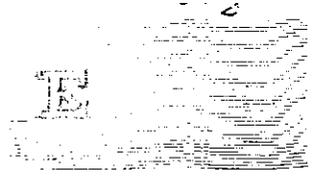


# NACIONES UNIDAS



CONSEJO  
ECONOMICO  
SOCIAL



Distr.  
LIMITADA  
E/CEPAL/MEX/1984/L.17  
4 de mayo de 1984

CEPAL  
Comisión Económica para América Latina



POSIBILIDADES PARA APROVECHAR LA EXPERIENCIA DEL CONVENIO TIR  
EN EL ISTMO CENTROAMERICANO



INDICE

	<u>Página</u>
Presentación	1
I. El comercio exterior y el tránsito aduanero	3
II. Instrumentos legales e iniciativas para facilitar el transporte	7
III. La operación del paso fronterizo	11
IV. La experiencia del convenio TIR	16
V. El Convenio TIR en América Latina	20
VI. El tránsito aduanero en el Istmo Centroamericano y el Convenio TIR	29
VII. Resumen y conclusiones	33
<u>Anexos</u>	
1 Formulario aduanero para la aplicación del Tratado General de Integración Económica Centroamericana	37
2 Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR)	39
3 Hojas tipo del Cuaderno TIR	63



## PRESENTACION

El flujo comercial entre los países del Istmo Centroamericano ha contribuido en grado importante a la ampliación de la infraestructura carretera que hoy día intercomunica las principales poblaciones de la subregión. El comercio también dio lugar a que se concertaran acuerdos que, desde el inicio del proceso de integración de los países miembros del Mercado Común Centroamericano, 1/\* pusieran de manifiesto la preocupación de éstos por crear una base institucional que facilitara el tránsito de vehículos.

Dentro del ámbito latinoamericano es probablemente Centroamérica donde tal preocupación se tradujo en medidas institucionales de mayor significación. Sin embargo, problemas de diversa índole han dificultado la puesta en práctica de las bases institucionales establecidas.

Son ampliamente conocidos los problemas y las dificultades que se presentan tanto para realizar los trámites administrativos como en los pasos fronterizos y su repercusión en los costos. Hace algunos años se estimaba en Europa que estos trámites, entre ese continente y los Estados Unidos, representaban entre 7% y 8% del valor de las mercancías trasladadas. Si este cálculo resulta correcto para naciones con mayor desarrollo y experiencia comercial, es fácil imaginar su impacto en el comercio entre países de la subregión.

Entre los problemas que enfrenta el transporte de mercaderías en el Istmo, destaca el del tránsito aduanero, también conocido como tránsito internacional, y que consiste en la no obligación del pago de derechos e impuestos de importación y exportación cuando un vehículo cargado transita por un tercer país con relación al de origen y destino de la mercadería, o por una región interior del país de origen y/o destino de la misma, si la aduana de partida y/o de nacionalización de la carga está en su interior. En estas condiciones, si este vehículo al llegar a las fronteras en donde la mercadería no debe ser nacionalizada, es obligado a detenerse para que las autoridades aduaneras examinen el contenido de la carga, las pérdidas en tiempo y los pagos de diversa índole que esto representa, incrementan sensiblemente el costo de la transportación. Para dar una idea del significado de una operación de este tipo podría citarse el caso de un vehículo que conduce carga de una aduana interior de Guatemala a una aduana interior de Panamá, lo que implica el paso por 10 aduanas fronterizas en tránsito aduanero.

De ahí que se busque la manera de simplificar este procedimiento, pero ello obliga a dar seguridad a las aduanas nacionales de que el cambio no propiciará abusos y fraudes. La experiencia indica que ésta no es una tarea fácil.

Al analizar el problema del tránsito aduanero en la presente nota, no se pretendió considerarlo como el tema de mayor importancia entre los demás problemas aduaneros. En realidad se trató de abordar un aspecto

\*/ Las notas aparecen al final del documento.

de la cuestión aduanera que afecta en forma muy particular la operación del transporte, a la que en otras regiones se le ha encontrado solución, como por ejemplo la del Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR).

La poca divulgación que el Convenio TIR ha tenido en el Istmo Centroamericano ha impedido aprovechar sus experiencias. De ahí la importancia que se da en este trabajo a darlo a conocer ampliamente y a estudiar algunos elementos de su aplicación dentro de la realidad del área.

El análisis comprende siete capítulos. En los dos primeros se destaca la significación del tránsito aduanero en el Istmo Centroamericano y se comentan los instrumentos legales e iniciativas que se encuentran actualmente en discusión para facilitarlos. En el capítulo tercero se describen las dificultades que enfrenta el tránsito aduanero en las fronteras y se intenta dar una idea de los gastos en que se incurre actualmente en el transporte por este concepto. En el capítulo cuarto se comenta brevemente el Convenio TIR, y en el siguiente se informa sobre las iniciativas relacionadas con su divulgación y los debates que ha suscitado en América Latina, así como sobre las tendencias observadas en cuanto a una posible adhesión a dicho convenio. En el capítulo sexto se expone de qué manera podría aprovecharse la experiencia del Convenio TIR en el Istmo Centroamericano, partiendo de la realidad local y, principalmente, de los avances ya logrados pero no consolidados en cuanto a la facilitación del tránsito aduanero dentro del marco del proceso de integración del Mercado Común Centroamericano. Finalmente, en el capítulo séptimo se presentan un resumen y las conclusiones de la investigación.

## I. EL COMERCIO EXTERIOR Y EL TRANSITO ADUANERO

Con la construcción de la red centroamericana de carreteras 2/ dentro del proceso de integración del Mercado Común Centroamericano, el comercio exterior de los países del Istmo Centroamericano y la participación de los diferentes modos de transporte sufrieron cambios significativos. Así, el intercambio entre estos países que en 1960 llegó a 6.0% del comercio total del área, en 1980 superó el 20%. 3/ (Véase el cuadro 1.) Al mismo tiempo se fue modificando la intensidad de uso relativo de los modos de transporte, ya que en el comercio intrarregional más del 90.0% de la carga se traslada por carretera.

De esta forma, el comercio dentro del Istmo Centroamericano, que en 1970 había movilizadado por la red carretera unas 300 000 toneladas de carga, en 1980 transportó por esta vía cerca de 1.4 millones de toneladas, que generaron unos 140 000 viajes por año, número significativo si se tiene en cuenta el tamaño y el nivel de desarrollo de los países que intervienen en la operación.

Es fácil comprender que frente a este volumen de carga y número de viajes, la problemática del paso fronterizo para el tránsito aduanero asume una importancia cada vez mayor, incluso entre países vecinos, ya que la carga se destina en proporción considerable a las aduanas interiores.

Sobre la base de información disponible para el año 1980, y considerando que el origen y el destino de la carga intrarregional se localizan en aduanas interiores, se estima que el 60.8% de la carga pasa por dos aduanas fronterizas, 17.3% por cuatro, 14.4% por seis, 6.5% por ocho, y 1% por 10 aduanas. (Véanse los cuadros 2 y 3.) Lo anterior significa que cerca del 40% de la carga motivo de comercio intrarregional pasa por dos o más aduanas en el tránsito aduanero, excluidas las aduanas fronterizas de los países de origen y destino.

Cuadro 1

ISTMO CENTROAMERICANO: PARTICIPACION DEL COMERCIO  
INTRARREGIONAL EN EL COMERCIO CON TODO EL MUNDO

	Comercio con todo el mundo a/ (1)	Comercio intrarregional (2)	Porcentajes (2/1) (3)
1960 <sup>b/</sup>	1 083.0	66.4	6.1
1965	1 927.9	290.4	15.1
1970	2 795.3	632.0	22.6
1975	6 416.5	1 159.9	13.1
1980	12 117.4	2 507.1	20.7

Fuente: SIECA, Anuarios estadísticos centroamericanos de comercio exterior.

a/ Exportación más importación en millones de pesos centroamericanos.

b/ Los datos relativos a Panamá se tomaron de BID-INTAL, Alternativas de vinculación entre Panamá y los esquemas de integración latinoamericanos.

Cuadro 2

## ISTMO CENTROAMERICANO: MOVILIZACION DE CARGA Y TRANSITO ADUANERO, 1980

	Total	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	Nicaragua	Panamá
<u>Total a/</u>	<u>1 465 256</u>	<u>234 114</u>	<u>371 468</u>	<u>389 130</u>	<u>113 540</u>	<u>284 586</u>	<u>72 418</u>
<u>Costa Rica</u>							
Volumen a/	255 003	-	39 826	34 036	34 502	101 078	45 561
Aduanas b/	-	-	6	8	4	2	2
<u>El Salvador</u>							
Volumen a/	343 510	39 233	-	273 014	-	31 263	-
Aduanas b/	-	6	-	2	2	4	8
<u>Guatemala</u>							
Volumen a/	512 833	58 292	305 960	-	50 993	90 037	7 551
Aduanas b/	-	8	2	-	4	6	10
<u>Honduras</u>							
Volumen a/	140 482	33 940	-	52 776	-	37 790	15 976
Aduanas b/	-	4	2	4	-	2	6
<u>Nicaragua</u>							
Volumen a/	145 086	72 437	22 105	22 273	24 941	-	3 330
Aduanas b/	-	-	4	6	2	-	4
<u>Panamá</u>							
Volumen a/	68 342	30 212	3 577	7 031	3 104	24 418	-
Aduanas b/	-	2	8	10	6	4	-

Fuente: SIECA, Anuario Estadístico Centroamericano de Comercio Exterior, 1980. En el cálculo del número de aduanas se estimó que tanto las de origen como las de destino son interiores. Se consideró que la carga entre países se movilizó por las carreteras cercanas a la costa del Pacífico.

a/ Toneladas.

b/ Número.

Cuadro 3

ISTMO CENTROAMERICANO: DISTRIBUCION DE LA CARGA POR NUMERO  
DE ADUANAS DE TRANSITO, 1980

Número de aduanas	Toneladas	Porcentajes	Porcentajes acumulados
2	890 993	60.8	60.8
4	253 327	17.3	78.1
6	210 449	14.4	92.5
8	95 905	6.5	99.0
10	14 582	1.0	100.0

Fuente: Cuadro 2.

## II. INSTRUMENTOS LEGALES E INICIATIVAS PARA FACILITAR EL TRANSPORTE

El rápido crecimiento del comercio intrarregional y su repercusión en el movimiento de vehículos a través de las fronteras mereció desde el inicio del proceso de integración una preocupación que se expresó en acuerdos e iniciativas que buscaron institucionalizar medidas para facilitar el transporte lo que, junto con la expansión de la red carretera centroamericana, contribuyó a reducir el costo de transportación, el cual, según un estudio realizado por la SIECA, <sup>4/</sup> después de significar entre 20% y 30% del precio de los productos de 1958, descendió a 3.4%, luego de la integración vial. Sin embargo, diversas iniciativas, principalmente de aplicación práctica, no se han podido aprobar.

Entre los instrumentos legales orientados a facilitar el proceso de integración que se relacionan directamente con el problema de los transportes cabe citar el "Acuerdo Regional para la Importación Temporal de Vehículos por Carretera", del 8 de noviembre de 1956, que permite el libre ingreso durante 30 días de vehículos automotores entre los países miembros del Mercado Común Centroamericano, así como levantar carga en los mismos. Este acuerdo quedó abierto a la adhesión de Panamá, país que mantiene convenios con cada uno de los países centroamericanos para la entrada y salida de vehículos, pero una vez internados en su territorio no reciben tratamiento de nacionales.

Otros convenios buscan el mismo objetivo: el Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carretera y el Acuerdo Centroamericano sobre Señales Viales Uniformes, ambos de fecha 10 de junio de 1958.

Con la aprobación del Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana (junio de 1958), se establecieron las bases para el libre comercio entre los países y se abrió paso a la incorporación de gran número de artículos motivo del tratado, lo que debería repercutir de manera positiva en la agilización de trámites aduaneros. Este tratado y el Acuerdo Regional para la Importación Temporal de Vehículos por Carretera son dos instrumentos fundamentales para la facilitación del transporte en el Mercado Común Centroamericano.

En el Tratado General se establece como documento básico para el intercambio comercial en la región el llamado Formulario Aduanero que sustituye, desde hace más de 20 años, a la póliza de exportación, a la de importación, al certificado de origen, al conocimiento de embarque, y a la guía de transporte. Lo anterior constituye un avance notable para facilitar el comercio regional, que difícilmente existe en otra región económica. <sup>5/</sup> En algunos casos, para ciertos tipos de mercancías, se

requiere de permisos de importación o de exportación, y si el producto es de origen animal, vegetal o producto industrial comestible, es preciso presentar el certificado fitosanitario correspondiente. Pero estos requisitos, normales en todas partes, no restan importancia al hecho de que un solo documento sustituye a por lo menos cinco documentos usuales en el comercio internacional.

No obstante, el tránsito de mercancías adolece todavía de múltiples anomalías derivadas del incumplimiento del Artículo XXIX del Tratado General, principalmente en lo que toca al tratamiento aduanero de las mercancías de libre comercio y al transporte.

En 1964 se aprobó el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), entre cuyos artículos conviene destacar los números 31, 183 y 187, por su importancia en materia aduanera. El artículo 31 establece: "Las mercancías en tránsito estarán exentas de toda clase de derechos, impuestos o contribuciones fiscales o municipales, con motivo del tránsito, cualquiera que sea su origen y su destino, pero quedarán sujetas al pago de las tasas normalmente aplicables por la prestación de servicios."

