

Distr.
RESTRINGIDA
E/CEPAL/R.298/Rev.2
12 de abril de 1982
ORIGINAL: ESPAÑOL

C E P A L

Comisión Económica para América Latina



MANUAL PARA LA APLICACION DEL CONVENIO TIR

Documento preparado para la Primera Conferencia Sudamericana de
Transporte por Carretera, Montevideo, Uruguay, 20 al 22 de
abril de 1982

82-4-710

INDICE

	<u>Pág.</u>
PREFACIO	1
CAPITULO 1. ACCIONES PREVIAS A LA APLICACION DEL CONVENIO TIR	2
I. EL GOBIERNO	2
A. ADHESION AL CONVENIO TIR	2
B. AUTORIDADES ADUANERAS	3
C. AUTORIDADES DE INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS	3
II. CONSTITUCION DE UNA ASOCIACION GARANTE NACIONAL POR LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	4
A. CONTRATO DE GARANTIA CON UNA COMPAÑIA DE SEGUROS, BANCO O ENTIDAD FINANCIERA	4
B. ACTA DE COMPROMISO CON LA ASOCIACION GARANTE INTERNACIONAL (IRU)	4
III. LAS AUTORIDADES ADUANERAS Y LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL	5
A. ACUERDO	6
B. ACTA DE GARANTIA	6
CAPITULO 2. ACCIONES DE APLICACION DEL PROCEDIMIENTO TIR	8
I. LAS AUTORIDADES ADUANERAS	8
A. REGLAMENTAR LA APLICACION DEL CONVENIO TIR	8
B. HABILITAR ADUANAS DE SALIDA, TRANSITO Y DESTINO	11
C. FIJAR, SI SE DESEA, ITINERARIOS Y EL TIEMPO PARA RECORRERLOS	11
D. CAPACITAR AL PERSONAL DE LAS ADUANAS HABILITADAS ...	11
II. LAS AUTORIDADES DE INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	12
A. PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACION DE LOS VEHICULOS (Anexo 3)	13

B.	PROCEDIMIENTOS PARA LA APROBACION DE LOS CONTENEDORES (Anexo 7 parte II)	27
III.	LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL Y LA ASOCIACION GARANTE INTERNACIONAL (IRU)	35
A.	SUPERVISION DE ADMISION	35
B.	APROVISIONAMIENTO DE CUADERNOS TIR	35
C.	PLAZO DE VALIDEZ DE LOS CUADERNOS TIR	35
D.	CONTROL DE LOS CUADERNOS TIR	36
E.	ESTADISTICAS MENSUALES DE CUADERNOS TIR	37
IV.	LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	38
A.	SOLVENCIA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	38
B.	DECLARACION DE COMPROMISO DEL TRANSPORTISTA CON LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL	39
C.	EXPEDICION DE LOS CUADERNOS TIR	39
	CAPITULO 3. ACCIONES HABITUALES PARA CADA OPERACION TIR	40
I.	LAS AUTORIDADES ADUANERAS Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	40
A.	ASPECTOS GENERALES	40
B.	EN LA ADUANA DE SALIDA	44
C.	EN LA ADUANA DE TRANSITO	46
D.	EN LA ADUANA DE DESTINO	49
II.	LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	53
A.	SUMINISTRO DEL CUADERNO TIR	53
B.	CUMPLIMENTACION DEL CUADERNO TIR	54
C.	CONTROL DEL CUADERNO TIR	56

III.	LAS AUTORIDADES ADUANERAS, LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	57
A.	DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PESADAS O VOLUMINOSAS	57
B.	EN CASO DE IRREGULARIDAD O DUDA	58
C.	NORMAS A SEGUI EN CASO DE INCIDENTES EN RUTA	63
	CAPITULO 4. ASPECTOS RELACIONADOS CON LA ADMINISTRACION GENERAL DEL CONVENIO	64
I.	CONCESION DE OTRAS FACILIDADES DE TRANSITO	64
II.	DENUNCIA DEL CONVENIO	64
III.	CONTROVERSIAS EN LA APLICACION DEL CONVENIO	64
IV.	PROCEDIMIENTO DE ENMIENDA, TERMINO Y NOTIFICACIONES DEL CONVENIO	65

PREFACIO

El "Manual para la Aplicación del Convenio TIR" ha sido elaborado por la CEPAL como una contribución al proceso iniciado por la Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los países del Cono Sur, para obtener la aplicación del Convenio TIR de 1975 entre sus países. Su preparación ha sido posible gracias a la generosa contribución del Gobierno de los Países Bajos. La versión actual tiene un carácter preliminar y se espera perfeccionarla con los comentarios y sugerencias que formulen tanto los organismos que han colaborado en su preparación, como los propios usuarios.

El Manual constituye una recopilación de las disposiciones del Convenio enriquecidas con las aclaraciones pertinentes, las que se presentan con una ordenación destinada a mostrar separadamente las acciones previas a la aplicación, las de aplicación propiamente tal, las operaciones habituales para cada transporte y los aspectos relacionados con la administración general del Convenio. Se espera que esta presentación contribuya a una mejor comprensión del Convenio y además sea de utilidad a los países para su reglamentación interna, así como para la enseñanza del personal de aduanas y de transporte, encargado de las operaciones cotidianas.

La CEPAL desea destacar la inestimable colaboración recibida de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), en especial, por todo el material proporcionado. Asimismo, se debe poner de relieve la cooperación recibida de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) de España, de la Association Francaise des Transporteurs Routiers Internationaux (AFTRI), así como de las Direcciones Generales de las Aduanas de España y de Francia y las Oficinas de Aduanas de Ginebra y del Puerto de Hamburgo.

Nota: Gran parte de este Manual se ha tomado de los Artículos del Convenio TIR y de sus Anexos explicativos, de los cuales se cita la fuente entre paréntesis al final del párrafo correspondiente, por ejemplo, (Art.52.1 o nota explicativa del Art.40 en el Anexo 7).

Capitulo 1

ACCIONES PREVIAS A LA APLICACION DEL CONVENIO TIR

En este apartado se incluyen todas aquellas acciones que hay que realizar antes de la aplicación del Convenio TIR.

Estas acciones tienen caracter legal, y son contratos, convenios o acuerdos entre las partes implicadas en el Convenio TIR.

Solo es necesario llevar acabo estas acciones una sola vez, salvo en casos muy excepcionales, como podría ser la aprobación de un nuevo Convenio TIR, etc.

I. EL GOBIERNO

El gobierno del País que desee tomar parte en el Convenio TIR, deberá realizar las acciones que se enumeran a continuación:

A. ADHESION AL CONVENIO TIR

De acuerdo con el Convenio 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 de las Naciones Unidas, podrán pasar a ser Partes Contratantes en el Convenio TIR:

- firmandolo, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación, o
- depositando un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación después de haberlo firmado con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, o
- depositando un instrumento de adhesion (Art.52.1).

Las uniones aduaneras o económicas podrán igualmente, junto con todos sus Estados Miembros que sean Partes Contratantes en el Convenio, llegar a ser Partes Contratantes en el mismo. No obstante, dichas uniones no tendrán derecho de voto (Art.52.3).

El plazo durante el cual el Convenio estuvo abierto a la firma de los Estados se cumplió el 31 de diciembre de 1976, por lo tanto en la actualidad sólo es posible acceder al Convenio a través de la adhesión, para ello, cada país deberá llevar a cabo los procedimientos legales para la aceptación del Convenio como ley interna y a continuación depositar el instrumento de adhesión en poder del Secretario General de las Naciones Unidas (Art.52). En el Anexo 1 de este Manual se presenta un ejemplo del mensaje del poder ejecutivo al legislativo para iniciar el trámite legal de adhesión.

Todo Estado podrá, al adherirse al Convenio, declarar que no se considera obligado a aceptar la intervención del tribunal de arbitraje. Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas a aceptar dicho tribunal de arbitraje en sus relaciones con la Parte Contratante que haya hecho esa reserva (Art.58.1).

Toda Parte Contratante que hubiere formulado una reserva conforme a lo previsto en el último párrafo, podrá en cualquier momento retirarla mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas (Art.58.2).

Fuera de las reservas previstas en el penúltimo párrafo, no se admitirá ninguna reserva al Convenio (Art.58.2).

B. AUTORIDADES ADUANERAS

El Gobierno delegará en la autoridad Central Aduanera la tarea de ocuparse de los aspectos aduaneros del Sistema TIR. Para ello deberá facilitar el conocimiento del Convenio así como su aplicación y operaciones habituales. Y por último deberá delegarle la autoridad necesaria para que puedan actuar en su nombre.

