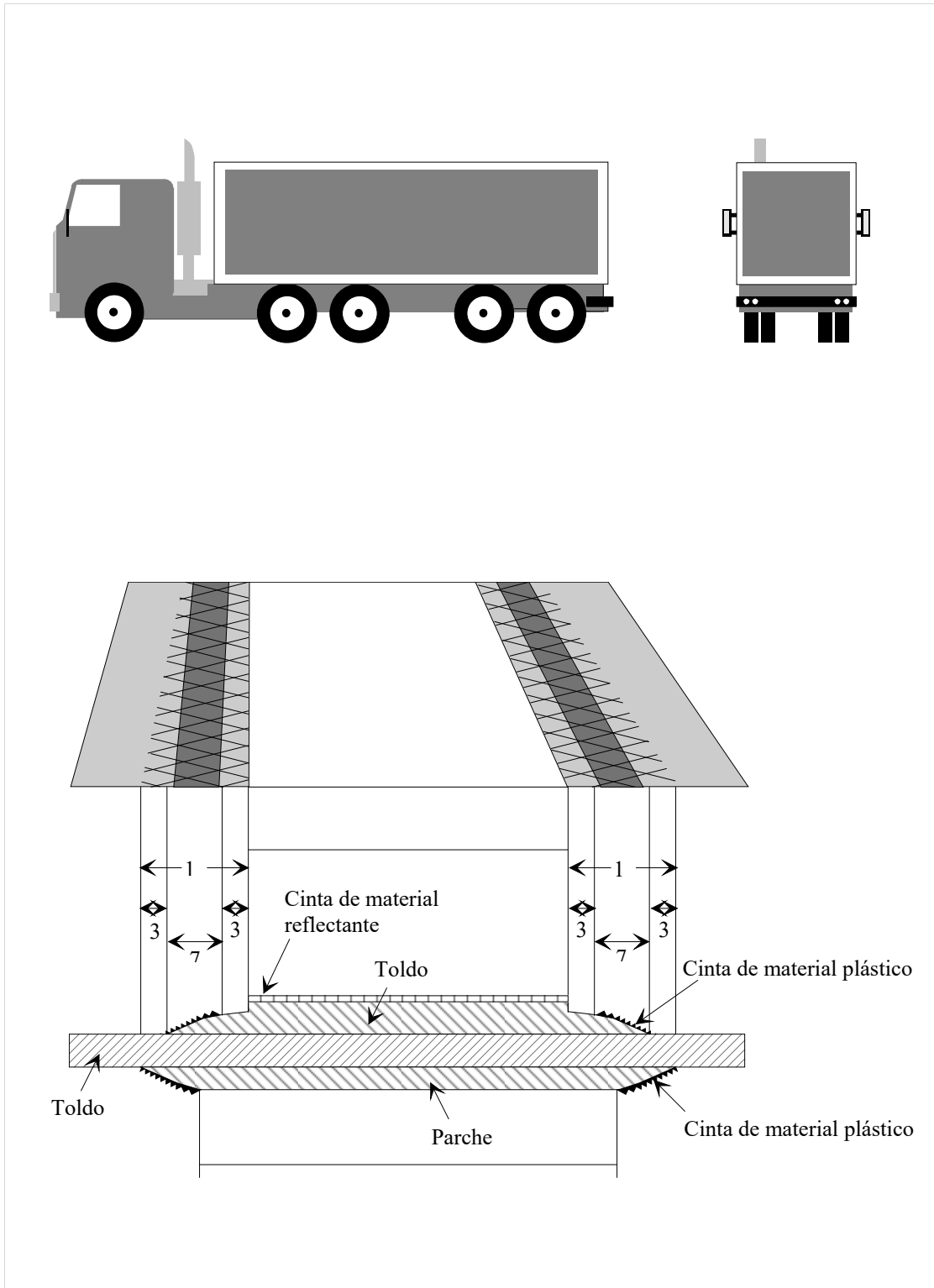
Para la reparación de estos toldos se admitirá el procedimiento siguiente: el parche se fijará al toldo mediante vinilo fundido por calor y presión. Naturalmente, en estos casos se aplicará una cinta de material plástico estampada en relieve en los bordes del parche, por ambos lados del toldo.

*{TRANS/GE.30/6, párr. 40; TRANS/GE.30/GRCC/4, párr. 33;
TRANS/WP.30/141, párr. 35; TRANS/WP.30/AC.2/31, anexo 3}*

Cintas de material reflectante

Las cintas de material reflectante arrancables que oculten la estructura del toldo de los contenedores se autorizarán solo si están completamente soldadas a los toldos de tela revestida de material plástico y fijadas conforme a las disposiciones del anexo 2, artículo 3, párrafo 5, del Convenio (véase el croquis a continuación).

{TRANS/WP.30/151, párr. 40}



6. El toldo se fijará al contenedor de modo que se cumplan estrictamente las condiciones del artículo 1 a) y b) del presente Reglamento. Podrán utilizarse los siguientes sistemas:

- a) **El toldo podrá sujetarse mediante:**
- i) **anillas metálicas fijadas al contenedor;**
 - ii) **ojales reforzados en el borde del toldo, y**
 - iii) **un cable o cuerda de fijación que atraviese las anillas por encima del toldo y sea visible en toda su longitud desde el exterior.**

El toldo recubrirá los componentes rígidos del contenedor en por lo menos 250 mm, medidos a partir del centro de las anillas de sujeción, salvo cuando el sistema de construcción del contenedor impida por sí mismo todo acceso a las mercancías.

Nota explicativa al artículo 4, párrafo 6 a)

El croquis adjunto al anexo 7, parte III, ilustra un ejemplo de un sistema de fijación de toldos en las cantoneras de los contenedores que es aceptable a efectos aduaneros.

- b) **Cuando el borde de un toldo deba fijarse de manera permanente al contenedor, las dos superficies estarán unidas sin solución de continuidad y se fijarán mediante dispositivos robustos.**
- c) **Si se utiliza un sistema de bloqueo del toldo, dicho sistema, cuando esté activado, deberá mantener el toldo firmemente pegado al exterior del contenedor (véase un ejemplo en el croquis 6 adjunto al presente Reglamento).**
{ECE/TRANS/17/Amend.8; entró en vigor el 1 de agosto de 1987}

7. El toldo deberá estar sustentado por una superestructura adecuada (montantes, paredes laterales, arcos, listones, etc.).
{ECE/TRANS/17/Amend.8; entró en vigor el 1 de agosto de 1987}

Comentario al artículo 4, párrafo 7

Soportes de los toldos

Los arcos que sostienen el toldo a veces son huecos, y podrían servir de escondrijo. Sin embargo, siempre es posible inspeccionarlos, como muchas otras partes del contenedor. En vista de ello, los arcos huecos están admitidos.

*{TRANS/GE.30/14, párr. 90; TRANS/GE.30/12, párrs. 100 y 101;
TRANS/GE.30/6, párr. 41; TRANS/WP.30/141, párr. 35;
TRANS/WP.30/AC.2/31, anexo 3}*

8. Las distancias entre las anillas y entre los ojales no excederán de 200 mm. Sin embargo, las distancias entre las anillas y entre los ojales situados a ambos lados de un montante podrán ser mayores, sin exceder de 300 mm, si la construcción del contenedor y del toldo es tal, que impide el acceso al interior del contenedor. Los ojales deberán estar reforzados.

{ECE/TRANS/17/Amend.8; entró en vigor el 1 de agosto de 1987}

9. Para la fijación se utilizarán:

- a) cables de acero de un diámetro mínimo de 3 mm; o**
- b) cuerdas de cáñamo o de sisal de un diámetro mínimo de 8 mm, provistas de un revestimiento transparente no extensible de material plástico; o**
- c) cables formados por grupos de fibras ópticas envueltos en acero enrollado en espiral y provistos de un revestimiento transparente no extensible de material plástico; o**
- d) cables con alma de material textil recubierta de al menos cuatro torones constituidos únicamente por alambre de acero y que recubran completamente el alma, a condición de que los cables (sin tener en cuenta el revestimiento transparente, si lo hubiere) tengan un diámetro mínimo de 3 mm.**

Los cables que sean conformes con lo dispuesto en el párrafo 9 a) o d) del presente artículo podrán ir revestidos de material plástico transparente y no extensible.

En los casos en que el toldo deba fijarse al armazón en un sistema de construcción que, por lo demás, esté en conformidad con las disposiciones del párrafo 6 a) del presente artículo, podrá utilizarse una correa como medio de fijación (véase un ejemplo de un sistema de construcción de este tipo en el croquis núm. 7 adjunto al presente anexo). La correa deberá reunir los requisitos establecidos en el párrafo 11 a) iii) por lo que se refiere al material, las dimensiones y la forma.

**{ECE/TRANS/17/Amend.11; entró en vigor el 1 de agosto de 1989;
ECE/TRANS/17/Amend.17; entró en vigor el 1 de octubre de 1994;
ECE/TRANS/17/Amend.25; entró en vigor el 1 de octubre de 2005}**

Comentario al artículo 4, párrafo 9

Cable o cuerda de fijación

En este último sistema de construcción podrá utilizarse un cable o cuerda, en lugar de una correa; este cable o cuerda podría estar compuesto por dos piezas.

{TRANS/WP.30/125, párr. 33; ECE/TRANS/WP.30/232, párr. 34 y anexo; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91, párr. 24}

10. Cada cable o cuerda deberá ser de una sola pieza y tendrá una contera de metal duro en cada extremo. En cada contera metálica será posible introducir el hilo o fleje del precinto aduanero. El dispositivo de sujeción de cada contera metálica de las cuerdas o cables que sean conformes con lo dispuesto en el párrafo 9 a), b) y d) del presente artículo tendrá un roblón hueco que atraviese el cable o la cuerda y permita el paso del hilo o fleje del precinto aduanero. El cable o la cuerda deberá ser visible a ambos lados del roblón hueco, para que se pueda comprobar que es de una sola pieza (véase el croquis núm. 5 adjunto al presente Reglamento). {ECE/TRANS/17/Amend.25; entró en vigor el 1 de octubre de 2005}

11. En las aberturas del toldo que se utilicen para la carga y descarga, las dos superficies de la lona deberán estar unidas. Para ello se podrán emplear los siguientes sistemas:

a) Un traslape suficiente de los dos bordes de la lona, que además estarán sujetos por:

i) una solapa cosida o soldada de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente artículo;

ii) anillas y ojales que cumplan las condiciones establecidas en el párrafo 8 del presente artículo; las anillas deberán ser de metal; y

iii) una correa hecha de un material adecuado, de una sola pieza y no extensible, de 20 mm de ancho y 3 mm de grosor como mínimo, que pase por las anillas y mantenga unidos los dos bordes de la lona, así como la solapa; dicha correa quedará fijada por dentro del toldo y estará provista de:

un ojal para que pase el cable o la cuerda a que se refiere el párrafo 9 del presente artículo, o bien

un ojal que se pueda aplicar a la anilla metálica mencionada en el párrafo 6 del presente artículo, y fijar mediante el cable o la cuerda a que se refiere el párrafo 9 del presente artículo.

Cuando exista un dispositivo especial, como una placa deflectora, que impida el acceso al contenedor sin dejar huellas visibles, no se exigirá la solapa. Tampoco se requerirá la solapa en los contenedores que tengan toldos corredizos.

**{ECE/TRANS/17/Amend.14; entró en vigor el 1 de agosto de 1992;
ECE/TRANS/17/Amend.20; entró en vigor el 12 de junio de 2001}**

b) Un sistema especial de bloqueo que mantenga los bordes de las lonas estrechamente unidos cuando el contenedor esté cerrado y precintado. El sistema estará provisto de una abertura a través de la cual podrá pasarse una anilla metálica como la mencionada en el párrafo 6 del presente artículo, que quedará sujeta por la cuerda o el cable a que se refiere el

párrafo 9 del presente artículo. Este sistema se describe en el croquis núm. 8 adjunto al presente anexo.

{ECE/TRANS/17/Amend.14; entró en vigor el 1 de agosto de 1992}

12. El toldo no deberá cubrir en ningún caso las marcas que haya de llevar el contenedor ni la placa de aprobación prevista en la parte II del presente anexo.

Artículo 5

Contenedores con toldos corredizos

1. Cuando proceda, se aplicarán a los contenedores con toldos corredizos las disposiciones de los artículos 1, 2, 3 y 4 del presente Reglamento. Además, esos contenedores deberán ser conformes con las disposiciones del presente artículo.

2. Los toldos corredizos, el piso, las puertas y todos los demás componentes del contenedor deberán cumplir con lo prescrito en el artículo 4, párrafos 6, 8, 9 y 11, del presente Reglamento o con los requisitos establecidos en los siguientes apartados i) a vi):

- i) Los toldos corredizos, el piso, las puertas y todos los demás elementos constitutivos del contenedor se unirán mediante dispositivos que no se puedan retirar y volver a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles, o aplicando métodos que permitan obtener una estructura que no pueda modificarse sin dejar huellas visibles.**
- ii) El toldo recubrirá los componentes rígidos de la parte superior del contenedor en al menos $\frac{1}{4}$ de la distancia efectiva entre las correas tensoras. El toldo recubrirá los componentes rígidos de la parte inferior del contenedor en al menos 50 mm. La abertura horizontal entre el toldo y los componentes rígidos del contenedor no podrá exceder en ninguna parte de 10 mm medidos perpendicularmente al eje longitudinal del contenedor, cuando este esté cerrado y precintado a efectos aduaneros.**
- iii) El mecanismo de guía del toldo corredizo, los dispositivos tensores de dicho toldo y las demás partes móviles se unirán de forma tal que, una vez cerradas y precintadas a efectos aduaneros, las puertas y las demás partes móviles no puedan abrirse ni cerrarse desde el exterior sin dejar huellas visibles. El mecanismo de guía del toldo corredizo, los dispositivos tensores de dicho toldo y las demás partes móviles se unirán de modo que, una vez activados los dispositivos de cierre, sea imposible acceder al contenedor sin dejar huellas visibles. En el croquis núm. 9 adjunto al presente Reglamento figura un ejemplo de este sistema de construcción.**

- iv) **La distancia horizontal entre las anillas utilizadas para fines aduaneros en los componentes rígidos del contenedor no será superior a 200 mm. Sin embargo, las distancias entre las anillas situadas a ambos lados de un montante podrán ser mayores, sin exceder de 300 mm, si la construcción del contenedor y del toldo es tal que impide el acceso al interior del contenedor. En cualquier caso, deberán cumplirse las condiciones establecidas en el apartado ii) *supra*.**
- v) **La distancia entre las correas tensoras no será superior a 600 mm.**
- vi) **Los cables o cuerdas de fijación utilizados para sujetar los toldos a los componentes rígidos del contenedor cumplirán los requisitos establecidos en el artículo 4, párrafo 9, del presente Reglamento. {ECE/TRANS/17/Amend.33, entró en vigor el 1 de enero de 2017}**

Artículo 6

Contenedores con techo entoldado corredizo

1. **Cuando proceda, se aplicarán a los contenedores con techo entoldado corredizo las disposiciones de los artículos 1, 2, 3, 4 y 5 del presente Reglamento. Además, dichos contenedores deberán ser conformes con las disposiciones del presente artículo.**
2. **El techo entoldado corredizo deberá cumplir los requisitos establecidos en los siguientes apartados i) a iii).**
 - i) **El techo entoldado corredizo se montará ya sea mediante dispositivos que no se puedan retirar y volver a colocar desde el exterior sin dejar huellas visibles, o aplicando métodos que permitan obtener una estructura que no pueda modificarse sin dejar huellas visibles.**
 - ii) **El toldo del techo corredizo se solapará con el componente rígido del techo en la parte delantera del contenedor, de forma que no sea posible retirar el toldo levantándolo por encima del larguero superior. En toda la longitud del contenedor, en los dos laterales, se insertará en el dobladillo del toldo del techo un cable de acero pretensado de forma que no pueda retirarse y volverse a colocar sin dejar huellas visibles. El toldo del techo deberá fijarse al carro deslizante de forma que no se pueda retirar y volver a colocar sin dejar huellas visibles.**
 - iii) **El mecanismo de guía del techo corredizo, los dispositivos tensores de ese techo y las demás partes móviles se unirán de forma tal que, una vez cerrados y precintados a efectos aduaneros, las puertas, el techo y las demás partes móviles no puedan abrirse ni cerrarse desde**

el exterior sin dejar huellas visibles. El mecanismo de guía del techo corredizo, los dispositivos tensores de ese techo y las demás partes móviles se unirán de modo que, una vez activados los dispositivos de cierre, sea imposible acceder al contenedor sin dejar huellas visibles.

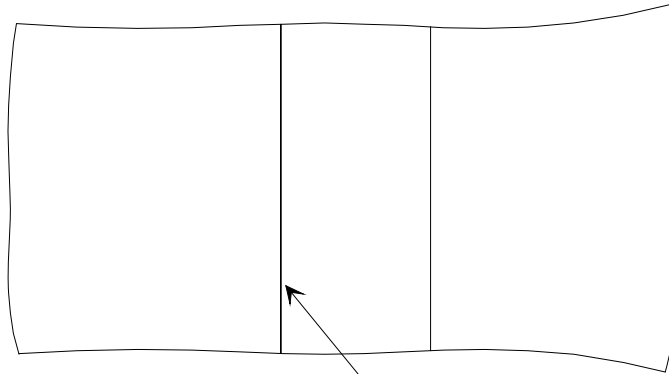
En el croquis núm. 10 adjunto al presente Reglamento figura un ejemplo de un posible sistema de construcción.

{ECE/TRANS/17/Amend.33, entró en vigor el 1 de enero de 2017}

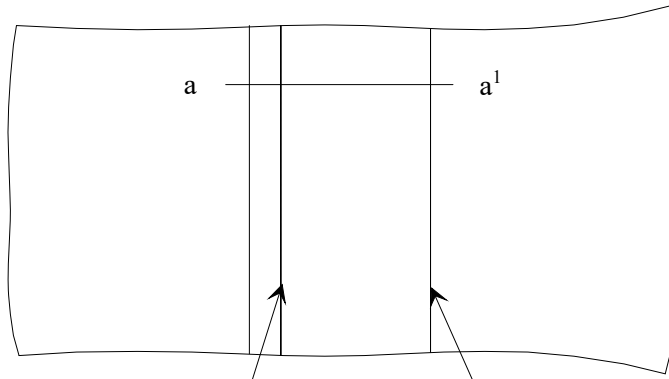
Croquis núm. 1

TOLDO HECHO DE VARIAS PIEZAS

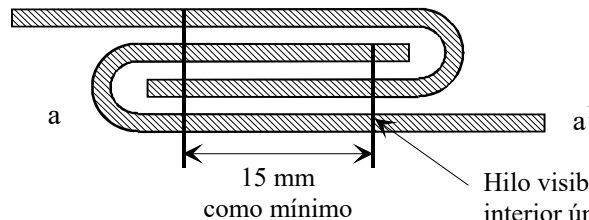
Vista desde el exterior



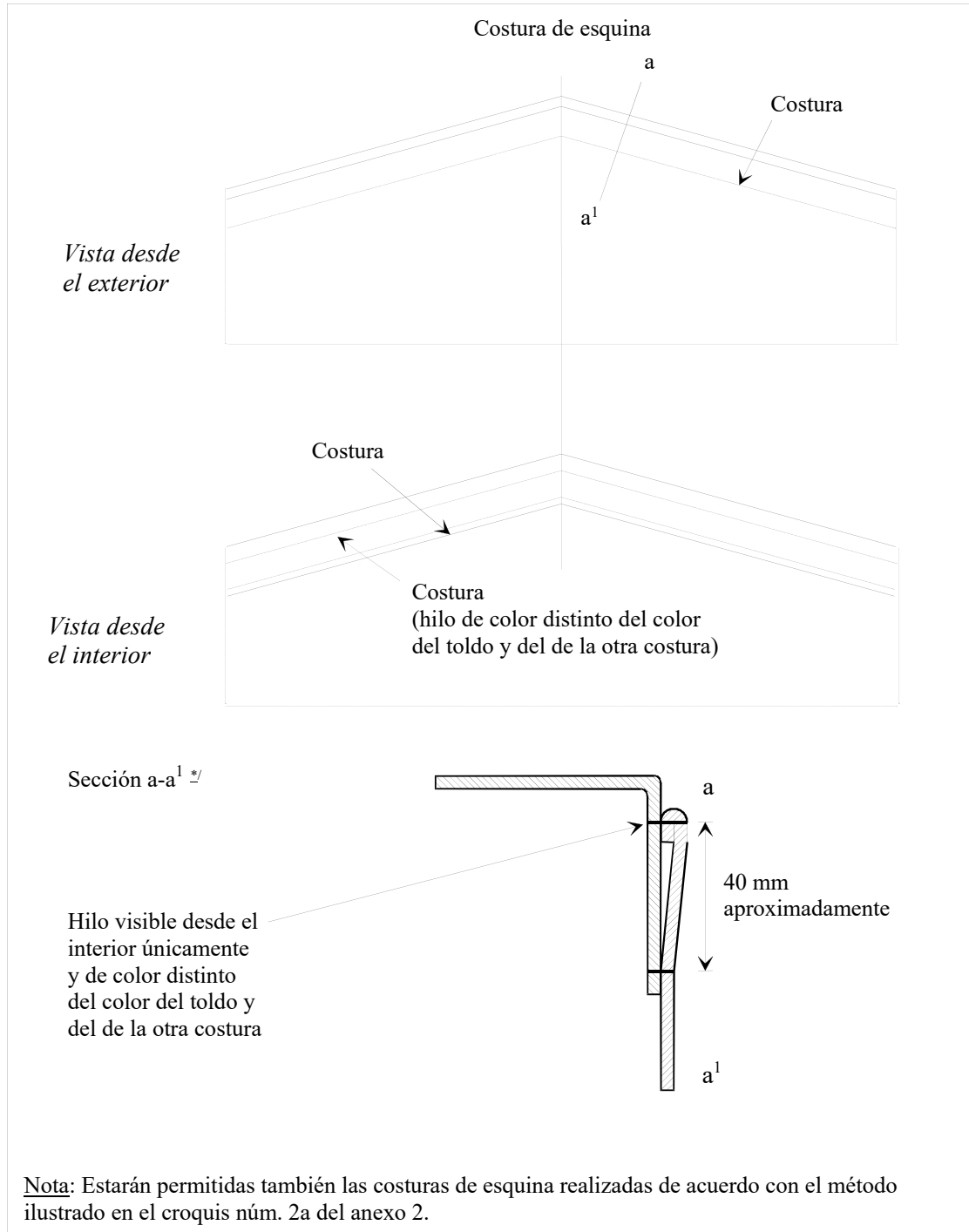
Vista desde el interior



Sección a-a¹
Costura montada



Hilo visible desde el interior únicamente y de color distinto del color del toldo y del de la otra costura

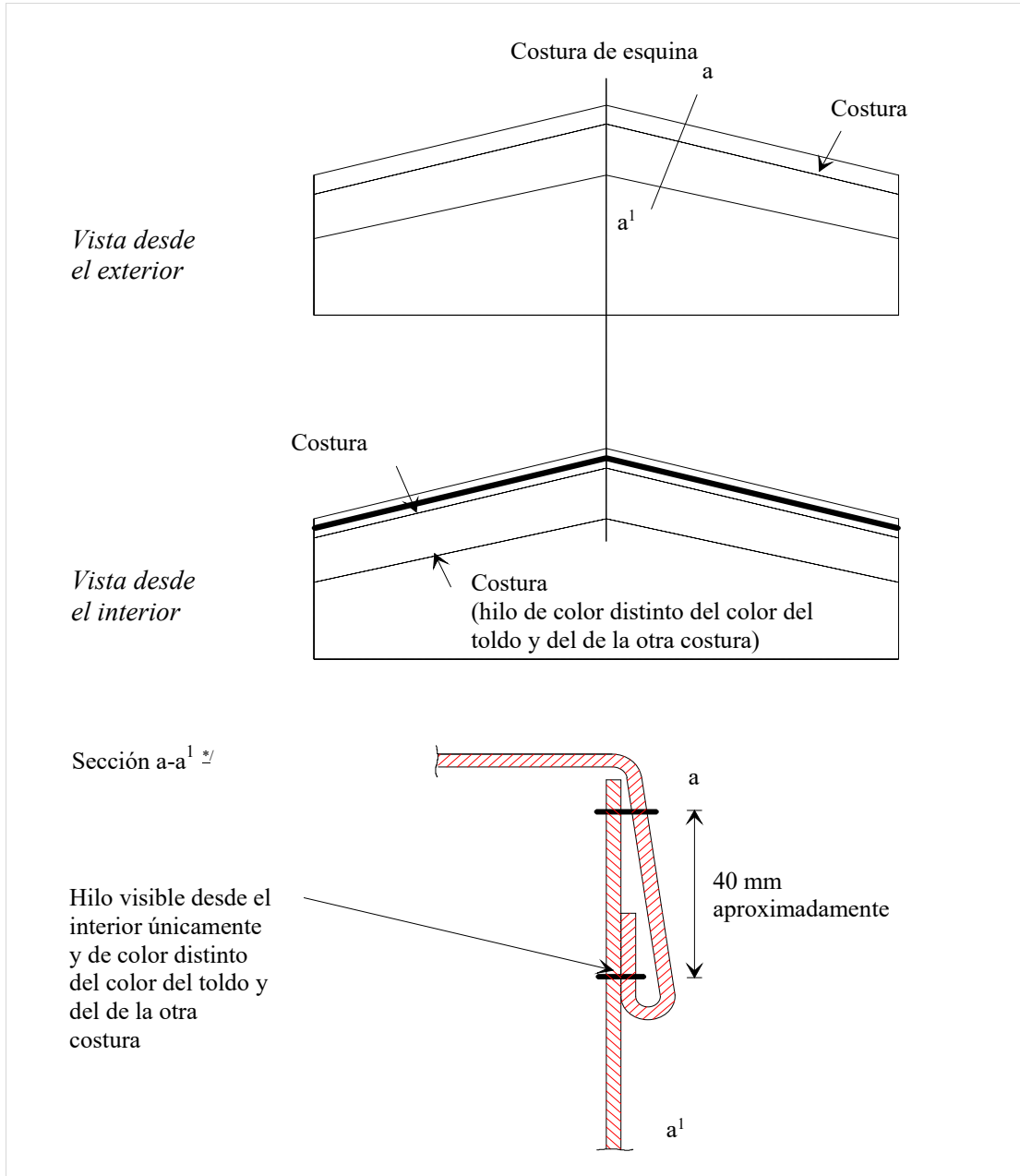
Croquis núm. 2**TOLDO HECHO DE VARIAS PIEZAS**

^{*/} Este croquis representa la parte superior del toldo plegada conforme a lo dispuesto en el anexo 2, artículo 3, párrafo 3.

Comentario

El croquis núm. 2a del anexo 2, “TOLDO HECHO DE VARIAS PIEZAS UNIDAS POR COSTURA”, se reproduce aquí en el anexo 7 como ejemplo de un método de costura de esquina aprobado, de conformidad con la Nota anterior.

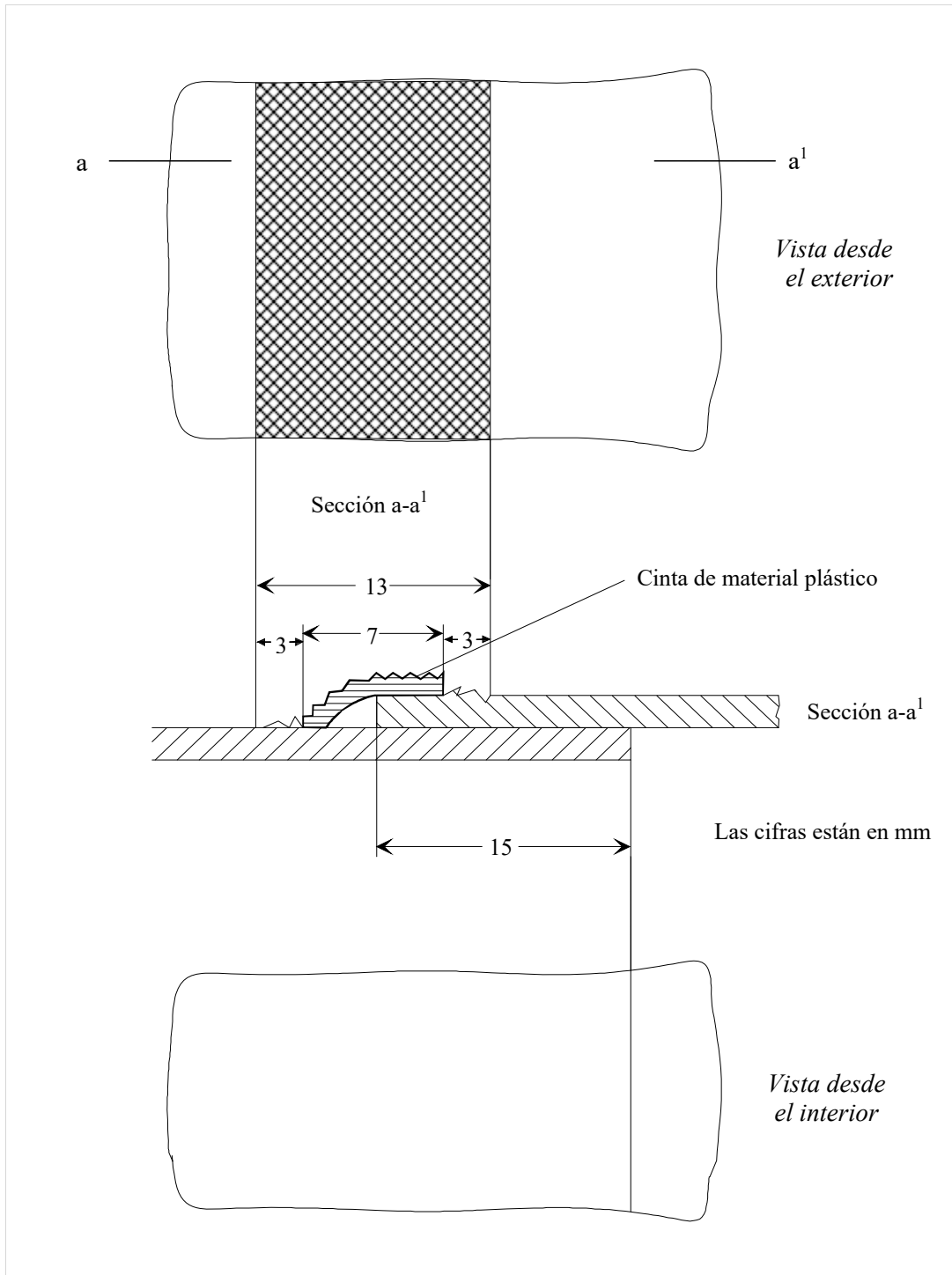
{TRANS/WP.30/147, párr. 32}



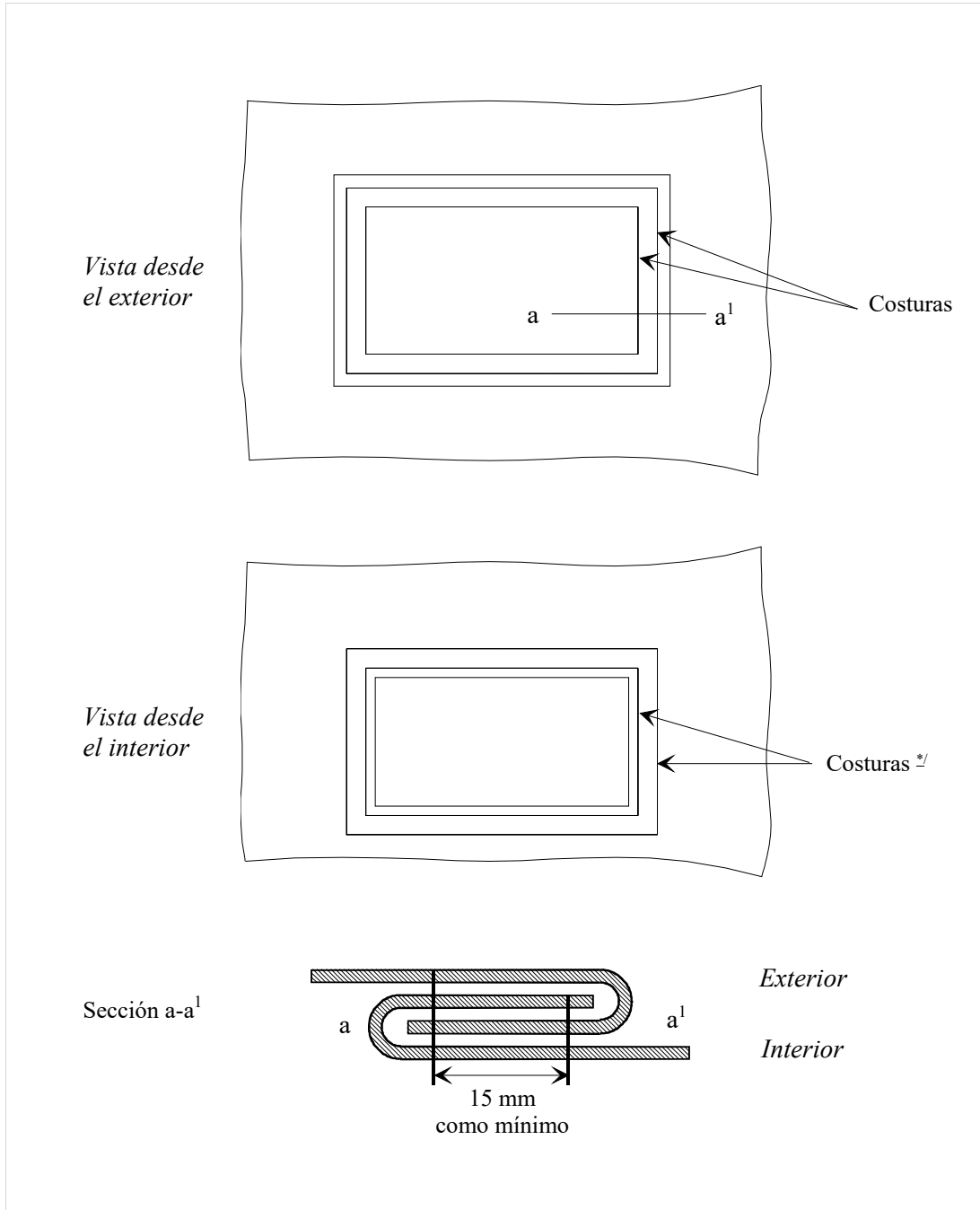
^{*/} Este croquis representa la parte superior del toldo plegada conforme a lo dispuesto en el anexo 2, artículo 3, párrafo 3.