Con relación al artículo 183, 6/ en la trigésimoséptima reunión del Tratado General de Integración Centroamericana (julio de 1968) se aprobó la resolución 106 (CE) que considera que los reglamentos del CAUCA deben contener las modalidades administrativas que otorguen un tratamiento aduanero simple y expedito a las mercancías de origen centroamericano.

A su vez, el artículo 187 trata de evitar una doble fiscalización en las fronteras centroamericanas al establecer: "Las partes contratantes procurarán que en tanto no se establezca la Unión Aduanera Centroamericana, las oficinas aduaneras, de migración, de tránsito, de salubridad y las demás dependencias gubernamentales que operen o llegaren a operar en los lugares fronterizos entre los territorios de los Estados Miembros de este Convenio, funcionen en instalaciones comunes con el objeto de facilitar el tránsito de personas y el movimiento intercentroamericano de mercancías".

De particular interés para los propósitos de este trabajo es lo que establece el Reglamento del Código Aduanero Centroamericano en su sección 7.24 - tránsito de vehículos cerrados:

"Cuando el tránsito internacional se realice en vehículos cerrados que ofrezcan las debidas seguridades a la aduana, ésta podrá dispensar los requisitos de caución e inspección de los bultos, y la aduana de salida, la apertura del vehículo, salvo lo dispuesto en la sección 7.31, numeral 1 de este Reglamento en cuanto al trámite de la guía."

En 1967 la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA) preparó un anteproyecto de reglamento simplificado para el trámite aduanero de las mercancías que gozan de libre comercio y en el cual el tránsito aduanero es facilitado de la siguiente forma:

#### Vehículos abiertos

Al llegar a la aduana de entrada a un país, el examen de las mercancías se hará por medio del sistema de selección y se practicará, en la medida de lo posible, a bordo del vehículo removiendo el mínimo indispensable de bultos. 7/ De no existir mercancías sujetas al pago de impuestos, no se impondrá custodia ni marchamo. En caso contrario, el tránsito se realizará bajo la vigilancia de un custodio.

#### Vehículos cerrados

Si el vehículo cerrado ofrece la debida seguridad a la aduana, ésta permitirá el tránsito después de marchamado el vehículo.

El proyecto presentado por la SIECA fue recomendado para su aprobación por la II Reunión de Directores Generales de Aduanas de Centroamérica en abril de 1968. En julio de ese mismo año, y en ocasión de la 37 reunión del Consejo Ejecutivo del Tratado General de Integración Económica Centroamericana, se decidió aprobar el referido proyecto y recomendar su aprobación al Consejo Económico del Tratado General, lo cual no ocurrió hasta la fecha. Todavía, durante la II Reunión de los Ministros de Transporte de Centroamérica, realizada en marzo de 1983, se tomó la decisión de comunicar a las autoridades de integración económica, principalmente a los ministros responsables de la Integración Económica Centroamericana, el interés de que se apruebe el Reglamento para el Tratamiento Aduanero de las Mercancías que Gozan de Libre Comercio.

Entre los problemas de importancia para facilitar el transporte en el Istmo Centroamericano, se cuenta el de la uniformidad de los horarios de las aduanas fronterizas y el de los cobros por servicios en horas extraordinarias. Con relación a tales cuestiones, la XVI Reunión de Viceministros de Economía de Centroamérica aprobó la Resolución No. 2-78, en la cual se definen los corredores de transporte regional y se establecen los horarios ordinario y extraordinario para los servicios en los pasos fronterizos. Se propone que dentro del horario ordinario los servicios sean prestados sin cobro alguno y según una tabla de precios en las horas extraordinarias.

Las resistencias manifestadas al aplicarse tal resolución determinaron que en noviembre de 1978 los propios viceministros de economía la suspendieran, aun cuando tenían el apoyo de la Federación de Cámaras de Comercio del Istmo Centroamericano y de los transportistas de carga, que lo manifestaron en la Reunión Regional de Transportistas de Carga Intracentroamericana llevada a cabo en marzo de 1979. En este sentido se pronunciaron igualmente los ministros de transporte durante su segunda y tercera reuniones.

En la Reunión Técnica de Transporte por Carretera efectuada en febrero de 1984, en Tegucigalpa, Honduras, los representantes de todos los países del Mercado Común Centroamericano llegaron a un nuevo acuerdo sobre un horario único.

Cabe finalmente mencionar que a fines de 1980, en la ciudad de Guatemala, en la Reunión de Expertos en Facilitación del Comercio y del Transporte Internacional de los Países Centroamericanos, México y Panamá, se aprobó una serie de recomendaciones, 8/ entre las cuales sobresale la de: "Fomentar la aplicación de las normas comunes contempladas en convenios internacionales sobre simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros y en las resoluciones aprobadas por los organismos de integración económica de la subregión sobre esta materia".

### III. LA OPERACION DEL PASO FRONTERIZO

Del capítulo anterior se concluye que aun con acuerdos como el de la importación temporal de vehículos, el de la circulación por carreteras, el de señales viales uniformes, el tratado de libre comercio, el CAUCA y el RECAUCA, la circulación carretera en el Istmo Centroamericano ha enfrentado numerosas dificultades en los pasos fronterizos, que se aprecian mejor ante la imposibilidad de aprobarse algo tan primario para la facilitación del transporte como el horario único 9/ y un sistema de cobro uniforme en las fronteras, por servicios en horas extraordinarias, propuesta que ya van a cumplir seis años. Lo mismo se puede decir sobre las facilidades solicitadas para las mercancías que gozan de libre comercio.

Consecuentemente, el tránsito aduanero se vio particularmente afectado, tanto por los trámites como por los costos adicionales y las demoras en los pasos fronterizos.

En 1975, con base en una decisión de los viceministros de economía, la SIECA realizó una investigación de campo para determinar los problemas que existían en el transporte de carga por carretera en Centroamérica. La investigación se apoyó en cinco viajes: ciudad de Guatemala-San José, Costa Rica, San José, Costa Rica-Managua, ciudad de Guatemala-Managua, Managua-San José, Costa Rica y San Pedro Sula, Honduras-ciudad de Guatemala.

De los cinco viajes, el que registró menor porcentaje de tiempo de demora en las aduanas fue el de ciudad de Guatemala-San José, Costa Rica, con 14.0% de tiempo total para ocho aduanas, con una reducción de la velocidad media de marcha de 48.6 km/h a 33.5 km/h, si se incluye el tiempo de demora en aduana. La contabilización del tiempo de descanso y contingencias reduce la velocidad a sólo 16.8 km/h. Llama la atención que en el viaje San José-Managua el porcentaje de tiempo en las dos aduanas alcance a 30% del total, y entre ciudad de Guatemala-Managua, para seis aduanas, a 64%. La velocidad media de marcha de 54.0 y 46.7 km/h, respectivamente, se reduce a 28.3 y 10.3 km/h, si se incluye el tiempo en las aduanas, y a 17.6 y 8.5 km/h con los descansos y contingencias. (Véase el cuadro 4.)

La investigación realizada por la SIECA concluye con un listado de problemas que, si bien pueden no ser igualmente válidos para todos los países, refleja la realidad del área:

- Edificios y espacios para oficinas, labores de control y circulación inadecuados;

- Trámite burocrático y de control repetitivo, obsoleto y lento en cada delegación fronteriza (en migración, aduana, policía);

Cuadro 4

CENTROAMÉRICA: TIEMPO Y VELOCIDAD TOTAL REQUERIDOS EN  
LAS ADUANAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE  
POR CARRETERA, SEGUN VIAJE, 1975

	Número de aduanas	km	Tiempo en aduana (%)	Velocidad media (km/h)		
				Real <sup>a/</sup>	En marcha	En marcha más puesto fronterizo
Ciudad Guatemala- San José	8	1 315.0	14.0	16.75	43.58	33.50
San José-Managua	2	466.0	30.0	17.60	54.00	28.30
Ciudad Guatemala- Managua	6	871.5	64.0	8.46	46.65	10.30
Managua-San José	2	450.0	24.0	33.58	50.56	36.90
San Pedro Sula- Guatemala	2	524.0	14.0	27.18	35.89	30.30

Fuente: Resumen de resultados de una investigación de campo efectuada por la  
SIECA y propuesta para realizar un estudio sobre los problemas a los servicios  
de transporte por carretera en Centroamérica. (Nota de Secretaría)  
(SIECA/XII/RVECA/D.T.6).

a/ Incluye los tiempos de marcha, puesto fronterizo y de descanso y contingencias.

- Escasa coordinación para las actividades a realizar en los puestos fronterizos;
- Limitaciones en ciertas horas para satisfacer los trámites, principalmente por la noche;
- Frecuentes e institucionalizados cobros extras por la razón anterior;
- Falta de coordinación entre los puestos fronterizos respecto a horarios, trámites, cobros;
- Frecuentes e indirectas solicitudes de cobros indebidos o propinas para cumplimentar una labor burocrática o cuando falta o no se encuentra debidamente llenado algún documento;
- Costos de marchamos, custodios, parqueos, cuadrillas para carga y descarga y fumigaciones;
- Pérdidas de tiempo en esperas y en revisiones de la carga que originan más protestas cuando el vehículo lleva carga en tránsito hacia un tercer país;
- Inadecuados sistemas de control de carga en tránsito (pólizas de tránsito, custodios, marchamos, verificación de la carga en frontera de entrada y salida);
- Inadecuados sistemas de verificación de la carga (no se presentan cuadrillas eventuales en horas de la noche y días festivos; cuadrillas en número insuficiente que dan lugar a que se pueda sustraer la carga; lugares inapropiados para carga y descarga; inexistencia de bodegas de tránsito; deterioro de la carga por manipuleo; esperas para la revisión; esperas para conseguir cuadrilla);
- Cobro y aplicación de fumigado disímiles en cada delegación fronteriza;
- Falta de servicios de comunicación telefónica o telegráfica entre los puestos fronterizos y las capitales de los países para aclarar dudas sobre documentación, pagos, autorizaciones de exportación o para comunicar a los transportistas con sus sedes u oficinas;
- Interpretación y aplicación distintas del reglamento del CAUCA en las delegaciones aduanales, y
- Personal inexperto o indolente para atender al transporte (en migración, aduana, policía, custodios).

/Según

Según la opinión de personas conocedoras del problema del transporte en el Istmo Centroamericano, la situación actual, en lo que se refiere al control fronterizo y sus dificultades, es hoy en día peor que la que se observó durante la realización de la investigación. Ello se debe, entre otras causas, a los conflictos en varias partes del Istmo Centroamericano y al incremento que se viene observando en el nivel de contrabando y de fraudes aduaneros, al punto de considerarse en uno de los países de Centroamérica, que en cierto año cerca del 50% de los vehículos motivo del comercio exterior habían incurrido en alguna de estas faltas. Aun en los vehículos cerrados y marchamados se han empleado artificios para violar la ley sin que hasta el momento se hayan encontrado normas de seguridad para impedirlo. 10/

La reacción ante esta situación ha sido siempre un mayor control y vigilancia, a tal punto que aun utilizando un marchamo para los vehículos cerrados, después de examinada la carga de su interior, se exige además, en algunos casos, un acompañante (custodia). Se citan inclusive casos, aunque raros, en que además de todo lo anterior en la aduana de salida se vuelve a examinar la carga.

Hay que añadir a esta situación los vicios y "papeleos" tradicionales en las diversas labores que se realizan en los pasos fronterizos y que complican todavía más la actividad del comercio exterior, incrementando los costos de transporte.

De particular interés para el desarrollo de este trabajo es el conocimiento del costo de los custodios. En una de las empresas consultadas (a fines de 1983) se obtuvieron los siguientes datos:

<u>De Colón (Panamá) a San José, Costa Rica</u>	<u>Dólares</u>
Flete de la Zona Libre de Colón, Panamá, a San José, Costa Rica, para un furgón	1 900.00
Sello de salida de la Zona Libre	50.25
Custodias y registros	<u>100.00</u>
Total	2 050.25
<u>De Colón (Panamá) a ciudad de Guatemala</u>	
Flete de la Zona Libre de Colón, Panamá, a ciudad de Guatemala, vía Amatillo, para un furgón	4 100.00
Sello de salida de la Zona Libre	50.25
Custodia y registros	<u>260.00</u>
Total	4 410.25

Como puede observarse, la ponderación del costo de custodia y registro es muy elevada y varía de 100 dólares (Colón-San José), 5% del total, a 260 dólares (Colón-ciudad de Guatemala), 6% del total cobrado.

A su vez, los costos motivados por las demoras, así como de otra índole se reflejan en el flete propiamente dicho, que varía de 1 900 dólares para el trayecto Colón-San José a 4 100 dólares de Colón a la ciudad de Guatemala, vía Amatillo.

Aunque el CAUCA contemple en su artículo 33<sup>11/</sup> que los países pueden exigir una caución, esta norma no se viene aplicando en el Istmo Centroamericano. Sin embargo, el anteproyecto de ley de aduanas de Honduras ya considera como tránsito aduanero internacional el que se realiza al amparo de un documento internacional emitido por una sociedad garante en el marco de un convenio internacional, lo que constituye algo nuevo y diferente de lo que establece el propio CAUCA en el referido artículo. En el mismo sentido se expresa el proyecto nicaragüense sobre tránsito aduanero, CATI, recientemente presentado a la Reunión Técnica de Transporte por Carretera.