C. AUTORIDADES DE INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS

El Gobierno designará la autoridad Central que deba ocuparse de la inspección y aprobación de los vehículos, remolques, semirremolques y contenedores, para que puedan ser utilizados en el transporte TIR. Facilitará el conocimiento del Convenio, así como la aplicación práctica de éste en todo lo concerniente a la inspección, y por último deberá delegar la autoridad necesaria para la expedición de los certificados necesarios por parte de la Autoridad designada. Normalmente las tareas de inspección, aprobación y certificación se depositan en Comisiones que incluyen un representante de la Asociación Garante Nacional y que es dirigida por el Administrador de la Aduana y cuenta con la participación de un ingeniero o técnico de un servicio estatal apropiado.

II. CONSTITUCION DE UNA ASOCIACION GARANTE NACIONAL POR LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

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 (Art.1.1).

Las empresas de transporte interesadas en realizar transporte internacional de mercancías deberán, bien de forma conjunta o aprovechando una asociación de transportistas ya existente, crear una sociedad o adaptar en lo necesario la existente, para que sea garante del transporte internacional realizado con los Cuadernos TIR, ante las autoridades aduaneras del país.

Una vez constituída la asociación garante nacional, ésta deberá realizar las acciones que se recogen en los apartados A y B que figuran a continuación.

A. CONTRATO DE GARANTIA CON UNA COMPAÑIA DE SEGUROS, BANCO O ENTIDAD FINANCIERA

La asociación garante nacional ha de contratar una póliza de garantía con una compañía de seguros, banco o entidad financiera establecida en el país, para que le sirva de fiadora ante la Dirección General de Aduanas.

En virtud del Contrato de Garantía entre la compañía de seguros, banco o entidad financiera y la Asociación Nacional Garante, la primera deberá formalizar un contrato de Garantía mediante el cual se hace fiadora de las operaciones realizadas en el país al amparo de Cuadernos TIR expedidos por la Asociación Nacional Garante, u otras organizaciones miembros de la misma Asociación Internacional Garante, ante la Administración de Aduanas.

En el Anexo 2 de este Manual se incluye un modelo de contrato de garantía.

B. ACTA DE COMPROMISO CON LA ASOCIACION GARANTE INTERNACIONAL (IRU)

La asociación garante nacional firmará también un compromiso con la asociación garante internacional (IRU) con miras a reglamentar los derechos y obligaciones recíprocas en el funcionamiento del régimen TIR.

En el Anexo 3 de este Manual se incluye un modelo de Acta de Compromiso.

III. LAS AUTORIDADES ADUANERAS Y LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL

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 (Art.6.1).

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 (Art.6.2).

Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior, las autoridades aduaneras de un país pueden autorizar varias asociaciones, cada una de las cuales asume responsabilidad en cuanto al descargo de las obligaciones dimanantes de los cuadernos expedidos por ella o por las asociaciones de las que es correspondiente (Nota explicativa del Art.6 en el Anexo 7)

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

- 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 Convenio; y
- 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 asociaciones internacionales (Art.44).

A. ACUERDO

Las Autoridades Aduaneras y la Asociación Garante Nacional deben firmar un Acuerdo, en el cual queden reguladas las relaciones de ambas partes para la aplicación del Convenio TIR. A la firma de este Acuerdo la Asociación Garante Nacional suministra la fianza de la Compañía de Seguros, Banco o entidad financiera para garantizar ante las Autoridades Aduaneras los créditos hacia personas que importan, exportan o transitan mercaderías al amparo de un Cuaderno TIR, que haya sido expedido por la propia Asociación o por otra organización afiliada a la Asociación Garante Internacional (IRU).

Un modelo de este Acuerdo se incluye en el Anexo 4 de este Manual.

B. ACTA DE GARANTIA

La Asociación Garante Nacional debe firmar asimismo un Acta de Garantía, ante las Autoridades Aduaneras, en la cual se compromete 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 haya 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 (Art.8.1).

En los casos en que las leyes y los reglamentos del país no prevean el pago de derechos e impuestos de importación o exportación a que se hace referencia en el párrafo anterior, la asociación garante pagará 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 (Art.8.2).

El País determinará el importe máximo, por cuaderno TIR, de las sumas que, en virtud de lo dispuesto en los párrafos anteriores, podrán reclamarse a la asociación garante. Teniendo en cuenta que el monto de este importe gravará el costo de las garantías que deba rendir la Asociación Garante Nacional y en consecuencia el costo de las operaciones de sus afiliadas el Convenio aconseja que esta cantidad no exceda de U.S.\$ 50.000 por cuaderno TIR o el equivalente en la moneda de su país (Art.8.3 y su nota explicativa en el Anexo 6).

La responsabilidad de las 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 ingresen en sus territorios (Art.8.4).

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 (Art.8.5).

A efectos de determinación de los derechos e impuestos a que se refieren los párrafos anteriores se considerarán exactos, salvo prueba en contrario, los datos relativos a las mercancías que figuren en el cuaderno TIR (Art.8.6).

Cuando las sumas a que se refieren los párrafos anteriores 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 (Art.8.7).

Las Autoridades Aduaneras deben dar el visto bueno al Acta de Garantía firmado por la Asociación Nacional Garante.

Un modelo de Acta de Garantía se incluye en el Anexo 5 de este Manual.

Cuando el Acuerdo y el Acta de Garantía han sido suscritos por la Asociación Garante a entera satisfacción de las Autoridades Aduaneras, éstas podrán autorizar la iniciación de las operaciones TIR siempre que las medidas de aplicación del procedimiento TIR ya hayan sido integralmente completadas.

Capítulo 2

ACCIONES DE APLICACION DEL PROCEDIMIENTO TIR

En este apartado se incluyen todas aquellas acciones que hay que realizar después de las descritas en el Capítulo 1, y antes de poder comenzar a efectuar transporte internacional utilizando el procedimiento TIR.

Las acciones recogidas en este capítulo pueden ser modificadas o actualizadas, en el transcurso del tiempo, por las autoridades competentes de cada país. Dichas modificaciones deberán realizarse, fundamentalmente, para facilitar la realización del transporte internacional con el procedimiento TIR.

I. LAS AUTORIDADES ADUANERAS

Las Autoridades Aduaneras deben realizar las acciones que quedan recogidas en los apartados A, B, C y D que figuran a continuación.

A. REGLAMENTAR LA APLICACION DEL CONVENIO TIR

Al reglamentar la aplicación interna de las disposiciones del Convenio TIR, cada Aduana deberá tener en cuenta sus propias reglamentaciones y procedimientos y la necesidad de proporcionar a sus funcionarios una comprensión exacta del alcance de lo dispuesto en el Convenio y su relación con otros procedimientos en aplicación en el país. En particular al reglamentar el Convenio, la Autoridad Aduanera tendrá presente los aspectos señalados a continuación.

De acuerdo a lo estipulado en el Convenio éste 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 un País Contratante hasta una aduana de destino de otro, o del mismo País Contratante, en vehículos de transporte por carretera, conjunto de vehículos o contenedores, siempre que parte del viaje entre el principio y el final de la operación TIR se efectúe por carretera (Art.2).

En el párrafo anterior se prevé la posibilidad de que una operación de transporte efectuada al amparo de un cuaderno TIR empiece y termine en el mismo país a condición de que una parte del viaje se efectúe por territorio extranjero. Nada se opone en tal caso a que las autoridades aduaneras del país de salida exijan, además del cuaderno TIR, un documento nacional destinado a asegurar la libre reimportación de las mercancías cuando estas reingresen a su territorio. Se recomienda, sin embargo, que las autoridades aduaneras eviten exigir ese tipo de documento y acepten en su lugar una anotación especial en el cuaderno TIR (Nota explicativa del Art.2 en el Anexo 6).

Las disposiciones del Convenio al permitir que el transporte de mercancías se realice al amparo de un cuaderno TIR aunque solo parte del viaje se efectúe por carretera, no especifican qué parte del trayecto debe efectuarse por carretera y basta que esa parte esté situada entre el comienzo y la terminación de la operación TIR. No obstante, puede suceder que, pese a las intenciones del expedidor al comienzo del viaje, no pueda efectuarse ninguna parte del trayecto por carretera debido a razones imprevistas de carácter comercial o accidental. En esos casos excepcionales, los Países Contratantes aceptarán, sin embargo, el cuaderno TIR y surtirá todos sus efectos la responsabilidad de las asociaciones garantes (Nota explicativa del Art.2 en el Anexo 6).

Para que sean aplicables las disposiciones del Convenio:

1. Las operaciones de transporte deberán efectuarse:

- a) En vehículos de transporte por carretera, conjuntos de vehículos, o contenedores, previamente aprobados con arreglo a las condiciones que se indican; o
- b) En otros vehículos de transporte por carretera, conjuntos de vehículos o contenedores, con arreglo a las condiciones que se indican.