Croquis núm. 3

TOLDO HECHO DE VARIAS PIEZAS



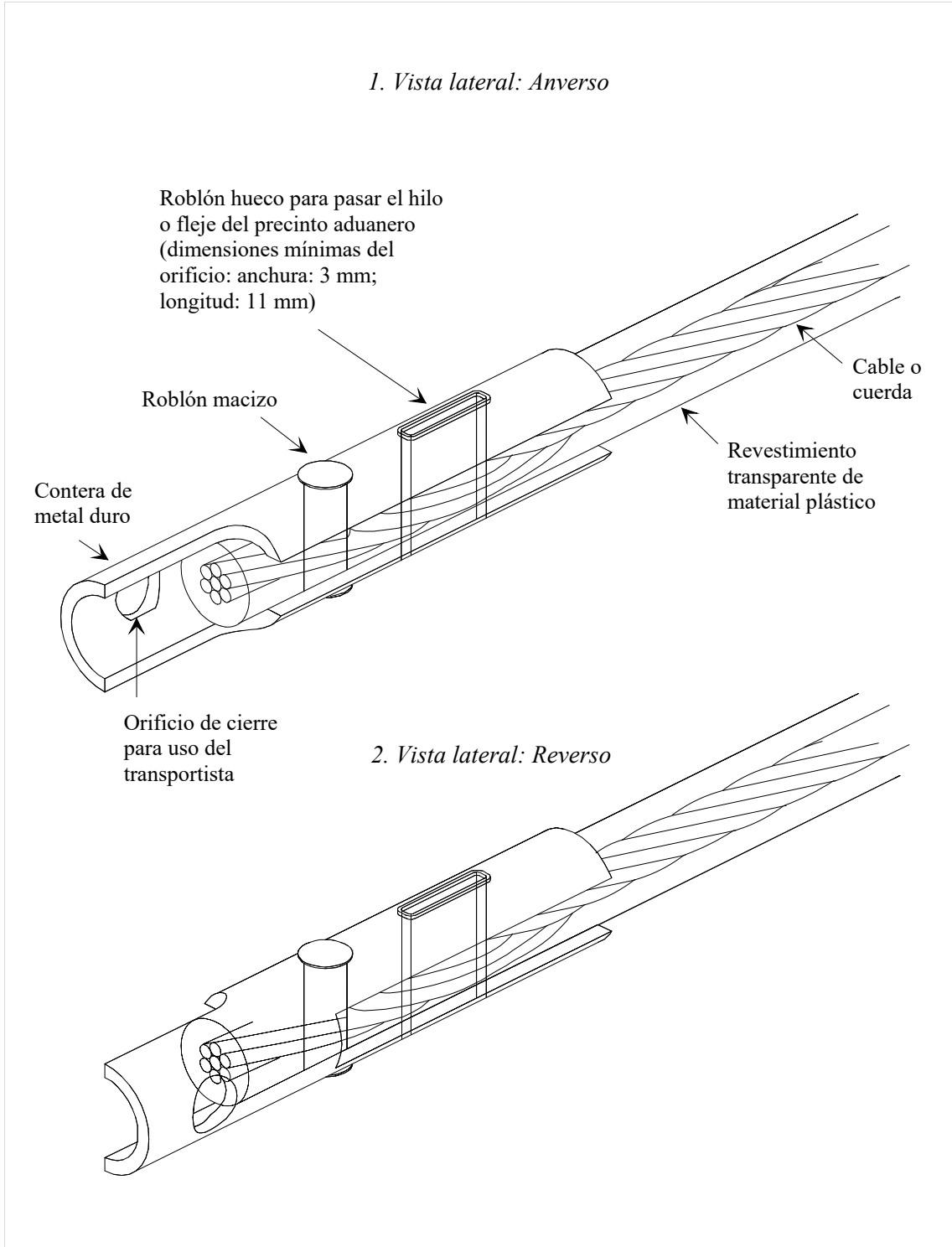
Croquis núm. 4
REPARACIÓN DEL TOLDO

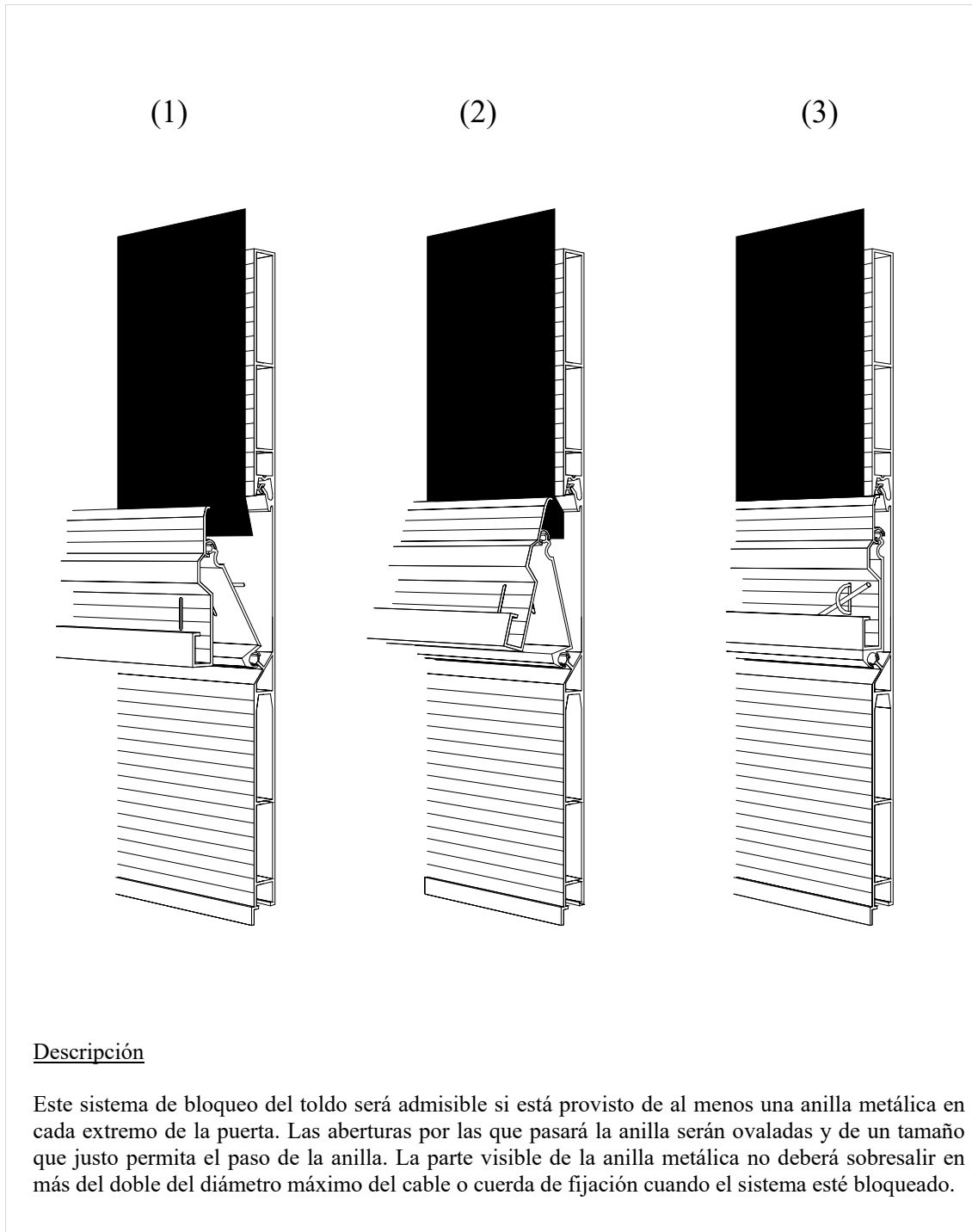


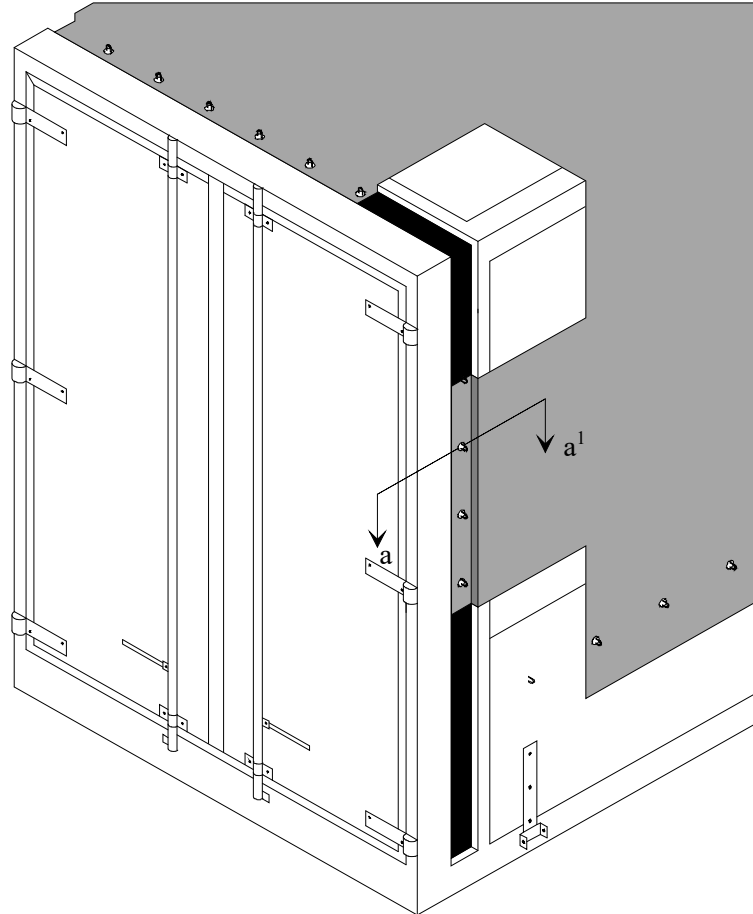
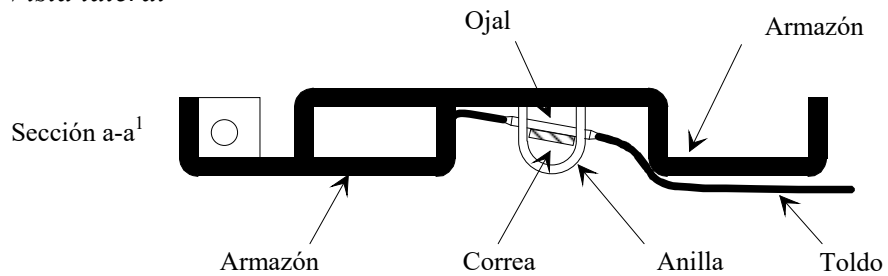
^{*/} Los hilos visibles desde el interior serán de color distinto del color del toldo y del de los hilos visibles desde el exterior.

Croquis núm. 5

MODELO DE CONTERA



Croquis núm. 6**EJEMPLO DE SISTEMA DE BLOQUEO DEL TOLDO**

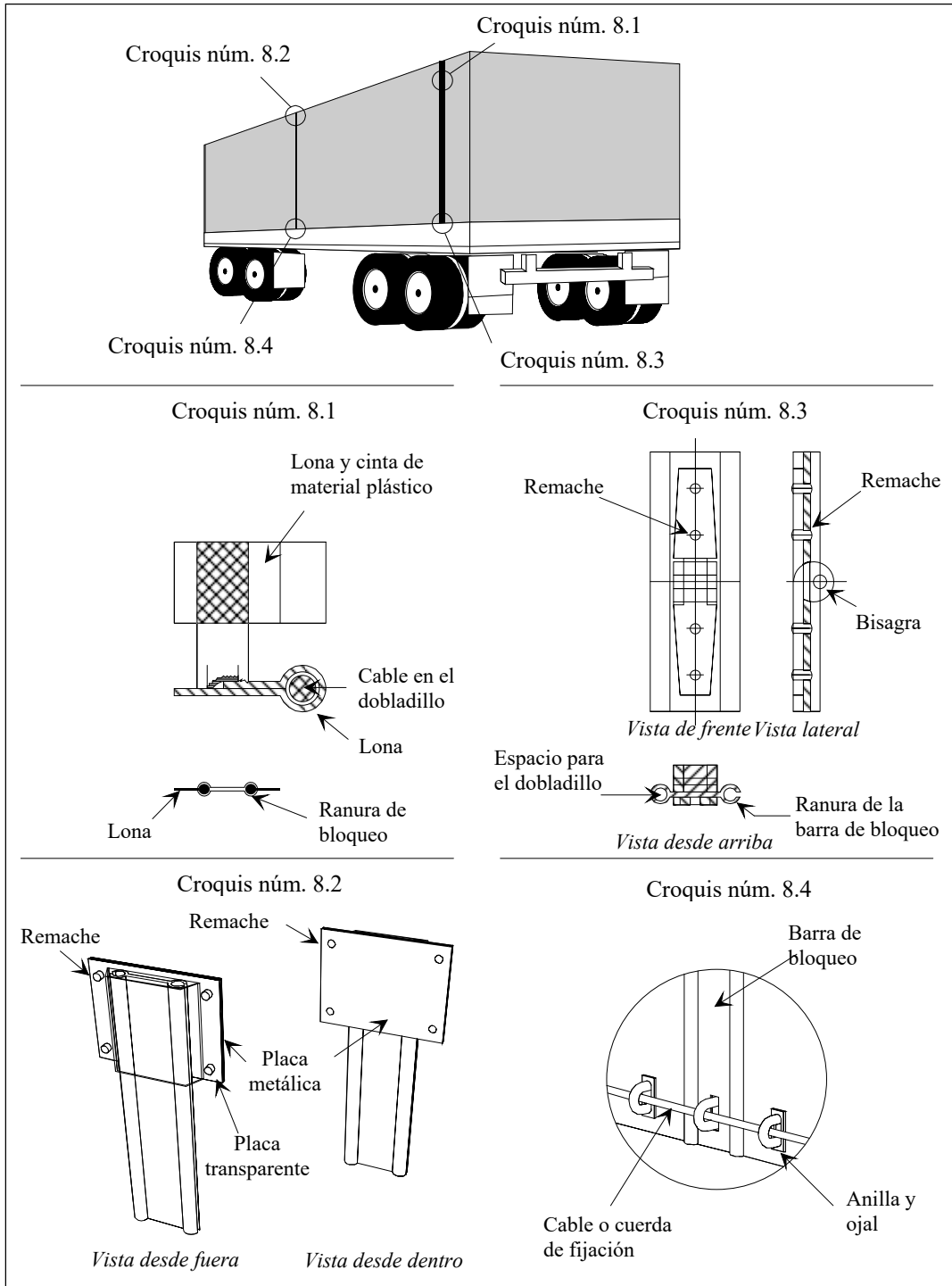
Croquis núm. 7**EJEMPLO DE TOLDO FIJADO A UN ARMazón DE FORMA ESPECIAL***Vista lateral***Descripción**

Esta fijación del toldo al contenedor será aceptable si las anillas están embutidas en el perfil y no sobresalen de la profundidad máxima de este. La anchura del perfil deberá ser lo más pequeña posible.

Croquis núm. 8

SISTEMA DE CIERRE DEL TOLDO EN LAS ABERTURAS DE CARGA Y DESCARGA

{véase la descripción en la página siguiente}



Descripción

En este sistema de bloqueo, los dos bordes de las aberturas del toldo utilizadas para la carga y descarga están unidos por una barra de bloqueo de aluminio. Las aberturas del toldo están provistas, en toda su longitud, de un cable introducido en un dobladillo (véase el croquis núm. 8.1) de modo tal que es imposible sacar la lona de la ranura de la barra de bloqueo. El dobladillo está por el lado exterior y soldado según lo dispuesto en el anexo 2, artículo 3, párrafo 4, del Convenio.

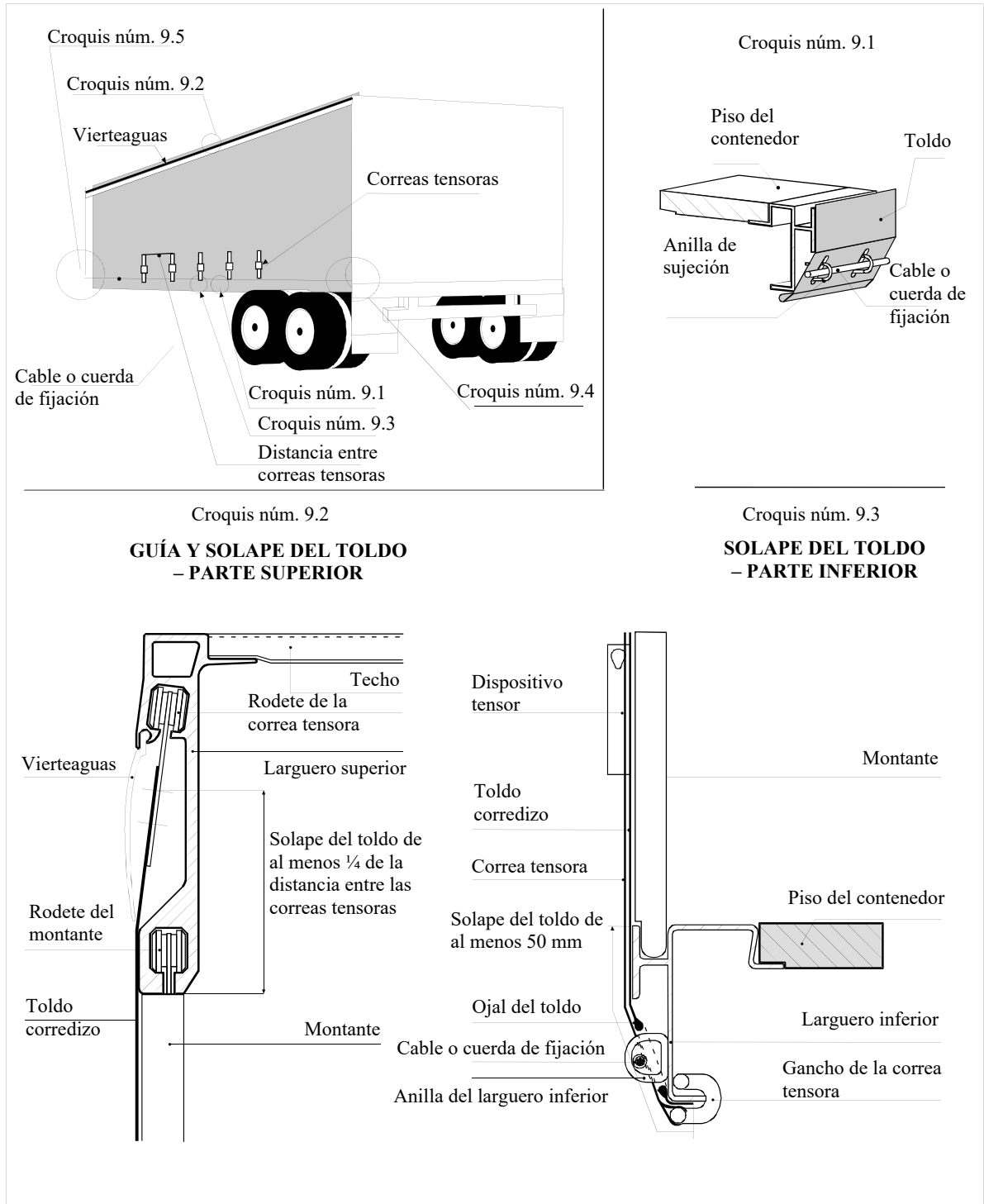
Los bordes deben introducirse en las ranuras de la barra de bloqueo de aluminio y deslizarse por dos carriles longitudinales paralelos, que estarán cerrados en el extremo inferior. Cuando la barra de bloqueo esté en su posición superior, los bordes de la lona quedarán unidos.

En el límite superior de la abertura, la barra de bloqueo está frenada por una placa de plástico transparente fijada al toldo con remaches (véase el croquis núm. 8.2). La barra de bloqueo consta de dos partes unidas por una bisagra remachada, lo que permite plegarla para colocarla o quitarla más fácilmente. Dicha bisagra estará diseñada de modo que no sea posible quitar el pasador de unión cuando el sistema esté bloqueado (véase el croquis núm. 8.3).

En la parte inferior de la barra de bloqueo existe una abertura para que pase la anilla. Dicha abertura será ovalada y de un tamaño que justo permita el paso de la anilla (véase el croquis núm. 8.4). El cable o cuerda de fijación TIR se hará pasar por esa anilla para fijar la barra de bloqueo.

Croquis núm. 9

**EJEMPLO DE CONSTRUCCIÓN DE UN CONTENEDOR
CON TOLDO CORREDIZO**

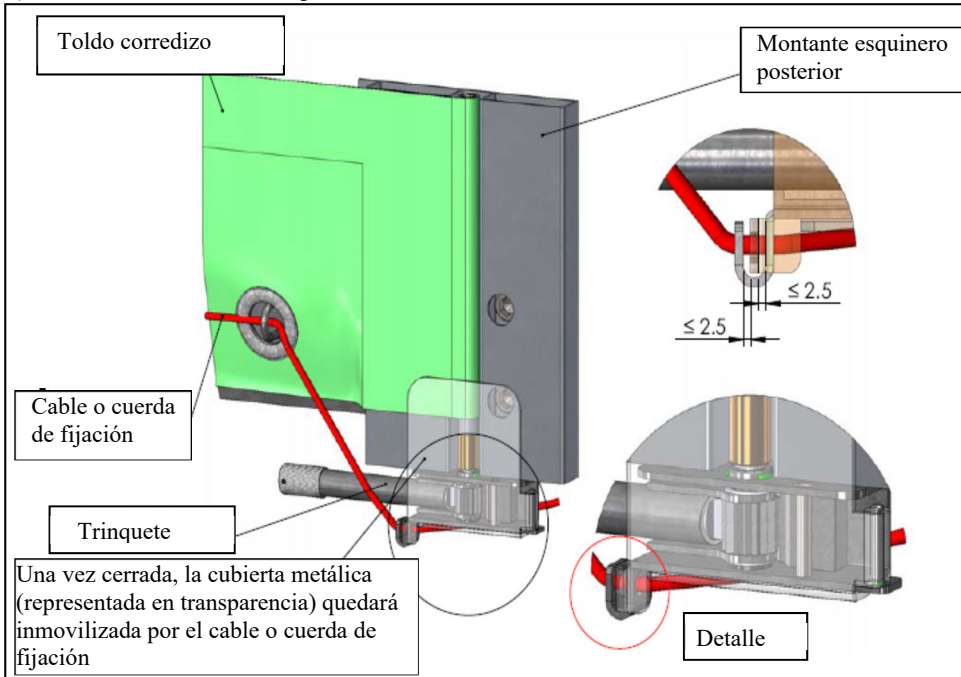


Croquis núm. 9, continuación

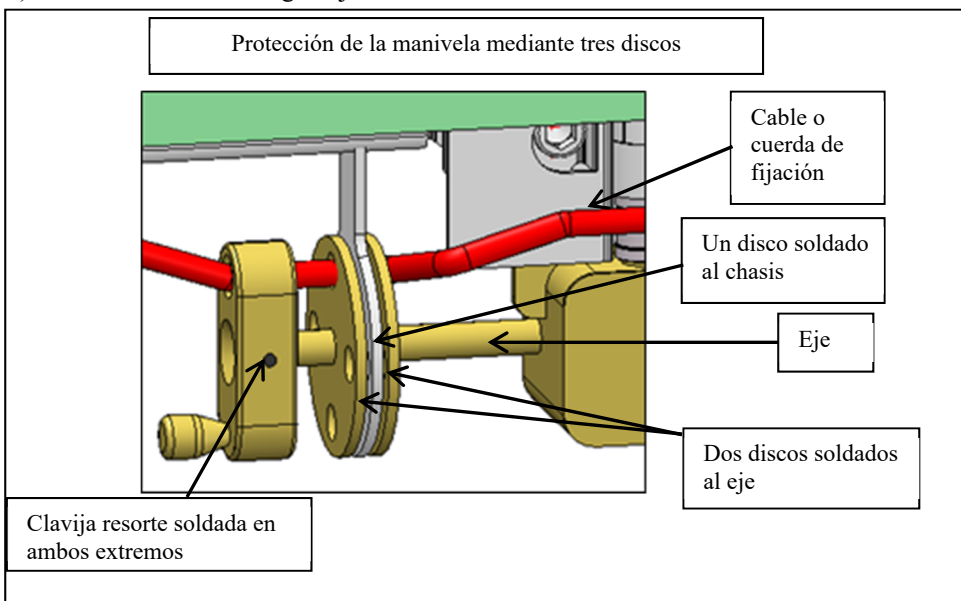
Croquis núm. 9.4

Para tensar el toldo corredizo en sentido horizontal, se utiliza un trinquete (situado normalmente en la parte trasera del contenedor). Este croquis ilustra dos ejemplos, a) y b), de la forma en que pueden fijarse un trinquete o un engranaje tensor.

a) Cierre mediante trinquete



b) Cierre mediante engranaje tensor

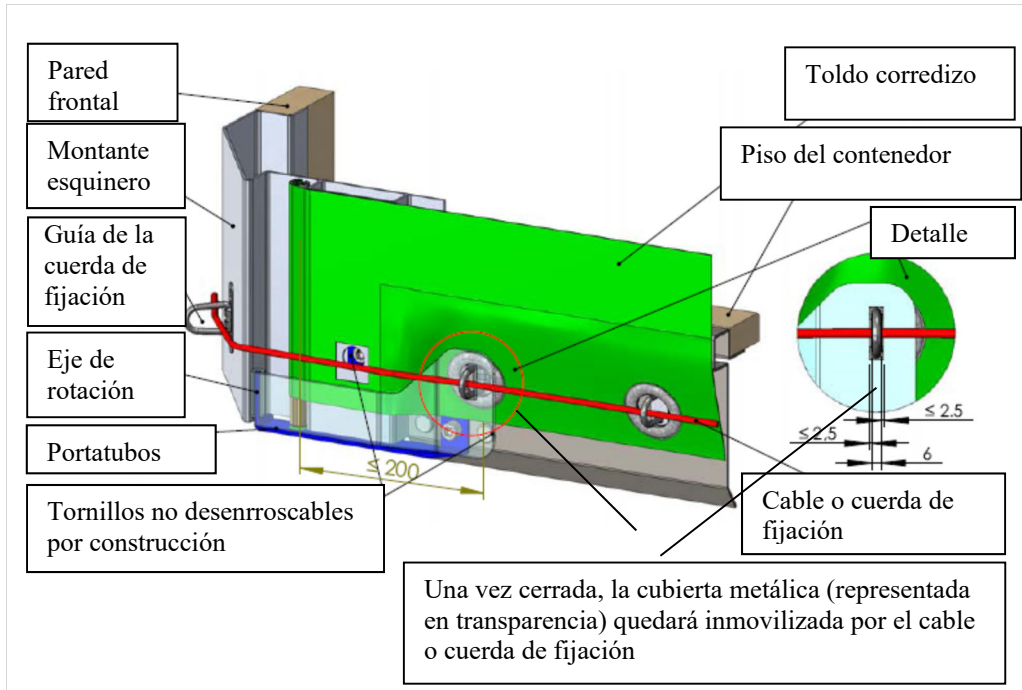


Croquis núm. 9, continuación

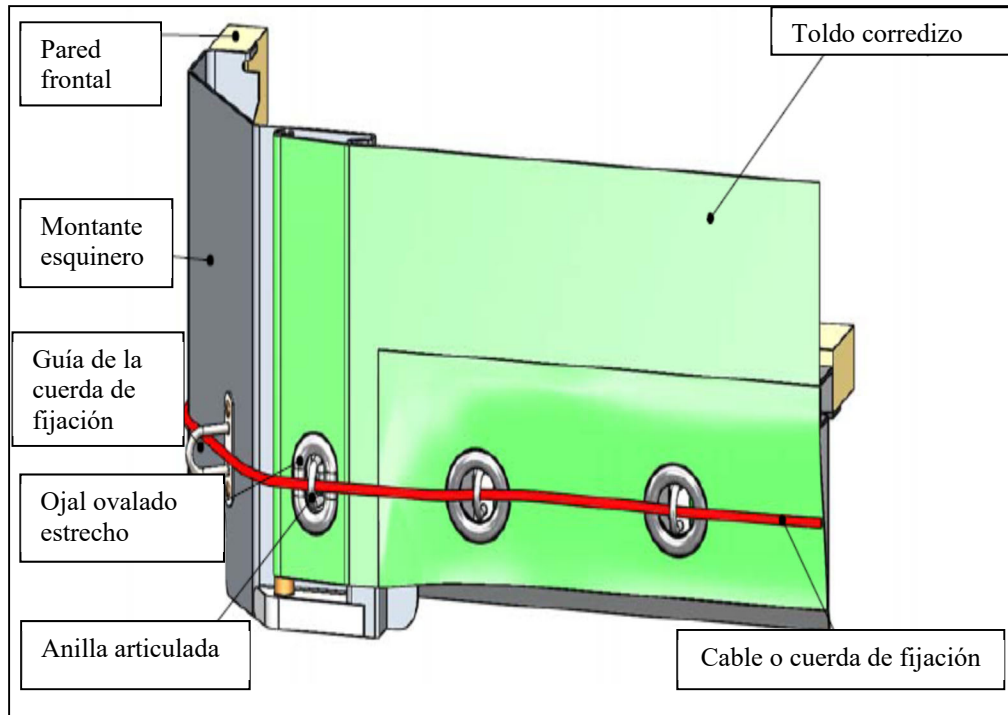
Croquis núm. 9.5

Para fijar el toldo corredizo al otro lado (normalmente la parte delantera del contenedor) pueden utilizarse los siguientes sistemas a) o b).

a) Cubierta metálica

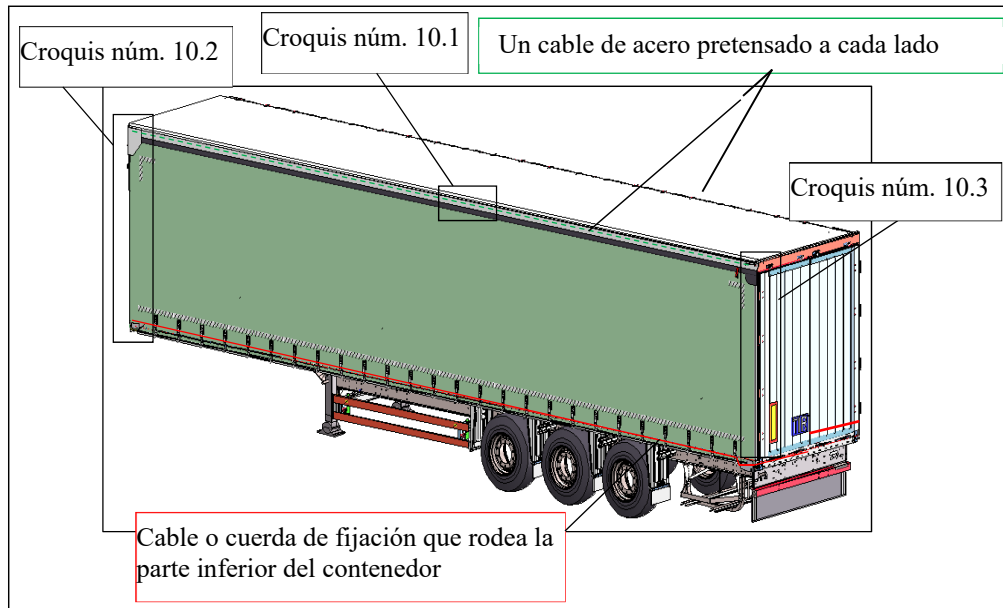


b) Ojal ovalado estrecho y sistema antilevantamiento del tubo tensor

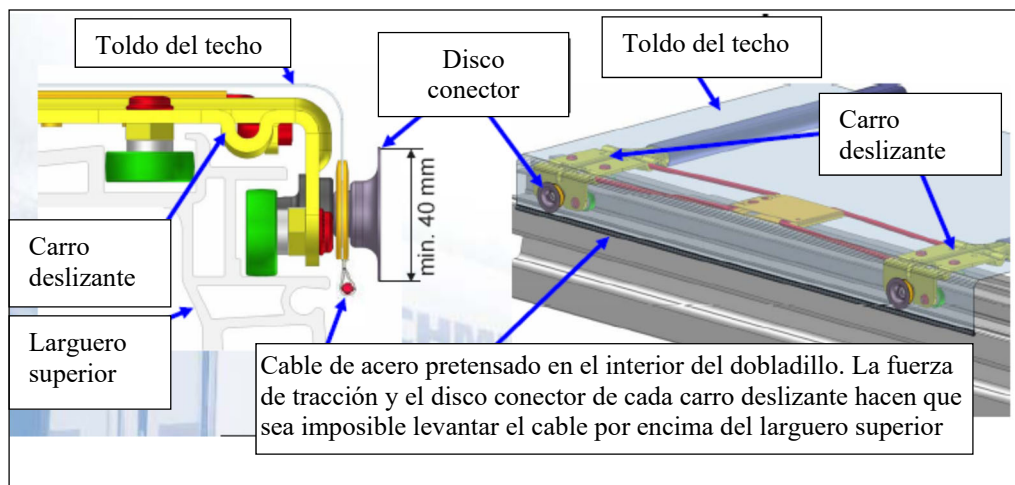


Croquis núm. 10**EJEMPLO DE CONSTRUCCIÓN DE UN CONTENEDOR
CON TECHO ENTOLDADO CORREDIZO**

Este croquis ilustra un ejemplo de un contenedor y de los importantes requisitos establecidos en el artículo 6 del presente Reglamento.

**Croquis núm. 10.1**

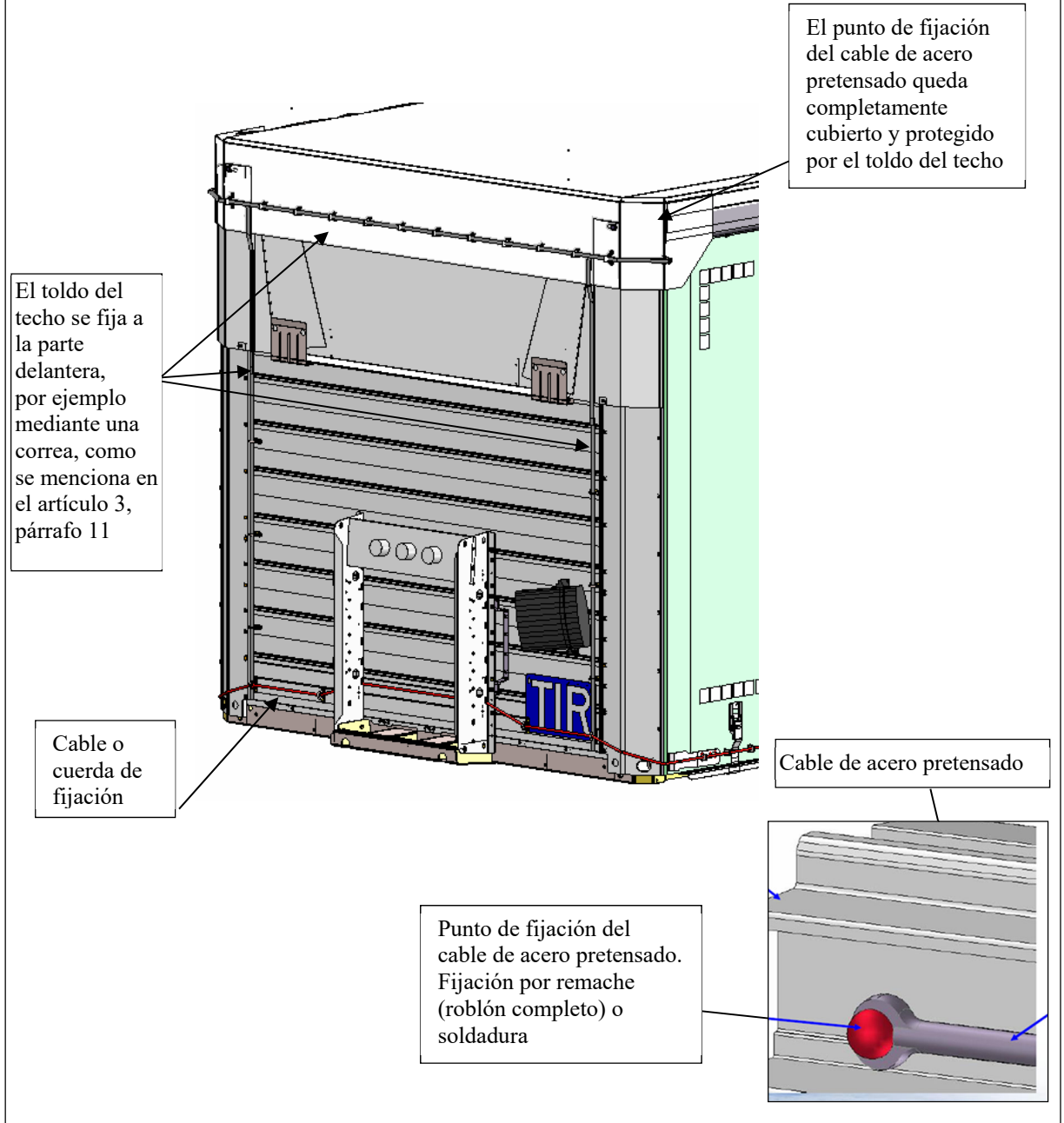
A cada lado del contenedor se fijan sendos cables de acero pretensado, insertados en un dobladillo. Cada cable de acero pretensado está fijado a la parte delantera (véase el croquis núm. 10.2) y a la parte trasera (véase el croquis núm. 10.3) de la carrocería. La fuerza de tracción y el disco conector de cada carro deslizante hacen que sea imposible levantar el dobladillo con el cable de acero pretensado por encima del larguero superior.



Croquis núm. 10, continuación

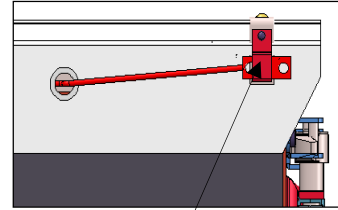
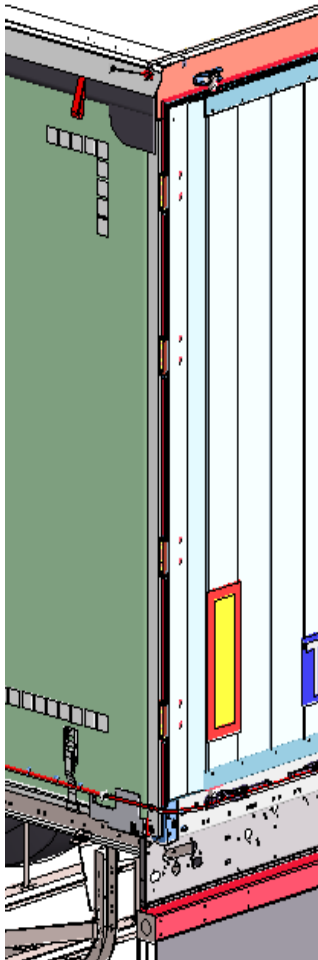
Croquis núm. 10.2

El toldo del techo corredizo deberá recubrir el componente rígido del techo en la parte delantera del contenedor, de modo que no pueda levantarse por encima del larguero superior.



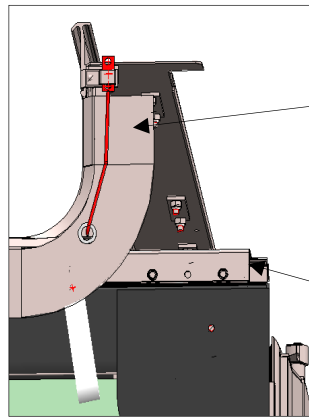
Croquis núm. 10, continuaciónCroquis núm. 10.3

En la parte trasera, se fija al techo un dispositivo especial, por ejemplo una placa deflectora, que, una vez cerradas y precintadas las puertas, impide acceder al contenedor sin dejar huellas visibles.



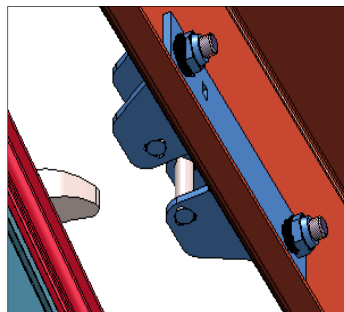
El cable pretensado se inserta en un dobladillo

El punto de fijación del cable de acero pretensado queda completamente cubierto, y la cubierta metálica se fija por soldadura o remache (roblón completo)



Dispositivo tensor sobre el mecanismo de palanca. Al doblar hacia abajo la parte del techo dotada del dispositivo tensor, el cable de acero pretensado queda en tensión

Carro deslizante del toldo del techo (cerrado) con sistema de bloqueo (interior)



Una vez cerradas y precintadas las puertas, el sistema ofrece las debidas garantías de seguridad aduaneras

Parte II

PROCEDIMIENTOS PARA LA APROBACIÓN DE LOS CONTENEDORES QUE REÚNAN LAS CONDICIONES TÉCNICAS PRESCRITAS EN LA PARTE I

Disposiciones de carácter general

1. La aprobación de los contenedores para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero podrá efectuarse ya sea:
 - a) en la etapa de fabricación, por tipo de diseño (procedimiento de aprobación en la etapa de fabricación); o
 - b) en una etapa ulterior a la fabricación, individualmente o para un número especificado de contenedores del mismo tipo (procedimiento de aprobación en una etapa ulterior a la fabricación).

Disposiciones comunes a ambos procedimientos de aprobación

2. Tras la aprobación, la autoridad competente facultada para concederla expedirá al solicitante un certificado de aprobación válido, según el caso, para una serie ilimitada de contenedores del tipo aprobado o para un número especificado de contenedores.
3. El beneficiario de la aprobación deberá fijar una placa de aprobación sobre el contenedor o los contenedores aprobados antes de utilizarlos para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero.
4. La placa de aprobación se fijará de modo permanente en un lugar donde sea claramente visible, al lado de cualquier otra placa de aprobación que se haya expedido con fines oficiales.

Comentarios al párrafo 4

Fijación de las placas de aprobación

La utilización de pegamento fuerte para la fijación de las placas de aprobación sobre los contenedores construidos en material plástico satisface los requisitos del Convenio, siempre que las placas de aprobación queden fijadas de tal manera que no sea posible retirarlas fácilmente y a condición de que se observen las disposiciones del anexo 7, parte II, del Convenio.