Por su importancia en lo que se relaciona al necesario entendimiento entre las aduanas para la solución de los problemas fronterizos, cabe destacar el acuerdo firmado entre las aduanas de Nicaragua y Costa Rica (mayo de 1983). Mediante él estos países toman de común acuerdo una serie de medidas de cooperación que incluye, entre otras: la unificación de horarios de trabajo en puestos fronterizos, la uniformidad en los trámites, atención fluida a transportes, medidas para el control del tránsito aduanero regional, y de problemas de contrabando, etc.

El acuerdo suscrito por ambas partes se viene ejecutando y ha contribuido a que el tránsito sea más fluido en las fronteras. En lo que se relaciona con el tránsito aduanero, su importancia reside, principalmente, en el entedimiento y generación de un espíritu de confianza entre las aduanas de dos países. Por otro lado, este hecho también puede ser considerado como un indicador de que los acuerdos bilaterales pueden constituir en ocasiones el camino más fácil para alcanzar los objetivos deseados, y contribuir así a la uniformidad de medidas en la región.

#### IV. LA EXPERIENCIA DEL CONVENIO TIR<sup>12/</sup>

El gran desarrollo del comercio y del transporte por carretera que se observó en Europa después de la Segunda Guerra Mundial, así como la repercusión que en él han tenido las demoras debido al control en las fronteras --que son numerosas y de recorridos relativamente cortos, al igual que en el Istmo Centroamericano-- fueron el antecedente para la puesta en marcha en 1959 del Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR), aplicable al tránsito aduanero, con vistas a su facilitación. Con este mismo espíritu, en 1975 se le introdujeron algunas modificaciones. Hoy día el Convenio TIR se aplica tanto en Europa como en los Estados Unidos de América, Canadá y algunos países de Africa y Asia.

La puesta en práctica de este sistema abrió nuevas perspectivas para las terminales interiores, y contribuyó de manera destacada al descongestionamiento de los pasos fronterizos y de los puertos.

En términos generales, puede decirse que el Convenio TIR busca proporcionar el máximo de fluidez al tránsito aduanero entre los países contratantes, evitando las demoras y molestias por las sucesivas revisiones en las fronteras con la consecuente reducción en el costo del transporte y en los aparatos de control de las aduanas. El Convenio establece para ello obligaciones para los transportistas que permiten dar garantía a las aduanas en tres aspectos básicos:

- a) Integridad física de los vehículos en lo que se refiere al contenido de la carga que transportan en tránsito y la facilidad con la que pueden identificar cualquier violación;
- b) Seguridad financiera frente a la eventualidad de fraudes y violaciones durante el tránsito aduanero, y
- c) Control del vehículo a través de rutas y tiempos de recorrido previamente establecidos.

Si no existen motivos especiales que demanden revisiones en la carga ni indicios de violación del precinto, las diversas aduanas del recorrido (tránsito aduanero) aceptan lo que la aduana de salida de la carga suscribe, ya que es ahí donde ésta fue revisada y verificada con la documentación y en donde se le aplica el precinto 13/ que será el mismo en todo el recorrido si no ocurren las causas antes señaladas. En otras palabras, se puede decir que el Convenio TIR demanda un espíritu de confianza y entendimiento entre las aduanas, condición primera para que pueda operar.

El cuaderno TIR, 14/ documento que permite al transportista aprovechar las facilidades del sistema y que es expedido por viaje, cumple con la declaración de tránsito y constituye a la vez un título de garantía

/aduanera

aduanera válido en los Estados contratantes del Convenio para el transporte internacional de mercancías mediante diversas modalidades de transporte, siempre que en un momento dado se realice un recorrido por carretera.

Entre algunas de las partes contratantes del Convenio TIR pueden existir acuerdos y convenios exclusivos de facilitación. Es el caso de los países de la Comunidad Económica Europea que aplican al tránsito aduanero el llamado "Régimen de Tránsito Comunitario" que les da mayores facilidades, pero aplican el sistema TIR en el comercio con los demás países. De esta forma, el Convenio TIR no impide a los Estados contratantes realizar acuerdos y convenios bilaterales sobre tránsito aduanero, siempre y cuando éstos concedan mayores facilidades que las que otorga el Convenio TIR.

Otro aspecto que conviene subrayar es el de que si un país se adhiere al Convenio TIR, esto no obliga a los transportistas de aquél --si no les interesan los beneficios del sistema-- a que operen bajo sus normas. Todavía más, un transportista que tenga derecho a operar bajo el Convenio TIR puede hacerlo con una de sus unidades y no hacerlo con otra. La aceptación de los beneficios y de sus normas es voluntaria.

Finalmente, cabe destacar que el Convenio TIR no impone cambios de ningún tipo a las leyes y reglamentos aduaneros de los países contratantes. En la práctica, se trata de un acuerdo de cooperación entre aduanas de diferentes países y de facilitación del comercio exterior, apoyado en una serie de normas técnicas homogéneas, y un sistema de seguro y reaseguro para los transportistas que deseen gozar de sus ventajas, pero que en ningún momento impide a la aduana o a otra dependencia de un país contratante a ejercer los controles que juzgue necesarios.

El cuaderno TIR consta de una serie de hojas: a) la portada para anotaciones que contiene el nombre de la asociación internacional garante, el número del cuaderno, el número de pasaporte del conductor, la fecha límite para iniciar el recorrido, la asociación nacional expedidora, el nombre del titular, el origen y destino de la carga, el número de matrícula del o de los vehículos automotores, el certificado de aprobación de los vehículos y el número de identificación del o de los contenedores; b) dos hojas al final del cuaderno, en las cuales se registran los accidentes durante el trayecto, y c) una serie de hojas (talones) en grupos de dos, cuyo número depende del número de países que serán recorridos por el vehículo y en las cuales se repiten datos de la portada, pero se incluye la descripción de la carga, su peso, precintos o marcas, itinerarios, aduanas, etc. (Véase el Anexo 3.)

Quando el vehículo parte de una aduana interior o cuando entra al país, las autoridades se quedan con la primera de las hojas (talón No. 1), siendo la segunda (talón No. 2) retirada en la aduana de salida del mismo país. La operación se repite por todos los países del recorrido, incluyendo el del destino final. La segunda hoja (talón 2) se envía siempre

/a la oficina

a la oficina que retiró la primera (talón 1) para que sirva de documento de control de que la operación de tránsito aduanero se ha finiquitado satisfactoriamente. Existe, además, un espacio para las observaciones relacionadas con hechos circunstanciales, pequeñas irregularidades, etc., pero como ya se indicó, nadie puede impedir a las aduanas ejercer su autoridad y tomar las medidas que juzguen pertinentes.

No habiendo señales de que el precinto que contiene la carga fue violado, ni otro motivo importante, la operación se realiza con mucha rapidez. Como ejemplo se podría citar el movimiento en la aduana de La Jonquera, entre España y Francia, en donde se registra un paso de vehículos bajo el sistema TIR que alcanza a 300 000 unidades por año, con un porcentaje de infractores de sólo 0.1%.

Para que en el país que se adhiriera al Convenio se puedan entregar los cuadernos TIR a los transportistas, es necesario que se tomen algunas medidas a nivel nacional y a nivel internacional.

A nivel nacional, es necesario que se constituya una asociación garante, autorizada por las autoridades aduaneras del país, que son quienes entregarán los cuadernos TIR, uno por viaje, y que serán las fiadoras de los transportistas que van a utilizar el procedimiento. La asociación garante puede estructurarse a partir de las organizaciones de transportistas, pero también de las cámaras de comercio, Automóvil Club, etc. La asociación garante deberá contratar, a su vez, una póliza de garantía con una compañía de seguros, un banco o una entidad financiera establecida en el país para que le sirva de fiador ante la dirección general de aduanas. En virtud de este contrato, se deberá formalizar otro contrato de garantía mediante el cual la compañía de seguros, el banco o la entidad financiera, se hará fiador ante la administración de aduanas de las operaciones realizadas en el país al amparo de los cuadernos TIR expedidos por la asociación garante nacional o por otras organizaciones miembros de la asociación garante internacional.

A nivel internacional, es necesario que la asociación garante nacional firme un compromiso con la internacional con miras a reglamentar los derechos y las obligaciones recíprocos en el funcionamiento del régimen TIR. Es la asociación internacional la que centraliza y distribuye los cuadernos TIR. Hoy día sólo existe una sola cadena de garantía internacional en el mundo, respaldada por la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) y una red de asociaciones nacionales afiliadas que actúan como garantes en sus respectivos países.

En la práctica se puede imaginar, por ejemplo, que un camión francés bajo el sistema TIR ingresa a España, en donde se constata una infracción aduanera. 15/ Automáticamente, la asociación garante de España (a su vez, asegurada), responde por la infracción ante las autoridades aduaneras españolas hasta por un límite de 50 000 dólares, cantidad que

/se convino

se convino en la IRU para la cobertura. La aseguradora española puede, a su vez, a través de un sistema de reaseguros a nivel IRU, recuperar los gastos realizados. 16/

Cabe destacar que, aun cuando en la actualidad sólo existe la cadena de garantía de la IRU, el Convenio TIR no limita la existencia de organismos internacionales que puedan constituir una cadena de garantía para los cuadernos TIR a través de asociaciones garantes afiliadas, ni exige que se adopte el mismo límite de 50 000 dólares válido para la IRU. 17/

Así, de existir dos cadenas de garantía internacionales, por ejemplo, una cadena latinoamericana y la IRU, para que las dos áreas operaran entre sí bajo el mismo sistema, tendría que existir un acuerdo previo que normara la operación.

La garantía que el cuaderno TIR representa para las direcciones de aduanas sustituye los sistemas de cauciones y depósitos de garantía, mucho más complicados y caros que la relativa simplicidad de iniciar un transporte adquiriendo un cuaderno TIR. En España, a principios de 1983, un cuaderno TIR era adquirido por 36 dólares 18/ y con él se podía hacer un recorrido por toda Europa.

Un aspecto fundamental que cabe destacar, como se indicó inicialmente, es que un transportista que desee operar bajo el sistema TIR tendrá que adaptar sus vehículos a las exigencias técnicas establecidas en el Convenio y tendrá que obtener un documento que lo certifique, expedido por una autoridad con delegación expresa de la dirección de aduanas y que es válido para todos los países del sistema durante un período de dos años.

Las condiciones técnicas de los vehículos, remolques o contenedores se establecen en los anexos 2 y 7 del Convenio y, en general, están destinadas a asegurar que:

a) Sea posible colocar en ellos un precinto aduanero, de manera sencilla y segura;

b) No pueda extraerse de la parte precintada ni introducirse en ella ninguna mercancía sin dejar huellas visibles de fractura o de ruptura del precinto aduanero, y

c) No posean ningún espacio disimulado en el que puedan ocultarse mercancías.

Una vez que ingresen los vehículos en un país, deben portar su placa con las letras TIR, obedecer el itinerario establecido y no excederse del tiempo que les fue asignado para llegar a la aduana de salida. Los incumplimientos debidos a fuerza mayor están previstos en el Convenio.

## V. EL CONVENIO TIR EN AMERICA LATINA

El creciente papel que juega el transporte carretero en el comercio entre los países de América Latina estimuló la búsqueda de soluciones para agilizar el tránsito aduanero, e incluso mediante el examen de las experiencias de otros continentes, particularmente la del Convenio TIR.

En la Novena Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los países del Cono Sur, celebrada en Cochabamba, Bolivia, del 28 de mayo al 2 de junio de 1979, a propuesta de la representación de Argentina, se acordó estudiar la conveniencia de que los países de esa región se adhiriesen al Convenio TIR.

En cumplimiento de una resolución aprobada en ese encuentro, se llevó a cabo en el mismo mes de junio una reunión en Buenos Aires con representantes de los organismos de aplicación del Convenio de Transporte Internacional Terrestre y de expertos aduaneros con la asistencia de 7 países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay), así como de representantes de la ALALC (actualmente ALADI), el Banco Mundial, el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), la CEPAL, la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) y la Asociación Latinoamericana de Transporte Automotor por Carretera (ALATAC). Como invitados especiales concurren personas de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) y del Programa Especial de la UNCTAD para la Facilitación del Comercio Exterior (FALPRO).

Los participantes en la reunión acordaron:

- "1. Expresar su coincidencia respecto a la importancia que tiene el sistema creado por el Convenio TIR para facilitar el tráfico internacional de carga;
2. Señalar que su adopción importa, asimismo, decidir sobre aspectos colaterales del convenio de especial trascendencia, como son, entre otros, la facilitación aduanera del transporte mediante contenedores y el régimen de seguros;
3. Reconocer que el tema específico del sistema TIR es primordialmente aduanero y que en consecuencia, son los organismos competentes en esta materia los que deberán pronunciarse, especialmente sobre la conveniencia de una eventual adhesión al sistema;
4. Destacar que en definitiva, una decisión sobre adhesión al TIR es privativa de cada país, pero que resultará altamente beneficioso un pronunciamiento colectivo de los países del Cono Sur sobre el particular;

/5. Aprobar

5. Aprobar el programa de trabajo para las reuniones nacionales a realizar con la colaboración de los organismos internacionales interesados;

6. Recibir con complacencia el anuncio por parte de la CEPAL de la realización de un estudio sobre la significación del sistema del Convenio TIR para América Latina y solicitar que el mismo esté terminado para la próxima Reunión de Expertos Preparatoria de la IX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur."

En el programa de trabajo se previó la realización de seminarios en los que se analizarían las condiciones bajo las cuales podría utilizarse el sistema TIR.

Estos seminarios, organizados por los respectivos Ministerios de Transportes de cada país, con la colaboración de la CEPAL, se llevaron a efecto en Sao Paulo (19 al 20 de noviembre de 1971), Montevideo (23 de noviembre), Buenos Aires (26 y 27 de noviembre), Santiago de Chile (29 y 30 de noviembre), Asunción (15 de enero de 1980), La Paz (16 de enero), y Lima (18 de enero).