2. Las operaciones de transporte deberán realizarse con la garantía de asociaciones autorizadas y efectuarse al amparo de un cuaderno TIR (Art.3).

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 (Art.15.1).

Las disposiciones de párrafo anterior no impedirán que cada 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 (Art.15.2).

La dispensa de documentos aduaneros para la importación temporal puede plantear ciertas dificultades cuando se trate de vehículos que no sea preciso matricular, tales como en ciertos países los remolques y semirremolques. En ese caso, pueden observarse las disposiciones del párrafo precedente, ofreciéndose al mismo tiempo a las autoridades aduaneras protección adecuada al hacer constar en los talones 1 y 2 del cuaderno TIR utilizados por los países de que se trate y en las matrices correspondientes ciertas características (marcas y números) de esos vehículos (Nota explicativa del Art.15 en el Anexo 6).

Las mercancías transportadas con arreglo al procedimiento TIR deberán ser liberadas del pago o del depósito de los derechos e impuestos de importación o exportación en las aduanas de tránsito (Art.4).

Asimismo las mercancías transportadas con arreglo al procedimiento TIR en vehículos precintados de transporte por carretera, conjuntos de tales vehículos o contenedores precintados no deberán ser, por regla general, sometidas a inspección en las aduanas de tránsito. 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 (Art.5).

Lo indicado anteriormente no excluye el derecho de las autoridades aduaneras a efectuar controles imprevistos de mercancías, pero subraya que esos controles deben ser muy limitados en número. El régimen internacional del cuaderno TIR ofrece, en efecto, mayores garantías suplementarias que los regímenes nacionales; por una parte, las indicaciones del cuaderno TIR relativas a las mercancías tienen que coincidir con las que se dan en los documentos aduaneros que en caso se establezcan en el país de salida; por otra parte, los países de tránsito y de destino cuentan ya con las garantías que ofrecen los controles que se efectúan a la salida y que están certificados por las autoridades de la aduana de salida (Art.5).

B. HABILITAR ADUANAS DE SALIDA, TRANSITO Y DESTINO

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 (Art.45).

Se recomienda a las Partes Contratantes que habiliten para las operaciones TIR el mayor número de oficinas de aduana, tanto en las fronteras como en el interior del país (Nota explicativa del Art.45 en el Anexo 6).

C. FIJAR, SI SE DESEA, ITINERARIOS Y EL TIEMPO PARA RECORRERLOS

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 (Art.20).

Cuando fijen plazos para el transporte de mercancías por su territorio, las autoridades aduaneras deben también tener en cuenta, entre otras cosas, los reglamentos particulares a que deban atenerse los transportistas, especialmente los reglamentos relativos a las horas de trabajo y a los periodos de reposo obligatorio de los conductores de vehículos de transporte por carretera (Nota explicativa del Art.20 en el Anexo 6).

Para evitar la imposición de restricciones innecesarias y superfluas, en el Convenio se recomienda que dichas autoridades no hagan uso de su derecho a prescribir un itinerario determinado más que cuando lo consideren absolutamente indispensable (Nota explicativa del Art.20 en el Anexo 6).

D. CAPACITAR AL PERSONAL DE LAS ADUANAS HABILITADAS

Las Autoridades Aduaneras deberán capacitar al personal de las Aduanas Habilitadas, con el fin de que éstas, una vez conocida la reglamentación y sus procedimientos, puedan agilizar todo lo posible las operaciones necesarias.

II. LAS AUTORIDADES DE INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Las Autoridades del país encargadas por el Gobierno para realizar estas funciones, efectuarán la reglamentación necesaria para la revisión y certificación de los vehículos, remolques, semirremolques y contenedores.

Dicha reglamentación la harán publicar para que pueda ser ampliamente conocida por los transportistas así como por los fabricantes de vehículos, remolques, semirremolques y contenedores.

Las Partes Contratantes se comunicarán entre sí, previa solicitud al efecto, para transmitirse las informaciones necesarias para la aplicación de las disposiciones relativas a la aprobación de los vehículos, remolques, semirremolques y contenedores, así como las características técnicas de su construcción (Art.50).

Los vehículos de transporte por carretera matriculados en el país, o en caso de vehículos no matriculados, que el propietario o usuario esté domiciliado en el país, serán revisados y renovada su aprobación cuando proceda, cada dos años (Anexo 3).

Todo vehículo, remolque, semirremolque y contenedor deberá estar construido con arreglo a las condiciones que se establecen en el Convenio y tendrá que ser aprobado con arreglo al procedimiento que se establece en dicho Convenio (Art.12 y 13).

A continuación se indican todos los procedimientos necesarios para obtener la inspección y la aprobación de los vehículos, remolques, semirremolques y contenedores, así como las condiciones técnicas que deben reunir para que puedan utilizarse en el transporte internacional de mercancías mediante el procedimiento TIR.

Dado que tanto los procedimientos como las condiciones técnicas son diferentes para los vehículos, remolques y semirremolques que para los contenedores, estos se indican por separado.

A. PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACION
DE LOS VEHICULOS (Anexo 3)

La aprobación de los vehículos de transporte por carretera podrá efectuarse:

- individualmente, o
- por modelo (serie de vehículos de transporte por carretera).

La aprobación dará lugar a la expedición de un certificado conforme al modelo que se adjunta en el Anexo 7 de este Manual. Dicho certificado estará impreso en la lengua del país de expedición y en francés o inglés. Cuando la autoridad que haya concedido la aprobación lo considere necesario, el certificado irá acompañado de fotografías o de dibujos aprobados por dicha autoridad, la cual hará constar el número de esos documentos en la casilla número 6 del certificado.

El certificado se deberá llevar siempre en el vehículo a que se refiera.

Los vehículos de transporte por carretera serán presentados cada dos años, a efectos de inspección y renovación de la aprobación cuando proceda, a las autoridades competentes del país en el que estén matriculados, o, en caso de vehículos no matriculados, del país en el que esté domiciliado el propietario o usuario del vehículo.

Cuando un vehículo de transporte por carretera no reúna ya las condiciones técnicas exigidas para su aprobación, antes de poder ser empleado para el transporte de mercancías al amparo de cuadernos TIR, deberá ser repuesto en el estado que justificó su aprobación, para que satisfaga nuevamente esas condiciones técnicas.

Cuando se modifiquen las características esenciales de un vehículo por carretera, éste dejará de estar amparado por la aprobación y, antes de poder ser empleado para el transporte de mercancías al amparo de cuadernos TIR, deberá ser aprobado de nuevo por la autoridad competente.

Las autoridades competentes del país en que esté matriculado el vehículo, o en el caso de vehículos que no hayan de ser matriculados, las autoridades competentes del país en que esté domiciliado el propietario o usuario del vehículo, podrán, cuando proceda, retirar o renovar el certificado de aprobación o expedir un nuevo certificado.

1. Procedimiento de aprobación individual

La aprobación individual será solicitada de la autoridad competente por el propietario, el operador o el representante de uno de ellos. La autoridad competente procederá a la inspección del vehículo de transporte por carretera presentado de conformidad con las disposiciones generales mencionadas anteriormente y, después de haber comprobado que reúne las condiciones técnicas prescritas, expedirá un certificado de aprobación.

2. Procedimiento de aprobación por modelo

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

El fabricante deberá indicar en su solicitud los números o las letras de identificación que asigna al modelo de vehículo de transporte por carretera cuya aprobación se solicita.

La solicitud deberá ir acompañada de los planos y de las especificaciones detalladas de la construcción del modelo de vehículo de transporte por carretera cuya aprobación se solicita.

El fabricante se comprometerá por escrito:

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

En caso necesario, la autoridad competente indicará las modificaciones que hayan de introducirse en el modelo previsto para poder conceder la aprobación.

No se concederá aprobación alguna por modelo sin que la autoridad competente haya aprobado, mediante el examen de uno o varios de los vehículos fabricados con arreglo al modelo de que se trate, que los vehículos de ese modelo reúnen las condiciones técnicas prescritas.

La autoridad competente notificará por escrito al fabricante su decisión de aprobar el modelo de que se trate. Dicha decisión estará fechada y numerada, y en ella se designará con precisión a la autoridad que la haya adoptado.

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

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

- el número de matrícula atribuido al vehículo (casilla número 1) o,
- cuando se trate de un vehículo que no haya de matricularse, el nombre del titular y su domicilio comercial (casilla número 8)

Las autoridades competentes de una Parte Contratante pueden expedir un certificado de aprobación a un vehículo fabricado en el territorio de dicha Parte y ese vehículo no estará sometido a ningún procedimiento de aprobación adicional en el país en el que esté matriculado o en aquel en el que esté domiciliado su propietario, según proceda.