{TRANS/GE.30/10, párrs. 35 y 36}

Placa única de identificación

La fijación permanente, en un sitio claramente visible del contenedor aprobado, de un soporte sobre el que puedan agruparse y montarse las

placas de aprobación requeridas de forma que no sea posible retirarlas fácilmente estará admitida, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el anexo 7, parte II, del Convenio.

La colocación de calcomanías junto a las placas de aprobación del contenedor, como complemento para facilitar a los transportistas la identificación rápida de las placas, estará permitida, pero en ningún caso podrá considerarse que las calcomanías sustituyen a las placas de aprobación.

{TRANS/WP.30/133, párrs. 18 a 24; TRANS/WP.30/135, párrs. 15 a 19; TRANS/WP.30/AC.2/27, anexo 3}

5. La placa de aprobación, que se ajustará al modelo núm. I reproducido en el apéndice 1 de la presente parte, será una placa metálica de dimensiones no inferiores a 20 cm por 10 cm. En su superficie deberán constar, estampadas, grabadas en relieve o de cualquier otro modo permanente y legible, por lo menos en francés o inglés, las siguientes indicaciones:

- a) **la mención “Aprobado para el transporte bajo precinto aduanero”;**
- b) **el país en que se concedió la aprobación, ya sea con el nombre completo o mediante el símbolo distintivo utilizado en la circulación internacional por carretera para indicar el país de matrícula de los vehículos de motor, el número (cifras, letras, etc.) del certificado de aprobación y el año en que se concedió (por ejemplo, “NL/26/73” significa Países Bajos, certificado de aprobación núm. 26, expedido en 1973);**
- c) **el número de serie asignado por el fabricante al contenedor (número de fabricación);**
- d) **si el contenedor ha sido aprobado por tipo de diseño, los números o letras de identificación del tipo de contenedor.**

Nota explicativa al párrafo 5 d)

Si dos contenedores entoldados, aprobados para el transporte bajo precinto aduanero, se combinan de tal forma que constituyen un solo contenedor recubierto por un toldo único que satisface las condiciones del transporte bajo precinto aduanero, no se requerirá un certificado de aprobación distinto o una placa de aprobación distinta para esa combinación.

6. Si un contenedor deja de reunir las condiciones técnicas exigidas para su aprobación, antes de poder ser empleado de nuevo para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero deberá ser reparado y puesto en el estado en que estaba cuando fue aprobado, de modo que cumpla nuevamente esas condiciones técnicas.

7. Cuando se modifiquen las características esenciales de un contenedor, este dejará de estar amparado por la aprobación y, antes de poder ser empleado para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero, deberá ser aprobado nuevamente por la autoridad competente.

Disposiciones especiales para la aprobación por tipo de diseño en la etapa de fabricación

8. Cuando un tipo de contenedor se fabrique en serie, el fabricante podrá solicitar la aprobación por tipo de diseño a la autoridad competente del país de fabricación.

Comentario al párrafo 8

Aprobación de los contenedores en un país distinto del de fabricación

Aunque el texto del anexo 7, parte II, párrafo 8, no se presta para otra interpretación, los problemas relativos a la aprobación de contenedores en un país distinto del de fabricación pueden resolverse aplicando en la práctica las disposiciones del anexo 7, parte II, párrafos 15 a 17, que permiten la aprobación de contenedores en una etapa ulterior a la fabricación.

{TRANS/GE.30/43, párr. 27}

9. El fabricante deberá indicar en su solicitud los números o las letras de identificación asignados al tipo de contenedor cuya aprobación solicite.

10. La solicitud deberá ir acompañada de los planos y de las especificaciones detalladas del diseño del tipo de contenedor cuya aprobación se solicite.

11. El fabricante se comprometerá por escrito a:

- a) **presentar a la autoridad competente los contenedores del tipo en cuestión que desee examinar;**
- b) **permitir que la autoridad competente examine otras unidades en cualquier momento del proceso de producción de la serie de contenedores de que se trate;**
- c) **informar a la autoridad competente de toda modificación del diseño o de las especificaciones, sea cual fuere su importancia, antes de llevarla a la práctica;**
- d) **indicar en los contenedores en un lugar visible, además de las marcas requeridas en la placa de aprobación, los números o letras de identificación del tipo de diseño, así como el número de serie de cada contenedor del tipo de que se trate (número de fabricación);**
- e) **llevar una relación de los contenedores del tipo de diseño aprobado que se fabriquen.**

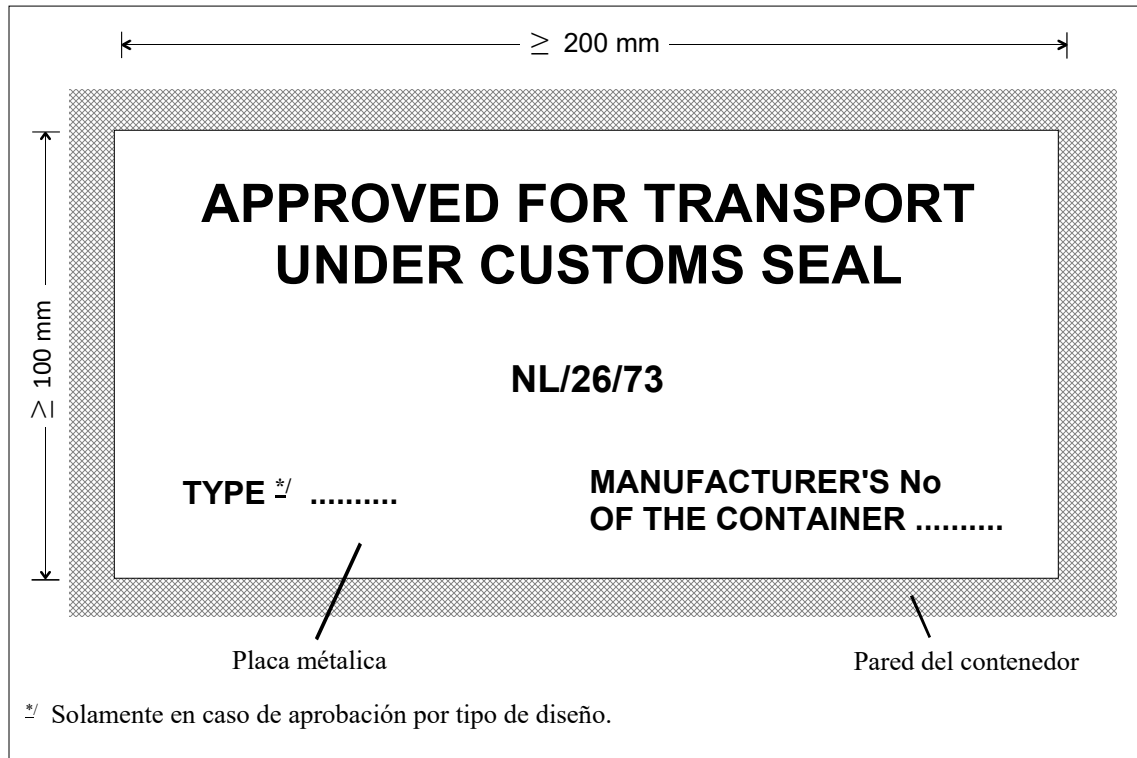
12. En caso necesario, la autoridad competente indicará las modificaciones que hayan de introducirse en el tipo de diseño propuesto para poder conceder la aprobación.
13. No se concederá aprobación alguna por tipo de diseño sin que la autoridad competente haya comprobado, mediante el examen de uno o varios de los contenedores fabricados con arreglo al diseño de que se trate, que los contenedores de ese tipo reúnen las condiciones técnicas prescritas en la parte I.
14. Cuando un tipo de contenedor quede aprobado, se expedirá al solicitante un certificado de aprobación único, conforme al modelo núm. II reproducido en el apéndice 2 de la presente parte, que será válido para todos los contenedores que se fabriquen con arreglo a las especificaciones del tipo aprobado. Este certificado autorizará al fabricante a fijar sobre cada contenedor de la serie del tipo aprobado una placa de aprobación conforme a lo prescrito en el párrafo 5 de la presente parte.

**Disposiciones especiales para la aprobación
en una etapa ulterior a la fabricación**

15. Cuando no se haya solicitado la aprobación durante la etapa de fabricación, el propietario, el operador o el representante de uno u otro podrá solicitar la aprobación a la autoridad competente a la que pueda presentar el contenedor o los contenedores cuya aprobación desee obtener.
16. En toda solicitud de aprobación que se formule conforme a lo previsto en el párrafo 15 de la presente parte deberá indicarse el número de serie (número de fabricación) inscrito por el fabricante en cada contenedor.
17. La autoridad competente procederá al examen de cuantos contenedores juzgue necesario, y después de haber comprobado que el contenedor o los contenedores se ajustan a las condiciones técnicas prescritas en la parte I, expedirá un certificado de aprobación, conforme al modelo núm. III reproducido en el apéndice 3 de la presente parte, que será válido únicamente para el número de contenedores aprobados. Este certificado, en el que constarán el número o los números de serie asignados por el fabricante al contenedor o los contenedores a que se refiera, autorizará al solicitante a fijar sobre cada contenedor aprobado la placa de aprobación prescrita en el párrafo 5 de la presente parte.

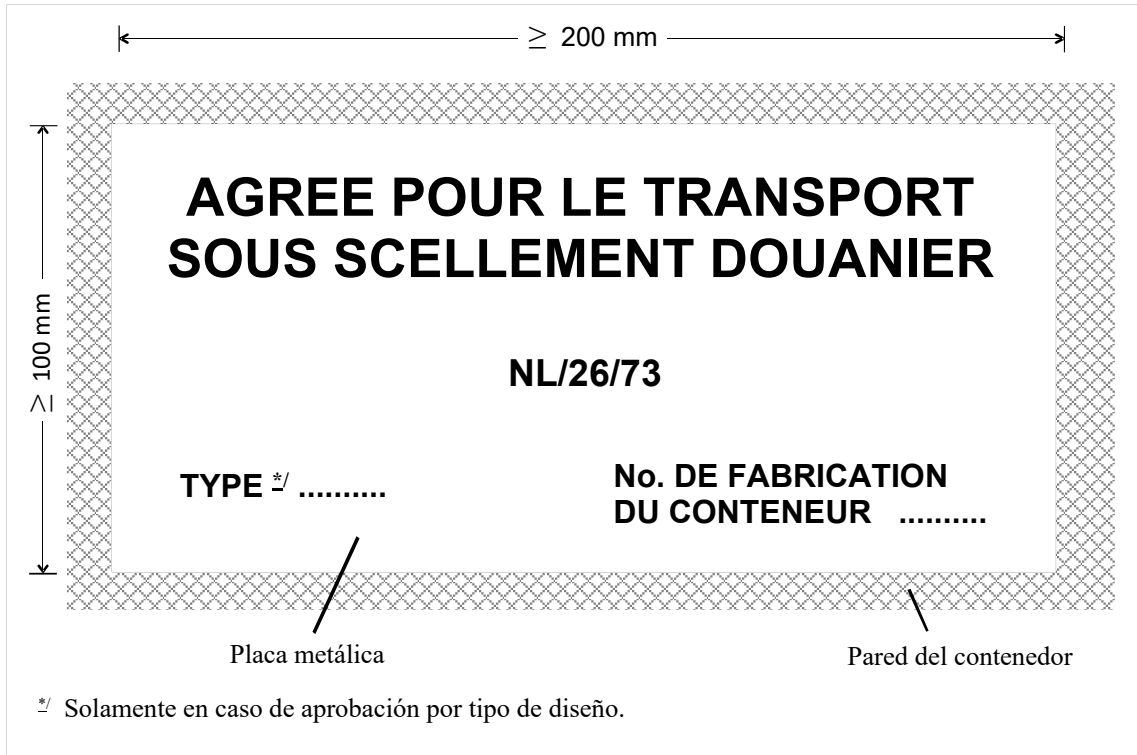
Apéndice 1

Modelo núm. I
Placa de aprobación
(versión en inglés)



Apéndice 1

Modelo núm. I
Placa de aprobación
(versión en francés)



Apéndice 2**Modelo núm. II****Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías
al Amparo de los Cuadernos TIR de 1975****Certificado de aprobación por tipo de diseño**

1. Certificado núm. ^{*/}
2. Se certifica que el tipo de diseño de contenedor que se describe a continuación ha sido aprobado y que los contenedores construidos con arreglo a este diseño pueden admitirse para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero.
3. Clase de contenedor
4. Número o letras de identificación del tipo de diseño
5. Número de identificación de los planos de construcción
6. Número de identificación de las especificaciones de diseño.....
7. Tara
8. Dimensiones exteriores en centímetros.....
9. Características esenciales de la estructura (materiales empleados, tipo de construcción, etc.)
.....
10. El presente certificado es válido para todos los contenedores fabricados con arreglo a los planos y especificaciones arriba indicados.
11. Expedido a
(nombre y dirección del fabricante)

quien estará autorizado a fijar una placa de aprobación sobre cada contenedor del tipo de diseño aprobado que fabrique.

En, el de 20.....
(lugar) (fecha)

Por
(firma y sello del servicio u organismo expedidor)

^{*/} Introdúzcanse las letras y cifras que habrán de figurar en la placa de aprobación (véase el anexo 7, parte II, párrafo 5 b), del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR de 1975).

{Aviso importante al dorso}

AVISO IMPORTANTE**(Anexo 7, parte II, párrafos 6 y 7, del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR de 1975)**

6. Si un contenedor deja de reunir las condiciones técnicas exigidas para su aprobación, antes de poder ser empleado de nuevo para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero deberá ser reparado y puesto en el estado en que estaba cuando fue aprobado, de modo que cumpla nuevamente esas condiciones técnicas.

7. Cuando se modifiquen las características esenciales de un contenedor, este dejará de estar amparado por la aprobación y, antes de poder ser empleado para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero, deberá ser aprobado nuevamente por la autoridad competente.

Apéndice 3**Modelo núm. III****Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías
al Amparo de los Cuadernos TIR de 1975****Certificado de aprobación**

concedido en una etapa ulterior a la fabricación

1. Certificado núm. ^{*/}
2. Se certifica que el contenedor o los contenedores descritos a continuación han sido aprobados para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero.
3. Clase(s) de contenedor(es)
4. Número(s) de serie asignado(s) al contenedor o los contenedores por el fabricante
.....
5. Tara
6. Dimensiones exteriores en centímetros
7. Características esenciales de la estructura (materiales empleados, tipo de construcción, etc.)
.....
8. Expedido a
(nombre y dirección del solicitante)

quien estará autorizado a fijar una placa de aprobación sobre cada contenedor del tipo de diseño aprobado que fabrique.

En, el de 20.....
(lugar) (fecha)

Por
(firma y sello del servicio u organismo expedidor)

^{*/} Introdúzcanse las letras y cifras que habrán de figurar en la placa de aprobación (véase el anexo 7, parte II, párrafo 5 b), del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR de 1975).

{Aviso importante al dorso}

AVISO IMPORTANTE

(Anexo 7, parte II, párrafos 6 y 7, del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR de 1975)

6. Si un contenedor deja de reunir las condiciones técnicas exigidas para su aprobación, antes de poder ser empleado de nuevo para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero deberá ser reparado y puesto en el estado en que estaba cuando fue aprobado, de modo que cumpla nuevamente esas condiciones técnicas.

7. Cuando se modifiquen las características esenciales de un contenedor, este dejará de estar amparado por la aprobación y, antes de poder ser empleado para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero, deberá ser aprobado nuevamente por la autoridad competente.

Parte III**Notas explicativas****Notas explicativas**

Las notas explicativas relativas al anexo 2 que figuran en el anexo 6 del presente Convenio se aplican *mutatis mutandis* a los contenedores aprobados para el transporte bajo precinto aduanero en aplicación de las disposiciones del presente Convenio.

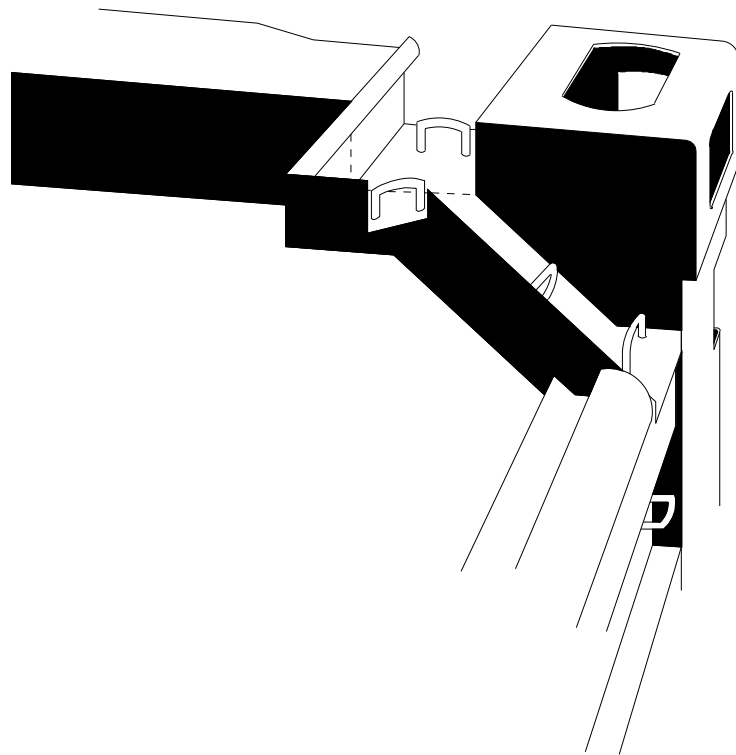
Nota:

{Las notas explicativas de la parte III se han colocado a continuación de las disposiciones a las que se refieren. Los croquis referentes a las notas explicativas figuran en la presente parte III}

**DISPOSITIVO DE FIJACIÓN DE LOS TOLDOS EN
LAS CANTONERAS DE LOS CONTENEDORES**

El dispositivo que aquí se ilustra cumple los requisitos de la parte I,
artículo 4, párrafo 6 a)

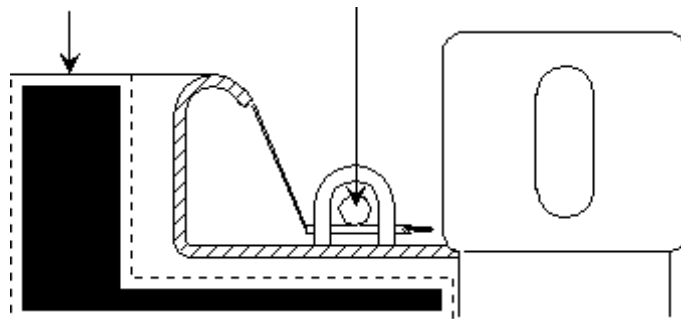
Fijación en los montantes esquineros



Toldo del techo

Cable o cuerda de fijación del toldo

Sección transversal



Anexo 8

COMPOSICIÓN, FUNCIONES Y REGLAMENTO DEL COMITÉ ADMINISTRATIVO Y DE LA JUNTA EJECUTIVA TIR ^{*/}

Artículo 1

- i) Serán miembros del Comité Administrativo las Partes Contratantes.
- ii) El Comité podrá decidir que, para las cuestiones que les interesen, puedan asistir a sus reuniones en calidad de observadores las administraciones competentes de los Estados a que se hace referencia en el artículo 52, párrafo 1, del presente Convenio que no sean Partes Contratantes, o representantes de organizaciones internacionales.

Artículo 1 bis ^{*/}

1. El Comité examinará toda propuesta de enmienda del Convenio de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59, párrafos 1 y 2.
2. El Comité vigilará la aplicación del Convenio y examinará toda medida que adopten las Partes Contratantes, asociaciones y organizaciones internacionales en virtud del Convenio, y su conformidad con este.
3. El Comité, por conducto de la Junta Ejecutiva TIR, supervisará y apoyará la aplicación del Convenio a nivel nacional e internacional.
4. El Comité recibirá y examinará los estados financieros anuales comprobados y el informe o los informes de auditoría presentados por la organización internacional de conformidad con las obligaciones establecidas en el anexo 9, parte III. En el marco de su examen y dentro de los límites que imponga el alcance de este, el Comité podrá solicitar a la organización internacional o al auditor externo independiente información, aclaraciones o documentos adicionales.
5. Sin perjuicio del examen mencionado en el párrafo 4, el Comité tendrá derecho, sobre la base de una evaluación de riesgos, a solicitar que se lleven a cabo exámenes adicionales. El Comité encargará la realización de la evaluación de riesgos a la Junta Ejecutiva TIR, o la solicitará a los servicios competentes de las Naciones Unidas.

El Comité determinará el alcance de los exámenes adicionales, teniendo en cuenta la evaluación de riesgos efectuada por la Junta Ejecutiva TIR o los servicios competentes de las Naciones Unidas.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}
{ECE/TRANS/17/Amend.34; entró en vigor el 1 de julio de 2018}

Los resultados de todos los exámenes a que se hace referencia en el presente artículo serán conservados por la Junta Ejecutiva TIR y facilitados a todas las Partes Contratantes para su debida consideración.

6. El Comité aprobará el procedimiento para la realización de los exámenes adicionales.

Nota explicativa al párrafo 6

8.1 *bis*.6 El Comité podrá solicitar a los servicios competentes de las Naciones Unidas que realicen los exámenes adicionales. Como alternativa, el Comité podrá contratar a un auditor externo independiente y encargar a la Junta Ejecutiva TIR que prepare su mandato sobre la base del objeto y el propósito de la auditoría determinados por el Comité. El mandato deberá ser aprobado por el Comité. El examen adicional del auditor externo independiente dará lugar a un informe y una carta de recomendaciones que se presentarán al Comité. En tal caso, el costo financiero de la contratación del auditor externo independiente, incluido el procedimiento de licitación correspondiente, se cargará al presupuesto de la Junta Ejecutiva TIR.

Artículo 2

El Secretario General de las Naciones Unidas proporcionará servicios de secretaría al Comité.

Artículo 3

En la primera reunión de cada año, el Comité elegirá a un Presidente y un Vicepresidente.

Artículo 4

El Secretario General de las Naciones Unidas convocará al Comité una vez al año, bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa, y también cuando lo soliciten las administraciones competentes de por lo menos cinco Estados que sean Partes Contratantes.

Artículo 5

Las propuestas se someterán a votación. Cada Estado que sea Parte Contratante y esté representado en la reunión tendrá un voto. El Comité aprobará por mayoría de los presentes y votantes las propuestas que no sean enmiendas del presente Convenio. Las enmiendas del presente Convenio y las decisiones a que se refieren sus artículos 59 y 60 se aprobarán por mayoría de dos tercios de los presentes y votantes.

Artículo 6

Para la adopción de decisiones se requerirá un quórum de por lo menos un tercio de los Estados que sean Partes Contratantes.
{ECE/TRANS/17/Amend.16; entró en vigor el 24 de junio de 1994}

Artículo 7

El Comité aprobará un informe antes de la clausura de la reunión.

Artículo 8

En ausencia de disposiciones pertinentes en el presente anexo, se aplicará el Reglamento de la Comisión Económica para Europa, a menos que el Comité decida otra cosa.

COMPOSICIÓN, FUNCIONES Y REGLAMENTO **DE LA JUNTA EJECUTIVA TIR ^{*/}**

Artículo 9 ^{*/}

1. La Junta Ejecutiva TIR establecida por el Comité Administrativo de conformidad con el artículo 58 *ter* estará integrada por nueve miembros, cada uno de ellos de una Parte Contratante en el Convenio diferente. El Secretario TIR asistirá a las reuniones de la Junta.

Nota explicativa al párrafo 1

8.9.1 Los miembros de la Junta Ejecutiva TIR serán competentes y tendrán experiencia en la aplicación de los procedimientos aduaneros, en particular del procedimiento de tránsito TIR, a nivel tanto nacional como internacional. Los miembros de la Junta serán nombrados por sus respectivos Gobiernos u organizaciones, que deberán ser Partes Contratantes en el Convenio. Los miembros representarán los intereses de las Partes Contratantes en el Convenio, y no los intereses específicos de un Gobierno o una organización particular.
{ECE/TRANS/17/Amend.32, entró en vigor el 1 de enero de 2015}

2. Los miembros de la Junta Ejecutiva TIR serán elegidos por el Comité Administrativo por mayoría de votos de los presentes y votantes. El mandato de cada miembro de la Junta Ejecutiva TIR será de dos años. Los miembros de la Junta Ejecutiva TIR podrán ser reelegidos. Las atribuciones de la Junta Ejecutiva TIR serán determinadas por el Comité Administrativo.

^{*/}{ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

Nota explicativa al párrafo 2

- 8.9.2 En caso de que un miembro de la Junta Ejecutiva TIR dimita antes de la finalización de su mandato, el Comité Administrativo TIR podrá elegir a un sustituto. El miembro así elegido solo ocupará el cargo durante el período restante del mandato de su predecesor. Si un miembro de la Junta Ejecutiva TIR no pudiera completar su mandato por motivos distintos de la dimisión, la administración nacional del miembro en cuestión transmitirá esta información por escrito a la Junta Ejecutiva TIR y a la secretaría TIR. En tal caso, el Comité Administrativo podrá elegir a un sustituto para el período restante del mandato.
{ECE/TRANS/17/Amend.32, entró en vigor el 1 de enero de 2015}

Artículo 10 ^{*/}

La Junta Ejecutiva TIR:

- a) **supervisará la aplicación del Convenio, incluido el funcionamiento del sistema de garantía, y desempeñará las funciones que le confíe el Comité Administrativo;**
- b) **supervisará la impresión centralizada de los cuadernos TIR y su distribución a las asociaciones, tarea de la que podrá ocuparse una organización internacional autorizada como la que se menciona en el artículo 6;**

Nota explicativa al artículo 10 b)

- 8.10 b) El acuerdo mencionado en la nota explicativa al artículo 6.2 *bis* se aplicará también a las responsabilidades de la organización internacional que se establecen en el apartado b) del presente artículo, en caso de que la mencionada organización internacional se haga cargo de la impresión y distribución centralizadas de los cuadernos TIR.
{ECE/TRANS/17/Amend.27; entró en vigor el 12 de agosto de 2006}
- c) **coordinará y fomentará el intercambio de información de inteligencia y otra información entre las autoridades competentes de las Partes Contratantes;**
 - d) **coordinará y fomentará el intercambio de información entre las autoridades competentes de las Partes Contratantes, las asociaciones y las organizaciones internacionales;**
 - e) **facilitará la solución de controversias entre las Partes Contratantes, asociaciones, compañías de seguros y organizaciones internacionales, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 57 sobre la solución de controversias;**
 - f) **colaborará en la capacitación del personal de las autoridades aduaneras y de otras partes interesadas en el procedimiento TIR;**

- g) llevará un registro central, para la difusión a las Partes Contratantes, de la información que proporcionen las organizaciones internacionales a que se hace referencia en el artículo 6 respecto de todas las normas y procedimientos prescritos para la expedición de cuadernos TIR por las asociaciones, en la medida en que se relacionen con las condiciones y requisitos mínimos establecidos en el anexo 9;
- h) vigilará el precio de los cuadernos TIR.

Artículo 11 ^{*/}

1. El Secretario TIR convocará una reunión de la Junta cuando así lo soliciten el Comité Administrativo o por lo menos tres miembros de la Junta.
2. La Junta procurará adoptar sus decisiones por consenso. Si no es posible llegar a un consenso, las decisiones serán sometidas a votación y adoptadas por mayoría de los presentes y votantes. Para poder adoptar decisiones se requerirá un quórum de cinco miembros. El Secretario TIR no tendrá derecho a voto.
3. La Junta elegirá a un Presidente y aprobará cualquier reglamento adicional.
4. La Junta informará al Comité Administrativo de sus actividades, incluida la presentación de las cuentas comprobadas, por lo menos una vez al año, o cuando así lo solicite el Comité Administrativo. La Junta estará representada en el Comité Administrativo por su Presidente.
5. La Junta examinará cualquier información o cuestión que le transmitan el Comité Administrativo, las Partes Contratantes, el Secretario TIR, las asociaciones nacionales y las organizaciones internacionales a que se hace referencia en el artículo 6 del Convenio. Estas organizaciones internacionales tendrán derecho a asistir a las reuniones de la Junta Ejecutiva TIR en calidad de observadoras, salvo que el Presidente de la Junta decida otra cosa. En caso necesario, cualquier otra organización podrá asistir a las reuniones de la Junta en calidad de observador por invitación del Presidente.

Artículo 12 ^{*/}

El Secretario TIR será un miembro de la secretaría de la Comisión Económica para Europa y ejecutará las decisiones de la Junta Ejecutiva TIR con arreglo a las atribuciones de la Junta. El Secretario TIR contará con la asistencia de una secretaría TIR, cuyo número de miembros será determinado por el Comité Administrativo.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

Artículo 13 ^{*/}

1. El funcionamiento de la Junta Ejecutiva TIR y de la secretaría TIR se financiará, hasta que se obtengan otras fuentes de financiación, mediante una cantidad que se cargará a cada cuaderno TIR que distribuya la organización internacional a que se hace referencia en el artículo 6. Esa cantidad deberá ser aprobada por el Comité Administrativo.

{ECE/TRANS/17/Amend.28, entró en vigor el 1 de enero de 2009}

Notas explicativas al artículo 13, párrafo 1 ^{*/}

8.13.1-1 Arreglos financieros

Tras un período inicial de dos años, las Partes Contratantes en el Convenio prevén que el funcionamiento de la Junta Ejecutiva TIR y de la secretaría TIR sea financiado con cargo al presupuesto ordinario de las Naciones Unidas. Esto no impedirá que se prorrogue el arreglo financiero inicial en el caso de que no se obtengan fondos de las Naciones Unidas o de otras fuentes.

8.13.1-2 Funcionamiento de la Junta Ejecutiva TIR

La labor de los miembros de la Junta Ejecutiva TIR será financiada por sus respectivos Gobiernos.

8.13.1-3 Cantidad

La cantidad que se menciona en el párrafo 1 se basará en: a) el presupuesto y el plan de costos de la Junta Ejecutiva TIR y de la secretaría TIR que apruebe el Comité Administrativo; y b) el número de cuadernos TIR que, según la organización internacional, esté previsto distribuir.

{ECE/TRANS/17/Amend.28, entró en vigor el 1 de enero de 2009}

2. El procedimiento para la financiación del funcionamiento de la Junta Ejecutiva TIR y de la secretaría TIR será aprobado por el Comité Administrativo*./

{ECE/TRANS/17/Amend.28, entró en vigor el 1 de enero de 2009}

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

^{*/} El procedimiento se describe con más detalle en el documento ECE/TRANS/WP.30/AC.2/89, párr. 38 y anexo II.

Nota explicativa al artículo 13, párrafo 2

- 8.13.2 Tras celebrar consultas con la organización internacional mencionada en el artículo 6, el procedimiento a que se refiere el párrafo 2 se recogerá en el acuerdo entre la CEPE, con el mandato y en nombre de las Partes Contratantes, y la organización internacional mencionada en el artículo 6. El acuerdo deberá ser aprobado por el Comité Administrativo. {ECE/TRANS/17/Amend.28, entró en vigor el 1 de enero de 2009}

Anexo 9 ^{*/}**ACCESO AL PROCEDIMIENTO TIR****Parte I****AUTORIZACIÓN DE LAS ASOCIACIONES PARA EXPEDIR
CUADERNOS TIR Y ACTUAR COMO GARANTES****Condiciones y requisitos mínimos**

1. Las condiciones y los requisitos mínimos que habrá de cumplir una asociación para ser autorizada por una Parte Contratante a expedir cuadernos TIR y actuar como garante de conformidad con el artículo 6 del Convenio son los siguientes:

- a) Por lo menos un año de existencia demostrada como asociación establecida en la Parte Contratante que deberá otorgar la autorización.

Nota explicativa al párrafo 1 a) ^{*/}

9.I.1 a) La nota explicativa se ha suprimido.

{ECE/TRANS/17/Amend.29; entró en vigor el 1 de enero de 2012}

- b) Pruebas de una situación financiera solvente y de una capacidad organizativa suficiente para cumplir las obligaciones dimanantes del Convenio.
- c) Ausencia de infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera o fiscal.
- d) Concertación de un acuerdo escrito o de cualquier otro instrumento jurídico con las autoridades competentes de la Parte Contratante en que esté establecida, que incluya la aceptación por la asociación de las obligaciones estipuladas en el párrafo 3.

2. Se depositará ante la Junta Ejecutiva TIR una copia certificada del acuerdo escrito u otro instrumento jurídico a que se hace referencia en el párrafo 1 d), acompañada, cuando sea necesario, de una traducción jurada al francés, inglés o ruso. Toda modificación deberá señalarse de inmediato a la atención de la Junta Ejecutiva TIR.

3. Los deberes de la asociación serán los siguientes:

- i) cumplir las obligaciones establecidas en el artículo 8 del Convenio;

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999; ECE/TRANS/17/Amend.29; entró en vigor el 1 de enero de 2012}

{ECE/TRANS/17/Amend.34, entró en vigor el 1 de julio de 2018}

- ii) **aceptar la suma máxima que se le podrá exigir por cuaderno TIR, determinada por la Parte Contratante de conformidad con el artículo 8, párrafo 3, del Convenio;**
- iii) **verificar continuamente, y en particular antes de solicitar la autorización para el acceso de las personas al procedimiento TIR, que se cumplan las condiciones y requisitos mínimos establecidos en la parte II del presente anexo;**
- iv) **otorgar sus garantías respecto de toda obligación que surja, en el país en que esté establecida, con motivo de las operaciones que se realicen al amparo de cuadernos TIR expedidos por ella misma y por asociaciones extranjeras que estén afiliadas a la organización internacional a la que ella también esté afiliada;**
- v) **cubrir sus obligaciones, a satisfacción de las autoridades competentes de la Parte Contratante en que esté establecida, con una compañía de seguros, un consorcio de aseguradores o una institución financiera. El contrato o los contratos de seguro o de garantía financiera deberán cubrir la totalidad de sus obligaciones en relación con las operaciones realizadas al amparo de cuadernos TIR expedidos por ella misma y por asociaciones extranjeras que estén afiliadas a la organización internacional a la que ella también esté afiliada.**

El plazo de notificación de la rescisión del contrato o los contratos de seguro o de garantía financiera no será inferior al requerido para notificar la rescisión del acuerdo escrito u otro instrumento jurídico a que se hace referencia en el párrafo 1 d). Se deberá depositar ante la Junta Ejecutiva TIR una copia certificada del contrato o los contratos de seguro o de garantía financiera, así como de toda modificación ulterior de estos, acompañada, cuando sea necesario, de una traducción jurada al francés, inglés o ruso.

El comentario al antiguo párrafo 1 f) v) se ha suprimido.

{ECE/TRANS/WP.30/2010/3/Rev.1,

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/4/Rev.1 y

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105, párr. 32}

- vi) **comunicar a la Junta Ejecutiva TIR anualmente, antes del 1 de marzo, el precio de cada tipo de cuaderno TIR que expida; {ECE/TRANS/17/Amend.32; entró en vigor el 1 de enero de 2015}**
- vii) **permitir que las autoridades competentes comprueben todos sus registros y cuentas que se relacionen con la administración del procedimiento TIR;**

- viii) **aceptar un procedimiento para solucionar eficientemente las controversias que surjan a raíz del uso indebido o fraudulento de cuadernos TIR, siempre que sea posible sin recurrir a los tribunales;**
- ix) **cumplir estrictamente las decisiones de las autoridades competentes de la Parte Contratante en que esté establecida en relación con la revocación o la retirada de la autorización a tenor de lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio y en la parte II del presente anexo, o con la exclusión de personas de conformidad con el artículo 38 del Convenio;**
- x) **convenir en aplicar fielmente todas las decisiones adoptadas por el Comité Administrativo y la Junta Ejecutiva TIR, en la medida en que las autoridades competentes de la Parte Contratante en que esté establecida las hayan aceptado.**

4. Si con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 11, se pide a una asociación garante que pague las sumas mencionadas en el artículo 8, párrafos 1 y 2, la asociación informará a la organización internacional de que ha recibido la reclamación, en cumplimiento del acuerdo escrito a que se refiere la nota explicativa 0.6.2 *bis*-1 al artículo 6, párrafo 2 *bis*.

5. La Parte Contratante en que la asociación esté establecida revocará la autorización de expedir cuadernos TIR y actuar como garante en caso de incumplimiento de las presentes condiciones y requisitos. Si una Parte Contratante decide revocar la autorización, esa decisión no surtirá efecto hasta que hayan transcurridos tres (3) meses desde la fecha de la revocación.

6. La autorización de una asociación con arreglo a las condiciones expuestas en los párrafos anteriores se entenderá sin perjuicio de las responsabilidades y obligaciones que le incumban en virtud del Convenio.

7. Las condiciones y los requisitos arriba establecidos se entenderán sin perjuicio de las condiciones y los requisitos adicionales que cada Parte Contratante desee establecer.

Parte II

AUTORIZACIÓN DE LAS PERSONAS NATURALES Y JURÍDICAS PARA UTILIZAR CUADERNOS TIR

Condiciones y requisitos mínimos

1. Las condiciones y requisitos mínimos que deberán reunir las personas que deseen tener acceso al procedimiento TIR son los siguientes:

- a) Experiencia demostrada en la realización de transportes internacionales ordinarios o, por lo menos, capacidad para realizarlos (ser titular de una licencia para el transporte internacional, etc.).
- b) Situación financiera solvente.
- c) Conocimiento demostrado de la aplicación del Convenio TIR.
- d) Ausencia de infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera o fiscal.
- e) Compromiso, expresado en una declaración escrita dirigida a la asociación, de que la persona:
 - i) cumplirá todas las formalidades aduaneras exigidas en virtud del Convenio en las Aduanas de partida, de tránsito y de destino;
 - ii) pagará las sumas exigibles a que se hace referencia en el artículo 8, párrafos 1 y 2, del Convenio, cuando así lo soliciten las autoridades competentes en virtud del artículo 11, párrafo 2, del Convenio; {ECE/TRANS/17/Amend.30; entró en vigor el 13 de septiembre de 2012}
 - iii) en la medida en que la legislación nacional lo autorice, permitirá que las asociaciones comprueben la información sobre las condiciones y requisitos mínimos enumerados en el presente párrafo.

2. Las autoridades competentes de las Partes Contratantes y las propias asociaciones, salvo que las autoridades competentes decidan otra cosa, podrán establecer condiciones y requisitos adicionales y más restrictivos para el acceso al procedimiento TIR.

Procedimiento

3. Las Partes Contratantes decidirán, de conformidad con su legislación nacional, los procedimientos que se aplicarán para el acceso al procedimiento TIR sobre la base de las condiciones y requisitos mínimos establecidos en los párrafos 1 y 2.