Durante el XVII Congreso de la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) realizado en Sevilla (España), del 4 al 8 de mayo de 1980, y como una contribución al esfuerzo desplegado por los países del Cono Sur para el estudio de la adhesión al Convenio TIR, se realizó un Coloquio Especial sobre América Latina y el Sistema TIR, en el que participaron, además de representantes latinoamericanos (de Argentina, Brasil, Chile, México, Perú, Uruguay y Venezuela), delegaciones de transportistas de Europa, Asia, África y América del Norte, junto con representantes de la CEPE y de la CEPAL.

El Coloquio consideró del mayor interés para el desarrollo del transporte internacional en América Latina, el fomento de la aplicación del Convenio TIR entre los países de la región. Al respecto se acordó lo siguiente:

"a) Promover a través de las Asociaciones Empresariales de Transportistas, la adopción del Convenio TIR en los países latinoamericanos, presentando ante las autoridades de gobierno las ventajas del sistema para la facilitación del tránsito internacional de mercadería;

b) Solicitar a la X Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los países del Cono Sur, que se realizará en Brasilia en el último trimestre de 1980, el estudio y aprobación de una resolución que favorezca la adhesión de dichos países al Convenio TIR de 1975;

/c) Solicitar

c) Solicitar a la CEPAL que, en colaboración con la Aduana Española, la IRU y la CEPE, prepare un manual para la aplicación del Convenio TIR que llene las necesidades de las aduanas y de los transportistas de América Latina y en especial del Cono Sur;

d) Fomentar la organización de seminarios de capacitación en Europa para personal de los servicios de aduana de los países de América Latina interesados en la aplicación del sistema TIR, teniendo como documento básico el manual mencionado en el inciso c) y como respaldo audiovisual un film que prepararán la IRU y la CEPE para la divulgación de las operaciones TIR, y

e) Solicitar a la CEPE, a la CEPAL y a la Dirección General de Aduanas de España que en conjunto con la IRU presten su apoyo, a través de cursos y misiones técnicas, para la aplicación del sistema TIR en aquellos países que se adhieran al convenio."

La CEPAL convocó en Santiago de Chile, del 16 al 20 de marzo de 1981, a una reunión de expertos los que, al establecer las prioridades para un programa de cooperación de los países sudamericanos destinado al fortalecimiento institucional del transporte internacional y la facilitación del comercio, identificaron la nacionalización de las mercaderías en destino y la necesidad de un sistema armonizado para el tránsito aduanero como dos de los puntos de mayor importancia.

En concordancia con lo anterior, los expertos estimaron procedente recomendar a los gobiernos de los países sudamericanos que se analicen las ventajas que podrían obtenerse con la utilización del Convenio TIR, para alcanzar las metas nacionales de crecimiento del comercio exterior. A fin de apoyar estos esfuerzos, el Grupo de Expertos recomendó que la CEPAL, en estrecha colaboración con el Grupo Andino, así como con la ALADI, la CEPE y la IRU, amplíe su programa de trabajo en lo que toca a la divulgación del Convenio TIR a fin de incluir a todos los países sudamericanos. Los expertos destacaron que cuando se ponga en práctica esta recomendación deberá considerarse la importancia de:

a) Establecer mecanismos de cooperación entre las administraciones aduaneras de cada país;

b) Realizar seminarios en todos los países sudamericanos para analizar el Convenio TIR y las condiciones en las cuales habría de utilizarse, y

c) Proporcionar ayuda técnica a los países que adopten el Convenio TIR, al iniciarse la etapa de su aplicación.

/En caso

En caso de que al analizar la conveniencia de adoptar el Convenio TIR como un instrumento para resolver los problemas del tránsito aduanero en la región los resultados fuesen negativos, los expertos recomendaron, como alternativa para alcanzar un régimen de tránsito aduanero simplificado y armonizado, que se estudiara la elaboración de un convenio regional el cual, además de incorporar las líneas generales del Convenio TIR u otros convenios similares, podría incluir normas y mecanismos adecuados para las necesidades de la región.

Los Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, en su primera reunión realizada del 4 al 8 de mayo de 1981 en Buenos Aires, acordaron apoyar los esfuerzos que realiza la CEPAL en materia de facilitación del comercio exterior y del transporte internacional y destacar la necesidad de convocar, a la mayor brevedad, a un grupo de expertos aduaneros con el fin de analizar en su integridad las dificultades del tránsito aduanero en el transporte regional y alcanzar acuerdos específicos que faciliten dicho tránsito en los ámbitos regional y subregional.

Los directores nacionales de aduanas de la ALADI, reunidos en la misma oportunidad en Buenos Aires, recomendaron convocar, con carácter prioritario, a una reunión de expertos para examinar el tema relativo al tránsito aduanero regional por considerarlo un problema de relevancia en el desarrollo del comercio de la ALADI. En dicha ocasión se analizarían las alternativas de adherirse al Convenio TIR o de adoptar un convenio propio en los términos de la propuesta contenida en el "Informe de la Reunión de Expertos en Facilitación del Comercio y Fortalecimiento Institucional del Transporte Internacional en Sudamérica" (E/CEPAL/G.1178), de 27 de marzo de 1981.

En la Segunda Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, efectuada en la ciudad de México del 8 al 11 de septiembre de 1981, se tomó conocimiento de los preparativos realizados por la ALADI, en estrecha colaboración con la CEPAL, para formalizar, durante 1981, la convocatoria del grupo de expertos de los países miembros, con el fin de dilucidar la alternativa de adopción del Convenio TIR o la elaboración de un convenio para establecer un régimen de tránsito aduanero regional. Por su parte, los directores nacionales acordaron recomendar a la Secretaría Temporal de la Reunión que convocaran para 1982 una reunión de expertos en tránsito aduanero de todos los países latinoamericanos, con el objeto de continuar estudiando este tema a la luz de los avances que se hayan registrado en el ámbito de la ALADI y de los trabajos técnicos que realice la CEPAL sobre dicho tema.

En la Tercera Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, que se celebró en Brasilia y Río de Janeiro, Brasil, del 18 al 22 de octubre de 1982, se decidió que en cuanto a tránsito aduanero se encomiende a la Secretaría Permanente del Convenio que presente en la próxima reunión de Directores Nacionales de Aduanas un informe acerca de la conveniencia de adoptar el Convenio TIR.

/Hasta

Hasta la fecha, sólo dos países se han adherido al Convenio TIR: Uruguay y Chile.

Durante la reunión de expertos preparatoria de la XIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur, la CEPAL hizo entrega del proyecto de Acuerdo Aduanero de Alcance Parcial relativo al Transporte Internacional de Mercaderías, elaborado junto con ALADI, que es un intento de adoptar el convenio con algunas diferencias en relación con la práctica actual alrededor de la IRU, que toma en cuenta características específicas de los países del Cono Sur y cuya aprobación no impide que, a través de acuerdos posteriores, se establezca un puente entre éstos y los países que actualmente operan bajo el sistema TIR.

Del 17 al 21 de octubre de 1983 se realizó, en Tegucigalpa, Honduras, la Cuarta Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal en la cual, en lo que se relaciona con el tránsito aduanero, se acordó:

"Encomendar a la Secretaría del Convenio que proceda durante el mes de abril de 1984, a la celebración, en la ciudad de México, de una reunión de expertos para continuar estudiando la facilitación del tránsito aduanero en el plano regional, sin perjuicio de la continuación de los trabajos que con carácter de urgencia se están llevando a cabo para encontrar soluciones de carácter bi y plurinacional.

En la reunión antes mencionada podrán participar representantes de los países que lo deseen, pero la responsabilidad de sus trabajos estará a cargo de representantes de las aduanas de Brasil, Colombia, Costa Rica, Honduras y Nicaragua, y de la ALADI, la CEPAL, JUNAC y SIECA; tendrá presente, entre sus cometidos, la simplificación de trámites y la utilización de formas alternativas o sustitutivas de garantía aduanera y contará, entre otros antecedentes, con los que proporcionarán las aduanas de España, Portugal y Uruguay".

En lo que respecta al Istmo Centroamericano, la actividad relacionada con el Convenio TIR ha sido muy reducida. Además de la participación de las reuniones de los Directores Generales de Aduanas de América Latina y a nivel del Mercado Común Centroamericano, se ha carecido de la divulgación, discusión y aclaración de lo que es el Convenio TIR, así como de las opciones que podrían presentarse.

Durante la XI Reunión de Directores Generales de Aduanas de Centroamérica, realizada en Tegucigalpa, Honduras del 28 de febrero al 3 de marzo de 1983, se tomó la resolución XI-5 que se refiere al tránsito aduanero y que se transcribe a continuación:

/"CONSIDERANDO;

"CONSIDERANDO:

1. Que la Tercera Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina discutió el tema relativo al tránsito aduanero internacional con base en la propuesta de la Delegación de Brasil que destacó los elementos jurídicos del tránsito aduanero entre los países de la región, planteando la conveniencia de instrumentar un Convenio Latinoamericano que salve el problema de la garantía aduanera;
2. Que en enero del presente año la SIECA recibió una comunicación de la Dirección General de Aduanas de Honduras mediante la cual solicitaba que se presentara a la Undécima Reunión de Directores Generales de Aduanas de Centroamérica una relación de los trabajos que se hubieran hecho a nivel regional sobre el tránsito aduanero internacional, en vista de que el gobierno de ese país estaba preparando un proyecto sobre la materia para facilitar el comercio internacional; y
3. Que existe un movimiento internacional de parte de los países más avanzados en materia de comercio y transporte con la colaboración de la Organización de las Naciones Unidas, orientado a reducir las dificultades a que deben hacer frente los transportistas y, al mismo tiempo, dar seguridad a las autoridades aduaneras en materia de garantía para los ingresos fiscales de los Estados por donde transitan las mercancías, como es el caso del Convenio TIR, suscrito por muchos países.

RESUELVE:

1. Examinar conscientemente en las administraciones aduaneras centroamericanas las legislaciones de alcance nacional y regional que existen sobre el tránsito aduanero internacional, y los proyectos que se encuentran en estudio sobre la materia, principalmente el Proyecto de Ley Nacional de Honduras, el Proyecto de Reglamento para el Tratamiento Aduanero de las Mercancías que gozan de Libre Comercio, los instrumentos de la integración correspondientes y la proposición del Brasil, a fin de elaborar propuestas con respecto a la legislación que más conviene a Centroamérica en ese campo. Y que la SIECA, como Secretaría Técnica de los distintos foros que a nivel regional se realizan, informe a la mayor brevedad al respecto para poder elaborar la propuesta que se menciona en el párrafo tercero de esta misma resolución.
2. Analizar con profundidad a nivel nacional el Convenio TIR, para identificar las ventajas o desventajas que pueden obtenerse de su aplicación en un medio como el centroamericano, con la finalidad de decidir la recomendación que debe hacerse a los Ministros sobre su suscripción;

/3. Realizar

3. Realizar un estudio comparativo de las legislaciones, convenios y proyectos mencionados en los acápites anteriores, en un plazo de 60 días a partir del 15 de marzo de 1983 para elaborar una propuesta nacional en materia de tránsito aduanero internacional;
4. Solicitar a la SIECA que coordine y preste cooperación técnica a las labores nacionales antes indicadas sobre el tránsito aduanero internacional, y elabore un documento que contenga los resultados de los estudios realizados a nivel nacional y presente propuestas que sean compatibles, tanto con lo que los países sugieran, como con lo que internacionalmente se está desarrollando; y
5. Organizar y convocar a una reunión posterior de Directores Generales de Aduanas de Centroamérica y en base al informe de la SIECA se discutan los enfoques nacionales sobre las materias de tránsito aduanero internacional y se unifiquen los criterios concernientes a la posibilidad de adoptar el Convenio TIR, la propuesta de la Tercera Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, u otra modalidad de Convenio internacional que proceda en el medio centroamericano."

Cabe igualmente mencionar, con respecto a propuestas para la facilitación del tránsito aduanero en Centroamérica, la decisión de la III Reunión de Ministros de Transporte de Centroamérica (Costa Rica, septiembre de 1983) de realizar una reunión técnica con representantes de diversas dependencias de cada país para tratar el problema de la facilitación del transporte y en la cual se analizaría la aplicación del Convenio TIR, tomando en cuenta la experiencia en otras regiones del mundo.

En cumplimiento de tal decisión se llevó a cabo la Reunión Técnica de Transporte por Carretera, en la cual fue presentado un proyecto nicaraguense denominado Convenio Centroamericano sobre Tránsito Internacional (CATI), en el que se busca dar solución a los problemas del tránsito aduanero dentro de un enfoque que refleja la influencia del Convenio TIR en lo que se refiere a las características del vehículo, garantías fiscales frente a las aduanas, designación de rutas y determinación de tiempo, documento de control, etc.

Este proyecto se considera una importante iniciativa que mereció felicitaciones de la reunión. En esa oportunidad se solicitó a los países enviar sus contribuciones para mejorar el proyecto presentado.