Estas disposiciones no tienen por objeto limitar el derecho que tienen las autoridades competentes de la Parte Contratante en la que esté matriculado el vehículo, o en cuyo territorio esté domiciliado el propietario, a exigir la presentación de un certificado de aprobación, ya sea con ocasión de la importación del vehículo ya ulteriormente, con fines relacionados con la matrícula o el control del vehículo o con otras formalidades análogas.

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

3. Procedimiento de anotación del certificado de aprobación

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

En cada uno de esos casos, las autoridades aduaneras harán la oportuna anotación en la casilla número 10 del certificado de aprobación del vehículo. Cuando éste haya sido repuesto en un estado que justifique su aprobación, será presentado a las autoridades competentes de una Parte Contratante que revalidarán el certificado haciendo en la casilla número 11 prevista con ese objeto, la mención "defectos corregidos", el nombre, la firma y el sello de la autoridad competente interesada. Ningun vehículo cuyo certificado haya sido objeto en la casilla número 10 de una anotación conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior podrá volver a ser utilizado para el transporte de mercancías al amparo de un cuaderno TIR mientras no haya sido repuesto en buen estado y se hayan anulado como antes se indica las anotaciones que se hubieran hecho en la casilla número 10.

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

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

4. Condiciones técnicas de los vehículos de transporte por carretera (Anexo 2)

a) Principios fundamentales

Solo podrán aprobarse para el transporte internacional de mercancías bajo precinto aduanero aquellos vehículos cuyos compartimientos de carga estén contruídos y acondicionados de tal manera que:

- i) no pueda extraerse de la parte precintada del vehículo, o introducirse en ella, ninguna mercancía sin dejar huellas visibles de fractura o sin ruptura del precinto aduanero;
- ii) sea posible colocar en ellos, de manera sencilla y eficaz, un precinto aduanero;
- iii) no posean ningún espacio disimulado en el que puedan ocultarse mercancías;
- iv) todos los espacios que puedan contener mercancías sean de fácil acceso para la inspección aduanera.

b) Estructura de los compartimientos reservados a la carga

Para cumplir los requisitos deberán tener las características siguientes:

- i) Los elementos constitutivos del compartimiento reservado a la carga (paredes, suelo, puertas, techo, montantes, armazones, travesaños, etc) estarán unidos mediante dispositivos que no puedan desmontarse y colocarse nuevamente desde el exterior sin dejar huellas visibles, o según métodos que permitan constituir un conjunto que no pueda modificarse sin dejar huellas visibles. Cuando las paredes, el suelo, las puertas y el techo consten de diversos componentes, estos deberán ajustarse a las mismas exigencias y ser suficientemente resistentes.
- ii) Cuando se utilicen dispositivos de unión (roblones, tornillos, pernos y tuercas, etc), un número suficiente de ellos deberán colocarse desde el exterior, traspasar los elementos unidos, pasar al interior y quedar fijados firmemente en éste (por ejemplo, remachados, soldados,

encasquillados, empernados y remachados o soldados sobre las tuercas). Sin embargo, los roblones corrientes (es decir, aquellos cuya colocación requiere manipulación por ambos lados de los elementos unidos) podrán insertarse también desde el interior. No obstante lo que antecede, los suelos de los compartimientos reservados a la carga se podrán fijar por medio de tornillos autorroscantes, roblones autotaladrantes o roblones introducidos por medio de una carga explosiva, cuando se coloquen desde el interior y atraviesen en ángulo recto el suelo y los travesaños metálicos situados debajo de éste, a condición de que, salvo en el caso de los tornillos autorroscantes, los extremos de algunos de ellos estén a ras de la superficie exterior del travesaño o estén soldados a él.

- iii) La autoridad competente determinará que dispositivos de unión, y cuantos de ellos, deberán satisfacer las condiciones; para ello se asegurará de que los elementos constitutivos así unidos no pueden desplazarse sin dejar huellas visibles. La elección y la colocación de otros dispositivos de unión no son objeto de ninguna restricción.
- iv) Los dispositivos de unión que puedan retirarse y colocarse de nuevo desde un lado sin dejar huellas visibles, es decir, sin requerir manipulación por ambos lados de los elementos constitutivos que han de unirse, no se admitirán. Se trata por ejemplo, de roblones de expansión, roblones ciegos y similares.
- v) Los métodos de unión más arriba descritos se aplicarán a los vehículos especiales, por ejemplo a los vehículos isoterms, a los vehículos frigoríficos y a los vehículos cisterna, siempre y cuando no sean incompatibles con las condiciones técnicas que deben reunir esos vehículos según su uso. Cuando por razones técnicas no sea posible fijar los elementos en la forma descrita, los elementos constitutivos podrán unirse mediante los dispositivos citados, a condición de que los dispositivos de unión utilizados en la cara de la pared no sean accesibles desde el exterior.

vi) Las puertas y todos los demás sistemas de cierre (incluidos grifos de cierre, tapas de registro, tapones de relleno, etc) llevarán un dispositivo que haga posible la colocación de un precinto aduanero. Este dispositivo no podrá desmontarse y colocarse nuevamente desde el exterior sin dejar huellas visibles y la puerta o el cierre no podrá abrirse sin romper el precinto aduanero. Este último estará protegido de modo adecuado. Se admitirán los techos corredizos. El dispositivo para la colocación del precinto aduanero deberá:

- Fijarse por soldadura o mediante dos dispositivos de unión, o por lo menos,
- Idearse de manera que, una vez cerrado y precintado el compartimiento reservado a la carga, no pueda retirarse sin dejar huellas visibles.
- Tener orificios de 11 mm de diámetro como mínimo o ranuras de 11 mm de longitud por 3 mm de anchura como mínimo, y
- Ofrecer la misma seguridad cualquiera que sea el tipo de precintado utilizado.

vii) Los pernos, bisagras, goznes y otros dispositivos de sujeción de las puertas deberá fijarse conforme a lo dispuesto en los párrafos anteriores. Además los diversos elementos de esos dispositivos (por ejemplo, palas o pasadores de bisagras o goznes) deberán colocarse de tal manera que no puedan retirarse o desmontarse sin dejar huellas visibles cuando el compartimiento reservado a la carga quede cerrado y precintado. No obstante, cuando el dispositivo de sujeción no sea accesible desde el exterior, bastará que la puerta u otro sistema de cierre, una vez cerrado y precintado, no se pueda retirar del dispositivo sin dejar huellas visibles. Cuando la puerta o el dispositivo de cierre tenga más de dos bisagras, solo será necesario fijar las dos bisagras más próximas a las extremidades de la puerta.

viii) Excepcionalmente, en el caso de los vehículos provistos de compartimientos isoterms reservados a la carga, el dispositivo para la colocación de precinto aduanero, las bisagras y las demás piezas cuya remoción pudiera dar acceso al interior del compartimiento reservado a la carga o a espacios en los que podrían ocultarse mercancías, pueden ser fijados a las puertas de dicho compartimiento mediante pernos y tornillos colocados desde el exterior a condición:

- De que las puertas de los pernos o tornillos queden fijadas en una placa perforada o en un dispositivo semejante montado detrás del panel o los paneles exteriores de la puerta, y
- De que las cabezas de un número adecuado de esos pernos o tornillos estén soldados al dispositivo para la colocación del precinto aduanero, a las bisagras, etc, de tal manera que no puedan quitarse esos pernos o tornillos sin dejar huellas visibles. Véase el croquis número 6 del Anexo 8 de este Manual.

ix) Los vehículos que comprendan un número importante de cierres tales como válvulas, grifos de cierre, tapas de registro, taponés de relleno, etc, deberán construirse de tal manera que se limite al mínimo el número de precintos aduaneros. A tal efecto, los cierres próximos unos a otros irán enlazados por un dispositivo común que sólo requiera un precinto aduanero o irán provistos de una tapa con el mismo fin.

x) Los vehículos con techos corredizos deberán construirse de tal manera que se limite al mínimo el número de precintos aduaneros.

xi) Las aberturas de ventilación y evacuación estarán provistas de un dispositivo que impida el acceso al interior del compartimiento reservado a la carga y que no pueda desmontarse y colocarse nuevamente desde el exterior sin dejar huellas visibles. Así pues las aberturas de ventilación deberán reunir las características siguientes:

- Su dimensión máxima no deberá, en principio, exceder de 400 mm.
- Las aberturas que permitan el acceso directo al compartimiento reservado a la carga deberán obturarse mediante una tela metálica o una placa metálica perforada (dimensión máxima de los agujeros: 3 mm en

ambos casos) y estarán protegidas por una celosía metálica soldada (dimensión máxima de los claros: 10 mm

- Las aberturas que no permitan el acceso directo al compartimiento reservado a la carga (por ejemplo, gracias a sistemas de conductos acodados o contrapuestas) deberán ir provistas de los mismos dispositivos, pero los agujeros o claros podrán tener una dimensión máxima de 10 mm y 20 mm respectivamente.
- Cuando las aberturas estén hechas en toldos, deberán exigirse en principio, los dispositivos mencionados. No obstante, se admitirán los dispositivos de obturación constituidos por una placa metálica perforada colocada en el exterior y una tela de metal o de otra materia fijada en el interior.
- Podrán admitirse dispositivos idénticos no metálicos a condición de que se respeten las dimensiones de los agujeros y de los claros y de que el material utilizado sea suficientemente resistente para que esos agujeros o claros no puedan ser sensiblemente agrandados sin deterioro visible. Por otra parte, el dispositivo de ventilación no deberá ser reemplazado manipulando por un solo lado del toldo.