Nota explicativa al párrafo 3

9.II.3 Comité de autorización

Se recomienda que se establezcan comités nacionales de autorización integrados por representantes de las autoridades competentes, las asociaciones nacionales y otras organizaciones interesadas.

{ECE/TRANS/17/Amend.19; entró en vigor el 17 de febrero de 1999}

4. En el plazo de una semana contado a partir de la fecha de la autorización o de la retirada de la autorización para utilizar cuadernos TIR, las autoridades competentes transmitirán a la Junta Ejecutiva TIR los datos de cada persona de conformidad con el formulario de autorización modelo (FAM) que se adjunta.

Nota explicativa al párrafo 4

9.II.4 Los requisitos legales de presentación de datos establecidos en el párrafo 4 se considerarán cumplidos si se hace el uso debido de las aplicaciones electrónicas desarrolladas a tal fin por la secretaría TIR, bajo la supervisión de la Junta Ejecutiva TIR.

{ECE/TRANS/17/Amend.32; entró en vigor el 1 de enero de 2015}

5. La asociación transmitirá anualmente una lista actualizada al 31 de diciembre de todas las personas autorizadas, así como de las personas a las que se haya retirado la autorización. Esa lista se transmitirá a las autoridades competentes una semana después del 31 de diciembre. Las autoridades competentes remitirán una copia de la lista a la Junta Ejecutiva TIR.

Nota explicativa al párrafo 5

9.II.5 La nota explicativa 9.II.4 se aplica *mutatis mutandis* al párrafo 5.

{ECE/TRANS/17/Amend.32; entró en vigor el 1 de enero de 2015}

6. La autorización del acceso al procedimiento TIR no otorga de por sí el derecho a obtener cuadernos TIR de las asociaciones.

7. La autorización de una persona a utilizar cuadernos TIR con arreglo a las condiciones y los requisitos mínimos enunciados en los párrafos anteriores se entenderá sin perjuicio de las responsabilidades y obligaciones de dicha persona en virtud del Convenio.

Comentarios a la parte II, Procedimiento

Cooperación entre autoridades competentes

Con respecto a la autorización de una persona para utilizar los cuadernos TIR de conformidad con lo dispuesto en el anexo 9, parte II, del Convenio, las autoridades competentes de la Parte Contratante en que la persona interesada esté establecida o domiciliada deberán tener debidamente en cuenta toda información que notifique cualquier otra

Parte Contratante, conforme al artículo 38, párrafo 2, sobre infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera cometidas por esa persona. Por consiguiente, para que la Parte Contratante donde la persona esté establecida o domiciliada pueda estudiar debidamente el caso, será importante que la notificación contenga el máximo de detalles posible.

{TRANS/WP.30/196, párr. 76; TRANS/WP.30/200, párr. 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, párr. 63 y anexo 3}

Exclusión de un transportista nacional del procedimiento TIR

Para excluir del régimen TIR a un transportista nacional que haya cometido una infracción grave contra la legislación aduanera en el territorio del país donde esté establecido o domiciliado, se recomienda a las autoridades aduaneras que empleen las disposiciones del artículo 6, párrafo 4, y del anexo 9, parte II, párrafo 1 d), en lugar de las disposiciones del artículo 38, párrafo 1.

{TRANS/WP.30/196, párr. 77; TRANS/WP.30/200, párr. 68; TRANS/WP.30/AC.2/67, párr. 63 y anexo 3}

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN MODELO (FAM)

País:

Nombre de la asociación:

Autoridad competente:

Debe ser rellenado por las asociaciones nacionales y/o las autoridades competentes								
Número ID	Nombre de la persona o las personas/ empresa	Dirección comercial	Punto de contacto e información de acceso (teléfono, fax y correo electrónico)	Número de registro comercial o de licencia, etc. ^{*/}	Retirada anterior de la autorización ^{**/}	Fecha de la autorización ^{**/}	Fecha de retirada de la autorización ^{**/}	Sello/ firma

^{*/} Si se dispone de él.

^{**/} Si procede.

Para cada persona respecto de la cual la asociación autorizada transmita una solicitud de autorización, deberá facilitarse a las autoridades competentes, como mínimo, la información siguiente {ECE/TRANS/17/Amend.34; entró en vigor el 1 de julio de 2018}:

- **El número de identificación individual y exclusiva (ID) asignado a la persona por la asociación garante (en cooperación con la organización internacional a la que esté afiliada) de conformidad con un formato armonizado. El formato del número ID será determinado por el Comité Administrativo.
{ECE/TRANS/17/Amend.26; entró en vigor el 1 de abril de 2006}**
- **El nombre y dirección de la persona o las personas o de la empresa (si se trata de una asociación empresarial, también los nombres de los directores responsables).**
- **El punto de contacto (la persona natural autorizada a proporcionar información sobre la operación TIR a las autoridades aduaneras y asociaciones), con información completa sobre los números de teléfono y de fax y el correo electrónico.**
- **El número de registro comercial o el número de la licencia de transporte internacional u otro número (si se dispone de él).**
- **Si procede, la retirada anterior de la autorización, con indicación de las fechas y de su duración y naturaleza.**

Comentario al formulario de autorización modelo (FAM)

Formato del número de identificación individual y exclusiva

El Comité Administrativo ha establecido el siguiente formato para el número de identificación de los titulares de cuadernos TIR, siendo esos titulares las personas autorizadas para utilizar los cuadernos TIR de conformidad con el anexo 9, parte II, del Convenio TIR:

“AAA/BBB/XX...X”,

donde “AAA” es el código de tres letras que designa el país en que el titular del cuaderno TIR recibió la autorización, mediante el sistema de clasificación de la Organización Internacional de Normalización (ISO). Periódicamente se publica una lista completa de los códigos de país de las Partes Contratantes en el Convenio TIR, como anexo de los programas e informes oficiales del Comité Administrativo,

“BBB” es un código de tres dígitos que designa la asociación nacional a través de la cual el titular del cuaderno TIR recibió la autorización, mediante el sistema de clasificación establecido por la organización internacional a la que está afiliada la asociación, que permite la identificación inequívoca de cada asociación nacional. Periódicamente se publica una lista completa de los códigos de las asociaciones nacionales, como anexo de los programas e informes oficiales del Comité Administrativo,

“XX...X” es un número de dígitos consecutivos (hasta un máximo de 10) que identifica a la persona autorizada a utilizar cuadernos TIR de conformidad con el anexo 9, parte II, del Convenio TIR. Una vez asignado un número de identificación, ese número no se podrá volver a utilizar, aun cuando la persona a la que se asignó haya dejado de ser titular de cuadernos TIR.

{TRANS/WP.30/218, párr. 36 y anexo 2; TRANS/WP.30/AC.2/77, párr. 51 y anexo 3}

Parte III

AUTORIZACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL, CON ARREGLO AL ARTÍCULO 6, PARA ASUMIR LA RESPONSABILIDAD DE LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO EFICACES DE UN SISTEMA DE GARANTÍA INTERNACIONAL, E IMPRIMIR Y DISTRIBUIR LOS CUADERNOS TIR

Condiciones y requisitos

1. Las condiciones y requisitos que deberá cumplir una organización internacional para ser autorizada por el Comité Administrativo, de conformidad con el artículo 6.2 *bis* del Convenio, a asumir la responsabilidad de la organización y el funcionamiento eficaces de un sistema de garantía internacional, y a imprimir y distribuir los cuadernos TIR, son los siguientes:

- a) aportación de pruebas de su competencia profesional y solvencia financiera para la organización y el funcionamiento eficaces de un sistema de garantía internacional, y de su capacidad organizativa para cumplir las obligaciones dimanantes del Convenio, mediante la presentación anual de estados financieros consolidados, debidamente comprobados por auditores independientes de reputación internacional;
- b) ausencia de infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera o fiscal.

2. En virtud de la autorización, la organización internacional se comprometerá a:

- a) proporcionar a las Partes Contratantes en el Convenio TIR, a través de las asociaciones nacionales afiliadas a la organización internacional, copias certificadas del contrato de garantía global y pruebas de la cobertura de la garantía;
- b) proporcionar a los órganos competentes del Convenio TIR información sobre las normas y los procedimientos establecidos para la expedición de cuadernos TIR por las asociaciones nacionales;
- c) proporcionar a los órganos competentes del Convenio TIR, con carácter anual, datos sobre las reclamaciones presentadas, pendientes, pagadas o liquidadas sin pago;
- d) proporcionar a los órganos competentes del Convenio TIR información completa sobre el funcionamiento del sistema TIR, que incluya, entre otras cosas, información oportuna y bien fundamentada sobre las tendencias del número de operaciones TIR no terminadas y las reclamaciones presentadas, pendientes, pagadas o liquidadas sin pago que puedan suscitar

- preocupación con respecto al buen funcionamiento del sistema TIR o generar dificultades para la continuación del funcionamiento de su sistema de garantía internacional;**
- e) proporcionar a los órganos competentes del Convenio TIR datos estadísticos sobre el número de cuadernos TIR distribuidos a cada Parte Contratante, desglosados por tipos;**
 - f) proporcionar a la Junta Ejecutiva TIR detalles del precio de distribución que aplique a cada tipo de cuaderno TIR;**
 - g) adoptar todas las medidas posibles para reducir el riesgo de falsificación de los cuadernos TIR;**
 - h) adoptar las medidas correctivas apropiadas cuando se detecten fallos o deficiencias en el cuaderno TIR, e informar de ello a la Junta Ejecutiva TIR;**
 - j) colaborar plenamente en los casos en que la Junta Ejecutiva TIR sea llamada a facilitar la solución de una controversia;**
 - k) velar por que cualquier problema relacionado con actividades fraudulentas u otras dificultades planteadas por la aplicación del Convenio TIR sea señalado inmediatamente a la atención de la Junta Ejecutiva TIR;**
 - l) gestionar el sistema de control de los cuadernos TIR, previsto en el anexo 10 del Convenio, junto con las asociaciones garantes nacionales a ella afiliadas y con las autoridades aduaneras, e informar a las Partes Contratantes y a los órganos competentes del Convenio de los problemas que surjan en el funcionamiento del sistema;**
 - m) proporcionar a los órganos competentes del Convenio TIR estadísticas y datos sobre el desempeño de las Partes Contratantes en relación con el sistema de control previsto en el anexo 10;**
 - n) concertar, por lo menos dos meses antes de la fecha provisional de entrada en vigor o de renovación de la autorización otorgada en virtud del artículo 6.2 *bis* del Convenio, un acuerdo por escrito con la secretaria de la Comisión Económica para Europa, por mandato y en nombre del Comité Administrativo, que incluya la aceptación por parte de la organización internacional de sus obligaciones establecidas en el presente párrafo;**
 - o) llevar registros y cuentas separados con información y documentación relativas a la organización y el funcionamiento de un sistema de garantía internacional y a la impresión y distribución de los cuadernos TIR;**
 - p) brindar su cooperación plena y oportuna, entre otras cosas permitiendo el acceso de los servicios competentes de las Naciones Unidas o de cualquier otra entidad competente debidamente autorizada a los registros y cuentas mencionados en el apartado o), y facilitando en todo momento las**

inspecciones y auditorías adicionales que esos servicios o entidades lleven a cabo en nombre de las Partes Contratantes, de conformidad con lo dispuesto en el anexo 8, artículo 1 *bis*, párrafos 5 y 6;

- q) contratar a un auditor externo independiente para que realice auditorías anuales de los registros y cuentas mencionados en el apartado o). La auditoría externa se realizará con arreglo a las Normas Internacionales de Auditoría (NIA) y dará lugar a un informe de auditoría anual y una carta de recomendaciones que se presentarán al Comité Administrativo.**

3. Cuando la organización internacional sea informada por una asociación garante de una reclamación de pago, comunicará a la asociación garante su postura al respecto en un plazo de tres (3) meses.

4. Toda información que la organización internacional adquiera, directa o indirectamente, en virtud del Convenio y que sea de carácter confidencial o se haya facilitado confidencialmente estará cubierta por la obligación del secreto profesional; esa información no se utilizará ni procesará con fines comerciales ni con ningún otro fin que no sea aquel para el que se facilitó, ni se comunicará a terceros sin el consentimiento expreso de la persona o la autoridad que la haya proporcionado. No obstante, dicha información podrá revelarse sin permiso expreso a las autoridades competentes de las Partes Contratantes en el presente Convenio cuando exista una autorización para ello o la obligación de hacerlo en virtud de las disposiciones del derecho nacional o internacional o en el marco de un procedimiento judicial. La divulgación o comunicación de información deberá efectuarse con pleno respeto de las disposiciones vigentes en materia de protección de datos.

5. El Comité Administrativo tendrá derecho a revocar la autorización otorgada con arreglo al artículo 6.2 *bis* en caso de incumplimiento de las condiciones y requisitos arriba expuestos. Si el Comité Administrativo decide revocar la autorización, la decisión surtirá efecto cuando hayan transcurrido seis (6) meses contados a partir de la fecha de revocación.

6. La autorización de una organización internacional con arreglo a las condiciones arriba expuestas se entenderá sin perjuicio de las responsabilidades y obligaciones de esa organización en virtud del Convenio.

{ECE/TRANS/17/Amend.31; entró en vigor el 10 de octubre de 2013}

{ECE/TRANS/17/Amend.34, entró en vigor el 1 de julio de 2018}

Anexo 10^{*/}**INFORMACIÓN QUE LAS PARTES CONTRATANTES DEBEN
FACILITAR A LAS ASOCIACIONES AUTORIZADAS
(EN VIRTUD DEL ARTÍCULO 42 TER) Y A UNA ORGANIZACIÓN
INTERNACIONAL (EN VIRTUD DEL ARTÍCULO 6.2 BIS)**

En virtud de lo dispuesto en el artículo 6, párrafo 1, y en el anexo 9, parte I, párrafo 3 iii), del presente Convenio, las asociaciones autorizadas deberán comprometerse a verificar continuamente que las personas autorizadas a acceder al procedimiento TIR cumplan las condiciones y requisitos mínimos establecidos en el anexo 9, parte II, del Convenio.

En nombre de las asociaciones a ella afiliadas, y en cumplimiento de sus responsabilidades como organización internacional autorizada con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6, párrafo 2 *bis*, una organización internacional establecerá un sistema de control de los cuadernos TIR en que mantendrá los datos que le transmitan las autoridades aduaneras, que podrán ser consultados por las asociaciones y las administraciones aduaneras, sobre la terminación de las operaciones TIR en las Aduanas de destino. Para que las asociaciones puedan cumplir su compromiso de forma eficaz, las Partes Contratantes facilitarán información al sistema de control con arreglo al siguiente procedimiento:

- 1) Las autoridades aduaneras transmitirán a una organización internacional o a las asociaciones garantes nacionales, a ser posible a través de las oficinas de Aduanas centrales o regionales, por los medios de comunicación más rápidos de que se disponga (fax, correo electrónico, etc.) y, si es factible, diariamente, al menos la información siguiente, en un formato normalizado, respecto de todos los cuadernos TIR presentados en las Aduanas de destino, tal como se definen en el artículo 1, párrafo I, del Convenio:
 - a) Número de referencia del cuaderno TIR;
 - b) Fecha y número de inscripción en el registro de Aduanas;
 - c) Nombre o número de la Aduana de destino;
 - d) Fecha y número de referencia indicados en el certificado de terminación de la operación TIR (casillas 24 a 28 del talón núm. 2) en la Aduana de destino (si son diferentes de los consignados en virtud del apartado b));
 - e) Tipo de terminación (parcial o definitiva);
 - f) Terminación de la operación TIR certificada con o sin reservas por la Aduana de destino, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 8 y 11 del Convenio;
 - g) Otra información o documentos (facultativo);

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.27; entró en vigor el 12 de agosto de 2006}

- h) Número de página.
- 2) El formulario de conciliación modelo (FCM) que figura en el apéndice podrá ser enviado a las autoridades aduaneras por las asociaciones nacionales o por una organización internacional:
 - a) en caso de discrepancias entre los datos transmitidos y los que figuren en las matrices del cuaderno TIR utilizado; o
 - b) en caso de que no se hayan transmitido datos y de que el cuaderno TIR utilizado se haya devuelto a la asociación nacional.

Las autoridades aduaneras responderán a las solicitudes de conciliación, si es posible, devolviendo a la mayor brevedad el formulario de conciliación modelo debidamente cumplimentado.

- 3) Las autoridades aduaneras y las asociaciones garantes nacionales concertarán un acuerdo, conforme al derecho nacional, que regule el intercambio de datos arriba mencionado.
- 4) Una organización internacional dará a las autoridades aduaneras acceso a la base de datos de cuadernos TIR terminados y a la base de datos de cuadernos TIR invalidados.

Apéndice

Formulario de conciliación modelo (FCM)							
Parte que debe rellenar el solicitante de la conciliación							
Destino:							
Oficina regional de Aduanas (facultativo):				Aduana de destino:			
Nombre:				Nombre:			
Recibido el:				Recibido el:			
Fecha:				Fecha:			
Sello				Sello			
Datos por confirmar							
Fuente de datos: <input type="checkbox"/> Cuaderno TIR <input type="checkbox"/> Datos del sistema de control							
Número de referencia del cuaderno TIR	Nombre o número de la Aduana de destino ^{*/}	Número de referencia indicado en el certificado de terminación de la operación TIR (casillas 24 a 28 del talón núm. 2) en la Aduana de destino ^{*/}	Fecha indicada en el certificado de terminación de la operación TIR en la Aduana de destino ^{*/}	Número o de página	Terminación parcial/ definitiva	Terminación de la operación TIR certificada con o sin reservas en la Aduana de destino	Número de bultos (facultativo)
Documentos adjuntos: <input type="checkbox"/> Copias de las matrices del cuaderno TIR Otros: _____							
Respuesta de la Aduana de destino							
<input type="checkbox"/> Confirmación <input type="checkbox"/> Corrección <input type="checkbox"/> No se encontraron referencias a la terminación de la operación TIR (indicar las correcciones a continuación)							
Número de referencia del cuaderno TIR	Nombre o número de la Aduana de destino ^{*/}	Número de referencia indicado en el certificado de terminación de la operación TIR (casillas 24 a 28 del talón núm. 2) en la Aduana de destino ^{*/}	Fecha indicada en el certificado de terminación de la operación TIR en la Aduana de destino ^{*/}	Número o de página	Terminación parcial/ definitiva	Terminación de la operación TIR certificada con o sin reservas en la Aduana de destino	Número de bultos (facultativo)
Observaciones:							
Fecha:				Sello y firma de la Aduana de destino:			
Oficina central de Aduanas (facultativo)							
Observaciones:							
Fecha:				Sello y/o firma:			

^{*/} Obsérvese que estos datos se refieren a la Aduana de destino donde terminó el movimiento TIR.

3. PARTES CONTRATANTES EN EL CONVENIO TIR DE 1975

Partes Contratantes	Países con los que puede establecerse una operación de tránsito TIR (al 18 de abril de 2018) ^{*/}
Afganistán	Afganistán
Albania	Albania
Alemania	Alemania
Argelia	-
Armenia	Armenia
Austria	Austria
Azerbaiyán	Azerbaiyán
Belarús	Belarús
Bélgica	Bélgica
Bosnia y Herzegovina	Bosnia y Herzegovina
Bulgaria	Bulgaria
Canadá	-
Chile	-
Chipre	Chipre
Croacia	Croacia
Dinamarca	Dinamarca
Emiratos Árabes Unidos	Emiratos Árabes Unidos
Eslovaquia	Eslovaquia
Eslovenia	Eslovenia
España	España
Estado de Palestina	-
Estados Unidos de América	-
Estonia	Estonia
ex República Yugoslava de Macedonia	ex República Yugoslava de Macedonia
Federación de Rusia	Federación de Rusia
Finlandia	Finlandia
Francia	Francia
Georgia	Georgia
Grecia	Grecia
Hungría	Hungría
India	-
Indonesia	-
Irán (República Islámica del)	Irán (República Islámica del)
Irlanda	Irlanda
Israel	Israel
Italia	Italia
Jordania	Jordania
Kazajstán	Kazajstán
Kirguistán	Kirguistán
Kuwait	Kuwait
Letonia	Letonia
Líbano	Líbano
Liberia	-
Lituania	Lituania

^{*/} Sobre la base de la información proporcionada por la IRU.

Partes Contratantes

Luxemburgo
 Malta
 Marruecos
 Mongolia
 Montenegro
 Noruega
 Países Bajos
 Pakistán
 Polonia
 Portugal
 Qatar
 Reino Unido
 República Árabe Siria
 República Checa
 República de Corea
 República de Moldova
 República Popular China
 Rumania
 Serbia
 Suecia
 Suiza
 Tayikistán
 Túnez
 Turkmenistán
 Turquía
 Ucrania
 Uruguay
 Uzbekistán
 Unión Europea

**Países con los que puede establecerse
 una operación de tránsito TIR**
 (al 18 de abril de 2018) ^{*/}

Luxemburgo
 Malta
 Marruecos
 Mongolia
 Montenegro
 Noruega
 Países Bajos
 Pakistán
 Polonia
 Portugal
 -
 Reino Unido
 República Árabe Siria
 República Checa
 -
 República de Moldova
 -
 Rumania
 Serbia
 Suecia
 Suiza
 Tayikistán
 Túnez
 Turkmenistán
 Turquía
 Ucrania
 -
 Uzbekistán

^{*/} Sobre la base de la información proporcionada por la IRU.

4. RESOLUCIONES Y RECOMENDACIONES RELATIVAS AL CONVENIO TIR DE 1975

RESOLUCIÓN NÚM. 49

MEDIDAS A CORTO PLAZO PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y EL FUNCIONAMIENTO EFICIENTE DEL RÉGIMEN DE TRÁNSITO TIR

aprobada el 3 de marzo de 1995 por el Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Aduaneras que Afectan al Transporte, de la CEPE

El Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Aduaneras que Afectan al Transporte,

Destacando la importancia de un funcionamiento eficiente y sin trabas del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975) para facilitar el transporte y el comercio internacionales,

Preocupado por el número de casos de fraude y contrabando aduaneros en el marco del sistema de tránsito TIR, que puede poner en peligro las medidas de facilitación previstas en el Convenio TIR de 1975,

Decidido a salvaguardar el sistema de tránsito TIR que facilita el desarrollo del comercio, en particular, el transporte internacional de mercancías,

Convencido de que el sistema de tránsito TIR solo puede salvaguardarse mediante una acción común y concertada de todas las partes que intervienen en el sistema (las autoridades aduaneras, las asociaciones nacionales que actúan como garantes y expiden los cuadernos, la IRU y las compañías de seguros), para lo cual se considera esencial un intercambio abierto de información sobre todos los aspectos del sistema,

En espera de la revisión del Convenio TIR de 1975, *decide* por unanimidad que las autoridades competentes de las Partes Contratantes en el Convenio TIR de 1975 deberán aplicar, tan pronto como sea posible, las medidas a corto plazo que se exponen a continuación:

1. Con objeto de facilitar la detección de los cuadernos TIR en que se haya anotado un descargo fraudulento y de acelerar el procedimiento de descargo, las Partes Contratantes, en la medida de lo posible y de conformidad con las prescripciones nacionales, tal vez deseen crear oficinas o procedimientos centralizados para la administración de los cuadernos TIR;
2. Las Partes Contratantes deberían instituir procedimientos de descargo y de registro acelerados para el transporte de mercancías sensibles;
3. Las Partes Contratantes y la IRU adoptarán todas las medidas necesarias para reintroducir rápidamente los cuadernos TIR "Tabaco/Alcohol", junto con

garantías por un importe fijo que corresponda a los gastos en que se pueda incurrir;

4. Las Partes Contratantes velarán, mediante reglamentos nacionales apropiados, por que las Aduanas de destino o de salida devuelvan los talones núm. 2 de los cuadernos TIR a las oficinas centrales o a las Aduanas de partida o de entrada lo antes posible y a más tardar en un plazo de cinco días laborables tras la terminación de la operación TIR;
5. Para facilitar el control aduanero de las remesas de tabaco y de alcohol, las Partes Contratantes, respetando las prácticas administrativas nacionales, tal vez deseen limitar el número de Aduanas autorizadas a aceptar los cuadernos TIR “Tabaco/Alcohol”;
6. Las Partes Contratantes velarán por que, para el transporte de tabaco y de alcohol, así como de las otras mercancías sensibles que determinen las autoridades competentes, la Aduana de partida o de entrada transmita inmediatamente a la Aduana de destino o de salida información anticipada sobre el transporte de dichas mercancías bajo precinto aduanero;
7. De conformidad con el artículo 20 del Convenio TIR de 1975, las Partes Contratantes establecerán los plazos y, en la medida de lo posible, las rutas que deberán respetar los vehículos de transporte por carretera y los contenedores en el caso del transporte bajo precinto aduanero de tabaco y alcohol, así como de las otras mercancías sensibles que determinen las autoridades competentes. Se insta a las Partes Contratantes a que apliquen las sanciones previstas en su legislación nacional en caso de incumplimiento de estas disposiciones;
8. Las Partes Contratantes velarán por que se apliquen las disposiciones del artículo 38 del Convenio TIR de 1975, que prevén la posibilidad de excluir temporal o permanentemente de la aplicación del Convenio TIR de 1975 a toda persona que haya cometido una infracción grave de la legislación aduanera nacional o de los reglamentos aplicables al transporte internacional de mercancías;
9. Las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas necesarias para evitar el robo y el uso indebido de los sellos aduaneros, y podrán disponer que se utilicen nuevas tecnologías, como las tintas de seguridad especiales, para evitar la falsificación de los sellos aduaneros;
10. Las Partes Contratantes solicitarán a la IRU y a las asociaciones garantes nacionales que apliquen estrictamente los criterios y controles administrativos acordados al expedir los cuadernos TIR, para garantizar, en la medida de lo posible, la fiabilidad e integridad de los transportistas;
11. Las Partes Contratantes del régimen de tránsito TIR intensificarán el intercambio mutuo de información e inteligencia sobre el sistema de tránsito TIR, de conformidad con su legislación nacional. A tal fin, crearán centros de coordinación de la lucha contra el fraude en el ámbito de las autoridades

competentes. Las direcciones, incluidos los números de teléfono y de fax, de estos centros de coordinación se comunicarán lo antes posible a la secretaria de la CEPE, para que establezca un directorio internacional.

Invita a las Partes Contratantes a que estudien atentamente las propuestas de la IRU sobre el establecimiento de sistemas de intercambio de datos electrónicos para la administración de los cuadernos TIR que les transmitirá la secretaria de la CEPE, con vistas a su posible introducción;

Solicita a las Partes Contratantes en el Convenio TIR de 1975 que a más tardar el 1 de junio de 1995 hagan saber al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas si aceptan la presente resolución;

Solicita al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas que informe a todas las Partes Contratantes en el Convenio TIR de 1975 sobre la aceptación de la presente resolución.

La resolución núm. 49 ha sido aceptada por:

Alemania	Austria
Belarús	Bélgica
Bulgaria	Croacia
Dinamarca	Eslovaquia
Eslovenia	España
Estonia	Federación de Rusia
Finlandia	Francia
Grecia	Hungría
Irán (República Islámica del)	Irlanda
Italia	Jordania
Letonia	Lituania
Luxemburgo	Noruega
Países Bajos	Polonia
Portugal	Reino Unido
República Checa	Rumania
Suecia	Suiza
Turquía	Unión Europea

RECOMENDACIÓN

INTRODUCCIÓN DEL CÓDIGO SA DE LAS MERCANCÍAS EN EL CUADERNO TIR

aprobada por el Comité Administrativo del Convenio TIR de 1975
el 31 de enero de 2008 ^{2/}

El Comité Administrativo,

Destacando la necesidad de aplicar medidas efectivas de gestión y evaluación del riesgo en relación con las mercancías en tránsito,

Teniendo presente que una operación de transporte TIR va a menudo precedida de una declaración de exportación en que se hace constar el código de las mercancías, conforme al Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (el llamado código SA),

Reconociendo la importancia del doble objetivo de identificar las mercancías que pudieran suponer un riesgo para la seguridad y de facilitar la circulación de otras mercancías,

Convencido de que, cuando se disponga del código SA, su uso en el cuaderno TIR, acompañado de una descripción de las mercancías en lenguaje simple, podría contribuir a este objetivo,

Considerando también que la inclusión del código SA en el cuaderno TIR facilitaría asimismo el procesamiento electrónico de los datos,

Consciente de que las enmiendas pertinentes del Convenio TIR que se están elaborando en el marco de la Fase III del proceso de revisión TIR pueden tardar algún tiempo en entrar en vigor,

1. *Decide* recomendar que los titulares de cuadernos TIR, o las personas que cumplimenten dichos cuadernos en su nombre, indiquen el código SA de las mercancías en la casilla 10 del manifiesto de mercancías del talón no previsto para uso aduanero (hoja amarilla) del cuaderno TIR, además de dar una descripción en lenguaje simple de las mercancías;

2. *Insta* a las autoridades aduaneras de la Aduana de partida a que comprueben, cuando proceda, si el código SA consignado en el manifiesto de mercancías concuerda con el código SA de la declaración aduanera de exportación y/o con otros documentos comerciales o de transporte.

Si el cuaderno TIR ha sido aceptado por la Aduana de partida sin indicación del código SA, este no será exigido por las sucesivas Aduanas de tránsito ni por las Aduanas de destino.

^{2/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/93, párrs. 27 y 28 y anexo II}

La ausencia del código SA de las mercancías en el cuaderno TIR no será causa de retrasos durante un transporte TIR ni un obstáculo para la aceptación de los cuadernos TIR. La ausencia del código SA no será considerada una infracción del Convenio ni hará incurrir al titular del cuaderno TIR en responsabilidad alguna.

Lo mismo se aplicará a los casos en que las autoridades aduaneras sospechen que el código SA pueda ser incorrecto, o en que haya incoherencias entre la descripción en lenguaje simple de las mercancías y el código SA.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, párrafo 6, del Convenio TIR, se considerará que la descripción en lenguaje simple de las mercancías es la descripción correcta, cuando existan incoherencias con la indicada por el código SA.

La aplicación práctica de la presente recomendación será examinada a los 12 meses de su entrada en vigor con el fin de verificar que cumpla sus objetivos.

La presente recomendación entrará en vigor el 1 de mayo de 2008.

RECOMENDACIÓN
INTRODUCCIÓN DE UN SISTEMA DE CÓDIGOS PARA
CONSIGNAR LOS DEFECTOS OBSERVADOS
EN EL CERTIFICADO DE APROBACIÓN

aprobada por el Comité Administrativo del Convenio TIR
de 1975 el 11 de junio de 2015¹

El Comité Administrativo,

Destacando la necesidad de una aplicación armonizada y normalizada de las disposiciones del Convenio TIR,

Convencido de que la introducción de un sistema de códigos facilitará y normalizará el proceso de información de los transportistas, las autoridades aduaneras de las diferentes Partes Contratantes y los demás órganos que intervienen en el sistema TIR sobre los defectos observados en los compartimentos de carga de los vehículos aprobados para el procedimiento TIR,

Teniendo presente la importancia de proporcionar una descripción clara e inequívoca de los defectos observados en los compartimentos de carga de los vehículos aprobados para el procedimiento TIR,

Consciente de que, con frecuencia, los defectos anotados son ilegibles, debido a la caligrafía de la persona, el idioma nacional utilizado o las menciones consignadas por las autoridades aduaneras en la rúbrica 10 del certificado de aprobación y, por lo tanto, de escasa utilidad para las autoridades que deben certificar su rectificación una vez efectuada la reparación,

1) *Decide* recomendar a las autoridades competentes que complementen la anotación manuscrita de los defectos con un sistema de códigos que indique, para cada desperfecto que consignen en el certificado de aprobación, el tipo de defecto de que se trata y el lugar en que se encuentra;

2) *Insta* a las autoridades competentes a que promuevan la aplicación de la presente recomendación y comprueben, cuando sea posible, que los códigos indicados en la rúbrica 10 del certificado de aprobación correspondan a los códigos establecidos en la presente recomendación.

La ausencia de un código en la rúbrica 10 del certificado de aprobación no será un obstáculo para la aceptación de dicho certificado, en la medida en que se cumplan las disposiciones del anexo 3.

¹ {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125, párr. ii y anexo III}

La aplicación práctica de la presente recomendación se examinará [dos] años después de la fecha de su entrada en vigor con el fin de verificar que cumpla sus objetivos.

La presente recomendación entrará en vigor el 1 de octubre de 2015.

Sistema de códigos para consignar los defectos observados en el certificado de aprobación

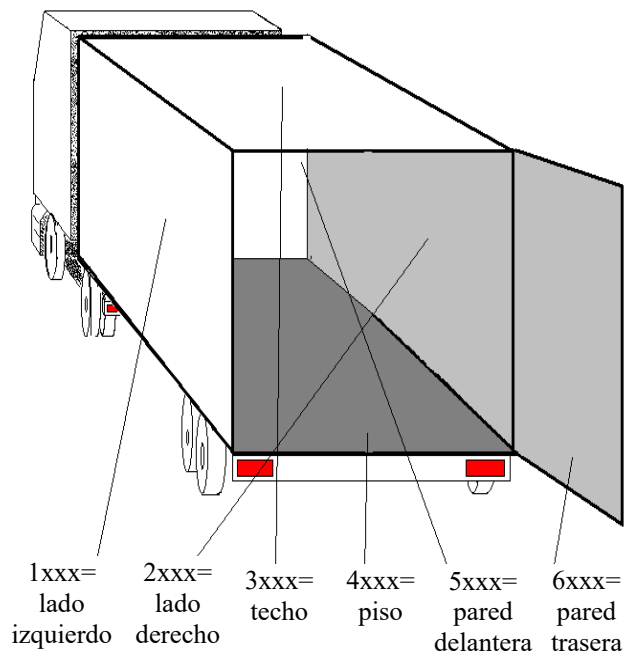
El sistema uniforme consta de un código de cuatro (4) dígitos.

El código divide el compartimento de carga en seis partes distintas: el lado izquierdo, el lado derecho, el piso, el techo, la pared delantera y la pared trasera. Además, el compartimento de carga se divide en tres secciones longitudinales (en la dirección del movimiento): anterior, central y posterior. No se establecen subdivisiones de las paredes delantera y trasera, porque las superficies que se deben examinar son muy pequeñas.

A. Primer número

El primer número indica la parte del compartimento de carga de que se trata:

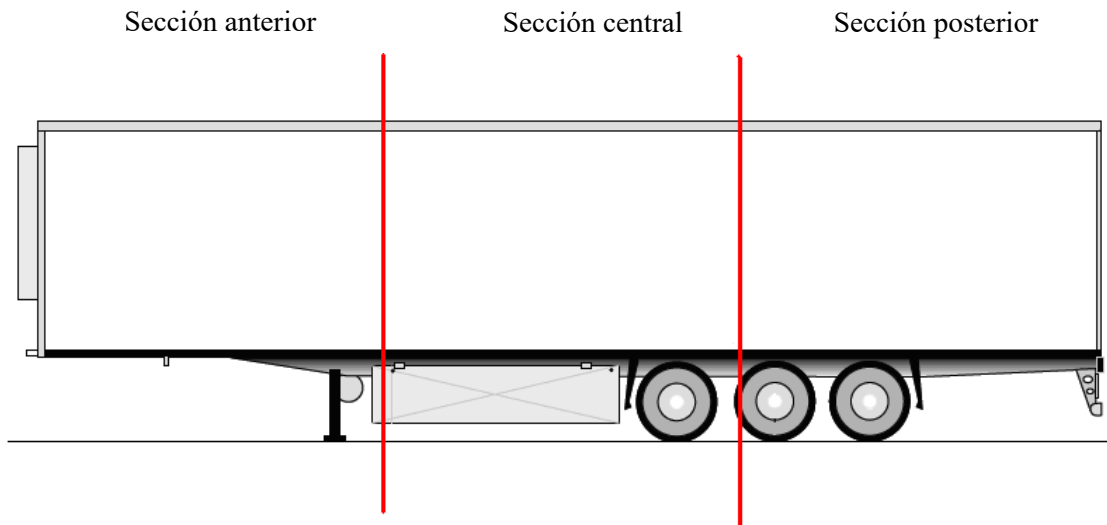
1xxx	Lado izquierdo (visto desde la parte trasera del vehículo)
2xxx	Lado derecho (visto desde la parte trasera del vehículo)
3xxx	Techo
4xxx	Piso
5xxx	Pared delantera
6xxx	Pared trasera
7xxx	Defecto que concierne a todo el compartimento de carga
8xxx	Defecto que se refiere al cable o la cuerda TIR
9xxx	Problemas con el certificado de aprobación
0xxx	Otros problemas



B. Segundo número

El segundo número indica la sección longitudinal de que se trata:

x0xx	No se aplica (p. ej., en el caso de un problema relacionado con el certificado de aprobación)
x1xx	Sección anterior (p. ej., 11xx = lado izquierdo, sección anterior)
x2xx	Sección central
x3xx	Sección posterior
x4xx	Defecto que concierne a toda la superficie



C. Dos últimos números

Los dos últimos números indican el defecto de que se trata. Los defectos más comunes detectados en la práctica son los siguientes:

1. Problemas relacionados con el piso

- 11 La fijación del piso no se ha hecho desde el interior
- 12 El piso no está fijado con roblones o tornillos autorroscantes o autoperforadores
- 13 Aberturas entre las tablas del piso
- 19 Otro problema

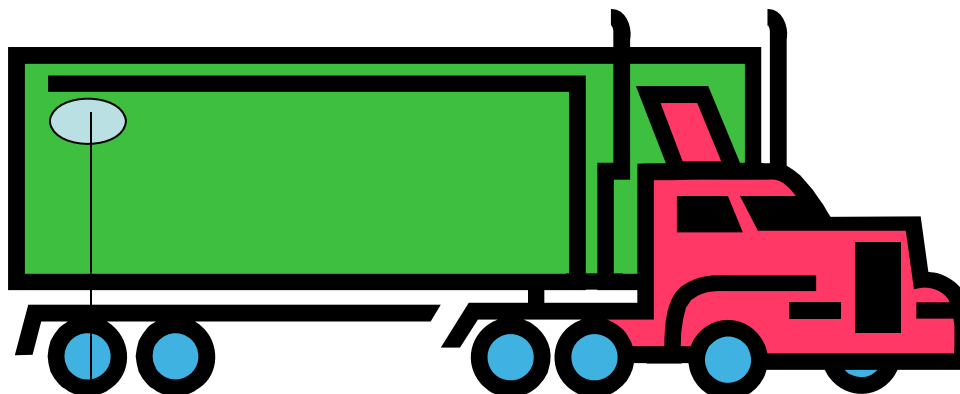
2. Problemas relacionados con las puertas y otros sistemas de cierre (incluidas las llaves de paso, tapas de registro, bridas, etc.)