En la referida reunión se adoptó la siguiente resolución sobre la materia:

/"o) Felicitar

"a) Felicitar a la delegación de Nicaragua por el Proyecto de Convenio Centroamericano sobre Tránsito Internacional (CCATI), presentado a consideración de la presente Reunión Técnica de Transporte por Carretera, el cual recoge los principales aspectos que requiere la solución de los problemas del tránsito aduanero internacional;

b) Realizar un estudio a nivel nacional del Proyecto de Convenio presentado en esta oportunidad para efectuar las observaciones o modificaciones que convengan con respecto a los requerimientos normativos de cada uno de los países en materia de tránsito aduanero internacional;

c) Que los países envíen sus observaciones a la SIECA para que sean incorporados al proyecto original, prepare un proyecto con las modificaciones presentadas y lo envíe a los países para su conocimiento.

d) Celebrar una Segunda Reunión del Grupo de Aduanas y Migración en el transcurso del mes de abril de 1984 y previo a la celebración de la Duodécima Reunión de Directores Generales de Aduanas de Centroamérica.

Que la SIECA organice la reunión mencionada, convoque a la misma, e invite a expertos sobre transportes, seguros y otros campos vinculados con el tránsito aduanero internacional, para que colaboren en el diseño definitivo del Proyecto de Convenio sobre Tránsito Aduanero Internacional;

e) Trasladar al foro regional de la Reunión de Directores Generales de Aduanas, el estudio y solución de las normas y procedimientos que requiere el tránsito aduanero internacional con base en el trabajo realizado por este grupo, por tratarse de un asunto especial de su competencia y de su atención;

f) Se recomienda que en la discusión del proyecto de Nicaragua se tomen en cuenta las experiencias existentes en otras regiones del mundo sobre tránsito aduanero incluido el Convenio TIR; y

g) El resultado de los trabajos y las propuestas correspondientes, deberán ser presentadas a la IV Reunión de Ministros de Transporte de Centroamérica."

Entre los problemas de mayor importancia que se consideraron deberán analizarse con más profundidad y detenimiento en el proyecto presentado se mencionarán dos:

/a) El estudio

a) El estudio de las condiciones técnicas del vehículo, incluyendo remolques y contenedores que ofrezcan la mayor garantía posible en cuanto a la integridad de la carga, así como el mecanismo de designación de la autoridad a quien le tocará certificar que el vehículo obedece a las normas exigidas.

b) La solución de la forma en que deberá operar el sistema de seguro a nivel regional para garantizar a las aduanas frente a posibles fraudes y violaciones, problema que no está suficientemente claro en el proyecto.

La experiencia del Convenio TIR puede ser de mucha utilidad en la solución de tales problemas.

## VI. EL TRANSITO ADUANERO EN EL ISTMO CENTROAMERICANO Y EL CONVENIO TIR

Antes de abordar algunos aspectos de la posible aplicación de la experiencia del Convenio TIR en el Istmo Centroamericano, conviene hacer algunos comentarios sobre las tendencias que se vienen observando en otras subregiones del continente en donde, como es el caso de los países del Cono Sur, el problema ha sido más debatido tanto en numerosas reuniones como seminarios.

La primera se refiere a la adhesión al Convenio TIR, pero desvinculado de la cadena de garantía internacional administrada por un organismo internacional privado con sede en Europa. Se considera, seguramente sobre la base de experiencias en otro tipo de relaciones con países desarrollados, que este vínculo no sería el más adecuado para los intereses de los países de la región.

Una segunda tendencia se relaciona con la aplicación de un sistema del tipo TIR que deberá apoyarse en la experiencia comercial ya existente a nivel subregional y de América Latina en cuanto a que el comercio intrarregional se realiza en un porcentaje importante por carretera. Por lo tanto, se tiende a dar preferencia a los acuerdos o convenios subregionales, que con el tiempo y con su propia experiencia podrían evolucionar al ámbito regional y en seguida establecer el vínculo necesario para una operación internacional extrarregional.

La tercera tendencia se refiere al límite máximo de la garantía (50 000 dólares) que actualmente se considera elevada. Incluso, en algunos sectores se defiende la idea de que deben establecerse mayores facilidades en esta materia para aquellas empresas habilitadas para el transporte internacional que cumplan con condiciones y exigencias que se acuerden especialmente.

Como se puede observar, las tres tendencias no presentan contradicción con el Convenio TIR, y buscan reflejar, tanto la experiencia en las relaciones con otras regiones del mundo, como una actitud prudente para avanzar paulatinamente y bajo condiciones económicas de garantía más acordes con la realidad de los países de la región.

La posible aplicación del Convenio TIR en el Istmo Centroamericano necesariamente tendrá que apoyarse en un clima de confianza y buena voluntad entre las aduanas de los países, así como en la simplificación de los trámites burocráticos y la supresión de prácticas no recomendables. Sin ello, no puede esperarse una operación ágil como la que el sistema puede propiciar.

El hecho de que hasta la fecha no haya sido posible aprobar el horario único en los pasos fronterizos así como el reglamento para el tratamiento aduanero especial de las mercancías que gozan de libre

/comercio,

comercio, es indicio de que todavía se necesita avanzar para lograr un mejor entendimiento y mayor coordinación entre los servicios aduaneros.

Como ya se ha comentado, la situación en lugar de mejorar ha empeorado tanto en cuanto a la exigencia de documentos como en las demoras y revisiones de la carga, así como en la reducción del período de importación temporal de los vehículos. Si bien no atañe a este trabajo calificar lo adecuado o no de tales medidas que seguramente reflejan los problemas de cada país, debe señalarse que éstas restan fluidez al tránsito aduanero. Dentro de esta situación, vale la pena destacar como ejemplo positivo el acuerdo ya mencionado entre las Direcciones Generales de Aduanas de Costa Rica y Nicaragua que viene operando satisfactoriamente, aun cuando se hayan adoptado disposiciones que no son exactamente las que se vienen proponiendo a nivel del MCCA.

En las discusiones sobre los problemas del tránsito por las fronteras, frecuentemente surge la pregunta de ¿por qué se presentan tantos obstáculos a la concertación de acuerdos que faciliten el tránsito aduanero? La respuesta no es fácil porque existen numerosas causas de diversa índole que influyen en ello. Pero en el presente trabajo, cuyo objetivo no es el de examinar problemas que trascienden la operación aduanera, cabe observar que algunas de las dificultades al tránsito aduanero ya mencionadas tienen como causa el hecho de que la tecnología aplicada para garantizar la inviolabilidad de la carga no sea la adecuada. Por otra parte, al no existir garantía alguna que cubra los riesgos de posibles fraudes, se acentúa la actual situación en los pasos fronterizos. 19/ Estos son precisamente los aspectos que el Convenio TIR puede ayudar a resolver.

Con frecuencia se escuchan comentarios sobre el hecho de que la aplicación de los acuerdos y normas existentes o que se vienen proponiendo significaría un gran avance en la facilitación del tránsito aduanero, que resultaría más efectivo y de menor costo que lo que se pretende alcanzar con la aplicación de la experiencia del Convenio TIR. Ejemplo de ello es lo expresado sobre la materia en el Acuerdo de Cartagena, y las reglamentaciones propuestas para el tránsito aduanero de las mercaderías, motivo del libre comercio en Centroamérica, principalmente en vehículos cerrados.

Pero precisamente por no haberse logrado la aplicación de algún acuerdo, convendría examinar la experiencia práctica de otras regiones del mundo, con mayor tradición comercial, en donde los volúmenes intercambiables son muy superiores a los nuestros y en donde también se dejan sentir intereses dispares resultado de la competencia entre países. Pareciera que, exactamente por tener la experiencia de problemas como los nuestros, éstos son más prudentes y menos "liberales", y prefieren poner en práctica un sistema que se apoya en exigencias técnicas y de garantía; "no con las facilidades como las que deseamos o que son formalmente aprobadas", pero que en la práctica ha demostrado ser efectivo.

/Cabe

Cabe preguntar si la adopción de un sistema técnicamente más elaborado y aparentemente "menos fácil" para algunas operaciones ¿no sería en nuestras condiciones una manera de dar un paso más seguro, que una vez consolidado podría abrir el camino a nuevos avances en la agilización del tránsito aduanero? Esta es una cuestión que merece ser estudiada.

Pero a todo lo anterior habría que agregar que, como consecuencia de las medidas proteccionistas como la aplicación de gravámenes que afectan el comercio intracentroamericano, 20/ el papel del Tratado de Libre Comercio como instrumento de facilitación de la operación aduanera va perdiendo dinamismo y se acentúa la importancia que adquieren para las administraciones aduaneras los aspectos ya referidos, como la inviolabilidad de la carga y la garantía frente a posibles violaciones.

La divulgación y discusión sobre la aplicabilidad de la experiencia del Convenio TIR es el primer paso para cualquier toma de decisión. Existe un relativo desconocimiento de los términos del convenio y, principalmente, como consecuencia de su aplicación actual a través de una sola cadena de garantía internacional que es la IRU, se confunde ésta como una exigencia del mismo, lo que en realidad constituye una decisión de los países, a la que no obliga el Convenio. La organización de una cadena de garantía a nivel regional o subregional permitiría tomar otro tipo de decisiones acordes con la realidad local.

La idea de divulgar y debatir la posibilidad de aplicar la experiencia del Convenio TIR en el Istmo Centroamericano debe ser una acción en la que intervengan no sólo las autoridades aduaneras que serían las responsables de su ejecución práctica, sino todos los sectores con interés en ello como transportistas, empresarios agentes de comercio exterior y otros. Por tal motivo, la divulgación y el debate deben ser lo más amplios posible.

Una de las cuestiones que ha preocupado a algunas autoridades ha sido la posibilidad de que los costos, tanto del seguro como de la adaptación técnica de los vehículos, pueden pesar negativamente en la adopción del sistema TIR. Sobre el particular se presentan a continuación algunos comentarios:

- En primer lugar, es poco probable que el costo de un cuaderno TIR para un viaje, que ya incluye el seguro, supere al que actualmente se paga por concepto de custodia, pérdida de tiempo, propinas y otros gastos.

- Si se considera que un 90% de la carga intracentroamericana se moviliza en furgones, o sea, vehículos cerrados, se puede suponer que la adaptación técnica de éstos, de acuerdo con las normas del Convenio TIR, tendría escasa repercusión en los costos.

- En los vehículos abiertos que utilizan toldo la adaptación sería más onerosa pero, por otro lado, en este tipo de vehículos sólo se traslada un 10% de la carga, objeto de comercio entre los países del Istmo Centroamericano.

- De todas formas, se estima necesario que se efectúe un análisis comparativo entre los costos del seguro y de la adaptación de los vehículos frente a los actuales costos de frontera, así como se estudie la posible reducción del aparato aduanero como consecuencia de las nuevas facilidades.

El hecho de que en Centroamérica se hayan logrado avances que no se observan en otros países, como por ejemplo el documento aduanero con múltiples funciones y el libre tránsito de los vehículos de los países del MCCA, 21/ puede significar que el aprovechamiento de las experiencias de otras áreas podría contribuir a mayores logros en la facilitación del tránsito aduanero. En este sentido, últimamente se vienen expresando en Centroamérica ideas y propuestas que buscan conciliar la experiencia subregional y la foránea para dar una solución adecuada a este importante problema.

## VII. RESUMEN Y CONCLUSIONES

De lo expuesto sobre el tránsito aduanero y las posibilidades que existen para aprovechar la experiencia del Convenio TIR en el Istmo Centroamericano, se pueden sacar las siguientes conclusiones principales:

1. El proceso de integración de los países del Mercado Común Centroamericano, incluyendo a Panamá, ha tenido una fuerte influencia en el incremento del intercambio de mercaderías a nivel intrarregional. En 1980 se movilizaron en el Istmo, por carretera, cerca de 1.4 millones de toneladas de carga, volumen que puede considerarse significativo dadas las condiciones del área.

2. Se estima que para un total de 140 000 viajes intrarregionales, un 40% tendrá que pasar, en tránsito aduanero, por dos o más aduanas, sin incluir las del país de origen o destino de la carga cuando ésta se inicia o se dirige a aduanas interiores. Esto permite concluir que la operación del paso fronterizo en tránsito aduanero posee una gran importancia para una más rápida y eficiente movilización de la carga, motivo del comercio intrarregional.

3. Desde el inicio del proceso de integración del MCCA se han aprobado importantes instrumentos legales para facilitar el transporte intrarregional, los cuales deberían haber repercutido favorablemente en la eficiencia de la operación del tránsito aduanero. Sin embargo, no se han podido poner en práctica las medidas que permitirían hacer efectivos estos instrumentos, como por ejemplo el horario único y cobros uniformes en los pasos fronterizos por servicios en horas extraordinarias.

En consecuencia, los instrumentos legales arriba mencionados --entre ellos el formulario aduanero-- no han producido los beneficios que podrían proporcionar.

4. Esta situación se ve agravada tanto por las disposiciones proteccionistas de índole impositiva, que restan eficiencia al Tratado de Libre Comercio en su papel de instrumento para facilitar el tránsito aduanero, como por la existencia de zonas de conflicto armado y aumento de contrabando y fraude. En consecuencia, se han adoptado medidas y controles que retrasan el paso de los vehículos por las fronteras, elevan los costos y restan eficiencia en las operaciones.

5. Tales medidas y controles también ponen de manifiesto, tanto la falta de una adecuación técnica de los vehículos de carga que permita advertir, con relativa facilidad, la violación del recinto de la carga bajo precinto aduanero, como la inexistencia de un sistema de seguridad financiera para las aduanas, frente a la eventualidad de fraudes y violaciones.

/6. Conviene

6. Conviene destacar el reciente acuerdo suscrito entre las aduanas de Nicaragua y Costa Rica, y cuya ejecución ha contribuido a mejorar en grado importante la fluidez del tránsito en la zona fronteriza. Tal acuerdo es de especial importancia en lo que respecta a cooperación entre autoridades aduaneras. Sin él resultaría imposible encontrar mecanismos, formular técnicas y poner en práctica acuerdos que alivien los problemas que enfrenta el transporte en las fronteras, particularmente en la operación del tránsito aduanero.