Y por su parte las aberturas de evacuación deberán reunir las características siguientes:

- Su dimensión máxima no deberá, en principio, exceder de 35 mm.
- Las aberturas que permitan el acceso directo al compartimiento reservado a la carga deberán ir provistas de los dispositivos descritos en el segundo párrafo respecto de las aberturas de ventilación.
- Cuando las aberturas de evacuación no permitan el acceso directo al compartimiento reservado a la carga, no se exigirán los dispositivos mencionados en el párrafo anterior de esta nota, siempre y cuando las aberturas estén provistas de un sistema seguro de contrapuestas fácilmente accesible desde el interior de dicho compartimiento.

- xii) No obstante lo dispuesto para las aberturas de ventilación y evacuación, se admitirán elementos constitutivos del compartimiento reservado a la carga que, por razones prácticas, deban llevar espacios vacíos (por ejemplo, entre los tabiques de una pared doble). Con el fin de que esos espacios no puedan utilizarse para ocultar mercancías:
- Si el revestimiento interior del compartimiento recubre la pared en toda su altura desde el suelo hasta el techo o, de no ser así, el espacio existente entre ese revestimiento y la pared exterior está enteramente cerrado, dicho revestimiento deberá estar colocado de tal forma que no pueda desmontarse y colocarse nuevamente sin dejar huellas visibles;
 - Si el revestimiento no recubre la pared en toda su altura y si los espacios que lo separan de la pared exterior no están enteramente cerrados, así como en todos los demás casos en que la construcción dé lugar a espacios vacíos, el número de dichos espacios deberá reducirse al mínimo y todos ellos deberán ser fácilmente accesibles para la inspección aduanera.
- xiii) Los tragaluces serán autorizados a condición de que estén hechos de materiales suficientemente resistentes y de que no puedan desmontarse y colocarse nuevamente desde el exterior sin dejar huellas visibles. No obstante, se admitirá el vidrio, si bien en ese caso el tragaluz deberá estar provisto de una rejilla metálica fija que no pueda desmontarse desde el exterior; la dimensión máxima de las mallas de la rejilla no excederá de 10 mm.
- xiv) Las aberturas hechas en el suelo, con fines técnicos, tales como engrase, conservación, relleno del arenero, etc, no se permitirán si no van provistas de una tapadera que pueda fijarse de tal suerte que no permita el acceso desde el exterior al compartimiento reservado a la carga.

c) Vehículos entoldados

Los vehículos entoldados deberán reunir las condiciones señaladas en los apartados a) y b) precedentes en la medida en que les sean aplicables. Además, se conformarán a las disposiciones del presente artículo.

- i) El toldo será de lona fuerte o de tejido revestido de material plástico o cauchutado, no extensible y suficientemente resistente. Deberá hallarse en buen estado y confeccionarse de manera que, una vez colocado el dispositivo de cierre, no pueda tenerse acceso al compartimiento reservado a la carga sin dejar huellas visibles.
- ii) Si el toldo está formado por varias piezas, los bordes de éstas se plegarán uno dentro de otro y se unirán mediante dos costuras separadas por una distancia mínima de 15 mm. Estas costuras se harán de conformidad con el Croquis número 1 del Anexo 8 de este Manual; sin embargo, cuando en el caso de determinadas partes del toldo (por ejemplo, bandas en la parte trasera y esquinas reforzadas) no sea posible unir esas piezas de este modo, bastará replegar el borde de la parte superior y hacer las costuras según los Croquis número 2 y número 2a del Anexo 8 de este Manual. Una de las costuras sólo será visible desde el interior y para la misma deberá utilizarse hilo de color netamente distinto del que tenga el toldo, así como del color del hilo utilizado para la otra costura. Todas las costuras se harán a máquina. Las distintas piezas de un toldo podrán estar hechas de diferentes materiales. En la fabricación del toldo se admitirá toda disposición de las piezas que dé suficiente garantía de seguridad.
- iii) Si el toldo es de tejido revestido de material plástico y está formado por varias piezas, éstas también podrán unirse por soldadura, según se indica en el Croquis número 3 del Anexo 8 de este Manual. El borde de una pieza recubrirá el borde de la otra en una anchura mínima de 15 mm. Las piezas deberán quedar unidas en toda esa anchura. El borde exterior de la unión estará recubierto de una cinta de material plástico de una anchura mínima de 7 mm, que se fijará por el mismo procedimiento de soldadura. En dicha cinta, así como en una anchura mínima de 3 mm a cada lado de la misma, se imprimirá un relieve uniforme y bien marcado. La soldadura se hará de tal forma que las piezas no puedan separarse y unirse nuevamente sin dejar huellas visibles.

- iv) Las reparaciones se harán según el método indicado en el Croquis número 4 del Anexo 8 de este Manual; los bordes se plegarán uno dentro de otro, y se unirán por medio de dos costuras visibles separadas por una distancia mínima de 15 mm; el color del hilo visible desde el interior será distinto del color del hilo visible desde el exterior y del color del toldo; todas las costuras se harán a máquina. Cuando la reparación de un toldo roto cerca de los bordes deba hacerse substituyendo por una pieza la parte deteriorada, la costura podrá efectuarse siguiendo las instrucciones mencionadas para un toldo formado por varias piezas y el Croquis número 1 del Anexo 8 de este Manual. Las reparaciones de los toldos de tejido revestido de material plástico también podrán hacerse con arreglo al método descrito en el párrafo anterior, pero en tal caso la cinta de plástico deberá fijarse a ambos lados del toldo, colocándose la pieza en la parte interior de éste.
- v) El toldo se fijará de modo que se cumplan estrictamente las condiciones del apartado a). Para los efectos del presente párrafo son aceptables las anillas metálicas de sujeción que se deslicen a lo largo de barras metálicas fijadas a los vehículos (véase el Croquis número 7 del Anexo 8 de este Manual), siempre que:
- Las barras estén fijadas al vehículo a intervalos de 60 cm como mínimo y de forma tal que no puedan desmontarse y colocarse nuevamente sin dejar huellas visibles;
 - Las anillas sean dobles o estén dotadas de una barra central y sean de una pieza sin soldadura; y
 - El toldo esté sujeto al vehículo de modo que satisfaga estrictamente las condiciones establecidas en el apartado a).
- vi) El cierre consistirá en :
- Anillas metálicas fijadas al vehículo;
 - Ojales abiertos en el borde del toldo;
 - Un amarre que pase por las anillas por encima del toldo y sea visible en toda su longitud desde el exterior.

- vii) El toldo cubrirá los elementos sólidos del vehículo en una anchura mínima de 250 mm, medidos a partir del centro de las anillas de fijación, salvo cuando el sistema de construcción del vehículo impida por si mismo todo acceso al compartimiento reservado a la carga.
- viii) Cuando el borde de un toldo deba fijarse de manera permanente al vehículo, la unión será continua y se efectuará por medio de dispositivos sólidos. Cuando uno o más bordes del toldo estén permanentemente sujetos a la carrocería del vehículo, el toldo se mantendrá fijo mediante un fleje metálico o de otro material adecuado sujeto a la carrocería del vehículo por dispositivos de unión que correspondan a las características indicadas.
- ix) El toldo estará soportado por una superestructura adecuada (montantes, paredes, arcos, listones, etc).
- x) La distancia entre las anillas y entre los ojales no excederá de 200 mm Los ojales serán reforzados.
- xi) Como amarre se utilizarán:
- Cables de acero de un diámetro mínimo de 3 mm; o
 - Cuerdas de cáñamo o de sisal de un diámetro mínimo de 8 mm provistas de un revestimiento transparente no extensible de material plástico. Los cables podrán ir revestidos de material plástico transparente y no extensible.
- xii) Se admitirán los cables con alma de material textil recubierta de seis torones constituidos únicamente por alambre de acero y que recubran completamente el alma, a condición de que los cables (sin tener en cuenta el revestimiento de material plástico transparente si lo hubiere) tengan un diámetro mínimo de 3 mm.
- xiii) Cada cable o cuerda deberá ser de una sola pieza y tendrá una contera de metal duro en cada extremo. El dispositivo de sujeción de cada contera metálica deberá tener un roblón hueco que atraviese el cable o la cuerda y permita el paso del hilo o del fleje del precinto aduanero. El cable o la cuerda deberá ser visible a ambos lados del roblón hueco, de modo que sea posible comprobar que dicho cable o cuerda es de una sola pieza (véase el Croquis número 5 del Anexo 8 de este Manual).