- 21 Fijación insuficiente o insegura de las bisagras
- 22 Dispositivo de bloqueo insuficiente o inseguro
- 23 El dispositivo en que se puede colocar el precinto aduanero no es seguro, o el diseño permite abrir la puerta sin romper el precinto aduanero
- 24 Curvatura/pliegue que crea una abertura
- 25 Bisagras dañadas/rotas/arrancadas
- 26 Puertas u otros sistemas de cierre que no encajan correctamente
- 29 Otros problemas

3. Problemas relacionados con los vehículos de paredes rígidas, vehículos cisternas, ... (carcasa metálica)
 - 31 Los dispositivos de unión no son ni tornillos autorroscantes o autoperforadores, ni roblones ni soldaduras
 - 32 Los dispositivos de unión están rotos
 - 33 Curvatura/pliegue en la carcasa que crea una abertura
 - 34 Agujero
 - 39 Otro problema
4. Problemas relacionados con los compartimentos de carga entoldados
 - 41 Anilla metálica/de sujeción u ojal ausente o defectuoso
 - 42 Modelo de ojal incorrecto
 - 43 Reparación incorrecta (costuras demasiado pequeñas, uso de material inadecuado para la reparación, ...)
 - 44 Solapamiento insuficiente de las lonas del toldo
 - 45 Rasgadura/agujero en el toldo
 - 46 Toldo de material inadecuado
 - 49 Otro problema
5. Problemas relacionados con los toldos laterales corredizos
 - 51 Curvatura de los soportes metálicos del toldo corredizo que puede crear aberturas
 - 52 Reparación incorrecta del toldo corredizo (costuras demasiado pequeñas, uso de material inadecuado para la reparación, ...)
 - 53 Toldo corredizo hecho de un material inadecuado
 - 54 Rasgadura/agujero en el toldo corredizo
 - 55 Aberturas horizontales de más de 10 mm entre el toldo corredizo y los componentes rígidos
 - 59 Otro problema
6. Problemas relacionados con el techo corredizo

Reservado para el futuro
7. Problemas relacionados con los dispositivos tensores, el sistema de bloqueo del toldo y los dispositivos de fijación del toldo
 - 71 Dispositivos tensores inadecuados

- 72 Dispositivo de fijación del toldo inadecuado
- 73 Sistema de bloqueo del toldo inadecuado
- 74 Dispositivos tensores, sistema de bloqueo del toldo y dispositivos de fijación del toldo insuficientemente asegurados por el cable o la cuerda TIR
- 75 Correa ausente, demasiado suelta, defectuosa o de un material inapropiado
- 76 Otro problema
8. Problemas relacionados con el cable o la cuerda de fijación (cable o cuerda TIR)
- 81 Cable o cuerda de fijación defectuoso (en parte o en su totalidad)
- 82 Contera del cable o cuerda de fijación defectuosa
- 83 Cable o cuerda de fijación hecho de un material inadecuado (extensible)
- 84 Cable o cuerda de fijación demasiado largo
- 85 Cable o cuerda de fijación compuesto de dos (o más) piezas
- 89 Otro problema
9. Problemas relacionados con el certificado de aprobación
- 91 Certificado de aprobación inutilizable (rasgado o con un texto/impresión ilegible, ...)
- 92 Certificado de aprobación caducado
- 93 Certificado de aprobación que no permite identificar el vehículo (fotografías, número de matrícula o número de chasis que no corresponden al vehículo presentado)
- 99 Otro problema



2334 = Agujero en la pared lateral metálica – sección posterior del lado derecho de un semirremolque

5. EJEMPLOS DE PRÁCTICAS ÓPTIMAS ^{*/}

5.1 INTRODUCCIÓN

Los ejemplos de prácticas óptimas preparados por el Grupo de Trabajo sobre Cuestiones Aduaneras que Afectan al Transporte (WP.30) de la CEPE y refrendados por el Comité Administrativo del Convenio TIR no deben confundirse con los comentarios u otras prácticas recomendadas aprobados por el Grupo de Trabajo o el Comité Administrativo (TRANS/WP.30/AC.2/59, párr. 47). Estos ejemplos de prácticas óptimas se incluyen en el Manual TIR con objeto de facilitar la aplicación del Convenio en los países de adhesión reciente y en los que comienzan a realizar operaciones TIR.

5.2 PROCEDIMIENTO DE TERMINACIÓN DE UNA OPERACIÓN TIR

1. Las mercancías y el cuaderno TIR correspondiente deberán presentarse en la Aduana de destino o de salida (de tránsito) en los días y horas de apertura indicados. No obstante, esa Aduana podrá, a petición y a expensas de la parte interesada, permitir que los documentos se presenten fuera de los días y las horas habituales.
2. La Aduana de destino o de salida (de tránsito):
 - controlará los documentos, los compartimentos de carga y las mercancías contenidas en ellos, según corresponda;
 - registrará el cuaderno TIR;
 - establecerá un certificado de terminación cumplimentando las casillas 24 a 28 del talón núm. 2 del cuaderno TIR;
 - rellenará la matriz y separará el talón núm. 2 del cuaderno TIR, y devolverá el cuaderno a la persona que lo haya presentado;
 - creará un registro de la terminación de la operación TIR en un sistema internacional de control autorizado, como el sistema SafeTIR de la IRU, de conformidad con lo dispuesto en el anexo 10 y en el artículo 42 *ter* del Convenio.
3. Además del talón núm. 2 y la matriz núm. 2 del cuaderno TIR, la Aduana de destino o de salida (de tránsito) podrá expedir otros documentos a la persona que presente ese cuaderno (p. ej., cuando así se solicite, un recibo cumplimentado de antemano por la persona interesada) y podrá utilizar otros medios de identificación para facilitar la detección de sellos aduaneros falsificados en los cuadernos TIR. Con objeto de descubrir las irregularidades lo antes posible, las autoridades aduaneras podrán verificar la legalidad de la matriz núm. 2 del cuaderno TIR y otros documentos

^{*/} Cabe señalar que las Partes Contratantes no tienen ninguna obligación legal de cumplir las recomendaciones formuladas en el capítulo 5 del Manual TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/4, párr. 9).

adicionales durante el viaje de vuelta de un vehículo y/o a la salida de un país. Estas verificaciones deberían realizarse tan pronto como sea posible.

Observación:

Los operadores tienen a menudo dificultades para responder a las solicitudes de información que les envían las autoridades aduaneras cuando no se ha hecho el descargo de las operaciones TIR. Los documentos adicionales a que se hace referencia en el párrafo 3 no se aceptan como prueba de la terminación, pero pueden ser útiles para responder a las investigaciones. Conforme al procedimiento TIR, el cuaderno TIR se devuelve al operador, pero este lo envía luego a la asociación nacional, por lo que es posible que no tenga en su poder ningún documento que pueda presentar en caso de que se realice una investigación. De conformidad con lo dispuesto en el anexo 10 y en el artículo 42 *ter* del Convenio, los registros sobre la terminación de operaciones TIR que figuren en un sistema internacional de control autorizado, como el sistema SafeTIR de la IRU, también podrán considerarse pruebas válidas de la terminación de esas operaciones.

5.3 PROCEDIMIENTO DE DESCARGO DE UNA OPERACIÓN TIR

1. Las aduanas que tramiten los cuadernos TIR llevarán registros separados de esos cuadernos.
2. La Aduana de partida o de entrada (de tránsito) conservará el talón núm. 1 del cuaderno TIR. Con objeto de promover la devolución del talón núm. 2, podrá inscribir en la casilla “Para uso oficial” de ese talón la mención: “Devuélvase a ...” seguida del nombre y la dirección completa de la Aduana a la que deba remitirse el talón núm. 2 (cuando proceda, a través de una oficina central o directamente a esta última). El texto debería insertarse, en lo posible, mediante un timbre y ser claramente legible.
3. La Aduana de partida o de entrada (de tránsito) velará por que en la casilla 22 del talón núm. 1 figure el nombre de la Aduana de destino o de salida (de tránsito), para facilitar los procedimientos de investigación.
4. La Aduana de partida o de entrada (de tránsito) podrá informar de antemano a la Aduana de destino o de salida (de tránsito) del despacho de las mercancías transportadas mediante el procedimiento TIR, con miras a evitar un descargo indebido o fraudulento de una operación TIR.
5. La Aduana de destino o de salida (de tránsito) separará la parte del talón núm. 2 que contenga las casillas 18 a 28 y la enviará sin demora (en un plazo de cinco días laborables), tras la terminación de la operación TIR, a la Aduana designada en la casilla “Para uso oficial”, cuando sea el caso, a través de una oficina central o directamente a esta.
6. La Aduana de destino proporcionará, en cuanto concluya la operación TIR y sin demora, toda la información relativa a la terminación de esa operación que figure en un

sistema internacional de control autorizado, como el sistema SafeTIR de la IRU, de conformidad con lo dispuesto en el anexo 10 y en el artículo 42 *ter* del Convenio.

7. Para confirmar la terminación podrá utilizarse un mensaje especial de correo electrónico o de teletipo en el que figuren los datos del talón núm. 2 del cuaderno TIR, en lugar de enviar ese talón (o un comprobante de devolución) por correo ordinario de la Aduana de destino o de salida (de tránsito) a la Aduana de partida o de entrada (de tránsito).

8. Tras la recepción de la parte del talón núm. 2 a que se hace referencia en el párrafo 5 o tras la recepción del mensaje de correo electrónico o de teletipo a que se hace referencia en el párrafo 7, la Aduana de partida o de entrada (de tránsito) comparará sin demora la información contenida en el talón o en el mensaje con los datos correspondientes del talón núm. 1 del cuaderno TIR conservado conforme a lo dispuesto en el párrafo 2.

9. Si existen varias Aduanas de partida o de destino, el procedimiento anterior se aplicará *mutatis mutandis*.

10. Si la Aduana de destino o de salida (de tránsito) difiere de la indicada en el talón núm. 2 del cuaderno TIR, esa Aduana informará de ello sin demora a la Aduana mencionada en el talón núm. 2.

11. Con miras a detectar y prevenir el fraude, la Aduana de partida o de entrada (de tránsito) (o, en su caso, la oficina central) verificará *a posteriori* y de manera aleatoria, además de los casos en que existan dudas, el uno por mil (1 ‰) de los talones núm. 2 devueltos, con un mínimo de seis documentos al mes.

12. Las autoridades aduaneras adoptarán las medidas necesarias para proteger sus telecomunicaciones, libros, archivos, etc. contra el acceso no autorizado y evitar el envío de confirmaciones de descargo falsificadas.

5.4 PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN Y DE RECUPERACIÓN ^{*/}

1. En los cuadros que figuran a continuación se exponen sucintamente los procedimientos de investigación y de recuperación que se recomienda que apliquen las Aduanas de partida o de entrada (de tránsito), las Aduanas de destino o de salida (de tránsito) o la oficina central de Aduanas.

2. En el cuadro 1a se expone el procedimiento de investigación y de recuperación aplicable en la Unión Europea si la Aduana de destino o de salida (de tránsito) no envía el mensaje electrónico respectivo. El cuadro 1b se aplica cuando se emplea el procedimiento supletorio, es decir, cuando no está disponible la técnica de procesamiento de datos y solo se utiliza el cuaderno TIR en papel para el tránsito.

^{*/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/4 y ECE/TRANS/WP.30/AC.2/111, párr. 40}

3. En el cuadro 2 se describe el procedimiento de investigación y de recuperación aplicable en la Federación de Rusia cuando la Aduana de partida o de entrada (de tránsito) no ha recibido una confirmación electrónica de la terminación de una operación TIR de la Aduana de destino o de salida (de tránsito).

Cuadro 1a (Unión Europea)

<i>Medidas adoptadas por las Aduanas de partida o de entrada (de tránsito)</i>	<i>Condiciones</i>	<i>Plazo</i>
1) Enviar un mensaje de “Solicitud de información sobre la situación” (IE904) a la Aduana de destino o de salida (de tránsito) (medida previa a la investigación)	Antes de iniciar el procedimiento de investigación	Después de la expiración del plazo para la presentación de las mercancías en la Aduana de destino, si no se ha recibido el mensaje de “Aviso de llegada” (IE006), o 6 días después de haber recibido dicho mensaje, si no se ha recibido el mensaje de los “Resultados del control” (IE018)
2) Verificar la existencia de un registro de la terminación de la operación de transporte en un sistema internacional de control autorizado gestionado por la organización internacional, de conformidad con el anexo 10 del Convenio TIR	Igual que para la medida 1) y, además, obtención de la información necesaria para dirigirse a la posible Aduana de destino o de salida (de tránsito)	Igual que para la medida 1)
3) Iniciar el procedimiento de investigación – enviar el mensaje de “Solicitud de investigación” (IE142) a la Aduana de destino o de salida (de tránsito)	En caso de respuesta negativa a la medida 1)	A más tardar, 7 días después de expirados los plazos mencionados en la medida 1). La Aduana de destino o de salida (de tránsito) responderá en un plazo de 28 días
4) Enviar el mensaje de “Solicitud de información por movimiento no llegado” (IE140) o una carta de notificación al titular del cuaderno TIR y comunicar a la asociación garante que deberá presentar pruebas de que la operación TIR ha terminado (notificación previa)	En caso de falta de respuesta (mensaje), o de respuesta (mensaje) insuficiente, de parte de la Aduana de destino o de salida (de tránsito)	A más tardar 28 días después de la medida 3)
5) Notificar a la asociación garante y al titular del cuaderno TIR que no se ha hecho el descargo de la operación TIR		Después de expirado el plazo para la respuesta a la medida 4) (28 días, prorrogables por otros 28 días a petición del titular)

<i>Medidas adoptadas por las Aduanas de partida o de entrada (de tránsito)</i>	<i>Condiciones</i>	<i>Plazo</i>
6) Determinar la persona o las personas directamente responsables y/o las autoridades aduaneras competentes para cobrar la deuda aduanera	En caso de que se haya incurrido en una deuda aduanera	Después de la medida 5)
7) Solicitar el pago, en lo posible, a la persona o las personas directamente responsables	En caso de que se haya incurrido en una deuda aduanera	Después de la medida 6)
8) Enviar la reclamación de pago a la asociación garante	En caso de que el deudor o los deudores no hayan pagado después de un período de un mes	3 meses después de la medida 5)

Cuadro 1b
(Unión Europea) – Procedimiento supletorio

<i>Medidas adoptadas por las Aduanas de partida o de entrada (de tránsito)</i>	<i>Condiciones</i>	<i>Plazo</i>
1) Verificar la existencia de un registro de la terminación de la operación de transporte en un sistema internacional de control autorizado gestionado por la organización internacional, de conformidad con el anexo 10 del Convenio TIR	Antes de iniciar el procedimiento de investigación	Cuando no se haya recibido la parte pertinente del talón núm. 2 dentro de 8 días después de expirado el plazo para su presentación en la Aduana de destino o de salida (de tránsito)
2) Enviar el formulario “Cuaderno TIR – Aviso de investigación” a la Aduana de destino o de salida (de tránsito)	La operación TIR no ha terminado	Cuando después de 2 meses no se haya devuelto la parte correspondiente del talón núm. 2 (puede decidirse que el período empiece a correr inmediatamente después de la medida 1)). La Aduana de destino o de salida (de tránsito) deberá responder en un plazo de 28 días
3) Informar al titular y a la asociación garante de la posibilidad de que la operación TIR no haya terminado, y comunicarles que deberán presentar pruebas de su terminación (notificación previa)	La operación TIR no ha terminado	Cuando haya expirado el plazo de respuesta a la medida 2)
4) Notificar a la asociación garante y al titular del cuaderno TIR que no se ha hecho el descargo de la operación TIR		Cuando haya expirado el plazo de respuesta a la medida 3) (28 días, prorrogables por otros 28 días a petición del titular)

<i>Medidas adoptadas por las Aduanas de partida o de entrada (de tránsito)</i>	<i>Condiciones</i>	<i>Plazo</i>
5) Determinar la persona o las personas directamente responsables y/o las autoridades aduaneras competentes para cobrar la deuda aduanera	En caso de que se haya incurrido en una deuda aduanera	Después de la medida 4)
6) Solicitar el pago, en lo posible, a la persona o las personas directamente responsables	En caso de que se haya incurrido en una deuda aduanera	Después de la medida 5)
7) Enviar la reclamación de pago a la asociación garante	En caso de que el deudor o los deudores no hayan pagado después de un período de un mes	3 meses después de la medida 4)

Observaciones aplicables a los dos cuadros

La oficina de Aduanas encargada de la investigación debería comunicar al titular del cuaderno TIR y a la asociación garante, en un plazo de tres meses, si se ha aceptado la documentación alternativa presentada como prueba del descargo del procedimiento TIR, e informar también al titular de toda prueba en apoyo del descargo que se descubra durante el procedimiento.

Si, durante el procedimiento de investigación, se determina que la operación TIR ha terminado correctamente, la oficina de Aduanas encargada de la investigación informará inmediatamente de ello al titular del cuaderno TIR y a la asociación garante y, en su caso, a las autoridades aduaneras que puedan haber iniciado un procedimiento de recuperación.

Cuadro 2
Federación de Rusia

<i>Medida adoptada por las autoridades aduaneras</i>	<i>Condiciones para la aplicación</i>	<i>Autoridad aduanera responsable</i>
1) Enviar a la Aduana de destino o de salida (de tránsito) una solicitud de información sobre la terminación de la operación TIR	No se ha recibido de la Aduana de destino o de salida (de tránsito) una confirmación electrónica de la terminación de la operación TIR dentro de los 5 días hábiles siguientes al plazo establecido para el tránsito aduanero	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)
2) Informar al titular del cuaderno TIR de la ausencia de información sobre la entrega de las mercancías y del inicio de la verificación de los hechos	No se ha recibido de la Aduana de destino o de salida (de tránsito) una confirmación electrónica de la terminación de la operación TIR dentro de los 5 días hábiles siguientes al plazo establecido para el tránsito aduanero	Aduana de partida o entrada (de tránsito)
3) Comprobar la existencia de información sobre la terminación de la operación TIR en un sistema internacional de control autorizado, como el sistema SafeTIR de la IRU, de conformidad con el anexo 10 del Convenio TIR	Recepción de una notificación (electrónica o escrita) de la no presentación de las mercancías en la Aduana de destino o de salida (de tránsito)	Aduana de partida o de entrada (de tránsito) u oficina central de Aduanas
4) Iniciar un procedimiento de investigación por infracción aduanera	Inmediatamente después de recibir una notificación (electrónica o escrita) de la no presentación de las mercancías en la Aduana de destino o de salida (de tránsito)	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)
5) Prestar especial atención a los documentos que puedan presentarse como prueba del debido descargo de la operación TIR	Presentación de esos documentos por las personas interesadas	Aduana de partida o de entrada (de tránsito), junto con la Aduana de destino o de salida (de tránsito)

<i>Medida adoptada por las autoridades aduaneras</i>	<i>Condiciones para la aplicación</i>	<i>Autoridad aduanera responsable</i>
6) Si es posible, entregar en mano una solicitud de pago a un representante autorizado del titular del cuaderno TIR, o enviar esta solicitud por correo	A más tardar 10 días hábiles contados a partir de la fecha de la detección del impago o del pago parcial de los derechos de aduana	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)
7) Enviar la solicitud de pago y otros documentos pertinentes a un organismo central que supervise la aplicación del procedimiento TIR en el país en cuestión	Incumplimiento de una solicitud de pago por el titular del cuaderno TIR en un plazo de 20 días naturales contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)
8) Informar a la asociación garante nacional de que la operación no se ha terminado, o de que se ha terminado con reservas, y luego presentar una reclamación de pago conforme a las disposiciones del Convenio TIR	Incumplimiento de una solicitud de pago por el titular del cuaderno TIR	Oficina central de Aduanas
9) Retirar la notificación o la reclamación, si esta última ya se ha enviado	Recepción por la oficina central de una prueba satisfactoria del debido descargo	Oficina central de Aduanas

Observación

La oficina de Aduanas encargada de la investigación debería informar al titular del cuaderno TIR o a la asociación garante de su aceptación o no aceptación de la prueba alternativa de la terminación del procedimiento TIR, así como de los casos en que, entretanto, haya podido hacer el descargo de la operación por sus propios medios (p. ej., si ha encontrado el certificado de terminación).

4. A continuación figuran un posible formulario modelo de aviso de investigación y un modelo de carta recordatoria cuyo uso se recomienda a las autoridades aduaneras.

Modelo de aviso de investigación

Cuaderno TIR – Aviso de investigación

I. Sección que debe cumplimentar la Aduana de partida/entrada (de tránsito)								
A. Cuaderno TIR núm. Copia del talón núm. 1 adjunta	B. Aduana de destino/salida (de tránsito)							
C. Aduana de partida/entrada (de tránsito) (nombre y dirección completa)	D. Número de matrícula del vehículo o nombre del buque, si se conoce							
E. Según la información facilitada a esta Aduana, el cargamento fue								
<input type="checkbox"/> 1. Presentado a	el	<table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>DD</td><td>MM</td><td>AA</td></tr></table>				DD	MM	AA
DD	MM	AA						
<input type="checkbox"/> 2. Entregado a	el	<table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>DD</td><td>MM</td><td>AA</td></tr></table>				DD	MM	AA
DD	MM	AA						
(nombre y dirección de la persona o empresa)								
<input type="checkbox"/> 3. El titular del cuaderno TIR no puede dar ninguna información sobre el paradero de las mercancías								
Lugar y fecha:	Firma:	Sello:						
II. Sección que debe cumplimentar la Aduana de destino/salida (de tránsito)								
Solicitud de información adicional								
Con objeto de llevar a cabo una investigación, se ruega a la Aduana de partida/entrada (de tránsito) que envíe:								
<input type="checkbox"/> 1. Una descripción precisa de las mercancías								
<input type="checkbox"/> 2. Copia de la carta de porte CMR								
<input type="checkbox"/> 3. Los siguientes documentos o información:								
Lugar y fecha:	Firma:	Sello:						
III. Sección que debe cumplimentar la Aduana de partida/entrada (de tránsito)								
Respuesta a la solicitud de información adicional								
<input type="checkbox"/> 1. Se adjuntan la información, las copias o los documentos solicitados		<table border="1"><tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr></table>	1	2	3			
1	2	3						
<input type="checkbox"/> 2. No se dispone de la información, las copias o los documentos indicados en		<table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>						
Lugar y fecha:	Firma:	Sello:						
IV. Sección que debe cumplimentar la Aduana de destino/salida (de tránsito)								
<input type="checkbox"/> 1. El talón núm. 1 fue devuelto el	<table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>DD</td><td>MM</td><td>AA</td></tr></table>				DD	MM	AA	; se adjunta copia debidamente certificada del talón núm. 1
DD	MM	AA						
<input type="checkbox"/> 2. Se adjunta a este aviso de investigación el talón núm. 2 debidamente certificado								
<input type="checkbox"/> 3. Se están realizando investigaciones, y el talón núm. 2 o la copia del talón núm. 1 se devolverán lo antes posible								
<input type="checkbox"/> 4. El cargamento se presentó en esta Aduana sin el documento correspondiente								
<input type="checkbox"/> 5. El cargamento y el cuaderno TIR no se presentaron en esta Aduana y no puede obtenerse ninguna información al respecto								
Lugar y fecha:	Firma:	Sello:						

5.5 LISTA DE LOS DOCUMENTOS NECESARIOS PARA FUNDAMENTAR LAS RECLAMACIONES EN CASO DE NO DESCARGO

1. Para fundamentar una solicitud de pago es necesario presentar una documentación básica. En general, esta documentación debería aclarar dos aspectos principales:

- a) las razones que justifiquen la obligación de la asociación garante nacional;
- b) el importe de los derechos e impuestos de importación o exportación exigibles a la asociación garante nacional.

2. Para justificar la presentación de una reclamación de pago, parece adecuado presentar los siguientes documentos:

- una copia del talón núm. 1 debidamente cumplimentado y sellado por las autoridades aduaneras, como prueba del inicio de la obligación de la asociación garante nacional de conformidad con el artículo 8, párrafo 4, del Convenio;
- documentos que confirmen que las autoridades aduaneras han aplicado las disposiciones del artículo 11, párrafo 2, del Convenio (por ejemplo, copia de la carta certificada enviada al titular del cuaderno TIR para solicitar el pago);
- una declaración escrita (carta) de las autoridades aduaneras en que se resuman los principales puntos de la infracción cometida, incluidas las razones por las que las pruebas de la correcta terminación de la operación TIR presentadas por las personas interesadas, si las hubiere, se consideran insuficientes.

3. A los efectos del párrafo 1 b), parece procedente presentar un cálculo detallado de los impuestos y derechos de aduana, incluida la determinación del valor aduanero de las mercancías y de los aranceles aplicables.

5.6 INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN, DISTINTA DEL CUADERNO TIR, QUE PUEDEN EXIGIR LAS ADUANAS DE TRÁNSITO PARA UN TRANSPORTE TIR

Por motivos de control, se recomienda que las Aduanas de tránsito usen principalmente el cuaderno TIR como declaración de tránsito aduanero. Cuando las Aduanas de tránsito exijan documentos adicionales para un transporte TIR, no deberían pedir que dichos documentos contengan más información que la estrictamente necesaria para identificar la mercancía y el vehículo de transporte por carretera. Las autoridades aduaneras deberían basar sus exigencias en los requisitos establecidos en los acuerdos internacionales pertinentes en materia de transporte, tales como el Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) de 19 de mayo de 1956, y limitar la información exigida a la que figure en los documentos

habituales del transportista (carta de porte CMR, lista de bultos, si existe, etc.) (TRANS.WP.30/212, párr. 21 y anexo 2).

5.7 RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA COMUNICACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES Y LAS ASOCIACIONES GARANTES NACIONALES

1. Compete a las Partes Contratantes determinar, en consonancia con las disposiciones de la legislación nacional y con los procedimientos establecidos, el contenido de las comunicaciones que se dirigirán a la asociación garante nacional en el curso de un procedimiento de reclamación. Sin embargo, para evitar cualquier malentendido sobre la naturaleza, magnitud y justificación de las irregularidades denunciadas, se invita a las autoridades competentes y a las asociaciones garantes nacionales de las Partes Contratantes a que examinen y actualicen sus diversas comunicaciones para que se remitan, al menos, a las etapas reconocidas por el Convenio TIR y/o descritas en sus prácticas óptimas y contengan, en lo posible, la información mínima indicada en los cuadros que figuran más abajo.

2. Las etapas reconocidas por el Convenio TIR son las siguientes:

- a) Notificación: Dentro del plazo de un año contado a partir de la fecha de aceptación del cuaderno TIR, las autoridades competentes de la Parte Contratante en que no se haya hecho el descargo del cuaderno TIR tendrán que dar aviso por escrito del no descargo a la asociación (art. 11, párr. 1 b), del Convenio);
- b) Reclamación de pago: Las autoridades competentes dispondrán de un plazo de entre tres meses y dos años contados a partir de la fecha en que se haya notificado a la asociación que no se hizo el descargo de una operación TIR (o que el certificado de terminación de la operación TIR se obtuvo de manera abusiva o fraudulenta) para presentar una reclamación de pago a la asociación (art. 11, párr. 3, del Convenio).

3. Como trámite anterior a estas obligaciones legales, diversas Partes Contratantes han adoptado la práctica óptima de las notificaciones previas. Aunque no son un requisito legal, en varias Partes Contratantes estas notificaciones se han convertido en un procedimiento permanente por el que se informa a la asociación garante, lo antes posible, de que el talón núm. 2 no ha sido devuelto a la Aduana de partida o de entrada (de tránsito), y se la invita a que presente pruebas de la terminación de la operación TIR. Esta comunicación, que ha pasado a denominarse “notificación previa”, se envía sin perjuicio de la notificación que ha de hacerse de conformidad con el artículo 11, párrafo 1, del Convenio. Sin embargo, como no todas las Partes Contratantes aplican este concepto de la misma forma y al mismo tiempo, el grado de cumplimiento de los elementos recomendados puede variar considerablemente de un país a otro. Se recomienda que las Partes Contratantes y las asociaciones nacionales tengan esto en cuenta al aplicar las prácticas óptimas expuestas en el presente capítulo 5.7.

4. Cabe señalar que las Partes Contratantes no tienen ninguna obligación legal de cumplir las recomendaciones formuladas en el capítulo 5.7. Solo las disposiciones del Convenio TIR y la legislación nacional determinan la legalidad de las comunicaciones entre las autoridades competentes de las Partes Contratantes y las asociaciones garantes nacionales.

5. En general, se recomienda que las autoridades aduaneras y las asociaciones garantes nacionales de las Partes Contratantes:

- limiten las comunicaciones a un solo cuaderno TIR;
- utilicen en todo momento, pero en particular antes de hacer indagaciones, y en la medida de lo posible, toda información que esté disponible en un sistema internacional de control autorizado, tal como el sistema SafeTIR administrado por la IRU, de conformidad con el anexo 10 del Convenio.

Cuadro I**Elementos recomendados para una comunicación eficaz de las autoridades competentes con las asociaciones garantes nacionales**

	Datos que deben incluirse, en la medida en que estén disponibles en el momento en que se haga la comunicación	Notificación previa del no descargo a la asociación garante (<i>práctica óptima</i>)	Notificación del no descargo a la asociación garante (<i>art. 11, párr. 1 b</i>)	Reclamación de pago a la asociación garante (<i>art. 11, párr. 3</i>)
1	Fecha y referencia claras y legibles	√ ^{1/}	√	√
2	Nombre, dirección y número ID exclusivo (si figura en el cuaderno TIR) del titular del cuaderno TIR	√	√	√
3	Número del cuaderno TIR (2 letras y 8 dígitos)	√	√	√
4	Fecha en que la Aduana aceptó el cuaderno TIR	√	√	√
5	Principales elementos de infracción y referencias legales (justificación)	√	√	√
6	Dirección para la devolución/respuesta, y plazo recomendado para el seguimiento (si procede)	√	√	√
7	Copia del talón núm. 1	√	√	√
8	Lista de los documentos que pueden presentar o que se recomienda que presenten las asociaciones nacionales, mencionados en el punto 5 del cuadro II, con inclusión, si es posible, de documentación sobre las demás personas directamente responsables	√	√	-
9	Seguimiento dado a los documentos presentados (es decir, aceptación, cierre o rechazo), de haberlo ^{2/}	-	√	-
10	Referencia a la notificación hecha al titular del cuaderno TIR y/o copia de ese documento (notas explicativas 0.11-1 y 0.11-2)	-	√	√
11	Referencia a la solicitud de pago hecha a la persona o las personas directamente responsables y/o copia de ese documento (<i>art. 11, párr. 2</i>), si está disponible	-	√	√
12	Referencia a la notificación previa hecha a la asociación garante y/o copia de ese documento, si está disponible	-	√	-
13	Referencia a la notificación hecha a la asociación garante y/o copia de ese documento	-	-	√
14	Referencia al acuerdo de garantía u otro tipo de instrumento jurídico existente	-	-	√
15	Referencia a la cuantía indicativa de la posible reclamación	-	√	-
16	Cálculo detallado de los derechos e impuestos aduaneros, que incluya la determinación del valor aduanero de las mercancías, los tipos arancelarios aplicados y los intereses de mora aplicables	-	-	√
17	Plazos para el pago (<i>art. 11, párr. 4</i>)	-	-	√
18	Detalles sobre el pago	-	-	√
19	Información sobre posibles procedimientos de apelación	-	-	√

^{1/} √ = Elemento recomendado.

^{2/} Aceptación = confirmación de que las autoridades han aceptado la información presentada por la asociación en una etapa anterior; cierre = información de que las autoridades han decidido no adoptar medidas contra la irregularidad denunciada y han cerrado el expediente; rechazo = información de que las autoridades no han aceptado la información presentada por la asociación en una etapa anterior, con indicación de las razones del rechazo.

Cuadro II

Elementos recomendados para una comunicación eficaz de las asociaciones garantes nacionales con las autoridades competentes

	Datos que deben incluirse, en la medida en que estén disponibles en el momento en que se haga la comunicación	Seguimiento dado a la notificación previa del no descargo a la asociación garante (<i>práctica óptima</i>)	Seguimiento dado a la notificación del no descargo a la asociación garante (<i>art. 11, párr. 1 b)</i>)	Seguimiento dado a la reclamación de pago dirigida a la asociación garante (<i>art. 11, párr. 3</i>)
1	Fecha y referencia claras y legibles	√	√	√
2	Nombre, dirección y número ID exclusivo (si figura en el cuaderno TIR) del titular del cuaderno TIR	√	√	√
3	Número del cuaderno TIR (2 letras y 8 dígitos)	√	√	√
4	Dirección para la respuesta	√	√	√
5	Documentos que indiquen la terminación normal de la operación TIR de que se trate, por ejemplo: <ul style="list-style-type: none"> • cualquier certificado o confirmación oficial de la terminación de una operación TIR relativa al mismo transporte, extendidos por otra Parte Contratante después de la operación TIR respectiva, o confirmación de la transferencia de las mercancías en cuestión a otro procedimiento aduanero u otro sistema de control aduanero, como el despacho de aduana para el uso interno; • las matrices núms. 1 o 2 correspondientes del cuaderno TIR, debidamente selladas por esa Parte Contratante, o una copia de ellas proporcionada por la organización internacional; • registros de la terminación de la operación TIR, como los que figuren en el sistema SafeTIR de la IRU, de conformidad con el anexo 10 del Convenio; • cualquier documento adicional expedido por la Aduana de destino o de salida (de tránsito) a la persona que haya presentado el cuaderno TIR (como los recibos que deben ser cumplimentados de antemano por el interesado); • cualquier documento que permita identificar a la persona o las personas que puedan ser directamente responsables^{1/}. 	√	√	√
6	Referencia a la notificación previa hecha a la asociación garante, si se dispone de ella	√	-	-
7	Referencia a la notificación hecha a la asociación garante	-	√	-
8	Referencia a la reclamación de pago dirigida a la asociación	-	-	√
9	Seguimiento dado a la reclamación de pago (aceptación o denegación)	-	-	√
10	Referencia a disposiciones específicas del acuerdo de garantía u otro tipo de instrumento jurídico existente	-	-	√

^{1/} La presentación de los documentos mencionados en el punto 5 no se limita a ninguna de las tres etapas indicadas, sino que puede tener lugar en cualquier momento, tan pronto como sea posible.

Cuadro III^{*/}**Modelo de carta de notificación previa**

Carta de información que se enviará a la asociación garante TIR y al titular del cuaderno TIR

.....
 (Nombre completo de la Aduana/
 administración aduanera interesada)

.....
 (Lugar y fecha)

Asunto: Información relativa al cuaderno TIR núm.

dirigida a

(nombre completo, dirección y número ID del titular del cuaderno TIR)

.....
 (nombre completo de la asociación garante)

Muy señores míos,

La Aduana de ha registrado una operación TIR realizada al amparo del cuaderno TIR núm. (se adjunta copia del talón núm. 1) a su entrada en el territorio de (nombre de la Parte Contratante).

Les informamos de que nuestra administración aduanera no ha recibido confirmación de la debida terminación en el territorio de (nombre de la Parte Contratante) de la operación TIR realizada al amparo del cuaderno TIR núm.

Además, hemos comprobado el estado de este cuaderno TIR en el sistema de control de los cuadernos TIR y:

- 1) no hay información que confirme la terminación de esta operación TIR en el territorio de (nombre de la Parte Contratante),
- 2) existe un registro sobre esta operación TIR. Nos hemos puesto en contacto con la Aduana de destino en (lugar, nombre de la Parte Contratante) con el fin de confirmar la información disponible en el sistema de control de los cuadernos TIR, pero aún no hemos recibido ninguna confirmación.

Por lo tanto, y sin perjuicio de la notificación que se hará de conformidad con el artículo 11, párrafo 1 b), del Convenio TIR, les invitamos a que nos proporcionen documentos adecuados que demuestren que esta operación TIR ha

^{*/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/15 y ECE/TRANS/WP.30/AC.2/111, párr. 43}

terminado correctamente en el territorio de (nombre de la Parte Contratante), en un plazo de 28 días contados a partir de la fecha de esta carta.

La prueba debería consistir en uno de los siguientes documentos, que identifiquen las mercancías:

- un documento certificado por las autoridades aduaneras de la Aduana de destino o de salida (de tránsito) de otra Parte Contratante que demuestre que las mercancías se han presentado en esa Aduana; o
- un documento aduanero expedido por otra Parte Contratante que confirme que las mercancías han entrado en su territorio aduanero para un tratamiento o uso aprobado por la Aduana; o
- un documento expedido por otra Parte Contratante, aprobado por las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante, en que se certifique que las mercancías están consideradas de libre circulación en esa Parte Contratante; o
- una copia o fotocopia de los documentos arriba mencionados, certificadas como copias auténticas por el órgano que haya refrendado los documentos originales, por las autoridades de la Parte Contratante interesada o por la autoridad de otra Parte Contratante en el Convenio TIR de 1975.

Cualquiera de los documentos anteriores deberá enviarse a

.....

(sello de la Aduana/firma de la persona responsable)

Anexo: Copia del talón núm. 1 del cuaderno TIR

5.8 EJEMPLO DE PRÁCTICA ÓPTIMA EN LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 38 ^{*/}

A. OBSERVACIONES PRELIMINARES

1. En el capítulo IV del Convenio TIR, titulado “Irregularidades”, se hace referencia a la legislación nacional de las Partes Contratantes. En particular, con arreglo al artículo 36, “[t]oda infracción de las disposiciones del presente Convenio expone al contraventor, en el país donde fuere cometida, a las sanciones previstas por la legislación de dicho país”. El artículo 38 constituye en sí mismo una disposición marco que también se basa en la legislación nacional para su aplicación práctica. La legislación nacional determina, por ejemplo:

- la gravedad de la infracción (“infracción grave de las leyes o reglamentos aduaneros aplicables al transporte internacional de mercancías”);
- la fecha de entrada en vigor de la exclusión con arreglo al artículo 38;
- los procedimientos de apelación y la posible suspensión de la exclusión hasta que se resuelva la apelación.

2. En general, el artículo 38 debería considerarse un instrumento que tiene por objeto proteger el procedimiento TIR y prevenir los abusos, más que un mecanismo automático de sanción en cualquier circunstancia. La aplicación del artículo 38 debe ser acorde con la gravedad de la infracción.