7. La experiencia de ese acuerdo muestra también la importancia que pueden tener los convenios bilaterales para facilitar la solución de problemas que en determinados momentos no ha sido posible enfrentar a nivel regional, aun cuando tengan el respaldo de recomendaciones hechas en reuniones internacionales.

8. El Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR) constituye una experiencia importante cuya aplicación ha sido efectiva en varias áreas del mundo, particularmente en Europa, para hacer más fluido el paso de vehículos por las fronteras en la operación del tránsito aduanero.

9. Los resultados positivos alcanzados se deben, en primer lugar, al espíritu de cooperación que priva entre las aduanas de las partes contratantes así como a las garantías que el procedimiento da a las aduanas en cuanto a:

- La integridad de la carga transportada y facilidad con que se puede identificar cualquier violación;

- Seguridad financiera frente a la eventualidad de fraudes y violaciones durante el tránsito aduanero, y

- Control de vehículos a través de rutas y tiempos previamente establecidos.

10. El Convenio TIR posee entre sus ventajas la de permitir que sus partes realicen acuerdos entre sí, siempre que con ellos se concedan mayores facilidades que las otorgadas por el propio TIR. El convenio no es obligatorio, ni siquiera para todos los vehículos de un transportista que posee el derecho a beneficiarse del sistema. Finalmente cabe señalar que ese instrumento no impone cambios a las leyes y reglamentos aduaneros de los países contratantes, y tampoco les impide ejercer los controles que juzguen necesario a sus intereses.

11. En cuanto a la posible adhesión de América Latina al Convenio TIR se observa la tendencia a que éste se aplique primero a nivel subregional, en forma desvinculada de la actual cadena de garantía internacional administrada por un organismo internacional privado con

/sede en

sede en Europa (IRU), y se le impongan límites de garantía y facilidades más acordes con la realidad local. Tal tendencia refleja una actitud prudente que permitirá, si la experiencia resulta interesante, extender el sistema al ámbito regional y aun al comercio extrarregional.

12. La experiencia del Convenio TIR ha tenido escasa divulgación en el Istmo Centroamericano. Ello dificulta el análisis para su aprovechamiento en las condiciones locales.

13. En la medida en que la superación de las dificultades que actualmente experimenta el tránsito aduanero dependa de disposiciones técnicas que garanticen la integridad de la carga bajo recinto aduanero, así como de un sistema de seguridad financiera para las aduanas, el estudio de la aplicación de la experiencia del Convenio TIR puede ser de gran utilidad, principalmente si se toman en cuenta los avances institucionales en materia de facilitación ya logrados en el Istmo Centroamericano.

14. En definitiva se puede afirmar que: a) para poder aprovechar las experiencias del Convenio TIR en el Istmo Centroamericano deberá comenzarse por darle difusión y discutir su aplicación con todos los sectores y organismos que de alguna forma intervienen en el tránsito aduanero, y b) se considera de la mayor importancia que, entre las autoridades responsables del tránsito aduanero, exista un espíritu de cooperación, sin el cual no podrán aplicarse los acuerdos logrados hasta la fecha y mucho menos aplicar la experiencia del Convenio TIR. Esta cooperación daría sus primeros frutos cuando, por lo menos, sean puestas en práctica medidas tan importantes y relativamente sencillas como el horario uniforme para las aduanas. De lograrse lo anterior, seguramente se encontrarán en la experiencia de la aplicación del Convenio TIR soluciones de tipo técnico, de garantía y de control que podrán ayudar a agilizar y facilitar el tránsito aduanero en el Istmo Centroamericano.







Anexo 2

CONVENIO ADUANERO RELATIVO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS  
AL AMPARO DE LOS CUADERNOS TIR (CONVENIO TIR) 1/

LAS PARTES CONTRATANTES,

DESEOSAS de facilitar los transportes internacionales de mercancías en vehículos de transporte por carretera,

CONSIDERANDO que el mejoramiento de las condiciones de transporte constituye uno de los factores esenciales para el desarrollo de la cooperación entre ellas,

DECLARANDOSE favorables a una simplificación y una armonización de las formalidades administrativas en la esfera de los transportes internacionales, especialmente en las fronteras,

HAN CONVENIDO en lo siguiente:

Capítulo I

DISPOSICIONES GENERALES

a) DEFINICIONES

Artículo 1

Para los efectos del presente Convenio:

a) Por "operación TIR", se entiende el transporte de mercancías desde una aduana de salida hasta una aduana de destino con arreglo al procedimiento, llamado "procedimiento TIR" que se establece en el presente Convenio;

b) Por "derechos e impuestos de importación o exportación" se entiende los derechos de aduana 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;

1/ Convenio de la Comisión Económica para Europa (ECE/TRANS/17) hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975. Se transcribe el texto del mismo sin los siete anexos.

c) Por "vehículo de transporte por carretera" se entiende no sólo todo vehículo de motor destinado a dicho transporte, sino también todo remolque o semirremolque construido para su enganche a ese tipo de vehículos:

d) Por "conjunto de vehículos" se entiende los vehículos acoplados que participan en la circulación por carretera como una unidad;

e) Por "contenedor" se entiende un elemento del equipo de transporte (cajón portátil, tanque móvil u otro elemento análogo):

- i) que constituya un compartimiento, total o parcialmente cerrado, destinado a contener mercancías;
- ii) de carácter permanente y, por lo tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido;
- iii) especialmente ideado 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 con ocasión de su transbordo de un modo de transporte a otro;
- v) ideado de tal suerte que resulte fácil llenarlo y vaciarlo;
- vi) de un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos;

Las "carrocerías desmontables" se asimilan a los contenedores;

f) Por "aduana de salida" se entiende toda aduana de una Parte Contratante en la que se inicie, para la totalidad de la carga o parte de ella, el transporte internacional con arreglo al procedimiento TIR;

g) 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 internacional con arreglo al procedimiento TIR;

h) Por "aduana de tránsito" se entiende toda aduana de una Parte Contratante por la que se importe o exporte un vehículo de transporte por carretera, un conjunto de vehículos o un contenedor en el curso de una operación TIR;

j) Por "personas" se entiende tanto las personas físicas como las jurídicas;

k) Por "mercancías pesadas o voluminosas" se entiende todo objeto pesado o voluminoso que, debido a su peso, sus dimensiones o su naturaleza, no sea ordinariamente transportado en un vehículo cerrado para el transporte por carretera ni en un contenedor cerrado;

l) Por "asociación garante" se entiende una asociación autorizada por las autoridades aduaneras de una Parte Contratante para constituirse en fiadora de las personas que utilicen el procedimiento TIR.

b) AMBITO DE APLICACION

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 salida 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 principio y el final de la operación TIR se efectúe por carretera.

Artículo 3

Para que sean aplicables las disposiciones del presente Convenio:

a) las operaciones de transporte deberán efectuarse

1) en vehículos de transporte por carretera, conjuntos de vehículos, o contenedores, previamente aprobados con arreglo a las condiciones que se indican en el apartado a) del capítulo III; o

ii) en otros vehículos de transporte por carretera, conjuntos de vehículos o contenedores, con arreglo a las condiciones que se indican en el apartado c) del capítulo III;

b) las operaciones de transporte deberán realizarse con la garantía de asociaciones autorizadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6, y efectuarse al amparo de un cuaderno TIR conforme al modelo que se reproduce en el anexo 1 del presente Convenio.

c) PRINCIPIOS

Artículo 4

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

Artículo 5

1. Las mercancías transportadas con arreglo al procedimiento TIR en vehículos precintados de transporte por carretera, conjuntos de tales vehículos o contenedores precintados no serán, por regla general, sometidas a inspección en las aduanas de tránsito.

2. Sin embargo, a fin de evitar abusos, las autoridades aduaneras podrán con carácter excepcional, y especialmente cuando haya sospechas de irregularidad, proceder en dichas aduanas a una inspección de las mercancías.

## Capítulo II

### EXPEDICION DE LOS CUADERNOS TIR

#### RESPONSABILIDAD DE LAS ASOCIACIONES GARANTES

##### Artículo 6

1. Con arreglo a las condiciones y garantías que ella misma determine, cada Parte Contratante podrá autorizar a asociaciones para que, ya sea directamente, ya sea por conducto de asociaciones correspondientes, expidan los cuadernos TIR y actúen como garantes.
2. Una asociación no podrá ser autorizada en un país a menos que su garantía se extienda también a las responsabilidades que en él puedan exigirse con ocasión de operaciones realizadas al amparo de cuadernos TIR expedidos por asociaciones extranjeras afiliadas al organismo internacional a que ella misma pertenezca.

##### Artículo 7

Los formularios de cuadernos TIR enviados a las asociaciones garantes por las asociaciones extranjeras correspondientes o por organizaciones internacionales 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 los derechos e impuestos de importación o exportación que sean exigibles, aumentados, si a ello hubiere lugar, con los intereses moratorios que hayan de pagarse en virtud de las leyes y los reglamentos de aduanas del país en el que se hayan registrado una irregularidad en relación con una operación TIR. La asociación será responsable, mancomunada y solidariamente con las personas deudoras de las cantidades anteriormente mencionadas, del pago de dichas sumas.
2. En los casos en que las leyes y los reglamentos de una Parte Contratante no prevean el pago de 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, aumentados, si a ello hubiere lugar, con los intereses moratorios.

3. Cada Parte Contratante determinará el importe máximo, por cuaderno TIR, de las sumas que, en virtud de lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, podrán reclamarse a la asociación garante.
4. La responsabilidad de la asociación garante ante las autoridades del país en el que está situada la aduana de salida comenzará en el momento en que dicha aduana acepte el cuaderno TIR. En los países que ulteriormente atraviesen las mercancías transportadas en el curso de una operación TIR, esa responsabilidad comenzará en el momento en que las mercancías sean importadas o, cuando la operación TIR se haya suspendido con arreglo a lo previsto en los párrafos 1 y 2 del artículo 26, en el momento en que la aduana en que se reanude dicha operación acepte el cuaderno TIR.
5. La responsabilidad de la asociación garante se extenderá no sólo a las mercancías enumeradas en el cuaderno TIR, sino también a las mercancías que, no estando enumeradas en dicho cuaderno, se encuentren en la parte precintada del vehículo de transporte por carretera o en el contenedor precintado, pero no se extenderá a ninguna otra mercancía.
6. A efectos de determinación de los derechos e impuestos a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente artículo se considerarán exactos, salvo prueba en contrario, los datos relativos a las mercancías que figuren en el cuaderno TIR.
7. Cuando las sumas a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente artículo sean exigibles, las autoridades competentes deberán, en lo posible, requerir para el pago de esas sumas a la persona o las personas directamente responsables antes de reclamarlas a la asociación garante.

#### 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 a la aceptación de la aduana de salida.
2. Siempre que haya sido aceptado por la aduana de salida el último día de su validez, o antes de esa fecha, con arreglo a lo previsto en 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. La anotación de descargo en el cuaderno TIR podrá hacerse con reservas o sin ellas; cuando se hagan reservas, éstas deberán referirse a hechos relacionados con la misma operación TIR. Esos hechos deberán ser claramente indicados en el cuaderno TIR.

2. Cuando las autoridades aduaneras de un país hayan anotado en un cuaderno TIR un descargo sin reservas, no podrán ya exigir de la asociación garante el pago de las sumas a que se hace referencia en los párrafos 1 y 2 del artículo 8, a menos que el certificado de descargo se haya obtenido de manera abusiva o fraudulenta.

#### Artículo 11

1. Cuando en un cuaderno TIR no se haya hecho el descargo, o cuando el descargo se haya hecho con reservas, las autoridades competentes no tendrán derecho a exigir de la asociación garante el pago de las sumas a que se hace referencia en los párrafos 1 y 2 del artículo 8 a menos que, en el plazo de un año a contar de la fecha de la aceptación por ellas del cuaderno TIR, esas autoridades hayan notificado por escrito a la asociación que no se ha hecho el descargo o que se ha hecho con reservas. Esta disposición se aplicará igualmente en casos de descargo obtenida de una manera abusiva o fraudulenta, pero entonces el plazo será de dos años.

2. La petición de pago de las sumas a que se hace referencia en los párrafos 1 y 2 del artículo 8 se dirigirá a la asociación garante, lo más pronto tres meses después de la fecha en que dicha asociación haya sido notificada de que no se ha dado descargo en el cuaderno TIR, de que el descargo se ha hecho con reservas o de que se ha obtenido de manera abusiva o fraudulenta, y a más tardar dos años después de esa misma fecha. Sin embargo, en los casos que, durante el plazo antes indicado de dos años, sean objeto de procedimiento judicial, la petición de pago se hará en el plazo de un año a partir de la fecha en que sea ejecutoria la decisión judicial.

3. Para pagar las sumas reclamadas, la asociación garante dispondrá de un plazo de tres meses a contar de la fecha en que se le haya dirigido la petición de pago. Esas sumas le serán reembolsadas si, en el plazo de dos años contados a partir de la fecha en que se le hizo la petición de pago, se demuestra, en forma satisfactoria para las autoridades aduaneras, que no se ha cometido ninguna irregularidad en relación con la operación de transporte de que se trata.