xiv) Los dos bordes del toldo situados en las aberturas que sirven para la carga y descarga deberán tener suficiente solapadura. Además, se cerrarán mediante:

- Una banda cosida o soldada. En muchos vehículos el toldo está provisto en el exterior de una solapa horizontal con ojales a lo largo del costado del vehículo. Esas solapas se utilizan para tensar el toldo mediante amarras o dispositivos análogos. A veces se han utilizado, sin embargo, para ocultar aberturas horizontales hechas en los toldos para facilitar el acceso indebido a las mercancías transportadas en el vehículo. Por esa razón se recomienda que no se permita el uso de solapas de ese tipo, en cuyo lugar podrían utilizarse:
 - Solapas tensoras de tipo análogo, pero fijadas en el interior del toldo o
 - Pequeñas solapas individuales con un ojal cada una, sujetas a la superficie exterior del toldo y colocadas a intervalos que permitan dar al toldo la tensión adecuada. En ciertos casos quizás sea posible evitar en absoluto el uso de solapas tensoras.
- Anillas y ojales que reúnan las condiciones ya descritas al respecto.
- Una correa de material adecuado, no extensible y de una sola pieza, de una anchura mínima de 20 mm y de 3 mm de espesor que, pasando por las anillas, mantenga unidos los dos bordes del toldo, así como la banda; esa correa estará fijada en el interior del toldo y tendrá un ojal por el que pueda pasar el cable o la cuerda. No se precisará banda cuando exista un dispositivo especial (contrapuerta, etc) que impida el acceso al compartimiento reservado a la carga sin dejar huellas visibles. Para la confección de correas se considerarán adecuados los materiales siguientes:
 - Cuero;
 - Materiales textiles, no extensibles, incluidos los tejidos revestidos de plástico o cauchutados, a condición de que tales materiales, una vez cortados, no puedan soldarse ni reconstituirse sin dejar huellas visibles. Por otra parte, el plástico

utilizado para revestir las correas deberá ser transparente y de superficie lisa.

El dispositivo que figura en el Croquis número 8 del Anexo 8 de este Manual, reúne los requisitos mencionados.

B. PROCEDIMIENTOS PARA LA APROBACION DE LOS CONTENEDORES (Anexo 7 parte II)

La aprobación de los contenedores para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero podrá efectuarse:

- En la etapa de fabricación, por modelo (procedimiento de aprobación en la etapa de fabricación); o
- En una etapa ulterior a la fabricación, por unidades o para un número determinado de contenedores del mismo modelo (procedimiento de aprobación en una etapa ulterior a la fabricación).

Una vez efectuada la aprobación, la autoridad competente encargada de concederla expedirá al solicitante un certificado de aprobación válido, según el caso de que se trate, para una serie ilimitada de contenedores del modelo aprobado o para un número determinado de éstos.

El beneficiario de la aprobación deberá fijar una placa de aprobación sobre el contenedor o los contenedores aprobados antes de utilizarlos para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero.

La placa de aprobación se fijará de modo permanente en un lugar donde sea claramente visible, al lado de cualquier otra placa de aprobación expedida con fines oficiales.

La placa de aprobación, conforme al modelo reproducido en el Anexo 9 de este Manual, será una placa metálica de unas dimensiones mínimas de 20 cm por 10 cm. En la superficie de la placa deberán constar, estampadas, grabadas en relieve o de cualquier otro modo permanente y legible, por lo menos en francés o en inglés, las siguientes indicaciones:

- La mención "aprobado para el transporte bajo precinto aduanero";

- Una indicación del país en que se concedió la aprobación, con el nombre completo o mediante el signo distintivo utilizado en la circulación internacional por carretera para indicar el país de matrícula de los vehículos de motor, el número del certificado de aprobación (cifras, letras, etc), y el año en que se concedió la aprobación (por ejemplo, "NL/26/73", esto es, Países Bajos, certificado de aprobación número 26, expedido en 1973);
- El número de orden asignado por el fabricante al contenedor (número de fabricación);
- Si el contenedor ha sido aprobado por modelo, los números o letras de identificación del modelo de contenedor.

Si dos contenedores con toldo, aprobados para el transporte bajo precinto aduanero, han sido unidos de tal suerte que constituyen un solo contenedor cubierto por un solo toldo y reúnen las condiciones requeridas para el transporte bajo precinto aduanero, no se requerirá un certificado de aprobación separado ni una placa de aprobación distintiva para el conjunto.

Cuando un contenedor no reúna ya las condiciones técnicas exigidas para su aprobación, antes de poder ser empleado para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero deberá ser repuesto en el estado que justificó su aprobación, para que satisfaga nuevamente esas condiciones técnicas.

Cuando se modifiquen las características esenciales de un contenedor, éste dejará de estar amparado por la aprobación y antes de poder ser empleado para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero, deberá ser aprobado de nuevo por la autoridad competente.

1. Aprobación por modelo

Cuando los contenedores se fabriquen en serie según un modelo, el fabricante podrá solicitar la aprobación por modelo a la autoridad competente del país de fabricación.

El fabricante deberá indicar en su solicitud los números o las letras de identificación que asigna al modelo de contenedor cuya aprobación solicita.

La solicitud deberá ir acompañada de los planos y de las especificaciones detalladas de la construcción del modelo de contenedor cuya aprobación se solicita.

El fabricante se comprometerá por escrito:

- A presentar a la autoridad competente los contenedores del modelo en cuestión que desee examinar;
- A permitir que la autoridad competente examine otras unidades en cualquier momento del proceso de producción de la serie correspondiente al modelo de que se trate;
- A informar a la autoridad competente de toda modificación en los planos o en las especificaciones, sea cual fuere su importancia, antes de llevarla a la práctica;
- A indicar en los contenedores, en un lugar visible y además de las marcas requeridas en la placa de aprobación, los números o letras de identificación del modelo, así como el número de orden de cada contenedor en la serie del modelo de que se trate (número de fabricación);
- A llevar una relación de los contenedores del modelo aprobado que se fabriquen.

En caso necesario, la autoridad competente indicará las modificaciones que hayan de introducirse en el modelo previsto para poder conceder la aprobación.

No se concederá aprobación alguna por modelo sin que la autoridad competente haya comprobado, mediante el examen de uno o varios de los contenedores fabricados con arreglo al modelo de que se trate, que los contenedores de ese modelo reúnen las condiciones técnicas prescritas.

Cuando un modelo de contenedor quede aprobado, se expedirá al solicitante un certificado único de aprobación conforme al modelo que se reproduce en el Anexo 10 de este Manual y válido para todos los contenedores que se fabriquen con arreglo a las especificaciones del modelo aprobado. Este certificado autorizará al fabricante a fijar sobre cada contenedor de la serie del modelo aprobado la placa de aprobación.

2. Aprobación individual

Cuando no se haya solicitado la aprobación durante la etapa de fabricación, el propietario, el operador o el representante del uno o del otro podrá solicitar la aprobación de la autoridad competente a la que pueda presentar el contenedor o los contenedores cuya aprobación desee.

En toda solicitud de aprobación deberá indicarse el número de orden (número de fabricación) inscrito por el fabricante en cada contenedor.

La autoridad competente procederá a la inspección de cuantos contenedores juzgue necesario y, después de haber comprobado que el contenedor o los contenedores se ajustan a las condiciones técnicas indicadas expedirá un certificado de aprobación conforme al modelo que se reproduce y válido únicamente para el número de contenedores aprobados. Este certificado, en el que constará el número o los números de orden asignados por el fabricante al contenedor o de los contenedores a que se refiera, autorizará al solicitante a fijar sobre cada contenedor aprobado la placa de aprobación.

En el Anexo 9 de este Manual se incluye un modelo de una placa de aprobación en versión francesa y otro en versión inglesa.

3. Certificado de aprobación de contenedores

En el Anexo 10 de este Manual se incluye un facsimil del certificado de aprobación por modelo y un certificado de aprobación concedida en una etapa ulterior a la fabricación.