3. El artículo 38 está estrechamente relacionado con las disposiciones del artículo 6 y del anexo 9, parte II, que rigen el procedimiento de acceso de las personas naturales y jurídicas al procedimiento TIR. Esa relación se pone de relieve en dos comentarios al artículo 38: “Cooperación entre autoridades competentes” y “Exclusión de un transportista nacional del procedimiento TIR”.

4. Además de la persona excluida, en el artículo 38 se menciona a los siguientes agentes:

- las autoridades competentes de la Parte Contratante donde se ha cometido la infracción y donde se aplica el artículo 38, párrafo 1;
- las autoridades competentes de la Parte Contratante en cuyo territorio está establecida o domiciliada la persona excluida;
- la asociación o las asociaciones del país en el que se ha cometido la infracción;
- la Junta Ejecutiva TIR.

Participa también en la aplicación del artículo 38 la asociación nacional de la Parte Contratante donde está establecida o domiciliada la persona excluida, aunque no se mencione explícitamente en el texto.

^{*/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/93, párrs. 28 a 30 y anexo III; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/14 y ECE/TRANS/WP.30/AC.2/111, párr. 42}

5. La aplicación del artículo 38 se limita a la exclusión de los titulares de cuadernos TIR.

6. Debido a la participación de diversos agentes, la estrecha cooperación entre ellos es imprescindible para la correcta aplicación del artículo 38. Esa cooperación debe basarse en dos elementos principales:

- el desempeño eficaz por los diversos agentes de sus respectivas funciones;
- un intercambio de información rápido y transparente.

A continuación se expone un ejemplo de práctica óptima a este respecto^{*/}.

^{*/} En el comentario “Exclusión de un transportista nacional del procedimiento TIR”, se recomienda a las autoridades aduaneras que empleen las disposiciones del artículo 38, párrafo 1, contra los transportistas extranjeros que hayan cometido una infracción grave de las leyes aduaneras. El ejemplo de práctica óptima que se propone trata de una situación de ese tipo.

B. EJEMPLO DE PRÁCTICA ÓPTIMA^{*/}

7. Las autoridades competentes de la Parte Contratante en que se haya cometido una infracción de las leyes o reglamentos aduaneros aplicables al transporte internacional de mercancías (en particular, pero no exclusivamente, del Convenio TIR) deberían considerar si, a tenor de su legislación nacional, se trata de “una infracción grave de las leyes o reglamentos aduaneros aplicables al transporte internacional de mercancías” y si el titular del cuaderno TIR debe ser excluido del procedimiento TIR con arreglo a lo dispuesto en el artículo 38, párrafo 1.

8. Si se adopta la decisión de aplicar el artículo 38, párrafo 1, la persona excluida debe ser informada sin demora. La comunicación debería realizarse preferiblemente en uno de los tres idiomas oficiales del Convenio TIR (francés, inglés o ruso) y contener al menos los siguientes datos^{†/}:

- Fecha y lugar de expedición del documento;
- Nombre y dirección oficial de la autoridad competente;
- Nombre, dirección, país y número de identificación de la persona excluida;
- Número de referencia del cuaderno TIR (cuando proceda);
- Número de matrícula del vehículo o los vehículos de transporte por carretera (cuando proceda);
- Número de identificación del contenedor o los contenedores (cuando proceda);
- Descripción de las mercancías (según el manifiesto de mercancías) (cuando proceda);
- Fecha y lugar de la infracción;
- Descripción detallada de la infracción;
- Motivos de la aplicación del artículo 38, párrafo 1;
- Tipo de exclusión (temporal o permanente) y fecha de entrada en vigor;
- Duración de la exclusión (solo en el caso de una exclusión temporal);
- Información sobre los posibles procedimientos de apelación (plazo, órganos de apelación, posible suspensión de la exclusión en caso de apelación, etc.).

Cuando proceda, deberá adjuntarse una copia del cuaderno TIR.

9. La información debería transmitirse a la persona excluida por el medio de comunicación más rápido de que se disponga (fax, correo electrónico, etc.). En el plazo de una semana, **cuando así lo disponga la legislación nacional**, esa información

^{*/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/14 y ECE/TRANS/WP.30/AC.2/111, párr. 42}

^{†/} En el apéndice del presente documento figura un modelo de comunicación. Si se utiliza un idioma que no sea uno de los tres idiomas oficiales del Convenio para cumplimentar el formulario, por lo menos los epígrafes de las casillas deberían figurar también en francés, inglés o ruso.

debería enviarse asimismo por correo certificado a la persona excluida o entregarse en mano a su representante legal contra la firma de un recibo.

10. En el plazo de una semana, la misma información debería remitirse también por el medio de comunicación más rápido de que se disponga (fax, correo electrónico, etc.) a las autoridades competentes de la Parte Contratante en cuyo territorio esté establecida o domiciliada la persona de que se trate, a la asociación o las asociaciones del país o territorio aduanero en que se haya cometido la infracción, a la Junta Ejecutiva TIR y, en la medida de lo posible, a la asociación de la Parte Contratante donde esté establecida o domiciliada la persona excluida (asociación expedidora).

11. En caso de que se produzca algún cambio en la situación de la exclusión original (por ejemplo, su cancelación o suspensión, etc.), las autoridades competentes que hayan determinado la exclusión deberían mantener informadas de esos cambios a las entidades que se mencionan en los párrafos 9 y 10 *supra*.

12. Las autoridades competentes de la Parte Contratante en cuyo territorio esté establecida o domiciliada la persona excluida deberían considerar si la infracción cometida puede afectar a las condiciones y requisitos mínimos, establecidos en el anexo 9, parte II, que han de satisfacer las personas para poder acceder al procedimiento TIR. Si la persona ya no cumple esos requisitos, debería retirársele la autorización. Esa retirada debería comunicarse en el plazo de una semana a la Junta Ejecutiva TIR. Se recomienda también que se informe de ella a las autoridades competentes que hayan determinado la exclusión.

13. Cualquiera que sea la decisión sobre la retirada de la autorización que adopten las autoridades competentes de la Parte Contratante en cuyo territorio esté establecida o domiciliada la persona excluida, la asociación expedidora debería evaluar la fiabilidad del titular, y podrá imponerle algunas restricciones o sanciones conforme a su reglamento interno, por ejemplo la suspensión de la expedición de cuadernos TIR.

APÉNDICE

COMUNICACIÓN DE EXCLUSIÓN DEL PROCEDIMIENTO TIR

(de conformidad con el artículo 38, párrafo 1, del Convenio TIR)

A:

(nombre, dirección, país y número de identificación de la persona excluida)

Por la presente se le notifica que ha quedado excluido del procedimiento TIR en el territorio de

_____ (nombre del país)

La exclusión entrará en vigor el _____ (fecha)

y es de carácter permanente temporal, hasta el _____ (fecha)

Puede presentarse una apelación contra la exclusión ante

_____ (nombre del órgano de apelación)

en el plazo de _____ (plazo límite para la apelación con arreglo a la legislación nacional)

La exclusión se produce a consecuencia de la infracción que se detalla a continuación:

Número de referencia del cuaderno TIR (cuando proceda)

Números de matrícula del vehículo o los vehículos de transporte por carretera (cuando proceda)

Números de identificación del contenedor o los contenedores (cuando proceda)

Descripción de las mercancías (según el manifiesto de mercancías) (cuando proceda)

Fecha y lugar de la infracción

Descripción de la infracción:

Motivos de la aplicación del artículo 38, párrafo 1:

Anexos (si los hubiera)

Nombre y dirección oficial de la autoridad competente:

Fecha y lugar

Firma

Sello (cuando proceda)

5.9 EJEMPLO DE PRÁCTICA ÓPTIMA EN LA APLICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 39 Y 40^{*/}

1. En el momento de la partida, cuando el titular del cuaderno TIR firma las casillas 13 a 15 de los talones núms. 1 y 2 del cuaderno TIR, se responsabiliza de la exactitud de los datos que figuran en el manifiesto de mercancías. Además, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19 y en la nota explicativa sobre ese artículo, la Aduana de partida ha de aplicar controles estrictos para comprobar la exactitud del manifiesto de mercancías. Esa idea se refuerza aún más en el comentario al artículo 19 titulado “Inspección en la Aduana de partida”: *“Para el buen desempeño del sistema TIR, es esencial que la inspección en la Aduana de partida sea estricta y completa, ya que de ella depende el funcionamiento del procedimiento TIR”*.

2. No obstante, las autoridades de las Aduanas de tránsito y de destino pueden encontrar discrepancias entre las indicaciones que figuren en el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR y el contenido real del compartimento de carga. En esas situaciones, antes de considerar esos hechos como infracciones cometidas por el titular del cuaderno TIR, las autoridades aduaneras deberían tener en cuenta lo dispuesto en los artículos 39 y 40 del Convenio TIR.

“Artículo 39

Quando las operaciones TIR sean consideradas en regla por los demás conceptos:

1. ...

2. **De igual modo, las discrepancias entre las indicaciones que figuren en el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR y el contenido efectivo del vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor no se considerarán infracciones del Convenio por el titular del cuaderno TIR cuando se demuestre, a satisfacción de las autoridades competentes, que esas discrepancias no se debieron a errores cometidos a sabiendas o por negligencia durante la carga o el despacho de las mercancías o cuando se estableció el manifiesto.”**

Nota explicativa al artículo 39

0.39 La expresión “errores cometidos... por negligencia” se refiere a los actos que, aunque no cometidos deliberadamente y con pleno conocimiento de causa, se deriven de la no adopción de las medidas razonables y necesarias para asegurarse de la exactitud de los datos en un caso particular.

^{*/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/2, párr. 15; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97, párr. 29}

“Artículo 40

Las administraciones aduaneras de los países de partida y de destino no considerarán al titular del cuaderno TIR responsable de las discrepancias que puedan descubrirse en esos países cuando estas discrepancias se refieran en realidad a procedimientos aduaneros anteriores o posteriores a un transporte TIR, en los que el titular no participó.”

3. Así pues, al adoptar una decisión sobre la posible responsabilidad del titular del cuaderno TIR en esas situaciones, las autoridades aduaneras deberán investigar primero las siguientes cuestiones:

- ¿Puede considerarse que el transporte TIR está en regla por los demás conceptos (preámbulo del art. 39)? En particular, ¿están intactos los precintos aduaneros?
- ¿Se deben las discrepancias a errores cometidos por el titular a sabiendas o por negligencia (art. 39, párr. 2)?
- ¿Se refieren esas discrepancias a procedimientos aduaneros anteriores o posteriores al transporte TIR, en los que el titular no participó (art. 40)?

4. Como se destaca en el artículo 39, párrafo 2, y en la nota explicativa 0.39, al rellenar el cuaderno TIR el titular ha de adoptar las medidas razonables y necesarias para asegurarse de la exactitud de los datos en cada caso particular. Por lo que se refiere a su responsabilidad contractual, es probable que el titular se valga de las disposiciones del Convenio CMR^{*/}, en el que la mayoría de los países TIR son también Partes Contratantes. Según lo dispuesto en el artículo 8, párrafo 1, del Convenio CMR:

“1. En el momento de hacerse cargo de la mercancía, el transportista está obligado a revisar:

a) La exactitud de los datos de la carta de porte relativos al número de paquetes, así como de sus marcas y números; y

b) El estado aparente de la mercancía y de su embalaje.”

5. Sin embargo, habrá situaciones en que el titular no pueda realizar comprobaciones efectivas. Por ejemplo, si el titular se hace cargo de un contenedor precintado que no circula bajo el régimen TIR en un puerto de mar y da comienzo a un transporte TIR, probablemente no podrá comprobar las mercancías y tendrá que fiarse de la documentación de acompañamiento (conocimiento de embarque, lista de bultos, etc.). En esas circunstancias, se aconseja vivamente al titular que consigne una reserva en la carta de porte CMR, tal como se establece en el artículo 8, párrafo 2, del Convenio CMR:

“2. Si el transportista no tiene medios razonables para verificar la exactitud de los datos mencionados en el párrafo 1 a) de este mismo artículo, anotará en la carta de porte sus reservas, las cuales deben ser motivadas... [e]stas reservas no

^{*/} Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) de 19 de mayo de 1956.

comprometen al remitente si este no las ha aceptado expresamente en la carta de porte.”

6. En el artículo 11 del Convenio CMR se especifica también que con miras al cumplimiento de las formalidades aduaneras y de otra índole, el remitente deberá adjuntar a la carta de porte, o poner a disposición del transportista, los documentos necesarios. Además, en ese artículo se establece claramente que:

“2. El transportista no está obligado a examinar si estos documentos e informaciones son exactos o suficientes. El remitente es responsable ante el transportista de todos los daños que pudieran resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en el caso de culpa por parte del transportista.”

7. El efecto de los artículos 8 y 11 del Convenio CMR en la relación contractual entre el remitente y el transportista es uno de los factores que las autoridades aduaneras deberían tener en cuenta.

8. Según lo dispuesto en el artículo 39, párrafo 2, del Convenio TIR, en caso de discrepancias el titular habrá de demostrar, a satisfacción de las autoridades competentes, que esas discrepancias no se deben a errores cometidos a sabiendas o por negligencia cuando se estableció el manifiesto. En otras palabras, el titular debe demostrar que no tuvo la posibilidad de comprobar las indicaciones contenidas en el manifiesto de mercancías. Según lo dispuesto en el artículo 39, párrafo 2, corresponde a las autoridades aduaneras aceptar o rechazar las explicaciones o pruebas aportadas por el titular. Cuando se trate de mercancías prohibidas, deberá tenerse en cuenta que pueden ser de aplicación también determinadas disposiciones de la legislación nacional, como se menciona en el artículo 47.

9. En muchas situaciones, el procedimiento TIR va precedido de formalidades de exportación en el curso de las cuales se redacta una declaración de exportación de mercancías. Por lo tanto, las indicaciones de las mercancías, tal como aparecen en el cuaderno TIR, deben corresponderse con los datos consignados en la declaración de exportación de mercancías. Si tienen dudas acerca de las indicaciones que figuran en el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR, las Aduanas de tránsito y la Aduana de destino pueden remitir una consulta a la Aduana de partida o al exportador. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 42 del Convenio TIR, al recibir una petición de ese tipo la Aduana de partida debe proporcionar al solicitante toda la información disponible sobre el transporte TIR de que se trate, en particular una copia de la declaración de exportación de mercancías.

10. En caso de discrepancias, las responsabilidades del titular del cuaderno TIR podrían ser de dos tipos:

- Obligación de pago de los impuestos y derechos aduaneros correspondientes a las mercancías desaparecidas, cuando proceda. Si el titular, o cualquier otra persona directamente responsable, no pagara las cantidades debidas, la Aduana podrá exigir el pago a la asociación garante nacional.

- Responsabilidad en cuanto a la legislación penal o administrativa, en particular multas y/u otras sanciones pecuniarias. Cabe señalar que la garantía de la asociación garante nacional no cubre este componente de las responsabilidades del titular.

11. La existencia de discrepancias entre las indicaciones que figuran en el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR y el contenido real del compartimento de carga no entraña necesariamente que se hayan extraído o introducido ilegalmente algunas mercancías en el compartimento de carga precintado, que esas mercancías se hayan puesto en circulación y que haya lugar al pago de impuestos y derechos aduaneros. Bien podría ser que el transportista haya cumplido sus responsabilidades y entregado todas las mercancías con los precintos aduaneros intactos, pero que se haya cometido un error en el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR antes del inicio del transporte TIR. Así pues, las autoridades aduaneras interesadas deberán demostrar que esas mercancías se han sustraído ilegalmente al control aduanero en el territorio de su país.

12. La aplicabilidad de los artículos 39 y 40 se ilustra en cinco situaciones prácticas que se exponen a continuación. En cada uno de los ejemplos, los precintos aduaneros estaban intactos, el vehículo de transporte por carretera no tenía ningún compartimento oculto y no había prueba alguna de contrabando.

Situación 1 (art. 39)

Un camión TIR (una unidad tractora y un semirremolque) llegó a la Aduana de destino sin que se apreciaran huellas visibles de manipulación de los precintos aduaneros. La carga estaba embalada en cajas de cartón y descrita correctamente en el manifiesto de mercancías, pero en el compartimento de carga había menos cajas de las indicadas: 95 en lugar de 100. El conductor afirmó haber recogido el semirremolque ya precintado en un puerto al que había llegado en un buque transbordador. Por esa razón, el conductor no había tenido la posibilidad de comprobar la exactitud del manifiesto de mercancías y había formulado la correspondiente reserva en la carta de porte CMR. La Aduana de destino certificó la terminación de la operación TIR con una reserva, inició un procedimiento de investigación y contactó al remitente de las mercancías, que confirmó por escrito que los bultos que faltaban no se habían cargado antes de la partida, por culpa suya. Sobre esa base, la Aduana llegó a la conclusión de que la inexactitud en el manifiesto de mercancías no podía considerarse un “error cometido a sabiendas o por negligencia” por el titular. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 39, párrafo 2, el titular del cuaderno TIR quedó eximido de toda responsabilidad.

Situación 2 (art. 39)

Un camión TIR llegó a la Aduana de destino sin que se apreciaran huellas visibles de manipulación de los precintos aduaneros. La carga estaba embalada en cajas de cartón y descrita correctamente en el manifiesto de mercancías, pero en el compartimento de carga había menos cajas de las indicadas: 98 en lugar de 100. Según el conductor, se le había pasado por alto ese hecho. La Aduana de destino opinó que el conductor debería haber supervisado la carga de su vehículo y contado las cajas, consideró el caso como un “error cometido por negligencia” e impuso una multa al transportista por presentar una declaración no auténtica. No obstante, puesto que las autoridades aduaneras aceptaron que solo se habían cargado 98 cajas, no se solicitó ningún pago en concepto de impuestos y derechos aduaneros.

Situación 3 (arts. 39 y 40)

Un camión TIR llegó a la Aduana de destino con los precintos aduaneros intactos. La carga, incluido el número de cajas, estaba descrita correctamente en el manifiesto de mercancías. No obstante, detrás de las cajas, cerca de la pared delantera del semirremolque, las autoridades aduaneras descubrieron algunos muebles que no se mencionaban ni en el cuaderno TIR ni en la carta de porte CMR. El conductor (que también era el propietario del vehículo) explicó que había adquirido esos muebles para uso privado en el país de partida y que el expedidor no tenía conocimiento de ello. El conductor pensaba que los muebles eran una carga personal, no comercial, y que, por lo tanto, no era necesario incluirlos en el manifiesto de mercancías, que debía corresponderse con la carta de porte CMR y con la declaración de exportación de mercancías presentada por el expedidor. La Aduana de destino no fue de la misma opinión, multó al conductor por presentar una declaración no auténtica y le conminó a que declarase la importación de los muebles para sí mismo. En este caso, no se aplicaron al titular del cuaderno TIR ni las exenciones del artículo 39 ni las del artículo 40.

Situación 4 (art. 40)

Las mercancías transportadas al amparo de un cuaderno TIR fueron entregadas a la Aduana de destino. Según el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR, la carga (zapatos) estaba embalada en 100 cajas de cartón. Los precintos aduaneros estaban intactos. La Aduana retiró los precintos y dio la operación por terminada sin reservas, aunque no realizó ninguna inspección. Las mercancías se descargaron y quedaron en depósito temporal en un almacén. Posteriormente, el importador presentó una declaración de importación por la cantidad de mercancías descrita en el manifiesto del cuaderno TIR. Sin embargo, durante el examen físico de la remesa, la Aduana descubrió que las cajas con zapatos no eran 100, sino 150. El importador indicó que había basado su declaración de importación en el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR y que, por lo tanto, el responsable de la infracción no era él, sino el titular del cuaderno TIR. Sin embargo, en este caso el titular había cumplido sus obligaciones y había presentado las mercancías precintadas, el cuaderno TIR y el vehículo en la Aduana de destino, y la operación se había dado por terminada. Las mercancías se habían guardado durante un tiempo en un almacén, después de la terminación del procedimiento TIR, y el titular no tenía responsabilidad alguna por lo que hubiera podido pasar con la remesa durante el almacenamiento. Es responsabilidad del importador comprobar las mercancías antes de presentar la declaración de importación. Así pues, de conformidad con el artículo 40, no se consideró responsable al titular del cuaderno TIR.

Situación 5 (art. 40)

En el país de partida se aplicaban restricciones (arancelarias y no arancelarias) a la exportación de materias primas, incluido el cobre. Los artículos hechos de cobre, en cambio, no estaban sometidos a esas restricciones. En la Aduana de partida, el exportador presentó una declaración de exportación de mercancías en que estas se describían como “cojinetes de cobre”. Tras las formalidades de exportación, las mercancías fueron precintadas y sometidas al procedimiento TIR. La descripción de las mercancías en el cuaderno TIR y en la carta de porte CMR coincidía con la de la declaración de exportación. El camión TIR llegó a la Aduana de salida (de tránsito) con los precintos aduaneros intactos. No obstante, la Aduana de salida decidió hacer una inspección física de las mercancías, por sospechar que la descripción de las mercancías podía haberse falsificado deliberadamente con el fin de evitar las restricciones a la exportación. Un dictamen técnico demostró que los artículos no podían utilizarse como cojinetes y que en realidad eran productos de fundición (palanquillas de cobre). Así pues, las mercancías deberían haberse declarado como “cobre en bruto”. El exportador tuvo que hacer frente a diversos cargos derivados de la presentación de una declaración no auténtica, la evasión de derechos aduaneros y la infracción de los reglamentos de exportación. Como la infracción estaba directamente vinculada con el procedimiento de exportación anterior, no se consideró responsable al titular del cuaderno TIR, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40.

5.10 EJEMPLO DE PRÁCTICA ÓPTIMA EN LA APLICACIÓN DEL ANEXO 9, PARTE II ^{*/}

1. El acceso controlado al procedimiento TIR para las personas naturales y jurídicas es uno de los cinco pilares principales del Convenio TIR que diferencia el procedimiento TIR de muchos otros sistemas de tránsito aduanero. El acceso controlado se introdujo en el Convenio TIR en 1999 con miras a salvaguardar el sistema contra las actividades fraudulentas mediante la cuidadosa selección de los transportistas, con arreglo a un conjunto de condiciones y requisitos mínimos establecidos en el anexo 9, parte II, del Convenio. La aplicación práctica de esos criterios se basa en la legislación nacional.

2. Dos entidades principales intervienen en el procedimiento de autorización: las autoridades competentes (Aduanas, Ministerio de Transportes, etc.) y la asociación nacional expedidora de cuadernos TIR. Su estrecha cooperación es imprescindible y puede organizarse, por ejemplo, mediante el establecimiento de un comité nacional de autorización, según se recomienda en la nota explicativa 9.II.3 del Convenio. Con arreglo a lo dispuesto en el anexo 9, parte I, del Convenio, la asociación debe verificar continuamente, y en particular antes de solicitar la autorización para el acceso de las personas al procedimiento TIR, que se cumplan las condiciones y requisitos mínimos establecidos en la parte II de ese anexo.

3. No obstante, solo las autoridades competentes que representan al Gobierno pueden validar las conclusiones de la asociación a ese respecto y adoptar una decisión legal sobre el acceso al procedimiento TIR. Además, parte de la información imprescindible para conceder la autorización solo puede obtenerse de esas autoridades. Así pues, las autoridades competentes no deben delegar sus responsabilidades y funciones oficiales en la asociación.

I. VERIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES Y LOS REQUISITOS MÍNIMOS

4. En el cuadro que figura a continuación se muestra la distribución del trabajo entre las autoridades competentes y la asociación en lo que respecta a la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos mínimos por las personas que solicitan acceso al procedimiento TIR. Por lo que se refiere a las personas naturales, ese cuadro debe aplicarse, en la medida de lo posible, en consonancia con la legislación nacional.

^{*/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91, párr. 28}

Documentos/información que deben facilitarse	Medidas que debe adoptar la asociación	Medidas que deben adoptar las autoridades competentes
---	---	--

1.1 Experiencia demostrada en la realización de transportes internacionales ordinarios o, por lo menos, capacidad para realizarlos

Registro oficial		
Licencia para realizar transportes internacionales	Recopilar los documentos, analizar la información y remitirla a las autoridades competentes	Verificar, analizar y evaluar
Números de matrícula y certificados de aprobación de los vehículos de transporte por carretera		
Certificados de competencia profesional (CCP) de los gerentes		
Pruebas de operaciones empresariales anteriores, CMR, órdenes y otros documentos		

1.2 Situación financiera solvente

Pruebas de viabilidad financiera, como referencias bancarias, clasificación crediticia, etc.	En la medida en que lo permita la legislación nacional, recopilar los documentos, analizar la información y remitirla a las autoridades competentes	Verificar, analizar y evaluar
Situación financiera según los informes de las autoridades fiscales nacionales o los registros comerciales		
Informes contables anuales, balances		

Documentos/información que deben facilitarse	Medidas que debe adoptar la asociación	Medidas que deben adoptar las autoridades competentes
---	---	--

1.3 Conocimiento demostrado de la aplicación del Convenio TIR

Conocimientos del transportista	Verificar los CCP y/o los certificados expedidos por las autoridades aduaneras, realizar entrevistas	Verificar, analizar y evaluar
Capacitación de los gerentes y del personal	Impartirla, si procede	Cooperar
Cambios en la gerencia y en el personal	Supervisar y comprobar	Mantenerse informadas

1.4 Ausencia de infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera o fiscal

Ausencia de infracciones graves o reiteradas de los reglamentos aduaneros	<ol style="list-style-type: none"> 1. Comprobar la información pertinente, en la medida en que lo permita la legislación nacional, y transmitirla a las autoridades competentes 2. Vigilar el comportamiento de los transportistas mediante SafeTIR 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Recopilar y examinar la información pertinente de las aduanas locales, establecer una base de datos 2. En caso necesario, verificar la información pertinente obtenida de la asociación nacional 3. Tener debidamente en cuenta cualquier información sobre infracciones de los reglamentos aduaneros cometidas en el extranjero
---	---	---

Documentos/información que deben facilitarse	Medidas que debe adoptar la asociación	Medidas que deben adoptar las autoridades competentes
Ausencia de infracciones graves o reiteradas de los reglamentos fiscales	Comprobar la información pertinente, en la medida en que la legislación nacional lo permita, y transmitirla a las autoridades competentes	Solicitar información a las autoridades fiscales y otras autoridades y examinarla, caso por caso y en forma periódica. Si es necesario, verificar la información pertinente recibida de la asociación nacional
Ausencia de infracciones anteriores de la legislación aduanera y fiscal por los gerentes y accionistas – obtención de una prueba convincente de un “expediente limpio”		
Investigación activa de la reputación	Recopilar y supervisar	Mantenerse informadas

1.5 Compromisos expresados en una declaración escrita dirigida a la asociación

Inserción de los compromisos correspondientes (anexo 9, parte II, párr. 1 e)) en una declaración escrita (Declaración de compromiso)	Obtener la firma del transportista en la declaración	Verificar, si es necesario
--	--	----------------------------

5. Las autoridades competentes de las Partes Contratantes y las propias asociaciones, salvo que las autoridades competentes decidan otra cosa, podrán establecer condiciones y requisitos adicionales y más restrictivos para el acceso al procedimiento TIR. Las autoridades competentes, en cooperación con la asociación nacional, tendrán que publicar todas las condiciones y requisitos adicionales a nivel nacional.

6. La autorización de acceso al procedimiento TIR no constituye de por sí un derecho a obtener cuadernos TIR de las asociaciones. Así pues, toda persona autorizada deberá ajustarse al reglamento establecido por la asociación nacional y/o por la organización internacional a la que esta esté afiliada.

7. El cumplimiento de las condiciones y requisitos mencionados en los párrafos anteriores debe verificarse no solo antes de solicitar la autorización para el acceso al procedimiento TIR, sino también de forma continua una vez concedida dicha autorización. Esas comprobaciones *a posteriori* deberían realizarse de forma periódica, y no solo cuando se reciba información de algún problema (infracciones, insolvencia, etc.). Corresponde a las autoridades competentes establecer un procedimiento para la realización de comprobaciones periódicas.

II. PROCEDIMIENTO

8. Las autoridades competentes, junto con la asociación nacional, deberían determinar, en consonancia con la legislación nacional, los procedimientos que hayan de seguirse para el acceso al procedimiento TIR sobre la base de las condiciones y los requisitos mencionados en los párrafos anteriores. En esos procedimientos se debería especificar, en particular, un plazo para el examen de las solicitudes de acceso al procedimiento TIR, transcurrido el cual deberá comunicarse por escrito al solicitante la decisión adoptada. En caso de respuesta negativa, debería informarse también al solicitante de los posibles procedimientos de apelación.

5.11 PRÁCTICA RECOMENDADA EN LA APLICACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL DEL INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS PARA LOS CUADERNOS TIR, MENCIONADO EN EL ANEXO 10 DEL CONVENIO ^{‡/}

I. INTRODUCCIÓN

1. El 20 de octubre de 1995, el Comité Administrativo del Convenio TIR aprobó una recomendación sobre la introducción de un sistema de control de los cuadernos TIR. La finalidad de la recomendación era proporcionar rápidamente a la organización internacional los datos sobre la terminación de todos los cuadernos TIR en las Aduanas de destino, para que pudiera aplicar una oportuna gestión de riesgos en la cadena de garantía. Posteriormente se codificó una versión modificada de esa recomendación, que desde el 12 de agosto de 2006 constituye el anexo 10 del Convenio TIR. A tenor del

^{‡/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/6 y ECE/TRANS/WP.30/AC.2/101, párr. 29}

texto introductorio, “una organización internacional establecerá un sistema de control de los cuadernos TIR en que mantendrá los datos que le transmitan las autoridades aduaneras, que podrán ser consultados por las asociaciones y las administraciones aduaneras, sobre la terminación de las operaciones TIR en las Aduanas de destino”. Para que las asociaciones puedan cumplir este mandato de manera eficaz, las autoridades aduaneras transmitirán un conjunto predeterminado de datos en formato estándar a la cadena de garantía (organización internacional o asociación nacional).

II. OBJETO

2. La finalidad de esta práctica recomendada es proporcionar directrices a las aduanas nacionales y a otras autoridades competentes sobre la mejor manera de organizar la transmisión rápida (o, a la larga, en tiempo real) de los datos necesarios para el sistema de control de los cuadernos TIR de la organización internacional. El objetivo final de esta práctica recomendada es lograr que los datos electrónicos se transmitan al sistema de la organización internacional inmediatamente después de la terminación de las operaciones TIR en las Aduanas de destino, en cuanto las autoridades aduaneras hayan estampado su sello en la matriz núm. 2 del talón núm. 2 del cuaderno TIR.

III. ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA DE TRANSMISIÓN ELECTRÓNICA A NIVEL NACIONAL

3. La práctica recomendada para la transmisión de los datos prevista en el anexo 10 de una Aduana de destino al sistema de control de la organización internacional se basa en la condición de que las autoridades aduaneras nacionales dispongan de un sistema informatizado que abarque el comienzo, la terminación y, posiblemente, el descargo de las operaciones TIR a nivel nacional, o de que esa información sea captada por un programa informático adecuado, que permita el formateo y envío de los datos necesarios a la organización internacional.

IV. PROCEDIMIENTO

4. Para iniciar el procedimiento de transmisión:

- a) Las autoridades aduaneras de la Aduana de destino comunicarán la terminación de una operación TIR a su servidor local o regional, incluidos los datos exigidos en aplicación del anexo 10;
- b) En un plazo fijado, estos conjuntos de datos se enviarán desde el servidor local o regional al servidor central nacional;
- c) Los datos seleccionados se convertirán:
 - i) Ya sea en el formato designado para el intercambio electrónico de datos (EDI), creando un archivo, en cuyo caso;
 - a. El nombre del archivo se modificará con arreglo al formato de que se trate;

- b. A diversos intervalos y, si es posible, a diario, se establecerá una conexión entre la red privada virtual (VPN) y el servidor de la organización internacional;
 - c. Se enviará el archivo;
 - d. Se harán comprobaciones para cerciorarse de que el archivo ha llegado al destinatario previsto;
 - e. La conexión VPN se cerrará;
 - f. Se guardará un informe del procedimiento, que se almacenará en un registro para fines de control o consulta;
- ii) O en un mensaje XML correspondiente a los datos que deban enviarse de conformidad con las disposiciones del anexo 10 (véase más adelante). En el caso de las Partes Contratantes que utilicen (o estén dispuestas a utilizar) los servicios web de la organización internacional, el mensaje se enviará entonces a la organización internacional a través de los servicios web acordados mediante una conexión VPN.

V. DATOS QUE DEBEN ENVIARSE

5. De conformidad con las disposiciones del anexo 10, las autoridades aduaneras deberán transmitir, como mínimo, la siguiente información en un formato normalizado respecto de todos los cuadernos TIR presentados en las Aduanas de destino, tal como se definen en el artículo 1, apartado 1), del Convenio:

- a) Número de referencia del cuaderno TIR;
- b) Fecha y número de inscripción en el registro de Aduanas;
- c) Nombre o número de la Aduana de destino;
- d) Fecha y número de referencia indicados en el certificado de terminación de la operación TIR (casillas 24 a 28 del talón núm. 2) en la Aduana de destino (si son diferentes de los consignados en virtud del apartado b));
- e) Tipo de terminación (parcial o definitiva);
- f) Terminación de la operación TIR certificada con o sin reservas por la Aduana de destino, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 8 y 11 del Convenio;
- g) Otra información o documentos (facultativo);
- h) Número de página.

VI. OTROS PROCEDIMIENTOS DE TRANSMISIÓN

6. La práctica arriba recomendada, establecida por la organización internacional en estrecha colaboración con varias de sus asociaciones afiliadas y con las administraciones aduaneras nacionales interesadas, debería considerarse sin perjuicio

del derecho de las administraciones aduaneras nacionales de crear su propio procedimiento de transmisión, siempre y cuando se cumplan los siguientes criterios establecidos en el anexo 10:

- a) la información se deberá enviar a la organización internacional o a la asociación nacional;
- b) de ser posible, a través de las oficinas de Aduanas centrales o regionales;
- c) por los medios de comunicación más rápidos de que se disponga (fax, correo electrónico, etc.);
- d) si es factible, diariamente;
- e) en un formato normalizado;
- f) que, como mínimo, contenga los datos mencionados en la parte V de esta práctica recomendada;
- g) un acuerdo entre las autoridades aduaneras y las asociaciones garantes nacionales, celebrado con arreglo a la legislación nacional, regulará ese intercambio de datos.

VII. ESCENARIO SUPLETORIO

7. En caso de fallos persistentes de la transmisión electrónica de datos, las autoridades aduaneras recurrirán a la mejor alternativa posible para transmitir los datos y garantizar así el cumplimiento de los requisitos del anexo 10 del Convenio, que se enumeran en la parte VI de esta práctica recomendada.

VIII. INFORMACIÓN ADICIONAL

8. Las Partes Contratantes que deseen hacer uso de los servicios web disponibles para los fines de la aplicación del anexo 10 están invitadas a ponerse en contacto con la secretaría de la CEPE o la organización internacional.

5.12 PROCEDIMIENTO PREVIO A LA SUSPENSIÓN DE LA COBERTURA DE GARANTÍA EN EL TERRITORIO DE UNA PARTE CONTRATANTE ^{*/}

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio, cada Parte Contratante podrá autorizar a asociaciones nacionales a expedir cuadernos TIR y actuar como garantes, siempre y cuando se respeten las condiciones y requisitos establecidos en el anexo 9, parte I. De conformidad con el anexo 9, parte I, párrafo 1 d), la concertación de un acuerdo escrito o de cualquier otro instrumento jurídico entre la asociación y las autoridades competentes de la Parte Contratante en que esté establecida es una de esas condiciones y requisitos. La cobertura de garantía en ese país solo podrá ser suspendida por una de las partes en ese acuerdo escrito, mediante la rescisión del acuerdo o la revocación de la autorización.

2. En caso de que la asociación nacional desee suspender la garantía en ese país o se vea obligada a ello (por ejemplo, debido al gran número de reclamaciones o de operaciones TIR no descargadas), podrá hacerlo mediante una notificación por escrito a las autoridades competentes, en que las informe de su intención de rescindir el acuerdo escrito, de conformidad con el anexo 9, parte I, párrafo 3 v).

3. Las autoridades competentes podrán ya sea rescindir el acuerdo, de conformidad con el anexo 9, parte I, párrafo 3 v), o revocar la autorización, de conformidad con el anexo 9, parte I, párrafo 1 b), si deciden que la asociación nacional ya no es capaz de cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio.

4. El plazo de notificación de la rescisión del acuerdo será más largo que el plazo de notificación de la rescisión del contrato de seguro o de garantía financiera, como se señala en el anexo 9, parte I, párrafo 3 v). Sin embargo, con el fin de limitar la exposición financiera de la asociación nacional (y de la organización internacional a que se hace referencia en el artículo 6 del Convenio), el plazo de notificación de la rescisión del acuerdo escrito debería ser corto y, de preferencia, si así lo permite la legislación nacional, no superior a tres meses.

5. El plazo de notificación para revocar la autorización se definirá de conformidad con la legislación nacional.

6. Antes de iniciar los trámites para la rescisión del acuerdo o la revocación de la autorización, se recomienda aplicar el siguiente procedimiento:

- Cuando en una Parte Contratante el número de operaciones TIR no descargadas haya aumentado a un nivel tal que la asociación nacional considere que, llegado el caso, podría no estar en condiciones de otorgar sus garantías, la propia asociación (posiblemente por iniciativa o con el apoyo de la organización internacional) deberá enviar inmediatamente una carta oficial a las autoridades nacionales competentes, destacando los datos de todos los casos pertinentes y fundamentando adecuadamente el peligro que puedan representar para el cumplimiento de su obligación de otorgar

^{*/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/16 y ECE/TRANS/WP.30/AC.2/111, párr. 44}

garantías. Además de sus procedimientos de investigación ordinarios, las autoridades nacionales competentes deberán seguir minuciosamente cada caso particular señalado por la asociación nacional. En paralelo con ello, la asociación nacional informará al Comité Administrativo del Convenio TIR y a la Junta Ejecutiva TIR (TIRExB);

- La Junta Ejecutiva TIR investigará sin demora todas y cada una de las situaciones que puedan conducir a una crisis (posiblemente mediante cuestionarios y la información que aporten las asociaciones nacionales, las autoridades nacionales competentes, la cadena de garantía internacional, etc.) y comunicará sus conclusiones al Comité Administrativo; al mismo tiempo, el Comité Administrativo controlará la información que le haya presentado la asociación nacional;

- Si, a pesar de los exámenes realizados por las autoridades aduaneras y por la Junta Ejecutiva TIR, la asociación nacional sigue considerando necesario iniciar el trámite de rescisión del acuerdo, deberá informar a la organización internacional de su intención, a fin de que esta pueda tomar las medidas necesarias para mantener, de conformidad con el artículo 6, párrafo 2 *bis*, la organización y el funcionamiento eficaces del sistema de garantía a nivel nacional e internacional. En espera de la rescisión del acuerdo o la revocación de la autorización, la organización internacional, en estrecha cooperación con las autoridades aduaneras interesadas, desplegará todos los esfuerzos posibles para encontrar una nueva asociación garante nacional que cumpla con todos los criterios establecidos, a fin de que no se interrumpa la cobertura de garantía en esa Parte Contratante. El Comité Administrativo deberá vigilar de cerca la situación y tomar todas las medidas necesarias al objeto de garantizar la continuidad de la autorización otorgada a la organización internacional para asumir la responsabilidad de la organización y el funcionamiento eficaces de un sistema de garantía internacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, párrafo 2 *bis*, del Convenio;

- El procedimiento anterior se entenderá sin perjuicio del derecho de las Partes Contratantes a aplicar en cualquier momento las disposiciones del artículo 38 o del artículo 6, párrafo 4, así como del anexo 9, parte II, párrafo 1 d), para garantizar la sostenibilidad del procedimiento TIR en su territorio.