Capítulo III

TRANSPORTE DE MERCANCIAS AL AMPARO DEL CUADERNO TIR

a) APROBACION DE VEHICULOS Y CONTENEDORES

Artículo 12

Para que le sean aplicables las disposiciones de las secciones a) y b) del presente capítulo, todo vehículo de transporte por carretera deberá reunir, en cuanto a su construcción y acondicionamiento, las condiciones previstas en el anexo 2 y tendrá que ser aprobado con arreglo al procedimiento que se establece en el anexo 3 del presente Convenio. El certificado de aprobación deberá ajustarse al modelo que se reproduce en el anexo 4.

Artículo 13

1. Para que les sean aplicables las disposiciones de las secciones a) y b) del presente capítulo, los contenedores deberán estar contruidos con arreglo a las condiciones que se establecen en la parte I del anexo 7 del presente Convenio y haber sido aprobados con arreglo al procedimiento que se establece 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, con los acuerdos basados en dicho Convenio que se han concertado bajo los auspicios de las Naciones Unidas, con el Convenio Aduanero sobre Contenedores de 1972, o con cualesquiera instrumentos internacionales que sustituyan o modifiquen a 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 del presente Convenio. No obstante, las Partes Contratantes evitarán retrasar el transporte cuando las deficiencias comprobadas sean de poca importancia y no entrañen riesgo alguno de fraude.
2. Antes de ser utilizado de nuevo para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero, el vehículo de transporte por carretera o el contenedor que haya dejado de reunir las condiciones que justificaron su aprobación deberá ser repuesto en su estado inicial o ser objeto de nueva aprobación.

b) PROCEDIMIENTO DE TRANSPORTE AL AMPARO DE UN CUADERNO TIR

Artículo 15

1. Para la importación temporal de un vehículo de transporte por carretera, un conjunto de vehículos o un contenedor utilizados para el transporte de mercancías con arreglo al procedimiento TIR no se exigirá ningún documento aduanero especial. No 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 requiera el cumplimiento, en la aduana de destino, de las formalidades prescritas en su reglamentación nacional a fin de garantizar que, una vez terminada la operación TIR, se procederá a la reexportación del vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor.

Artículo 16

Quando un vehículo de transporte por carretera o un conjunto de vehículos estén efectuando una operación TIR, se fijará una placa rectangular con la inscripción "TIR", de las características que se especifican 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 estarán colocadas de manera que sean bien visibles y serán desmontables.

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 forma parte del conjunto o de cada contenedor.
2. El cuaderno TIR será válido para un solo viaje y tendrá el número de talones separables de aceptación y descargo aduanero, que sean necesarios para el transporte de que se trata.

Artículo 18

Una operación TIR podrá efectuarse a través de varias aduanas de salida y de destino, pero salvo autorización de la Parte o de las Partes Contratantes interesadas,

- a) las aduanas de salida deberán estar situadas en el mismo país;
- b) las aduanas de destino no podrán estar situadas en más de dos países;
- c) el número total de aduanas de salida y de destino no podrá exceder de cuatro.

#### Artículo 19

Las mercancías y el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor serán presentados, junto con el cuaderno TIR, en la aduana de salida. Las autoridades aduaneras del país de salida tomarán las medidas necesarias para asegurarse de la exactitud del manifiesto de mercancías y para la colocación de los precintos aduaneros, o para el control de los colocados bajo la responsabilidad de dichas autoridades aduaneras por personas debidamente autorizadas.

#### Artículo 20

Las autoridades aduaneras podrán fijar un plazo para el recorrido por el territorio de su país y exigir que el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor sigan un itinerario determinado.

#### Artículo 21

En cada una de las aduanas 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 inspección a las autoridades aduaneras, juntamente con su carga y el cuaderno TIR correspondiente.

#### Artículo 22

1. Por regla general y salvo en el caso en que procedan a inspeccionar las mercancías con arreglo a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 5, 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 dichos precintos estén intactos. Dichas autoridades aduaneras podrán, sin embargo, añadir sus propios precintos cuando las necesidades de control lo exijan.
2. Los precintos aduaneros así aceptados por una Parte Contratante serán objeto en el territorio de dicha Parte Contratante de la misma protección legal que se otorga a los precintos nacionales.

#### Artículo 23

- Salvo en casos especiales, las autoridades aduaneras no exigirán
- que los vehículos de transporte por carretera, conjunto de vehículos o contenedores sean escoltados, a expensas de los transportistas, en el territorio de su país.
  - que se proceda, en el curso del viaje, a la inspección de los vehículos de transporte por carretera, conjunto de vehículos o contenedores, así como a la de su carga.

#### Artículo 24

Si las autoridades aduaneras proceden, en el curso del viaje o en una aduana de tránsito, a inspeccionar la carga de un vehículo de transporte por carretera, conjunto de vehículos o 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.

#### Artículo 25

Si en el curso del viaje fueren rotos los precintos aduaneros en circunstancias distintas de las previstas en los artículos 24 y 35, o si algunas mercancías se hubieren echado a perder o hubieren resultado dañadas sin rotura de dichos precintos, se seguirá el procedimiento previsto en el anexo 1 del presente Convenio para la utilización del cuaderno TIR, sin perjuicio de la aplicación, en su caso, de las disposiciones de la legislación nacional, y se extenderá acta de comprobación de ello en el cuaderno TIR.

#### Artículo 26

1. Cuando el transporte efectuado al amparo de un cuaderno TIR se efectúe en parte en el territorio de un Estado que no sea Parte Contratante en el presente Convenio se suspenderá la operación TIR durante esa parte del trayecto. En ese caso, las autoridades aduaneras de la Parte Contratante en cuyo territorio continúe el viaje aceptarán el mismo cuaderno para la reanudación de la operación TIR siempre que los precintos aduaneros y/o las marcas de identificación sigan intactos.
2. Lo mismo se hará en la parte del trayecto en el curso de la cual el titular del cuaderno TIR no lo utilice en el territorio de una Parte Contratante debido a la existencia de procedimientos más sencillos de tránsito aduanero o cuando no sea necesario recurrir a un régimen de tránsito aduanero.
3. En esos casos, las oficinas de aduanas en las que se interrumpa o reanude la operación TIR serán consideradas respectivamente como aduana de salida en tránsito y aduana de entrada en tránsito.

#### Artículo 27

A reserva de las disposiciones del presente Convenio, y en particular del artículo 18, una aduana de destino indicada inicialmente podrá ser sustituida por otra aduana de destino.

#### Artículo 28

A la llegada de la carga a la aduana de destino, y a condición de que las mercancías queden entonces colocadas bajo otro régimen aduanero o sean despachadas para consumo interior, se procederá sin demora a anotar el descargo en el cuaderno TIR.

c) DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS PESADAS O VOLUMINOSAS

Artículo 29

1. Las disposiciones de la presente sección no se aplicarán más que al transporte de las mercancías pesadas o voluminosas, definidas en el apartado k) del artículo 1 del presente Convenio.
2. Cuando las disposiciones de la presente sección sean aplicables, las mercancías pesadas o voluminosas podrán ser transportadas, si las autoridades de la aduana de salida así lo deciden, en vehículos o contenedores no precintados.
3. Las disposiciones de la presente sección no se aplicarán más que en el caso de que, en opinión de las autoridades de la aduana de salida, las mercancías pesadas o voluminosas transportadas, así como los accesorios transportados con ellas, puedan identificarse con facilidad gracias a la descripción que de ellos se haga, o puedan ser provistos de marcas de identificación o precintarse a fin de impedir toda sustitución o sustracción de esas mercancías o accesorios, que no resulte manifiesta.

Artículo 30

Todas las disposiciones del presente Convenio que no estén en contradicción con las disposiciones especiales de la presente 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 sólo a las mercancías enumeradas en el cuaderno TIR, sino también a las mercancías que, aun no estando enumeradas en dicho cuaderno, se encontraren en la plataforma de carga o entre 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 letras de trazo grueso y en inglés o en francés.

Artículo 33

Las autoridades de la aduana de salida podrán exigir que el cuaderno TIR vaya acompañado de las listas de embalajes, las fotografías, los dibujos, etc., que sean necesarios para la identificación de las mercancías transportadas. En ese caso endosarán dichos documentos, de los que se fijará una copia al dorso de la página de cubierta del cuaderno TIR y a los que se hará referencia en todos los manifiestos de dicho cuaderno.

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. Podrán, sin embargo, poner 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.

Artículo 35

Si las autoridades aduaneras que, en el curso del viaje o en una aduana de tránsito, procedan a inspeccionar el cargamento se vieren obligadas a romper los precintos y/o a quitar las marcas de identificación, esas 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 nuevos precintos y/o las nuevas marcas de identificación.

#### 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, ésta se considerará cometida en el territorio de la Parte Contratante en el que se ha comprobado.

##### Artículo 38

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a excluir, temporal o definitivamente, de la aplicación del presente Convenio a toda persona culpable de infracción grave de las leyes o reglamentos aduaneros aplicables al transporte internacional de mercancías.
2. Esta exclusión será inmediatamente notificada a las autoridades aduaneras de la Parte Contratante en cuyo territorio esté establecida o domiciliada la persona de que se trate, así como a la asociación o a las asociaciones garantes del país en el que se haya cometido la infracción.

##### Artículo 39

Cuando las operaciones TIR sean aceptadas por otros conceptos como regulares:

1. Las Partes Contratantes no tendrán en cuenta las pequeñas discrepancias registradas en la observancia de los plazos o de los itinerarios prescritos.
2. Análogamente, las discrepancias entre las indicaciones que figuren en el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR y el contenido efectivo del vehículo de carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor no se considerarán como infracciones del Convenio por el titular del cuaderno TIR cuando se demuestre, a satisfacción de las autoridades competentes, que esas discrepancias no se deben a errores cometidos a sabiendas o por negligencia con ocasión del cargamento o despacho de las mercancías, o del establecimiento del manifiesto.

Artículo 40

Las administraciones aduaneras de los países de salida y de destino no considerarán al titular del cuaderno TIR responsable de las discrepancias que puedan apreciarse en esos países cuando esas discrepancias se refieran en realidad a procedimientos aduaneros anteriores o posteriores a una operación TIR en los que no haya participado dicho titular.

Artículo 41

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

Artículo 42

Al recibo de una petición motivada de una Parte Contratante, las autoridades competentes de las Partes Contratantes interesadas en una operación 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 del presente Convenio.

Capítulo V

NOTAS EXPLICATIVAS

Artículo 43

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

Capítulo VI

DISPOSICIONES DIVERSAS

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 reclamadas por 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 de cuaderno TIR enviados a las asociaciones garantes por las asociaciones extranjeras correspondientes o por las organizaciones internacionales.

Artículo 45

Cada Parte Contratante hará publicar la lista de las aduanas de salida, aduanas de tránsito y aduanas de destino que haya habilitado para la tramitación de la operación TIR. Las Partes Contratantes cuyos territorios sean limítrofes se consultarán mutuamente para determinar de común acuerdo las oficinas fronterizas correspondientes y las horas de apertura de las mismas.

Artículo 46

1. La intervención del personal aduanero en las operaciones aduaneras mencionadas en el presente Convenio no dará lugar a pago alguno de derechos, excepto en los casos en que dicha intervención se realizare fuera de los días, horas y lugares normalmente previstos para tales operaciones.
2. Las Partes Contratantes facilitarán en lo posible las operaciones relativas a las mercancías percederas que hayan de efectuarse en las oficinas de aduanas.

Artículo 47

1. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación de las restricciones y controles impuestos por los reglamentos nacionales basados en consideraciones de moralidad pública, seguridad pública, higiene o sanidad, o en consideraciones de orden veterinario o fitopatológico, ni la recaudación de las cantidades exigibles de acuerdo con dichos reglamentos.
2. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación de otras disposiciones nacionales o internacionales sobre los transportes.

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 se efectúen en tránsito por éstos, siempre que dichas disposiciones no reduzcan 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 las operaciones TIR.

Artículo 50

Las Partes Contratantes se comunicarán entre sí, previa solicitud al efecto, las informaciones necesarias para la aplicación de las disposiciones del presente Convenio, en particular de las relativas a la aprobación de los vehículos de transporte por carretera o de los contenedores, así como a las características técnicas de su construcción.

Artículo 51

Los anexos del presente Convenio forman parte integrante del mismo.

## 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 invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, podrán pasar a ser Partes Contratantes en el presente Convenio:
  - a) firmándolo, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación,
  - b) depositando un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación después de haberlo firmado con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, o
  - c) depositando un instrumento de adhesión.
2. El presente Convenio estará abierto desde el 1° de enero de 1976 al 31 de diciembre de 1976 inclusive, en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra, a la firma de los Estados a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo. Pasado ese plazo, quedará abierto a la adhesión de esos Estados.
3. Las uniones aduaneras o económicas podrán igualmente, junto con todos sus Estados miembros o en cualquier momento una vez que todos sus Estados miembros sean Partes Contratantes en el presente Convenio, llegar a ser Partes Contratantes en el mismo con arreglo a lo previsto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. No obstante, dichas 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 párrafo 1 del artículo 52 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 párrafo 1 del artículo 52 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, depositado con posterioridad a la entrada en vigor de una enmienda al 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 de la misma.
3. La validez de los cuadernos TIR aceptados por la aduana de salida antes de la fecha en que surta efecto la denuncia no quedará afectada por ésta y la garantía de la asociación garante seguirá siendo efectiva con arreglo a las disposiciones del presente Convenio.

#### Artículo 55

##### Terminación

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 reemplazará, 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 su validez o cualquier prórroga del mismo para el transporte de mercancías con 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 será, dentro de lo posible, resuelta 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 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 tomarán 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 los párrafos 2 a 6 del artículo 57 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 hubiere 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. Fuera de las reservas previstas en el párrafo 1 del presente artículo, no se admitirá ninguna reserva al presente Convenio.