4. Condiciones técnicas de los contenedores (Anexo 7 parte I)

a) Principios fundamentales

Sólo podrá aprobarse para el transporte internacional de mercancías bajo precinto aduanero el contenedor construido y acondicionado de manera que:

- i) No pueda extraerse de la parte precintada del contenedor o introducirse en ella ninguna mercancía sin dejar huellas visibles de fractura o sin ruptura del precinto aduanero;
- ii) Sea posible colocar en él, de manera sencilla y eficaz, un precinto aduanero;
- iii) No posea ningún espacio disimulado en el que puedan ocultarse mercancías;
- iv) Todos los espacios que puedan contener mercancías sean de fácil acceso para la inspección aduanera.

b) Estructura de los contenedores

Para cumplir los requisitos deberán tener las características siguientes:

- i) Los elementos constitutivos del contenedor (paredes, suelo, puertas, techo, montantes, armazones, travesaños, etc.) estarán unidos mediante dispositivos que no puedan desmontarse y colocarse nuevamente desde el exterior sin dejar huellas visibles, o según métodos que permitan constituir un conjunto que no pueda modificarse sin dejar huellas visibles. Cuando las paredes, el suelo, las puertas y el techo consten de diversos componentes, éstos deberán ajustarse a las mismas exigencias y ser suficientemente resistentes;
- ii) Las puertas y todos los demás sistemas de cierre (incluidos grifos de cierre, tapas de registro, tapones de relleno, etc) llevarán un dispositivo que haga posible la colocación de un precinto aduanero. Este dispositivo no podrá desmontarse y colocarse nuevamente desde el exterior sin dejar huellas visibles y la puerta o el cierre no podrá abrirse sin romper el precinto aduanero. Este último estará protegido de modo adecuado. Se admitirán los techos corredizos;
- iii) Las aberturas de ventilación y evacuación estarán provistas de un dispositivo que impida el acceso al interior del contenedor y que no pueda desmontarse y colocarse nuevamente desde el exterior sin dejar huellas visibles. Se admitirán elementos constitutivos del contenedor que, por razones prácticas, deban llevar espacios vacíos (por ejemplo, entre los tabiques de una pared doble). Con el fin de que esos espacios no puedan utilizarse para ocultar mercancías:
 - El revestimiento interior del contenedor no podrá desmontarse y colocarse nuevamente sin dejar huellas visibles; o
 - El número de espacios deberá reducirse al mínimo y esos espacios deberán ser fácilmente accesibles para la inspección aduanera.

c) Contenedores plegables o desmontables

Los contenedores plegables o desmontables deberán estar provistos de un sistema de sujeción que fije las diferentes partes una vez montado el contenedor. Este sistema de sujeción deberá poder ser precintado por la aduana cuando quede en la parte exterior del contenedor después de montado éste.

d) Contenedores con toldo

Los contenedores con toldo reunirán las condiciones estipuladas con anterioridad en la medida en que les sean aplicables. Además, se conformarán a las disposiciones que se presentan en este apartado.

- i) El toldo será de lona fuerte o de tejido revestido de material plástico o cauchutado, no extensible y suficientemente resistente. Deberá hallarse en buen estado y confeccionarse de manera que, una vez colocado el dispositivo de cierre, no pueda tenerse acceso a la carga sin dejar huellas visibles.
- ii) Si el toldo está formado por varias piezas, los bordes de éstas se plegarán uno dentro de otro y se unirán mediante dos costuras separadas por una distancia mínima de 15 mm. Estas costuras se harán de conformidad con el Croquis número 1 del Anexo 8 de este Manual; sin embargo, cuando en el caso de determinadas partes del toldo (por ejemplo, bandas en la parte trasera y esquinas reforzadas) no sea posible unir esas piezas de este modo, bastará replegar el extremo de la parte superior y hacer las costuras según el Croquis número 2 del Anexo 8 de este Manual. Una de las costuras sólo será visible desde el interior y para la misma deberá utilizarse hilo de color netamente distinto del que tenga el toldo, así como del color del hilo utilizado para la otra costura. Todas las costuras se harán a máquina.
- iii) Si el toldo es de tejido revestido de material plástico y está formado por varias piezas, éstas también podrán unirse por soldadura, según se indica en el Croquis número 3 del Anexo 8 de este Manual. El borde de una pieza recubrirá el borde de la otra en una anchura mínima de 15 mm. Las piezas deberán quedar unidas en toda esa anchura. El borde exterior de la unión estará recubierto de una cinta de material plástico de una anchura mínima de 7 mm, que se fijará por el mismo procedimiento de soldadura. En dicha cinta, así como en una anchura mínima de 3 mm a cada lado de la misma, se imprimirá un relieve uniforme y bien marcado. La soldadura

se hará de tal modo que las piezas no puedan separarse y unirse nuevamente sin dejar huellas visibles.

- iv) Las reparaciones se harán según el método indicado en el Croquis numero 4 del Anexo 8 de este Manual; los bordes se plegarán uno dentro de otro, y se unirán por medio de dos costuras visibles separadas por una distancia mínima de 15 mm; el color del hilo visible desde el interior sera distinto del color del hilo visible desde el exterior y del color del toldo; todas las costuras se harán a máquina. Cuando la reparación de un toldo roto cerca de los bordes deba hacerse sustituyendo por una pieza la parte deteriorada, la costura podrá efectuarse también según lo dispuesto para toldos formados de varias piezas y el Croquis numero 1 del Anexo 8 de este Manual. Las reparaciones de los toldos de tejido revestido de material plástico también podrán hacerse con arreglo al método descrito, pero en tal caso la soldadura deberá efectuarse en ambos lados del toldo, colocandose la pieza en la parte interior del toldo.
- v) El toldo se fijará al contenedor de modo que se cumplan estrictamente las condiciones i) y ii) de los principios fundamentales antes mencionados. El cierre consistirá en:
- Anillas metálicas colocadas en el contenedor;
 - Ojales abiertos en el borde del toldo;
 - Un amarre que pase por las anillas por encima del toldo y sea visible en toda su longitud desde el exterior.
- vi) En el Croquis número 10 del Anexo 8 de este Manual se reproduce un ejemplo de dispositivo de fijación de los toldos en las cantoneras de los contenedores, aceptable para la aduana.
- vii) El toldo cubrirá los elementos sólidos del contenedor en una anchura mínima de 250 mm, medidos a partir del centro de las anillas de fijación, salvo cuando el sistema de construcción del contenedor impida por sí mismo todo acceso a las mercancías.
- viii) Cuando el borde de un toldo deba fijarse de manera permanente al contenedor, la unión será continua y se efectuará por medio de dispositivos sólidos.

- ix) La distancia entre las anillas y entre los ojales no excederá de 200 mm. Los ojales serán reforzados.
- x) Como amarre se utilizarán:
- Cables de acero de un diámetro mínimo de 3 mm; o
 - Cuerdas de cáñamo o de sisal de un diámetro de 8 mm provistas de un revestimiento transparente no extensible de material plástico. Los cables podrán ir revestidos de material plástico transparente y no extensible.
- xi) Cada cable o cuerda deberá ser de una sola pieza y tendrá una contera de metal duro en cada extremo. El dispositivo de sujeción de cada contera metálica deberá tener un roblón hueco que atraviese el cable o la cuerda y permita el paso del hilo o del fleje del precinto aduanero. El cable o la cuerda deberá ser visible a ambos lados del roblón hueco, de modo que sea posible comprobar que dicho cable o cuerda es de una sola pieza (véase el Croquis número 5 del Anexo 8 de este Manual)
- xii) Los dos bordes del toldo situados en las aberturas que sirven para la carga y descarga deberán tener una solapadura suficiente. Además, se cerrarán mediante:
- Una banda cosida o soldada.
 - Anillas y ojales.
 - Una correa de material adecuado, no extensible y de una solapieza, de una anchura mínima de 20 mm y 3 mm de espesor que, pasando por las anillas, mantenga unidos los dos bordes del toldo, así como la banda; esa correa estará fijada en el interior del toldo y tendrá un ojal por el que pueda pasar el cable o la cuerda a que se hace referencia. No se precisará banda cuando exista un dispositivo especial (contrapuerta, etc) que impida el acceso a la carga sin dejar huellas visibles.
- xiii) El toldo no deberá cubrir en ningún caso las marcas que haya de llevar el contenedor.

III. LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL Y LA ASOCIACION GARANTE INTERNACIONAL (IRU)

La Asociación Garante Nacional deberá efectuar de común acuerdo con la Asociación Garante Internacional (IRU), además de la suscripción del Acta de Compromiso (vease el Anexo 3 de este Manual), las acciones que se recogen a continuación.