**5.13 DIRECTRICES PARA LA COMUNICACIÓN E INTRODUCCIÓN
DE NUEVAS MEDIDAS DE CONTROL DE CONFORMIDAD
CON LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 42 *BIS*
DEL CONVENIO TIR ^{*/}**

Paso 1: Se presentará una comunicación oficial por escrito a la Junta Ejecutiva TIR y a la secretaría de la CEPE, en que se las informará de la medida planificada. Cuando reciba esta comunicación, la secretaría la distribuirá a los miembros de la Junta Ejecutiva TIR e incorporará el tema correspondiente en el programa de la siguiente reunión prevista, de conformidad con el reglamento de la Junta Ejecutiva.

Paso 2: La Junta Ejecutiva TIR comenzará a examinar la medida propuesta en su siguiente reunión ordinaria o, si lo considera necesario, en una reunión extraordinaria. En el marco de su evaluación, la Junta Ejecutiva TIR podrá:

- a) realizar encuestas;
- b) invitar a expertos;
- c) solicitar información adicional a una o varias Partes Contratantes y a otros interesados pertinentes;
- d) realizar consultas *in situ*;
- e) realizar cualquier otra actividad que corresponda a su ámbito de competencia.

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 42 *bis* y en el anexo 8 del Convenio TIR, la Junta Ejecutiva TIR finalizará su evaluación de la conformidad de la medida propuesta con las disposiciones del Convenio.

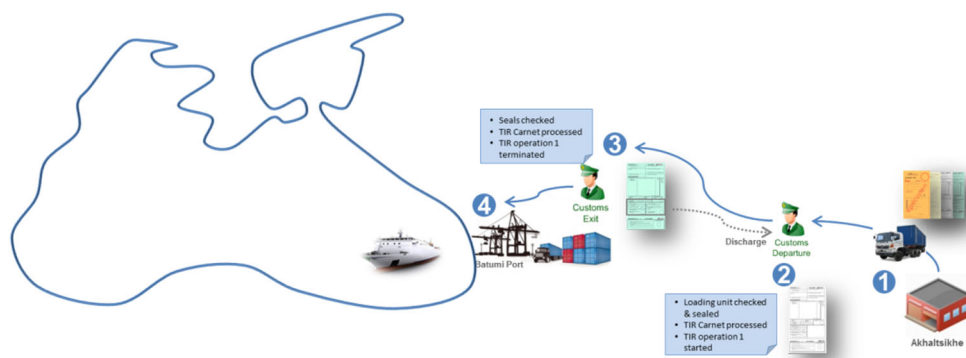
Paso 3: Sobre la base del paso 2, la Junta Ejecutiva TIR comunicará sus conclusiones al Comité Administrativo, de conformidad con lo dispuesto en el anexo 8, artículo 11, párrafo 4, del Convenio TIR.

Paso 4: El Comité Administrativo, atendiendo a lo dispuesto en el anexo 8, artículo 1 *bis*, párrafo 2, del Convenio TIR, examinará la información proporcionada por el país interesado, así como por la Junta Ejecutiva TIR, y adoptará una decisión sobre la conformidad de la medida o las medidas propuestas. Cabe señalar que la autoridad máxima compete al Comité Administrativo.

^{*/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125, párr. 9}

5.14 EJEMPLO DE UN TRANSPORTE TIR INTERMODAL^{*/}

Escenario de un transporte intermodal por contenedor



1. Hay diferentes tipos de contenedores que se pueden utilizar para el transporte intermodal. Sin embargo, se estima que el 90 % de los contenedores intermodales son contenedores “de uso general” que en su mayor parte tienen una longitud de 6 o 12 m (20 o 40 pies). En 2010, los contenedores representaron el 60 % del comercio por vía marítima en el mundo. El presente escenario se aplica a la mayoría de los tipos de contenedores intermodales y a la mayor parte de sus usos, en la medida que estén aprobados para el transporte al amparo del procedimiento TIR.

2. En este escenario, un titular de cuadernos TIR recibe el encargo de transportar un contenedor desde Akhaltsikhe (Georgia) hasta un destino en el interior de Ucrania. La cumplimentación del cuaderno TIR se efectúa de la misma manera que para un transporte normal por carretera: el nombre del titular del cuaderno TIR autorizado figurará en la casilla 3 de la cubierta, y el número de identificación del contenedor, si procede, en la casilla 10.

3. El procedimiento que se aplicará en la Aduana de partida también será el mismo que el de un transporte normal por carretera: las autoridades aduaneras controlarán el cargamento sobre la base de la información contenida en el cuaderno TIR (en el manifiesto de mercancías) cumplimentado por el titular del cuaderno TIR autorizado, precintarán el contenedor, anotarán el número del precinto en el cuaderno TIR, separarán el talón núm. 1 y rellenarán la matriz núm. 1 (véanse el artículo 19 del Convenio y el capítulo 7, III, B a) del presente Manual TIR).

4. A la llegada al puerto de Batumi (Georgia), las autoridades aduaneras controlarán los precintos, separarán el talón núm. 2, rellenarán la matriz correspondiente y devolverán el cuaderno TIR a su titular (o su representante). El contenedor se

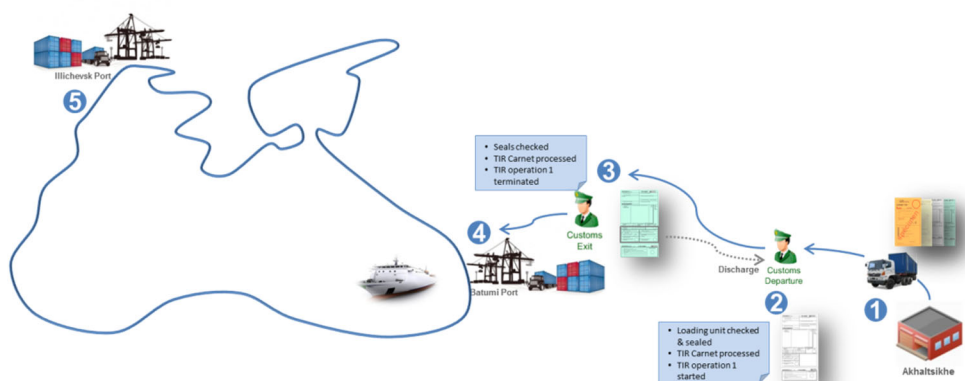
^{*/} Este escenario se basa en una práctica óptima que se aplica en el transporte intermodal entre dos Partes Contratantes en el Convenio TIR. Sin embargo, puede ocurrir que no sea posible utilizarla para los transportes TIR intermodales entre ciertas Partes Contratantes en el Convenio, debido a las disposiciones de su legislación nacional.

embarcará entonces en un buque de carga para el transporte marítimo (véase también el capítulo 7, III, B b) del presente Manual TIR).

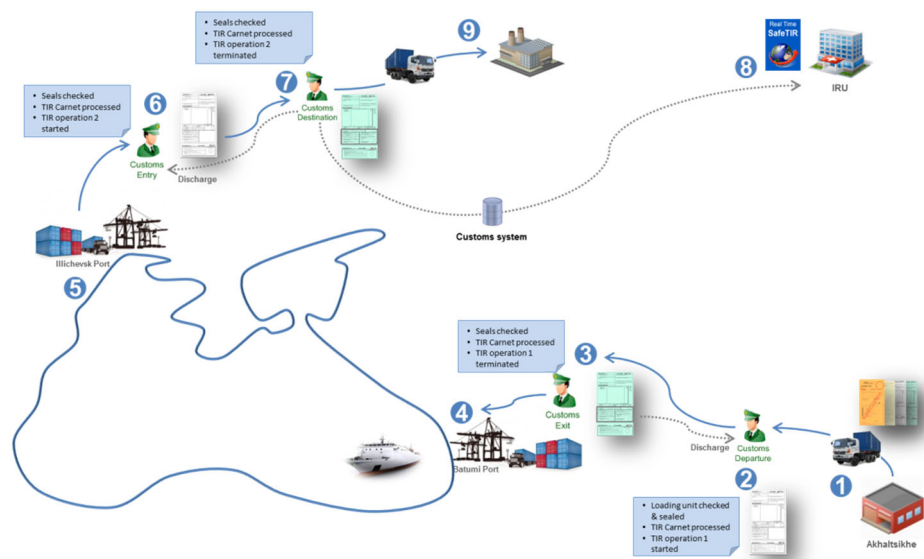
5. Durante el tramo marítimo, el titular del cuaderno TIR podrá pedir a las autoridades aduaneras que suspendan el transporte TIR de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26, párrafo 2, del Convenio (véase el comentario al artículo 26, “Aplicación del procedimiento TIR cuando una parte del viaje no se efectúe por carretera”). En caso de suspensión, deberá ser posible aplicar el procedimiento y los controles aduaneros al final del tramo por mar, para poder reanudar el transporte TIR, conforme a lo dispuesto en el artículo 26 del Convenio.

6. El método utilizado (por correo ordinario, por vía aérea o de cualquier otra forma) para remitir el cuaderno TIR de la Aduana de salida (de tránsito) a la Aduana de entrada (de tránsito) se deja a discreción del titular del cuaderno TIR.

7. Tras la descarga del contenedor del buque en el puerto de Illichevsk (Ucrania), se presentará el cuaderno TIR en la Aduana de entrada (de tránsito) (art. 21 del Convenio). Esta Aduana controlará los precintos, separará el talón núm. 1 y rellenará la matriz núm. 1 (véase también el capítulo 7, III, B c) del presente Manual TIR).



8. El transporte continuará hasta el destino final en Ucrania, donde el contenedor y las mercancías se presentarán para la terminación de la operación TIR y la terminación definitiva del transporte TIR (art. 28 del Convenio). La Aduana de destino retirará el talón núm. 2, rellenará la matriz correspondiente y devolverá el cuaderno TIR. Siguiendo el procedimiento habitual, la terminación será confirmada al sistema internacional de control (SafeTIR; anexo 10 del Convenio). La aduana competente procederá entonces al descargo de la operación TIR final (véase también el capítulo 7, III, B d) del presente Manual TIR).



9. En el contexto de este ejemplo, se recomienda a las Partes Contratantes que tengan presente lo siguiente:

- a) La Junta Ejecutiva TIR, en su 38ª reunión (diciembre de 2008), estableció que:
 - en vista de que el uso de subcontratistas no planteaba problemas jurídicos o prácticos de ningún tipo, no parecía razonable proponer ningún cambio en el Convenio TIR;
 - para respaldar la continuidad de los servicios prestados por subcontratistas en el futuro, parecía adecuado recomendar que, una vez que las autoridades aduaneras del país de partida [entrada en tránsito (3)] hubieran aceptado un cuaderno TIR de una persona que no fuera su titular autorizado, ese cuaderno TIR fuera aceptado por las autoridades aduaneras [del mismo país o (4)] de los otros países que participaran en el transporte TIR sin nuevas exigencias (véase el documento ECE/TRANS/WP.30/2009/4, párr. 9).
- b) Estas consideraciones fueron confirmadas por el Comité en su 47ª reunión (febrero de 2009; véase el documento ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97, párr. 8).

10. El hecho de que un titular de cuadernos TIR encargue o no a un subcontratista la realización de una parte de un transporte TIR dependerá de la legislación nacional del país de que se trate. Algunas Partes Contratantes permiten a algunos titulares de cuadernos TIR autorizados, con el consentimiento de la asociación garante nacional, subcontratar una parte o la totalidad de los transportes TIR a un determinado número de empresas de transporte preseleccionadas, mientras que otras Partes Contratantes no lo permiten. En cualquier caso, el empleo de un subcontratista no eximirá al titular del cuaderno TIR de sus obligaciones dimanantes del artículo 11, párrafo 2.

6. MODELO DE AUTORIZACIÓN DE LAS ASOCIACIONES PARA EXPEDIR CUADERNOS TIR Y ACTUAR COMO GARANTES, Y MODELO DE ACUERDO ^{*/}

6.1 MODELO DE AUTORIZACIÓN DE LAS ASOCIACIONES PARA EXPEDIR CUADERNOS TIR Y ACTUAR COMO GARANTES

1. De conformidad con el artículo 6, párrafo 1, del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975) hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975, en su forma posteriormente enmendada (en lo sucesivo, “el Convenio TIR”), ... (nombre de las autoridades competentes) ... de ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ... autoriza por la presente a ... (nombre de la asociación) ... a expedir cuadernos TIR al amparo del Convenio TIR y a actuar como garante en ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ..., siempre que se cumplan plenamente las condiciones y requisitos mínimos establecidos en el anexo 9, parte I, del Convenio TIR.

2. En particular, ... (nombre de la asociación) ...:

- a) Ha demostrado su existencia, durante al menos un año, como asociación establecida en la Parte Contratante en que se expide la autorización;
- b) Ha aportado pruebas de una situación financiera solvente y de una capacidad organizativa suficiente para cumplir las obligaciones que le impone el Convenio;
- c) No ha incurrido en infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera o fiscal;
- d) Ha concertado un acuerdo escrito u otro instrumento jurídico con ... (nombre de las autoridades competentes) ... de ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ... y ha asumido en él un compromiso de conformidad con las disposiciones del anexo 9, parte I, párrafo 3 v), del Convenio TIR (adjunto);
- e) Ha aceptado las siguientes condiciones y requisitos adicionales (si es el caso): ...

3. En caso de incumplimiento grave o reiterado de las condiciones y requisitos mínimos establecidos en el anexo 9, parte I, del Convenio TIR, ... (nombre de las autoridades competentes) ... de ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ... revocarán esta autorización.

4. La autorización concedida con las condiciones arriba expuestas se entenderá sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades que impone a ... (nombre de la asociación) ... el Convenio TIR. Esto significa que la revocación de la autorización de expedir cuadernos TIR y de actuar como garante no afectará a las obligaciones en que haya incurrido ... (nombre de la asociación) ... en ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ... en relación con operaciones realizadas al amparo de

^{*/} El modelo se ha actualizado para reflejar las modificaciones del anexo 9, parte I, introducidas por la Enmienda 31, que entró en vigor el 10 de octubre de 2013.

cuadernos TIR aceptados por ... (nombre de las autoridades competentes) ... antes de la fecha de revocación de esta autorización y expedidos por ella misma o por asociaciones extranjeras que estén afiliadas a la organización internacional a la que ella también esté afiliada.

5. Esta autorización se hará efectiva cuando entre en vigor el acuerdo escrito/instrumento jurídico mencionado en el párrafo 2 d) *supra*.

6.2 MODELO DE ACUERDO ^{*/}

De conformidad con el anexo 9, parte I, párrafo 1 d), del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975) hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975, en su forma posteriormente enmendada (en lo sucesivo, “el Convenio TIR”), ... (nombre de las autoridades competentes) ... de ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ... y ... (nombre de la asociación) ... acuerdan lo siguiente:

A. COMPROMISO

1. Al aceptar este acuerdo en debida forma, en consonancia con la legislación y la práctica administrativa nacionales, ... (nombre de la asociación) ... se compromete, de conformidad con el anexo 9, parte I, del Convenio TIR, a:

- a) cumplir las obligaciones establecidas en el artículo 8 del Convenio TIR, en particular las que se enuncian en la sección B *infra*;
- b) aceptar el importe máximo por cuaderno TIR determinado por ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ..., que podrá reclamarse a ... (nombre de la asociación) ... de conformidad con el artículo 8, párrafo 3, del Convenio TIR, como se indica detalladamente en la sección C *infra*;
- c) verificar continuamente, y en particular antes de solicitar la autorización para el acceso de las personas al procedimiento TIR, que se cumplan las condiciones y requisitos mínimos establecidos en el anexo 9, parte II, del Convenio TIR;
- d) otorgar garantías respecto de todas las obligaciones en que incurra en ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ..., donde está establecida, en relación con operaciones realizadas al amparo de cuadernos TIR expedidos por ella misma y por asociaciones extranjeras que estén afiliadas a la organización internacional a la que ella también esté afiliada;
- e) cubrir sus obligaciones, a satisfacción de las autoridades competentes de ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ..., donde está establecida, con una compañía de seguros, un consorcio de aseguradores o una institución financiera. El contrato o los contratos de seguro o de garantía financiera deberán cubrir la totalidad de sus obligaciones en relación con las operaciones realizadas al amparo de cuadernos TIR expedidos por ella misma o por asociaciones

^{*/} Un otro instrumento jurídico, de conformidad con el anexo 9, parte I, párr. 1 d).

extranjeras que estén afiliadas a la organización internacional a la que ella también esté afiliada;

- f) permitir a las autoridades competentes comprobar todos los registros y cuentas que lleve en relación con la administración del procedimiento TIR;
- g) aceptar un procedimiento para solucionar eficientemente las controversias que dimanen del uso indebido o fraudulento de los cuadernos TIR^{2/};
- h) convenir en que todo incumplimiento grave o reiterado de las presentes condiciones y requisitos mínimos conducirá a la revocación de la autorización para expedir cuadernos TIR (como se estipula en el párrafo 3 del modelo de autorización);
- j) cumplir estrictamente las decisiones de las autoridades competentes de ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ..., donde está establecida, en relación con la exclusión de personas a tenor de lo dispuesto en el artículo 38 y en el anexo 9, parte II, del Convenio TIR;
- k) aplicar fielmente todas las decisiones adoptadas por el Comité Administrativo y la Junta Ejecutiva TIR en la medida en que las hayan aceptado las autoridades competentes de ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ..., donde está establecida.

B. RESPONSABILIDAD
(véase la secc. A, párr. 1 a))

2. ... (nombre de la asociación) ... se compromete a pagar los derechos e impuestos de importación o exportación que sean exigibles, aumentados, si hubiere lugar, con los intereses de mora que hayan de pagarse en virtud de las leyes y los reglamentos aduaneros de ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ... , cuando se registre una irregularidad en relación con una operación TIR. La asociación será responsable, solidariamente con las personas deudoras de las cantidades arriba mencionadas, del pago de esas sumas.

3. La responsabilidad de la asociación se deriva de las disposiciones del Convenio TIR. En particular, la responsabilidad de la asociación comenzará en los momentos indicados en el artículo 8, párrafo 4, del Convenio TIR.

C. GARANTÍA MÁXIMA POR CUADERNO TIR
(véase la secc. A, párr. 1 b))

4. El importe máximo que las autoridades competentes de ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ... podrán exigir a ... (nombre de la asociación) ... se limitará a 100.000 (cien mil) euros por cuaderno TIR^{2/}.

^{2/} Puede adjuntarse al acuerdo.

^{2/} De conformidad con la nota explicativa 0.8.3.

5. En el caso del transporte de alcohol y tabaco, cuyos detalles figuran en el anexo 6, nota explicativa 0.8.3, del Convenio TIR, cuando se superen los niveles mínimos establecidos en esa nota, el importe máximo que las autoridades competentes de ... (nombre del país o de la unión aduanera o económica) ... podrán exigir a ... (nombre de la asociación) ... se limitará a una suma igual a 200.000 (doscientos mil) dólares de los Estados Unidos por cuaderno TIR “Tabaco/Alcohol”.

6. El valor en moneda nacional de las sumas arriba indicadas se determinará ... (diariamente/mensualmente/anualmente) ... sobre la base de ... (tipo de cambio)

D. ENTRADA EN VIGOR

7. El presente acuerdo entrará en vigor el ... (día) ... de ... (mes) ... de ... (año) ..., a condición de que se presenten pruebas documentales de la cobertura de todas las obligaciones asumidas por ... (nombre de la asociación) ... en ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ..., como se indica en la sección A, párrafo 1 e), *supra*. Si las pruebas documentales no se han presentado para esa fecha, el acuerdo entrará en vigor en la fecha de presentación de las pruebas.

E. RESCISIÓN

8. La rescisión del presente acuerdo se hará sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de ... (nombre de la asociación) ... con arreglo al Convenio TIR. Esto significa que la rescisión del acuerdo no afectará a las obligaciones en que haya incurrido ... (nombre de la asociación) ... en ... (nombre del país o la unión aduanera o económica) ... en relación con las operaciones realizadas al amparo de los cuadernos TIR aceptados por ... (nombre de las autoridades competentes) ... antes de la fecha de rescisión del presente acuerdo y expedidos por ella misma o por asociaciones extranjeras que estén afiliadas a la organización internacional a la que ella también esté afiliada.

9. Fecha y firma de las autoridades competentes y de la asociación.

7. CUADERNO TIR

7.1 EJEMPLO DE UN CUADERNO TIR DEBIDAMENTE CUMPLIMENTADO

1. La Junta Ejecutiva TIR, en colaboración con las autoridades aduaneras de Alemania, Italia, Suiza y Turquía, así como con la IRU, preparó en 2002-2003 un ejemplo de cuaderno TIR debidamente cumplimentado, que podría servir a los transportistas y a las autoridades aduaneras como modelo para rellenar correctamente ese cuaderno. En el ejemplo se tienen en cuenta las modificaciones introducidas en el cuaderno TIR (anexo 1 del Convenio) en la enmienda que entró en vigor el 12 de mayo de 2002 (ECE/TRANS/Amend.21).

2. Es bien sabido que algunas de las mayores complicaciones en los procedimientos de despacho de aduana se deben a situaciones que rara vez se dan en la práctica. Por lo que se refiere al procedimiento TIR, tales situaciones anómalas se producen en el caso de los transportes TIR en que intervienen varias Aduanas de partida y/o de destino (art. 18 del Convenio) o que incluyen una suspensión del procedimiento TIR con arreglo al artículo 26 del Convenio. Para ilustrar todos esos problemas, la Junta Ejecutiva TIR ha preparado un ejemplo complejo, que combina las siguientes características:

- a) representa una operación de transporte típica;
- b) comprende el máximo número admisible de Aduanas de partida y de destino, es decir, cuatro;
- c) dos Aduanas de partida están situadas en el mismo país;
- d) dos Aduanas de destino están situadas en países diferentes, y
- e) incluye una suspensión del procedimiento TIR durante un tramo del transporte no efectuado por carretera.

En el siguiente cuadro figuran los detalles del itinerario seguido:

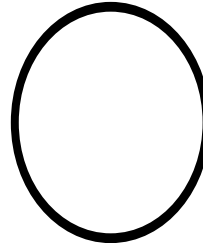
Aduana y país	Tipo de aduana	Observaciones
Trabzon (Turquía)	Aduana de partida (1)	
Erenköy (Turquía)	Aduana de partida (2)	
Haydarpasa (Turquía)	Aduana de salida	Se suspende el transporte TIR
Las mercancías se transportan por vía marítima desde Turquía hasta Italia con suspensión del procedimiento TIR.		
Puerto de Trieste (Italia)	Aduana de entrada	Se reanuda el transporte TIR
Porte, Chiasso (Italia)	Aduana de salida	
Chiasso-Strada (Suiza)	Aduana de entrada	
Berna (Suiza)	Aduana de destino (1)	Terminación parcial ^{*/} . Con arreglo a lo dispuesto en el anexo 10 del Convenio, la Aduana debe transmitir a un sistema internacional de control de los cuadernos TIR los datos necesarios sobre la terminación parcial de la operación TIR. Véanse más detalles en el capítulo 5 del presente Manual TIR.
Basilea (Suiza)	Aduana de salida	
Weil Am Rhein (Alemania)	Aduana de entrada	
Friburgo (Alemania)	Aduana de destino (2)	Terminación definitiva ^{*/} . Con arreglo a lo dispuesto en el anexo 10 del Convenio, la Aduana debe transmitir a un sistema internacional de control de los cuadernos TIR los datos necesarios sobre la terminación definitiva de la operación TIR. Véanse más detalles en el capítulo 5 del presente Manual TIR.

3. A continuación se reproduce un ejemplo de un cuaderno TIR debidamente cumplimentado.

^{*/} Véase la definición de este término en el comentario al artículo 21, “Terminación de una operación TIR en la Aduana de salida (de tránsito) y en la Aduana de destino”.

IRU - Union Internationale
des Transports Routiers

CARNET TIR*



14 vouchers No

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au 01.07.2003 inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par Union of Chambers of Commerce, Industry, Maritime Commerce
Issued by
and Commodity Exchanges of Turkey (UCCIMCCE)
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş.
Holder
Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8
(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organization:

Signature of Secretary-General of IRU

Stamp and signature of UCCIMCCE

(A remplir avant utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ Turkey
Country/Countries of departure ⁽¹⁾

7. Pays de destination Switzerland, Germany
Country/Countries of destination ⁽¹⁾

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾
Registration No(s), of road vehicle(s) ⁽¹⁾
34 ZH 6945

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾
No. 118932.2645 of 02.10.2002

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

11. Observations diverses
Remarks

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



Signature of the TIR Carnet holder



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


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


VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET No 	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Mültelevrası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbağçe Sok. No:19 Yenibosna Bakarköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey 6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 11
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 800 2. Customs office Freiburg 500 3. Customs office _____		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date Trabzon, 28.05.2003 15. Signature of holder or agent _____ Signature	
		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Trabzon			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 31.05.2003		
21. Registered by the Customs office at Trabzon under No. 006494			
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET No 	
1. Accepted by the Customs office at Trabzon			
2. Under No. 006494			
3. Seals or identification marks applied One seal No. 11			
<input type="checkbox"/> 4. Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)	

VOUCHER N° 2 PAGE 2		TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbağçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800 CD 1 - 500	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	5600 4300	One seal No. 11
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 1300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)
2. Customs office Freiburg	500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Trabzon		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Erenköy	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 31.05.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Trabzon	under No. 006494	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2		of TIR CARNET No	
1. Arrival certified by the Customs office at <u>Erenköy</u>		 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

VOUCHER N° 1 PAGE 3		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbağçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey 6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 001 - 800	<u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	
EF 001 - 1000	<u>Erenköy Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	Signature _____	
3. Customs office _____	_____	_____	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Erenköy		20. Time-limit for transit 01.06.2003	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	21. Registered by the Customs office at Erenköy		under No. 072564
22. Miscellaneous (Itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa		23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 3		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at Erenköy		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. 072564			
3. Seals or identification marks applied One seal No. 693			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact		30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa			


VOUCHER N° 2 PAGE 4		1. TIR CARNET No 	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 1 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office	4300	
EF 001 - 1000	For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Erenköy		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Haydarpaşa	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 01.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Erenköy	under No. 072564	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 31.05.2003 Stamp and signature (Haydarpaşa)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 4 of TIR CARNET No 			
1. Arrival certified by the Customs office at Haydarpaşa		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____			
4. New seals affixed _____		31.05.2003 Stamp and signature (Haydarpaşa)	
5. Reservations _____			
The TIR transport is suspended for the sea leg and is to be resumed in Italy.			


VOUCHER N° 1 PAGE 5		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR042/8	
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300 3600	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Porto of Trieste, 121109			
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 10 hours as from 16.00		
21. Registered by the Customs office at Porto of Trieste	under No. A/5 n.7		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 5		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at Porto of Trieste		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. <u>A/5 n.7</u>		02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)	
3. Seals or identification marks applied			
4. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso			

VOUCHER N° 2 PAGE 6		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR 042/8	
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	<u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 1 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	
EF 001 - 1000	<u>Erenköy Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Porto of Trieste, 121109		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Ponte Chiasso, 075140	
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 10 hours as from 16.00	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Porto of Trieste	under No. A/5 n.7	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Ponte Chiasso)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 6 of TIR CARNET No			
1. Arrival certified by the Customs office at Ponte Chiasso		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact		03.06.2003 Stamp and signature (Ponte Chiasso)	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

VOUCHER N° 1 PAGE 7		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 001 - 800 CD 001 - 500 EF 001 - 1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods <u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages <u>Erenköy Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300 3600	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 800 2. Customs office Freiburg 1500 3. Customs office _____	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent <u>Trabzon, 28.05.2003</u> Signature _____	17. Customs office of departure: Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Chiasso-Strada, 418			
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit _____		
21. Registered by the Customs office at Chiasso-Strada under No. _____			
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 7		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at <u>Chiasso-Strada</u>		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied _____			
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern			

VOUCHER N° 2 PAGE 8		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbağçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods <u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages <u>Erenköy Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300 3600	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Chiasso-Strada, 418		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Bern, 166	
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Chiasso-Strada	under No.	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified 800	
22. Miscellaneous (Itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 8 of TIR CARNET No			
1. Arrival certified by the Customs office at Bern		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact		<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div> 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) 800			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

VOUCHER N° 1 PAGE 9		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbağçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey 6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB-001-800 CD 001-500 EF 001-1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">04.06.2003 Stamp and signature (Bern)</div> For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300 3600	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693 One seal No. I/27F <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">04.06.2003 Stamp and signature (Bern)</div>
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 2. Customs office Freiburg 3. Customs office _____	Number 2300 800 1500	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date Trabzon, 28.05.2003 15. Signature of holder or agent Signature	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Bern, 166			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact		20. Time-limit for transit 04.06.2003	
21. Registered by the Customs office at Bern		under No. _____	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 9		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at Bern		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied One seal No. I/27F			
<input type="checkbox"/> 4. Seals or identification marks found to be intact		04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn			


VOUCHER N° 2 PAGE 10		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey 6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB-1-800 CD 1-500 EF 001-1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin: 5px;">04.06.2003 Stamp and signature (Bern)</div> For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300 3600	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693 One seal No. 1/27F <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin: 5px;">04.06.2003 Stamp and signature (Bern)</div>
12. Total number of packages entered on the manifest Destination: 1. Customs office Bern 2. Customs office Freiburg 3. Customs office _____	Number 2300 800 1500	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date Trabzon, 28.05.2003 15. Signature of holder or agent Signature	17. Customs office of departure: Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Bern, 166		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Basel, 180	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 04.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Bern under No. _____	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified		
22. Miscellaneous (Itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn	27. Reservations		
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Basel)		

TIR CARNET NO
PAGE 10

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 10 of TIR		No	
1. Arrival certified by the Customs office at Basel/Weil am Rhein-Autobahn, 180		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Seals or identification marks found to be intact		<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto; border-radius: 50%;"></div> <p>04.06.2003 Stamp and signature (Basel)</p>	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

VOUCHER N° 1 PAGE 11		1. TIR CARNET No	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakarköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey	6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB -001 - 800	<u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg:	5600	One seal No. 693
CD 001 - 500	Linen, collies, 500 packages <u>Erenköy Customs office</u> For Freiburg:	4300	One seal No. 1/27F
EF 001 - 1000	T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Weil Am Rhein-Autobahn			
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 06.06.2003		
21. Registered by the Customs office at Weil Am Rhein-Autobahn	under No. 0639		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Freiburg			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 11		of TIR CARNET No	
1. Accepted by the Customs office at <u>Weil Am Rhein - Autobahn</u>		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. <u>0639</u>		04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)	
3. Seals or identification marks applied			
4. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) <u>Freiburg</u>			

VOUCHER N° 2 PAGE 12		1. TIR CARNET No. No	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization IRU - International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Millederarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure Turkey 6. Country/Countries of destination Switzerland, Germany	
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	<u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 1 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	One seal No. 1/27F
EF 001 - 1000	<u>Erenköy Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office Bern	800	14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003	
2. Customs office Freiburg	1500	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Weil Am Rhein/Autobahn		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Freiburg	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 06.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Weil Am Rhein	under No. 0639	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified 1500	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Freiburg		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)	

COUNTERFOIL N° 2 PAGE 12 of TIR CARNET No. No	
1. Arrival certified by the Customs office at Freiburg	6. Customs officer's signature and Customs office date stamp
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact	 05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) 1500	
4. New seals affixed _____	
5. Reservations _____	

7.2 PRÁCTICAS ÓPTIMAS EN EL USO DEL CUADERNO TIR ^{*/}

I. REGLAS GENERALES PARA EL USO DEL CUADERNO TIR (ANEXO 1 DEL CONVENIO TIR)

1. Expedición: El cuaderno TIR podrá expedirse en el país en el que esté establecido o domiciliado el titular o en el país de partida.
2. Idioma: El cuaderno TIR estará impreso en francés, con excepción de la página 1 de la cubierta, cuyas rúbricas estarán también impresas en inglés; las “Reglas para el uso del cuaderno TIR” figurarán en francés en la página 2, y en inglés en la página 3, de la cubierta. Se podrán insertar también hojas suplementarias con la traducción del texto a otros idiomas.

Los cuadernos utilizados para los transportes TIR en el marco de una cadena de garantía regional podrán estar impresos en cualquier otro idioma oficial de las Naciones Unidas, con la salvedad de que en la página 1 de la cubierta las rúbricas estarán también impresas en francés o inglés. Las “Reglas para el uso del cuaderno TIR” figurarán en la página 2 de la cubierta en el idioma oficial de las Naciones Unidas utilizado y, en la página 3 de la cubierta, en francés o inglés.

3. Validez: El cuaderno TIR será válido hasta la terminación del transporte TIR en la Aduana de destino, siempre que haya sido aceptado en la Aduana de partida dentro del plazo fijado por la asociación expedidora (rúbrica 1 de la página 1 de la cubierta).
4. Número de cuadernos: No se establecerá más de un cuaderno TIR para un conjunto de vehículos (vehículos acoplados) o para varios contenedores cargados sobre un solo vehículo o un conjunto de vehículos (véase también el párrafo 10 d) *infra*).
5. Número de Aduanas de partida y de destino: Un transporte al amparo de un cuaderno TIR podrá tener varias Aduanas de partida y de destino, pero el número total de Aduanas de partida y de destino no podrá exceder de cuatro. El cuaderno TIR solo podrá presentarse en las Aduanas de destino si lo han aceptado todas las Aduanas de partida (véase también el párrafo 10 e) *infra*).
6. Número de hojas: Si el transporte tiene una sola Aduana de partida y una sola Aduana de destino, el cuaderno TIR deberá tener por lo menos 2 hojas para el país de partida, 2 hojas para el país de destino y 2 hojas para cada país que se atraviese. Por cada Aduana de partida (o de destino) suplementaria se necesitarán otras 2 hojas.
7. Presentación en las Aduanas: El cuaderno TIR se presentará, junto con el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor o los contenedores, en cada Aduana de partida, de tránsito y de destino. En la última Aduana de partida, el funcionario competente firmará y pondrá el sello de la aduana con la fecha del día en la rúbrica 17, al pie del manifiesto, en todos los talones que hayan de utilizarse durante el resto del transporte.

^{*/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97, párr. 30}

II. CÓMO CUMPLIMENTAR EL CUADERNO TIR

8. Raspaduras y enmiendas: En el cuaderno TIR no se podrá borrar ni sobrecribir ninguna información. Toda rectificación deberá efectuarse tachando las indicaciones erróneas y, si es necesario, añadiendo las que procedan. Toda modificación deberá ser rubricada por su autor y refrendada por las autoridades aduaneras.

9. Información sobre la matrícula: Cuando la legislación nacional no prevea el uso de matrículas en los remolques y semirremolques, se indicará, en lugar del número de matrícula, el número de identificación o de fabricación.

10. Manifiesto:

- a) El manifiesto se cumplimentará en el idioma del país de partida, a menos que las autoridades aduaneras autoricen el uso de otro idioma. Las autoridades aduaneras de los demás países que se atraviesen se reservan el derecho de exigir una traducción en su idioma. A fin de evitar las demoras a que puede dar lugar esa exigencia, se aconseja al transportista que provea al conductor del vehículo de las traducciones necesarias.
- b) Las indicaciones que figuren en el manifiesto deberán estar escritas a máquina o en multicopista de manera que sean claramente legibles en todas las hojas. Las hojas ilegibles serán rechazadas por las autoridades aduaneras.
- c) Podrán adjuntarse a los talones hojas anexas del mismo modelo que el manifiesto, o documentos comerciales que contengan todas las indicaciones que deben figurar en el manifiesto. En este caso, todos los talones deberán indicar lo siguiente:
 - i) el número de hojas anexas (casilla 8);
 - ii) el número y naturaleza de los bultos o artículos, así como el peso bruto total de las mercancías enumeradas en esas hojas anexas (casillas 9 a 11).
- d) Cuando el cuaderno TIR se refiera a un conjunto de vehículos o a varios contenedores, el contenido de cada vehículo o contenedor se indicará por separado en el manifiesto. Esa información irá precedida del número de matrícula del vehículo o del número de identificación del contenedor (rúbrica 9 del manifiesto).
- e) Del mismo modo, si hubiere varias Aduanas de partida o de destino, las anotaciones relativas a las mercancías que deba tomar bajo su control cada Aduana de partida o que estén dirigidas a cada Aduana de destino deberán figurar por separado en el manifiesto.

11. Listas de bultos, fotografías, planos, etc.: Cuando, para la identificación de mercancías pesadas o voluminosas, las autoridades aduaneras exijan documentos de esta naturaleza, dichos documentos serán visados por las autoridades aduaneras y fijados a la

página 2 de la cubierta del cuaderno. Además, se hará referencia a esos documentos en la casilla 8 de todos los talones.

12. **Firma:** Todos los talones (rúbricas 14 y 15) estarán fechados y firmados por el titular del cuaderno TIR o por su representante.