#### 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 un Comité Administrativo compuesto por todas las Partes Contratantes de conformidad con el reglamento que se reproduce en el anexo 8. Toda enmienda de esa naturaleza examinada o preparada en el curso de la reunión del Comité Administrativo y adoptada por éste por mayoría de dos tercios de sus miembros presentes y votantes será comunicada por el Secretario General de las Naciones Unidas a las Partes Contratantes para su aceptación.

3. Salvo lo dispuesto en el artículo 60, toda enmienda propuesta y comunicada 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, si durante ese período ningún Estado que sea Parte Contratante ha comunicado al Secretario General de las Naciones Unidas una objeción a la misma.

4. Si, conforme a las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo, se ha notificado una objeción a la enmienda propuesta, ésta no se considerará aceptada y no surtirá efecto alguno.

#### Artículo 60

##### Procedimiento especial de enmienda de los anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7

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

2. A su entrada en vigor, toda enmienda adoptada con arreglo al procedimiento previsto en el párrafo 1 del presente artículo derogará y reemplazará, para todas las Partes Contratantes, toda disposición anterior a la 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 párrafo 1 del artículo 52 del presente Convenio de toda petición, comunicación u objeción que se haga 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, mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, pedir 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 serán invitadas todas las Partes Contratantes y todos los Estados a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 52, si, en un plazo de seis meses contados a partir de la fecha en que el Secretario General haya hecho su notificación, la cuarta parte por lo menos de los Estados que son Partes Contratantes le participan su consentimiento para la convocación solicitada.
3. El Secretario General de las Naciones Unidas convocará también una conferencia de revisión, a la que serán invitadas todas las Partes Contratantes y todos los Estados a que se hace referencia en el párrafo 1 del Artículo 52, en virtud de notificación de una solicitud al efecto del Comité Administrativo. El Comité Administrativo procederá a tal solicitud 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 ó 3 del presente artículo, el Secretario General de las Naciones Unidas lo comunicará 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 y los textos de esas propuestas, tres meses por lo menos antes de la fecha de apertura 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 refiere 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 terminación 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, el cual remitirá copias certificadas conformes a cada una de las Partes Contratantes y a cada uno de los Estados a que se refiere el párrafo 1 del artículo 52, 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.

CHAPTER 10

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

The history of the United States is a complex and multifaceted story that spans centuries. It begins with the early Native American civilizations, such as the Mayans, Aztecs, and Incas, who developed advanced societies in the Americas. The arrival of European explorers in the late 15th century marked the beginning of a new era, as they sought to establish trade routes and colonies. The United States was founded in 1776, and its history is characterized by a series of events, including the American Revolution, the Civil War, and the rise of the industrial revolution.

The United States has a rich and diverse cultural heritage, shaped by the contributions of immigrants from various parts of the world. This diversity has led to a unique blend of traditions, languages, and customs that define the American identity. The country's history is also marked by significant social and political movements, such as the abolition of slavery and the civil rights movement, which have shaped the nation's values and principles.

The United States has played a pivotal role in world history, particularly in the 20th century. It emerged as a superpower after World War II, and its influence is felt across the globe. The country's history is a testament to the resilience and ingenuity of its people, who have overcome numerous challenges and built a nation that stands as a beacon of freedom and democracy. The study of American history provides valuable insights into the complexities of human society and the path of progress.

Anexo 3

Página 1 de la cubierta

No del pasaporte del conductor

NOMBRE DE LA ASOCIACION INTERNACIONAL GARANTE



# CUADERNO TIR\*

## 6 paginas

1. Válido para la aceptación de mercancías por la aduana de salida hasta el ..... Inclusive  
 Válido para la recepción de mercancías por la aduana de destino

2. Expedido por .....  
 Nombre de la Asociación Internacional para el Transporte Europeo

3. Titular:  
 Titular

4. Firma del delegado de la asociación expedidora y sello de dicha asociación:  
 Asistente de delegación o delegado expedidor o cartero de una asociación

5. Firma del secretario de la organización internacional:  
 Asistente de Secretaría de la Organización Internacional

6. País de salida  
 País de salida

7. Países de destino:  
 Países de destino

8. Números de matrícula del (de los) vehículo(s) de transporte por carretera:  
 Número(s) de matrícula del (de los) vehículo(s) de transporte por carretera

9. Certificado(s) de aprobación del (de los) vehículo(s) de transporte por carretera (número y letra):  
 Certificado(s) de aprobación del (de los) vehículo(s) de transporte por carretera (número y letra)

10. Números de identificación del (de los) contenedor(es):  
 Número(s) de identificación del (de los) contenedor(es)

11. Otras observaciones:  
 Otras observaciones

12. Firma del titular del cuaderno:  
 Firma del titular del cuaderno

13. Fecha en que no procede:  
 Fecha en que no procede

\* Véase el anexo I del Convenio TIR de 1975, elaborado bajo la auspicio de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.  
 \* Ver anexo I de Convenio TIR, 1975, elaborado sob los auspicio de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para a Europa.

<b>TALON N° 1</b> <small>ANEXO 1</small>		<b>1. CUADERNO TIR</b>	
2. Adunas de salida A. B. Para uso oficial		3. Expedido por nombre de la estación aduanera 4. Valios para la declaración de mercancías por la aduana de salida hasta el incluye 5. Lugar del cuaderno (nombre, dirección y país)	
6. (Número) de manifiesto del (de los) vehículo(s) de transporte por carretera 7. Certificado(s) de aprobación (No y fecha)		8. País de salida 9. Particulares de destino	
<b>MANIFIESTO DE MERCANCIAS</b>		10. Documentos adjuntos al manifiesto	
11. a) Compartimentes de carga e comentarios; b) Mercas y Noe de los bultos e empaques	12. Número y naturaleza de los bultos e empaques; descripción de las mercancías	13. País bulto en su	14. Presente o marcas de identificación (No, marca, peso, etc.)
15. Número total de bultos incluidos en el manifiesto 1. Aduna 2. Aduna 3. Aduna	16. Nombre 19. Deberá ser autorizado por el (de los) aduaneros en el (de los) países a los que se envían y con destino 20. Lugar y fecha 21. Firma del viajero o de su representante	20. Acuerdo de salida. Firma del oficial de aduana y Dato de la aduana con fecha	
22. Certificado de aceptación de las mercancías (aduna de salida y de entrada en tránsito)		23. Los precintos o marcas de identificación se han amontado intactos 24. Registrado por la oficina de 25. Valios (Número preventivo, aduna en la que deberá presentarse la carga, etc.)	
26. Firma del oficial de aduana y Dato de la aduana con fecha		27. Firmas del viajero o de su representante	

<b>MATRIZ N° 1</b> <small>ANEXO 1</small>		<b>del CUADERNO TIR</b>	
1. Autorizado por la aduana de 2. Bajo el N° 3. Precintos o marcas de identificación utilizados 4. <input type="checkbox"/> Los precintos o marcas de identificación se han amontado intactos 5. Valios (Número preventivo, aduna en la que deberá presentarse la carga, etc.)		6. Firma del oficial de aduana y dato de la aduana con fecha	

**Nota:** El cuaderno contará con tantos talones No. 1 como número de países sean recorridos.

<b>TALON N° 2</b> PÁGINA:		<b>1. CUADERNO TIR</b>	
2. Agrupación de países		3. Expediente por nombre de la asociación expedidora	
1. País de origen		4. Valido para la aceptación de mercancías por la aduana de salida según el	
País de destino		5. Titular del condono nombre, dirección y país	
6. País de salida		7. Países de destino	
8. Descripción de mercancías del (os) los vehículos del transporte por carretera		10. Documentos adjuntos al manifiesto	
9. Certificados de aceptación (No y fecha)			
<b>MANIFIESTO DE MERCANCIAS</b>			
11. a) Componentes de cajas o contenedores b) Marcas y N°s de los coches o artículos		12. Número e identificación de los bultos y artículos - descripción de los paquetes	
		13. Peso bruto en kg	
		14. Precios o valores de mercancías (Caja unitaria, pieza, etc.)	
14. Número total de bultos incluidos en el manifiesto A. Por país B. Por país		15. Dirección de salida. Firma del oficial de aduana y Sello de la aduana con fecha	
16. Lugar y fecha Firma del titular o de su representante			
17. Número de bultos declarados			
18. Fecha de salida			
19. Descripción de mercancías (código de salida o de entrada en el país)		20. Descripción de mercancías (código de salida o de entrada en el país)	
21. Los precios o valores de mercancías se han encontrado intactos		22. Los precios o valores de mercancías se han encontrado intactos	
23. Revisado por la aduana de salida el día		24. Revisado por la aduana de salida el día	
25. Fecha de salida, número de la que cubre el manifiesto (si aplica)		26. Número de la aduana	
27. Firma del oficial de aduana y Sello de la aduana con fecha		28. Firma del oficial de aduana y Sello de la aduana con fecha	

MANIFIESTO DE MERCANCIAS  
 TIR  
 PÁGINA 2

**MATRIZ N° 2** PÁGINA: del **CUADERNO TIR**

1. Llegada verificada por la aduana de 2. Los precios o valores de mercancías se han encontrado intactos 3. Descargo de 4. Número de bultos declarados 5. Fecha de salida	6. Firma del oficial de aduana y Sello de la aduana con fecha
---	---

**Nota:** El cuaderno contará con tantos talones No. 2 como número de países sean recorridos.



NOTAS

- 1/ El Mercado Común Centroamericano está formado por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. En el presente texto la referencia a Centroamérica significará los cinco mencionados países, y el Istmo Centroamericano, la inclusión de Panamá entre los mismos.
- 2/ En 1958 la red carretera pavimentada de Centroamérica tenía una extensión de 1 800 kilómetros, pero sin que existiera entre los países una comunicación de este tipo. En 1968 la red pavimentada alcanzaba los 3 500 kilómetros, incluyendo la carretera pavimentada y continua entre San José de Costa Rica y ciudad de Guatemala, e incorporando a Tegucigalpa, Honduras.
- 3/ Se estima que en 1982 este porcentaje se redujo a un 14%. Véase, CEPAL, Centroamérica: Apreciaciones sobre el comercio intrarregional en 1982 (E/CEPAL/CCE/L.413).
- 4/ Véase, Gabriel Siri, El efecto de las carreteras en la integración económica de América Central, 1975.
- 5/ Véase el anexo 1.
- 6/ El texto del artículo es el siguiente: "Los países signatarios se comprometen a mantener la cláusula centroamericana de excepción para con terceros países en lo que se refiere a las facilidades aduaneras que se otorguen entre ellos."
- 7/ En caso de que sean encontradas mercancías que no gozan de libre comercio o artículos no declarados, el examen se hace en forma exhaustiva.
- 8/ Véase, CEPAL, Informe de la reunión de expertos en facilitación del comercio y del transporte internacional de los países centroamericanos, México y Panamá (E/CEPAL/G.1127 y E/CEPAL/CONF.71/L.3/Rev.1).
- 9/ Sobre el particular, se conoce el caso de un vehículo de carga que, al ser liberado por la aduana de un país, no pudo ingresar al otro lado de la frontera por no coincidir el horario y falta de coordinación. Sólo después de muchas gestiones se le permitió volver a quedarse hasta el día siguiente en el primero de los países.
- 10/ Hay casos de transportistas que levantan las puertas del vehículo cerrado, incluido el marchamo, colocándolos, después de realizado el fraude, en su lugar inicial.
- 11/ "La aduana podrá exigir caución suficiente que garantice el pago de los impuestos y otros recargos que podría causar la importación de las mercancías objeto del tránsito internacional."

/12/ Véase,

- 12/ Véase, Texto del Convenio TIR en el anexo 2.
- 13/ En Europa se realizan reuniones entre las aduanas para conocer los tipos de precinto de cada país.
- 14/ Véase el anexo 3.
- 15/ El cuaderno TIR no cubre ninguna infracción o exigencia no aduanera.
- 16/ La garantía es solidaria, lo que significa que las aduanas deben agotar todo recurso contra el principal responsable, que es el transportista.
- 17/ La IRU ha aceptado que se constituya, junto con la garantía que se encuentra incorporada en el cuaderno, una garantía complementaria de carácter nacional para los cargamentos que impliquen impuestos que superen con creces el límite máximo.
- 18/ Compárese este costo, sólo para fines ilustrativos, con los pagos realizados por concepto de registro y custodia en los trayectos del Istmo Centroamericano.
- 19/ Además del anteproyecto de Ley de Aduanas de Honduras mencionado en el capítulo III de esta nota, cabe señalar que en la introducción al proyecto CATI presentado por Nicaragua, se afirma que en la actualidad el tránsito aduanero se realiza sin las garantías fiscales básicas que permitan captar impuestos y derechos aduaneros en caso de irregularidades.
- 20/ Decreto Ejecutivo No. 14 del Gobierno de Honduras del 22 de abril de 1981. Decretos Nos. 714 y 1322 de la Junta de Gobierno de Reconstrucción Nacional de Nicaragua del 25 de abril de 1981 y 3 de octubre de 1983, respectivamente. Decreto Ley 27-82 del Gobierno de Guatemala del 6 de mayo de 1982. Acuerdo de la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica en su sesión No. 3 833.
- 21/ En Europa, en varios países, se necesita de un permiso para transitar no permitiendo levantar carga, y entre los países se establecen inclusive cuotas de cuántos vehículos pueden operar durante un año.