13. Las instrucciones para rellenar las casillas del cuaderno TIR figuran en el anexo 1 *infra*.

III. TRATAMIENTO DE LOS TALONES DEL CUADERNO TIR POR LAS DISTINTAS ADUANAS EN EL CURSO DE UN TRANSPORTE TIR

A. La hoja amarilla no es para uso de la Aduana

14. La hoja amarilla no tiene valor legal, puesto que no forma parte del Convenio TIR. Se incluye en el cuaderno TIR por dos motivos: i) para facilitar una traducción de los epígrafes de las casillas que aparecen en los talones núm. 1/núm. 2 y en las matrices núm. 1/núm. 2 al idioma del país de partida, y ii) para llevar un registro de los datos del manifiesto de mercancías del cuaderno TIR después de arrancados todos los talones del cuaderno en el curso de un transporte TIR. El titular del cuaderno TIR rellenará la hoja amarilla de la misma forma que los talones. Las autoridades aduaneras no tendrán que rellenar o sellar la hoja amarilla, salvo cuando el titular del cuaderno TIR solicite la aprobación de algún cambio que se haya realizado. La hoja amarilla no se puede arrancar del cuaderno.

B. Talones núm. 1/núm. 2 y matrices núm. 1/núm. 2

15. A continuación se ilustra el uso de los talones del cuaderno TIR en el ejemplo más simple: un transporte TIR que comienza en la Aduana de partida del país A, pasa por la Aduana de salida (de tránsito), entra en el país B a través de la Aduana de entrada (de tránsito) y llega a la Aduana de destino en el país B. Más adelante se explica el uso de los talones en situaciones más complejas.

a) Aduana de partida en el país A^{1/}

La Aduana de partida rellena las siguientes casillas del talón núm. 1 (pág. 1 del cuaderno TIR) y del talón núm. 2 (pág. 2): “Para uso oficial” (si procede)^{2/}, 18, y 20 a 23. También rellena las casillas 16 y 17 en todas las páginas del cuaderno TIR y las casillas 1 a 3, 5 y 6 de la matriz núm. 1 (pág. 1). A continuación, la Aduana de partida arranca el talón núm. 1 (pág. 1) y devuelve el cuaderno TIR al titular para que comience el transporte TIR.

^{1/} La descripción que sigue se centra en la cumplimentación y el tratamiento de los talones de un cuaderno TIR, no en los controles que realizan las diversas Aduanas. Los detalles sobre los controles aduaneros figuran en los artículos del Convenio TIR, así como en las notas explicativas y los comentarios. Por ejemplo, los controles que ha de realizar la Aduana de partida se enumeran en el artículo 19.

^{2/} Aquí y más adelante, para saber si estas casillas deben rellenarse o no en una situación particular, véanse las descripciones del cuadro 1.

b) Aduana de salida (de tránsito) del país A

La Aduana de salida rellena las siguientes casillas del talón núm. 2 (pág. 2 del cuaderno TIR): 24, 25 (si procede), 27 (si procede) y 28. También rellena las casillas 1, 2 (si procede), 4 (si procede), 5 (si procede) y 6 de la matriz núm. 2 (pág. 2). Después arranca el talón núm. 2 (pág. 2) y devuelve el cuaderno TIR al titular para que continúe el transporte TIR. A continuación, la Aduana de salida debería proceder al descargo de la operación TIR (véase el ejemplo de práctica óptima que figura en el capítulo 5.3 del presente Manual TIR).

c) Aduana de entrada (de tránsito) en el país B

La Aduana de entrada rellena las siguientes casillas del talón núm. 1 (pág. 3 del cuaderno TIR) y del talón núm. 2 (pág. 4): “Para uso oficial” (si procede), 18, 19 (si procede) y 20 a 23. También rellena las casillas 1, 2, 3 (si procede), 4 (si procede), 5 y 6 de la matriz núm. 1 (pág. 3). A continuación, la Aduana de entrada arranca el talón núm. 1 (pág. 3) y devuelve el cuaderno TIR al titular para que continúe el transporte TIR.

d) Aduana de destino en el país B

La Aduana de destino rellena las siguientes casillas del talón núm. 2 (pág. 4 del cuaderno TIR): 24, 25 (si procede), 26, 27 (si procede) y 28. También rellena las casillas 1, 2 (si procede), 3, 4 (si procede), 5 (si procede) y 6 de la matriz núm. 2 (pág. 4). Después, la Aduana de destino arranca el talón núm. 2 (pág. 4) y devuelve el cuaderno TIR al titular. A continuación, la Aduana de destino debería proceder al descargo de la operación TIR (véase el ejemplo de práctica óptima que figura en el capítulo 5.3 del presente Manual TIR).

e) Varios países de tránsito

Cuando haya varios países de tránsito, cada Aduana de salida o entrada (de tránsito) seguirá el procedimiento descrito en los apartados b) y c) *supra*, respectivamente. Para cada país de tránsito se utilizará un nuevo par de páginas (talón núm. 1/matriz núm. 1 y talón núm. 2/matriz núm. 2).

f) Varias Aduanas de partida

En el caso de que haya varias Aduanas de partida, el procedimiento que se describe en el apartado a) *supra* deberá modificarse como sigue: solo la última Aduana de partida rellenará las casillas 16 y 17 de todas las páginas restantes del cuaderno TIR, mientras que la Aduana o las Aduanas de partida precedentes rellenarán esas casillas solamente en el par de talones núm. 1/núm. 2 que les corresponda. Salvo la primera Aduana de partida, la Aduana o las Aduanas de partida posteriores actuarán primero como Aduana de salida (de tránsito), según se describe en el apartado b) *supra*, y solo entonces actuarán como Aduana de partida, según se describe en el apartado a) *supra*. Para cada Aduana de partida adicional se requerirá un nuevo par de páginas (talón núm. 1/matriz núm. 1 y talón núm. 2/matriz núm. 2).

g) Varias Aduanas de destino

En el caso de que haya varias Aduanas de destino, únicamente la última Aduana realizará el procedimiento descrito en el párrafo d) *supra*. La Aduana o las Aduanas de destino anteriores actuarán primero como Aduana de destino, siguiendo el procedimiento descrito en el apartado d) *supra*, y solo entonces actuarán como Aduana de entrada (de tránsito), siguiendo el procedimiento descrito en el apartado b) *supra*. En los talones que queden en el cuaderno TIR deberán tacharse las mercancías descargadas y los precintos aduaneros retirados y anotarse los nuevos precintos aduaneros colocados. Para cada Aduana de destino adicional se requerirá un nuevo par de páginas (talón núm. 1/matriz núm. 1 y talón núm. 2/matriz núm. 2).

C. Talones del cuaderno TIR no utilizados

16. Si al finalizar el transporte TIR en la (última) Aduana de destino quedaran talones sin utilizar en el cuaderno TIR, las autoridades aduaneras deberán invalidarlos de forma visible (tachándolos, perforándolos, etc.) a fin de evitar su posible utilización con fines fraudulentos.

IV. USO DEL CUADERNO TIR EN SITUACIONES ANÓMALAS

A. Incidentes o accidentes, acta de comprobación

17. En el caso de que, fortuitamente, en el curso del trayecto se rompa un precinto aduanero o se destruyan o dañen las mercancías, el transportista se dirigirá inmediatamente a las autoridades aduaneras que haya en las cercanías o, en su defecto, a otras autoridades competentes del país en que se encuentre. Dichas autoridades extenderán en el plazo más breve posible el acta de comprobación (última página del cuaderno TIR). Si el acta de comprobación es redactada por otras autoridades que no sean las aduaneras, el titular deberá informar del incidente o accidente a las autoridades aduaneras en la primera ocasión de que disponga, ya que solo esas autoridades pueden decidir si el vehículo de transporte por carretera está en condiciones de continuar el transporte bajo precinto aduanero, y colocar esos precintos para el resto del viaje. Además, solo las autoridades aduaneras pueden ejercer el control adecuado sobre las mercancías transportadas.

18. En caso de accidente que requiera el transbordo del cargamento a otro vehículo o a otro contenedor, ese transbordo solo podrá efectuarse en presencia de una de las autoridades mencionadas en el anterior párrafo 17. Tal autoridad extenderá el acta de comprobación. A menos que el cuaderno ostente la mención “Mercancías pesadas o voluminosas”, el vehículo o contenedor sustitutivo deberá estar aprobado para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero. Además, será precintado y los precintos utilizados se describirán en el acta de comprobación. No obstante, si no se dispone de ningún vehículo o contenedor aprobado, el transbordo podrá efectuarse a un vehículo o contenedor no aprobado, siempre que ofrezca garantías suficientes. En este último caso, las autoridades aduaneras de los países siguientes decidirán si también ellas permiten la continuación del transporte al amparo del cuaderno TIR en ese vehículo o contenedor.

19. En caso de peligro inminente que exija la descarga inmediata de una parte o la totalidad de las mercancías, el transportista podrá actuar por iniciativa propia, sin solicitar ni esperar la intervención de las autoridades mencionadas en el párrafo 17. En ese caso, tendrá que demostrar que se vio obligado a actuar así para proteger el vehículo o el contenedor o su cargamento, y tan pronto como haya adoptado las medidas preventivas que requiera la emergencia, dará aviso a una de las autoridades mencionadas en el párrafo 17 para que comprueben los hechos, controlen la carga, precinten el vehículo o contenedor y extiendan el acta de comprobación.

20. El acta de comprobación permanecerá unida al cuaderno TIR. Si es necesario, las aduanas de los países que se atraviesen posteriormente podrán hacer copias del acta de comprobación para sus archivos.

21. Se recomienda a las asociaciones que, además del modelo inserto en el propio cuaderno TIR, faciliten a los transportistas cierto número de formularios del acta de comprobación redactados en el idioma o los idiomas de los países que se hayan de atravesar.

22. Las instrucciones para cumplimentar el acta de comprobación del cuaderno TIR figuran en el anexo 2 *infra*.

B. Confiscación del cuaderno TIR

23. En circunstancias excepcionales, las autoridades competentes podrán confiscar un cuaderno TIR, por ejemplo, si no fuera válido o con el fin de realizar una investigación. En esos casos, se entregará al titular la esquina numerada (resguardo) de la contracubierta del cuaderno TIR, que puede desprenderse fácilmente. La autoridad que haya confiscado el cuaderno TIR firmará y sellará el resguardo. Además, se consignarán en él los datos de la autoridad, la fecha y el lugar. El cuaderno TIR se devolverá lo antes posible a la asociación nacional del país en que se haya confiscado.

C. Mercancías pesadas o voluminosas

24. El cuaderno TIR que se utilice en el transporte de mercancías pesadas o voluminosas deberá llevar en la cubierta y en todos sus talones la indicación “Mercancías pesadas o voluminosas” en letra negrita, en francés o inglés.

D. Uso consecutivo de dos cuadernos TIR

25. Un transportista podrá utilizar consecutivamente dos cuadernos TIR para una misma operación de transporte en casos excepcionales, por ejemplo, si el número de talones de un cuaderno TIR no es suficiente para completar un transporte o con el fin de aumentar el número máximo permitido de lugares de carga y descarga. En esos casos, el primer cuaderno TIR se terminará en una Aduana y esa misma Aduana aceptará un nuevo cuaderno, que se utilizará para el resto del viaje. Así pues, esa Aduana será la Aduana de destino del primer cuaderno TIR y la Aduana de partida del segundo. Este hecho se hará constar mediante la anotación de referencias cruzadas en ambos cuadernos. Para satisfacer las condiciones enunciadas en el artículo 2 del Convenio, es esencial que cada cuaderno TIR se utilice para franquear al menos una frontera.

E. Uso simultáneo de varios cuadernos TIR

26. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17, párrafo 1, del Convenio TIR, se podrá extender un cuaderno TIR por cada vehículo de transporte por carretera o contenedor, aunque circulen juntos como un conjunto de vehículos o como varios contenedores cargados en un solo vehículo. En esos casos, la Aduana o las Aduanas de partida deberían indicar todos los números de referencia de dichos cuadernos en la casilla “Para uso oficial” de todos los talones de cada cuaderno TIR aceptado. En el caso del transporte de una carga mixta, formada por mercancías normales y mercancías pesadas o voluminosas, se necesitará un cuaderno TIR separado que ampare el transporte de las mercancías normales (véase también el párr. 24 *supra*). La misma norma se aplicará si un vehículo de transporte por carretera que está siendo objeto de exportación y, por lo tanto, se considera de por sí una mercancía, circula por sus propios medios y lleva también como carga otras mercancías normales.

F. Suspensión de un transporte TIR

27. Si un transporte TIR se suspende con arreglo a lo dispuesto en el artículo 26 del Convenio TIR, la última Aduana visitada antes de la suspensión deberá consignar ese hecho con una mención adecuada en la casilla 5 de la respectiva matriz núm. 2 del cuaderno TIR.

G. Uso simultáneo de un par de talones núm. 1 y núm. 2 por una Aduana

28. En circunstancias excepcionales, el titular de un cuaderno TIR puede no encontrarse en condiciones de continuar un transporte TIR, por ejemplo, si llega a un país de destino en el que ha sido excluido anteriormente con arreglo a lo dispuesto en el artículo 38. A pesar de que una operación TIR no puede comenzar en el país de destino, en esa situación la Aduana de entrada actuará como última Aduana de destino y velará por la terminación satisfactoria de todo el transporte TIR. Para ello, la Aduana de entrada deberá comenzar y terminar inmediatamente una operación TIR cumplimentando simultáneamente los talones núm. 1 y núm. 2 según se indica en la sección III, B, apartados a) y d), *supra*. Los datos requeridos sobre la terminación se comunicarán también al sistema internacional de control, conforme a lo previsto en el anexo 10 del Convenio.

H. Examen físico en tránsito

29. Si, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 24, las autoridades aduaneras proceden, en el curso del viaje o en una Aduana de tránsito, a examinar la carga de un vehículo de transporte por carretera, un conjunto de vehículos o un contenedor, dichas autoridades harán constar en los talones del cuaderno TIR utilizados en su país, en las matrices correspondientes y en los talones restantes del cuaderno TIR los detalles de los nuevos precintos fijados y de los controles efectuados.

I. Escoltas

30. Si un vehículo de transporte por carretera circula con escolta a expensas del transportista de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23, se recomienda que las autoridades aduaneras, cuando así lo solicite el transportista, escriban en la matriz núm. 1 del cuaderno TIR, en la rúbrica 5, titulada “Informaciones varias”, la palabra “Escolta”, seguida de una breve indicación de los motivos por los que se exigió dicha escolta.

J. Tratamiento de un cuaderno TIR en caso de denegación de la entrada de un transporte TIR^{1/}

31. Puede ocurrir que por razones no relacionadas con la aplicación de las disposiciones del Convenio TIR, las autoridades competentes de un país decidan no permitir la entrada de un transporte TIR en el territorio de su país. Cuando así sea, se

^{1/} {ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/4 y ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105, párr. 35}

recomienda vivamente que las autoridades aduaneras de la Aduana de entrada en tránsito apliquen el siguiente procedimiento:

- a) Rellenar, sellar y arrancar los talones núm. 1 y núm. 2, certificando así el comienzo y la terminación de la operación TIR en su país;
- b) Indicar en la casilla “Para uso oficial” de los restantes talones núm. 1 y núm. 2 la razón precisa de la denegación de la entrada del transporte TIR. Se debería remitir a la decisión que dio lugar a la denegación, así como a las disposiciones de la legislación nacional o internacional en que se basó esa decisión;
- c) Indicar en la casilla 5 de las matrices núm. 1 y núm. 2 correspondientes la mención “Acceso denegado”;
- d) Al regreso a la Aduana de salida (de tránsito), las autoridades aduaneras deberían refrendar los cambios realizados en la casilla 6 (País(es) de destino) en los restantes talones núm. 1 y núm. 2 y abrir el cuaderno TIR para una operación TIR en el territorio de su país.

32. Se informa a los titulares de cuadernos TIR que pueden utilizar las páginas restantes del cuaderno para continuar el transporte TIR. En caso de que el número de páginas restantes no sea suficiente para llevar a término el transporte TIR, podrá utilizarse un segundo cuaderno TIR. En esos casos, como se indica en el comentario pertinente al artículo 28 del Convenio, se deberá poner fin a la primera parte del transporte TIR conforme a lo dispuesto en los artículos 27 y 28 del Convenio, y la misma Aduana que certifique la terminación de la primera parte del transporte aceptará un nuevo cuaderno, que se usará para el resto del transporte TIR. Ambos cuadernos deberán llevar una mención adecuada que indique este hecho.

V. RECOMENDACIÓN A LOS TITULARES DE CUADERNOS TIR PARA LA SELECCIÓN DEL TIPO ADECUADO DE CUADERNO TIR^{1/ 2/}

33. Se recomienda a los titulares de cuadernos TIR (o sus representantes) que seleccionen cuidadosamente el tipo de cuaderno (de 4, 6, 14 o 20 páginas) que mejor se ajuste a las circunstancias del transporte TIR concreto para el que se abrirá el cuaderno TIR.

34. Se recomienda a los titulares de cuadernos TIR (o sus representantes) que rellenen tantos talones del cuaderno TIR como sea posible, si no todos ellos, y que fechen y firmen las casillas 14 y 15, de conformidad con el párrafo 12 de las “Reglas para el uso del cuaderno TIR”.

35. La última Aduana de partida deberá estampar una firma y un sello con la fecha del día en la casilla 17 de todos los talones que haya rellenado previamente el titular (o su representante), de conformidad con el párrafo 7 de las “Reglas para el uso del cuaderno TIR”.

36. Todo talón restante en el cuaderno TIR que no haya sido rellenado previamente por el titular (o su representante) será cancelado por la Aduana^{3/}, con el consiguiente riesgo de que el titular del cuaderno TIR no disponga de un número suficiente de talones rellenos, firmados y fechados en el cuaderno TIR para completar el transporte TIR correspondiente.

^{1/} En caso de uso consecutivo de dos cuadernos TIR, véase el párrafo 25 del presente capítulo.

^{2/} ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/5 y ECE/TRANS/WP.30/AC.2/105, párr. 37}

^{3/} Véase el párrafo 16 *supra*.

ANEXO I
CÓMO RELLENAR LAS CASILLAS DE LOS CUADERNOS TIR

Número de la casilla y descripción	Rellenada por	Datos o información que deben consignarse
<i>Página 1 de la cubierta</i>		
1. Válido para la aceptación de mercancías por la Aduana de partida hasta el ... inclusive	Asociación	Una fecha de caducidad (en el formato dd/mm/aaaa), pasada la cual el cuaderno no podrá ser presentado a la aceptación de la Aduana de partida. Cuando haya sido aceptado por la Aduana de partida dentro de esa fecha, el cuaderno seguirá siendo válido hasta la terminación de la operación TIR en la Aduana de destino. [Observación: no se permite hacer correcciones en esta casilla.]
2. Expedido por	Organización internacional o asociación	Nombre de la asociación nacional expedidora.
3. Titular	Asociación	Número de identificación (ID), nombre, dirección y país del titular del cuaderno TIR. La asociación garante (en cooperación con la organización internacional a la que esté afiliada) asignará al titular un número de identificación individual y exclusivo (ID) utilizando el formato armonizado siguiente: “AAA/BBB/XX...X”, donde “AAA” es el código de tres letras que designa el país en que el titular del cuaderno TIR recibió la autorización, mediante el sistema de clasificación de la Organización Internacional de Normalización (ISO). Periódicamente se publica una lista completa de los códigos de país de las Partes Contratantes en el Convenio TIR, como anexo de los programas e informes oficiales del Comité Administrativo;

Número de la casilla y descripción	Rellenada por	Datos o información que deben consignarse
		<p>“BBB” es un código de tres dígitos que designa la asociación nacional a través de la cual el titular del cuaderno TIR recibió la autorización, mediante el sistema de clasificación establecido por la organización internacional a la que está afiliada la asociación, que permite la identificación inequívoca de cada asociación nacional. Periódicamente se publica una lista completa de los códigos de las asociaciones nacionales, como anexo de los programas e informes oficiales del Comité Administrativo;</p> <p>“XX...X” es un número de dígitos consecutivos (hasta un máximo de 10) que identifica a la persona autorizada a utilizar cuadernos TIR de conformidad con el anexo 9, parte II, del Convenio TIR. Una vez asignado un número de identificación, ese número no se podrá volver a utilizar, aun cuando la persona a la que se asignó haya dejado de ser titular de cuadernos TIR.</p>
4. Firma del funcionario autorizado de la asociación expedidora y sello de dicha asociación	Asociación	Sello y firma de la asociación expedidora.
5. Firma del secretario de la organización internacional	Organización internacional	Firma (sellada) del secretario de la organización internacional.
6. País(es) de partida	Titular	País o países (nombre o código) en que comience el transporte TIR para una parte o la totalidad de la carga.
7. País(es) de destino	Titular	País o países (nombre o código) en que termine el transporte TIR para una parte o la totalidad de la carga.

Número de la casilla y descripción	Rellenada por	Datos o información que deben consignarse
8. Número(s) de matrícula del vehículo o los vehículos de transporte por carretera	Titular	Número(s) de matrícula del vehículo o los vehículos de transporte por carretera, no solo del vehículo automotor (por ejemplo, la unidad tractora), sino también del remolque o semirremolque acoplado a ese vehículo. Cuando la legislación nacional no prevea el uso de matrículas en los remolques y semirremolques, se indicará, en lugar del número de matrícula, el número de identificación o de fabricación.
9. Certificado(s) de aprobación del vehículo o los vehículos de transporte por carretera (número y fecha)	Titular	Número y fecha de expedición (en el formato dd/mm/aaaa) del certificado o los certificados de aprobación TIR.
10. Número(s) de identificación del contenedor o los contenedores	Titular	Número(s) del contenedor o los contenedores, cuando proceda.
11. Observaciones	Asociación o titular	Observaciones diversas, por ejemplo, la indicación “Mercancías pesadas o voluminosas”.
12. Firma del titular del cuaderno	Titular	Firma del titular del cuaderno TIR o de su representante que certifique que la información contenida en las casillas 6 a 11 de la página 1 de la cubierta es correcta.

Talón núm. 1 (blanco)

1. Número del cuaderno TIR	Organización internacional	Número de referencia del cuaderno TIR.
2. Aduana(s) de partida	Titular	Nombre y, si procede, ubicación de la Aduana o las Aduanas en que comience el transporte TIR para una parte o la totalidad de la carga. El número de Aduanas de partida puede variar de una a tres según el número de Aduanas de destino (epígrafe 12 <i>infra</i>). El número total de Aduanas de partida o de destino no deberá exceder de cuatro.

Número de la casilla y descripción	Rellenada por	Datos o información que deben consignarse
3. Nombre de la organización internacional	Organización internacional	Nombre y/o logotipo de la organización internacional.
Para uso oficial	Cualquier autoridad aduanera	Toda información que facilite el control aduanero, por ejemplo, el número del documento aduanero anterior, el nombre y la dirección completa de la Aduana a la que debe devolverse el talón núm. 2, etc.
4. Titular del cuaderno TIR (número de identificación, nombre, dirección y país)	Titular	Número de identificación, nombre, dirección y país del titular del cuaderno TIR. Véase la casilla 3 de la página 1 de la cubierta.
5. País(es) de partida	Titular	País o países (nombre o código) en que comience el transporte TIR para una parte o la totalidad de la carga.
6. País(es) de destino	Titular	País o países (nombre o código) en que termine el transporte TIR para una parte o la totalidad de la carga.
7. Número(s) de matrícula del vehículo o los vehículos de transporte por carretera	Titular	Número(s) de matrícula del vehículo o los vehículos de transporte por carretera, no solo del vehículo automotor, sino también del remolque o semirremolque acoplado a ese vehículo. Cuando la legislación nacional no prevea el uso de matrículas en los remolques y semirremolques, se indicará, en lugar del número de matrícula, el número de identificación o de fabricación.
8. Documentos adjuntos al manifiesto	Titular	De conformidad con el párrafo 10 c) o con el párrafo 11 de las Reglas para el uso del cuaderno TIR, pueden adjuntarse documentos suplementarios a ese cuaderno. Cuando así sea, la Aduana de partida deberá unirlos al cuaderno TIR por medio de grapas u otros dispositivos y ponerles sellos de modo tal que no sea posible retirarlos sin dejar huellas visibles en el cuaderno. Para evitar la sustitución, la Aduana de partida debería estampar su sello en cada página de los documentos suplementarios. Los documentos deberán adjuntarse a la cubierta (o a la hoja amarilla) y a cada uno de los talones del cuaderno TIR. Los detalles de esos documentos deben indicarse en la casilla 8.

Número de la casilla y descripción	Rellenada por	Datos o información que deben consignarse
9. a) Compartimiento(s) de carga o contenedore(s) b) Marcas y números de los bultos o artículos	Titular	a) Número(s) de identificación del compartimento o los compartimentos de carga y del contenedor o los contenedores (cuando proceda); b) Marcas o números de identificación de los bultos o artículos.
10. Número y tipo de bultos o artículos; descripción de las mercancías	Titular	Número y tipo de bultos o artículos, descripción de las mercancías. La descripción de las mercancías deberá incluir su nombre comercial (televisores, vídeos, reproductor de discos compactos, etc.) y permitir su identificación clara con fines aduaneros. Las indicaciones genéricas, p.ej., artículos electrónicos, electrodomésticos, ropa, elementos de interior, no se aceptarán como descripción de las mercancías. Además, en el manifiesto de mercancías deberá figurar el número de bultos que corresponda a cada descripción de las mercancías. En el caso de los artículos voluminosos, deberá declararse la cantidad. Lo mismo se aplica a los líquidos.
11. Peso bruto en kg	Titular	Peso bruto en kg. <i>Observación general relativa a las casillas 9 a 11 del manifiesto de mercancías:</i> Cuando el cuaderno TIR se refiera a un conjunto de vehículos o a varios contenedores, el contenido de cada vehículo o contenedor se indicará por separado en el manifiesto. Esa indicación deberá ir precedida del número de matrícula del vehículo o del número de identificación del contenedor (rúbrica 9 del manifiesto). Del mismo modo, si hubiere varias Aduanas de partida o de destino, las anotaciones relativas a las mercancías que deba tomar bajo su control cada Aduana de partida o que estén dirigidas a cada Aduana de destino deberán figurar por separado en el manifiesto.
12. Número total de bultos consignados en el manifiesto. Número. Destino: Aduana(s)	Titular	El número de bultos que esté previsto entregar en cada Aduana de destino, el número total de bultos, y el nombre y, cuando proceda, la ubicación de esas Aduanas. El número de Aduanas de destino puede variar de uno a tres en función del número de Aduanas de partida (epígrafe 2 <i>supra</i>). El número total de Aduanas de partida y de destino no deberá exceder de cuatro.

Número de la casilla y descripción	Rellenada por	Datos o información que deben consignarse
13. Declaro que la información consignada en las rúbricas 1 a 12 <i>supra</i> es correcta y completa 14. Lugar y fecha 15. Firma del titular o de su representante	Titular	Lugar y fecha (en el formato dd/mm/aaaa) y firma del titular del cuaderno TIR o su representante. Al rellenar esta casilla, el titular del cuaderno TIR asumirá la responsabilidad de la autenticidad de la información consignada en el cuaderno TIR. Esas anotaciones deberán hacerse en todos los talones del cuaderno.
16. Precintos o marcas de identificación colocados (número, identificación)	Aduana de partida	Número y detalles de identificación de los precintos o marcas de identificación colocados. La última Aduana de partida consignará esa información en todos los talones restantes.
17. Aduana de partida. Firma de un funcionario competente de la Aduana y sello de la Aduana con la fecha del día	Aduana de partida	Fecha (en el formato dd/mm/aaaa), sello y firma de un funcionario competente de la Aduana de partida. En la última Aduana de partida, el funcionario competente firmará y pondrá el sello de la Aduana con la fecha del día en la rúbrica 17 al pie del manifiesto de todos los talones restantes.
18. Certificado de las mercancías controladas (Aduana de partida o de entrada (de tránsito))	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Nombre y, cuando proceda, ubicación de la Aduana de partida o de entrada (de tránsito).
19. Precintos u otras marcas de identificación encontrados intactos	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Deberá marcarse con una "X" la casilla correspondiente cuando se compruebe que los precintos u otras marcas de identificación se encuentran intactos al comenzar una operación TIR. La primera Aduana de partida no rellenará esta casilla.
20. Plazo para el tránsito	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Cuando proceda, un plazo para el tránsito (fecha límite en el formato dd/mm/aaaa y hora, si es el caso), dentro del cual el cuaderno TIR, junto con el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor, deberán presentarse en la Aduana de salida (de tránsito) o de destino.

Número de la casilla y descripción	Rellenada por	Datos o información que deben consignarse
21. Registrado por la Aduana de _____ con el número _____	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Datos de identificación de la Aduana de partida o de entrada (de tránsito), seguidos del número asignado a la operación TIR en el registro de Aduanas.
22. Informaciones varias (itinerario establecido, Aduana en que han de presentarse las mercancías, etc.)	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Informaciones de diversa índole, como el nombre y, si procede, la ubicación de la Aduana de tránsito o la Aduana de destino en que deberán presentarse las mercancías. Cuando sea necesario, podrá indicarse en esta casilla la ruta prescrita, de conformidad con los reglamentos nacionales.
23. Firma de un funcionario competente de la Aduana y sello de la Aduana con la fecha del día	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Fecha (en el formato dd/mm/aaaa), sello y firma de un funcionario competente de la Aduana de partida o de entrada (de tránsito).

Matriz núm. 1

1. Aceptado por la Aduana de _____	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Datos de identificación de la Aduana de partida o de entrada (de tránsito).
2. Con el número _____	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Número asignado a la operación TIR en el registro de Aduanas.
3. Precintos o marcas de identificación colocados	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Cuando proceda, número y detalles de identificación de los precintos o marcas de identificación colocados.
4. Precintos u otras marcas de identificación encontrados intactos	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Deberá marcarse con una "X" la casilla correspondiente cuando se compruebe que los precintos u otras marcas de identificación se encuentran intactos al comenzar una operación TIR. La primera Aduana de partida no rellenará esta casilla.

Número de la casilla y descripción	Rellenada por	Datos o información que deben consignarse
5. Informaciones varias (ruta prescrita, Aduana en que ha de presentarse el cargamento, etc.)	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Informaciones de diversa índole, como el nombre y, si procede, la ubicación de la Aduana de tránsito o la Aduana de destino en que deberán presentarse las mercancías. Cuando sea necesario, podrá indicarse en esta casilla la ruta prescrita.
6. Firma de un funcionario competente de la Aduana y sello de la Aduana con la fecha del día	Aduana de partida o de entrada (de tránsito)	Fecha (en el formato dd/mm/aaaa), sello y firma de un funcionario competente de la Aduana de partida o de entrada (de tránsito).

Talón núm. 2 (verde)

		Las casillas 1 a 23 del talón núm. 2 se rellenan del mismo modo que las casillas correspondientes del talón núm. 1. Como norma general, los datos de las casillas 1 a 23 del talón núm. 2 deben coincidir con los datos correspondientes del talón núm. 1 precedente (véanse los detalles en la sección II).
24. Certificado de terminación de la operación TIR (Aduana de salida (de tránsito) o de destino)	Aduana de salida (de tránsito) o de destino	Datos de identificación de la Aduana de destino o de salida (de tránsito).
25. Precintos u otras marcas de identificación encontrados intactos	Aduana de salida (de tránsito) o de destino	Deberá marcarse con una “X” la casilla correspondiente cuando se compruebe que los precintos u otras marcas de identificación se encuentran intactos.
26. Número de bultos para los que se certifica la terminación de la operación TIR	Aduana de destino	Número de bultos descargados ^{1/} . Solo deberán rellenar esta casilla las Aduanas de destino, no las Aduanas de salida (de tránsito) ^{2/} .

^{1/} Véase el comentario a la nota explicativa 0.18-2 titulado “Descarga de mercancías”.

^{2/} Véase el comentario al anexo 1 titulado “Cumplimentación de la casilla 26 del talón núm. 2 y de la rúbrica 3 de la matriz núm. 2 del cuaderno TIR”.

Número de la casilla y descripción	Rellenada por	Datos o información que deben consignarse
27. Reservas	Aduana de salida (de tránsito) o de destino	Esta casilla solo deberá rellenarse cuando se hayan detectado irregularidades o producido accidentes o incidentes en relación con el transporte TIR. En esas situaciones, se consignará una “R”, seguida de una clara descripción de las reservas pertinentes. Las autoridades aduaneras no deberían certificar la terminación de una operación TIR con reservas sistemáticas indeterminadas, sin indicar las razones.
28. Firma de un funcionario competente de la Aduana y sello de la Aduana con la fecha del día	Aduana de salida (de tránsito) o de destino	Fecha (en el formato dd/mm/aaaa), sello y firma de un funcionario competente de la Aduana de destino o de salida (de tránsito).

Matriz núm. 2

1. Llegada certificada por la Aduana de _____	Aduana de salida (de tránsito) o de destino	Datos de identificación de la Aduana de destino o de salida (de tránsito).
2. Precintos u otras marcas de identificación encontrados intactos	Aduana de salida (de tránsito) o de destino	Deberá marcarse con una “X” la casilla correspondiente cuando se compruebe que los precintos u otras marcas de identificación se encuentran intactos.
3. Número de bultos para los que se certifica la terminación de la operación TIR (de conformidad con el manifiesto)	Aduana de destino	Número de bultos descargados ^{1/} . Solo deberán rellenar esta casilla las Aduanas de destino, no las Aduanas de salida (de tránsito) ^{2/} .
4. Nuevos precintos colocados	Aduana de salida (de tránsito) o de destino	Cuando proceda, número y detalles de identificación de los nuevos precintos o marcas de identificación colocados.

Número de la casilla y descripción	Rellenada por	Datos o información que deben consignarse
5. Reservas	Aduana de salida (de tránsito) o de destino	Al igual que la rúbrica 27 del talón núm. 2, esta casilla solo deberá rellenarse cuando se hayan detectado irregularidades o producido accidentes o incidentes en relación con el transporte TIR. En estas situaciones, se consignará una “R”, seguida de una clara descripción de las reservas pertinentes. Las autoridades aduaneras no deberían certificar la terminación de una operación TIR con reservas sistemáticas indeterminadas, sin indicar las razones.
6. Firma de un funcionario competente de la Aduana y sello de la Aduana con la fecha del día	Aduana de salida (de tránsito) o de destino	Fecha (en el formato dd/mm/aaaa), sello y firma de un funcionario competente de la Aduana de destino o de salida (de tránsito).

ANEXO II
CÓMO CUMPLIMENTAR EL ACTA DE COMPROBACIÓN DEL CUADERNO TIR

Número de la casilla y descripción	Datos o información que deben consignarse
1. Aduana(s) de partida	Nombre y, si procede, ubicación de la Aduana o las Aduanas de partida, tal como figuran en la casilla 2 de los talones núms. 1 y 2.
2. Cuaderno TIR núm.	Número de referencia del cuaderno TIR.
3. Nombre de la organización internacional	Nombre y/o logotipo de la organización internacional.
4. Número(s) de matrícula del vehículo o los vehículos de transporte por carretera, número(s) de identificación del contenedor o los contenedores	Número(s) de matrícula del vehículo o los vehículos de transporte por carretera. Cuando proceda, número(s) de identificación del contenedor o los contenedores.
5. Titular del cuaderno (número de identificación, nombre, dirección y país)	Número de identificación, nombre, dirección y país del titular del cuaderno TIR. Véase la casilla 3 de la página 1 de la cubierta.
6. Los precintos aduaneros: están intactos no están intactos	Estado de los precintos aduaneros. Deberá consignarse una "X" en la casilla adecuada: en la casilla izquierda, si los precintos están intactos; en la casilla derecha, si los precintos no están intactos.
7. Los compartimentos de carga o los contenedores: están intactos no están intactos	Estado del compartimento o los compartimentos de carga o del contenedor o los contenedores. Deberá consignarse una "X" en la casilla adecuada: en la casilla izquierda, si el compartimento de carga (contenedor) está intacto; en la casilla derecha, si el compartimento de carga (contenedor) no está intacto.
8. Observaciones	Observaciones/hallazgos, si los hubiere.

Número de la casilla y descripción	Datos o información que deben consignarse
9. No parecen faltar mercancías Faltan (F) o están destruidas (D), según se indica en la columna 12, las mercancías especificadas en las rúbricas 10 a 13	Deberá consignarse una “X” en la casilla izquierda, si no faltan mercancías, o en la casilla derecha, si faltan mercancías. En este último caso, se rellenarán también las casillas 10 a 13 para indicar qué mercancías faltan o están destruidas.
10. a) Compartimento(s) de carga o contenedor(es) b) Marcas y números de los bultos o artículos	a) Número(s) de identificación del compartimento o los compartimentos de carga o del contenedor o los contenedores (si procede); b) Marcas y números de los bultos o artículos.
11. Número y tipo de los bultos o artículos; descripción de las mercancías	Los datos que figuran en la casilla 10 de los talones núms. 1 y 2.
12. F o D	F: faltan, D: están destruidas.
13. Observaciones (proporcione datos de las cantidades que faltan o están destruidas)	Observaciones, datos de las cantidades que falten o estén destruidas.
14. Fecha, lugar y circunstancias del accidente	Fecha (en el formato dd/mm/aaaa), lugar y descripción de las circunstancias del accidente.
15. Medidas adoptadas para que pueda continuar la operación TIR Colocación de nuevos precintos: número y descripción Transbordo de la carga (véase la rúbrica 16 <i>infra</i>) Otras medidas	Deberá consignarse una “X” en la casilla apropiada; si procede, se indicarán las otras medidas que se hayan adoptado.

Número de la casilla y descripción	Datos o información que deben consignarse
<p>16. Si las mercancías se han transbordado: descripción de los vehículos de transporte por carretera o los contenedores de sustitución</p> <p>a) Vehículo Núm. de matrícula Aprobado (Sí, No) Número del certificado de aprobación Número y detalles de los precintos colocados</p> <p>b) Contenedor Número de identificación</p>	<p>a) Número de matrícula del vehículo; si el vehículo ha sido aprobado para el transporte TIR deberá marcarse con una “X” la casilla de la izquierda, en caso contrario se marcará con una “X” la casilla de la derecha. Cuando proceda, deberán indicarse el número del certificado de aprobación y el número y los datos de los precintos colocados.</p> <p>b) Número(s) de identificación del contenedor o los contenedores. Si los contenedores han sido aprobados para el transporte TIR, deberá marcarse con una “X” la casilla de la izquierda, en caso contrario se marcará con una “X” la casilla de la derecha. Cuando proceda, deberán indicarse el número y los datos de los precintos colocados.</p>
<p>17. Autoridad que preparó el acta de comprobación Lugar/Fecha/Sello/Firma</p>	<p>Nombre/título y datos de la autoridad que preparó el acta de comprobación, lugar, fecha (en el formato dd/mm/aaaa), sello y firma.</p>
<p>18. Refrendo de la siguiente Aduana a la que llegue el transporte TIR Firma</p>	<p>Fecha (en el formato dd/mm/aaaa), sello y firma de la siguiente Aduana a la que llegue el transporte TIR.</p>