A. SUPERVISION DE ADMISION

El procedimiento de admisión en el sistema TIR o de suspensión del mismo, aplicado por la Asociación Garante Nacional a las empresas de transporte, deberá garantizar la idoneidad y solvencia de quienes hagan uso del sistema. Este procedimiento deberá comunicarse a la Asociación Garante Internacional (IRU), la cual se reserva el derecho de solicitar cualquier modificación que considere conveniente.

La Asociación Garante Nacional deberá aceptar todas las verificaciones de la Asociación Garante Internacional (IRU) con respecto a las condiciones de admisión de los transportistas en el sistema TIR.

B. APROVISIONAMIENTO DE CUADERNOS TIR

La Asociación Garante Nacional deberá comprar los cuadernos TIR a la Asociación Garante Internacional (IRU) con arreglo a las normas que ésta tenga establecidas.

Los formularios de Cuadernos TIR enviados a las asociaciones garantes por las asociaciones internacionales, no estarán sujetos a derechos e impuestos de importación y exportación ni sometidos a ninguna prohibición o restricción de importación y exportación (Art.7).

C. PLAZO DE VALIDEZ DE LOS CUADERNOS TIR

La Asociación Garante Nacional fijará el período de validez de los cuadernos que expida. Ese período no podrá, sin embargo, exceder a los tres meses, pudiendo reducirse por simple decisión de la Asociación Garante Internacional (IRU). Pasado el cual el cuaderno no podrá ser presentado a la aceptación de la aduana de salida (Art.9.1).

Siempre que haya sido aceptado por la aduana de salida el ultimo dia de su validez, o antes de esa fecha, con arreglo a lo previsto en el párrafo anterior, el cuaderno seguirá siendo válido hasta la terminación de la operación TIR en la aduana de destino (Art.9.2).

Por razones que se reconozcan fundadas, la Asociación Garante Nacional podrá acordar, excepcionalmente, una única prolongación de un mes.

A titulo excepcional, una Asociación Garante Nacional, podrá prorrogar, por un período máximo de 20 días, el plazo de validez de un cuaderno TIR presentado por un transportista residente en el extranjero. La Asociación Garante Nacional comunicará esa decisión por telex o por telegrama a la Asociación Garante Nacional expedidora.

D. CONTROL DE LOS CUADERNOS TIR

La Asociación Garante Nacional remitirá, cada mes, a la Asociación Garante Internacional (IRU) los cuadernos TIR devueltos el mes anterior, con el debido certificado de descargo de las Autoridades Aduaneras. Se procederá de la misma manera con los cuadernos TIR expedidos al titular, pero que no fueron utilizados en el plazo de validez.

La Asociación Garante Internacional (IRU) verificará si los cuadernos TIR han sido liberados regularmente y sin reserva, si ese no es el caso se los devolverá a la Asociación Garante que los concedió, para que pida al usuario que los regularice lo más pronto posible.

Los cuadernos TIR utilizados son conservados en la Asociación Garante Internacional (IRU) durante el período en el cual las aduanas pueden pedirlos para examinarlos (un año para los cuadernos TIR que no se ha hecho descargo o se ha hecho con reservas, y dos años para los que se ha hecho descargo de forma abusiva o fraudulenta).

Los cuadernos TIR se encuentran almacenados en los archivos de la IRU en Ginebra.

La Asociación Garante Nacional aceptará todas las verificaciones de la Asociación Garante Internacional (IRU) con respecto a la manera como la misma garantiza administrativamente el funcionamiento del cuaderno TIR.

E. ESTADISTICAS MENSUALES DE CUADERNOS TIR.

La Asociación Garante Nacional hará el estado de los cuadernos TIR utilizados cada mes y lo enviará a la Asociación Garante Internacional (IRU) a comienzos del mes siguiente.

Las estadísticas serán de la forma siguiente:

Estadística para el mes de:

Asociación expedidora :

1) Cuadernos TIR vendidos:

a) válidos para dos países:

b) válidos para varios países:

2) Cuadernos TIR utilizados y devueltos:

a) válidos para dos países:

b) válidos para varios países:

3) Cuadernos TIR no expedidos y dañados:

a) válidos para dos países:

b) válidos para varios países:

4) Cuadernos TIR expedidos, dañados y no utilizados:

a) válidos para dos países:

b) válidos para varios países:

5) Cuadernos TIR devueltos al titular por razón del descargo con reservas:

Observaciones :

Lugar:

Fecha:

Firma:

IV. LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

La Asociación Garante Nacional y las empresas de transporte de cada Parte Contratante deben realizar las acciones que se enumeran, a continuación.

A. SOLVENCIA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Toda empresa de transporte internacional que desee acogerse al Convenio TIR, tiene que presentar su solicitud de admisión a la Asociación Garante Nacional del país en el que esté registrada como empresa de transporte internacional.

La Asociación Garante Nacional, en su calidad de miembro de la Asociación Garante Internacional, examinará la candidatura de las empresas de transporte que deseen beneficiarse de las ventajas del cuaderno TIR.

La Asociación Garante Nacional se cerciorará, tomando todas las medidas que requieran las circunstancias, de que el solicitante ofrece serias garantías en los aspectos moral, profesional y financiero para poder beneficiarse de la utilización del cuaderno TIR. La Asociación Garante Nacional reiterará esas medidas en el momento que lo considere necesario y como mínimo cada dos años.

La Asociación Garante Nacional tendrá al día una lista de las empresas autorizadas para efectuar transportes con arreglo al procedimiento TIR.

La Asociación Garante Nacional tomará todas las medidas que requieran las circunstancias para decidir sobre la suspensión de la autorización para utilizar Cuadernos TIR, de aquellas empresas que ya no ofrezcan las mismas garantías requeridas en el momento de su admisión.

La Asociación Garante Nacional tomará todas las disposiciones pertinentes contra la empresa que haya hecho un uso abusivo o fraudulento de cuadernos TIR, en particular, suspendiendo, a título provisional o definitivo, la entrega de cuadernos TIR a dicha empresa.

B. DECLARACION DE COMPROMISO DEL TRANSPORTISTA CON LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL

Una vez examinada y aceptada la solicitud de admisión que la empresa de transporte internacional ha debido presentar a la Asociación Garante Nacional, se debe formalizar una Declaración de Compromiso, por la cual la empresa de transporte, titular del cuaderno TIR, reconoce el derecho de apelación que tiene una Asociación Garante Nacional en el caso que ésta tuviera que pagar cualquier monto a las Autoridades Aduaneras a consecuencia del uso abusivo o fraudulento de los cuadernos TIR.

Un modelo de Declaración de Compromiso del Transportista para la admisión al régimen aduanero TIR se incluye en el Anexo 6 de este Manual.

C. EXPEDICION DE LOS CUADERNOS TIR

La Asociación Garante Nacional organizará la expedición de los cuadernos TIR e informará de ello a las empresas de transporte que deseen realizar transporte internacional al amparo del Convenio TIR.

La Asociación Garante Nacional podrá expedir cuadernos TIR únicamente a los solicitantes que hayan sido autorizados previamente por la misma y signatarios de la declaración de compromiso correspondiente.

La Asociación Garante Nacional está autorizada a expedir, a título excepcional, los cuadernos TIR que necesite un transportista extranjero para su viaje de regreso, cuando ese transportista sea portador de un cuaderno TIR, expedido a su nombre por su Asociación Nacional y válido, para el vehículo concernido, en su viaje de ida y pueda demostrar que, en el momento de salir, no podía prever la cantidad de cuadernos TIR necesarios para el regreso. Esta facultad no es aplicable cuando la Asociación Nacional del solicitante se opone a la expedición de los cuadernos.

La Asociación que es objeto de la solicitud se pondrá en contacto, en lo posible, con la Asociación Nacional del solicitante para cerciorarse de que éste está autorizado a efectuar transportes con arreglo al procedimiento TIR.

El período de validez máximo del cuaderno TIR expedido en estas condiciones no podrá exceder del plazo de 30 días.

Capítulo 3

ACCIONES HABITUALES PARA CADA OPERACION TIR

En este apartado, se enumeran las acciones que se realizan permanentemente, en cada aduana, para el transporte internacional de mercancías mediante el procedimiento TIR.

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 Convenio (Art.1.a).

I. LAS AUTORIDADES ADUANERAS Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

A. ASPECTOS GENERALES

Cada País 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 el Convenio. No obstante, los Países Contratantes evitarán retrasar el transporte cuando las deficiencias comprobadas sean de poca importancia y no entrañen riesgo alguno de fraude (Art.14.1).

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 antes de ser utilizado de nuevo para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero (Art.14.2).

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 (Art.15.1).

Las disposiciones del párrafo anterior 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 (Art.15.2).

La dispensa de documentos aduaneros para la importación temporal puede plantear ciertas dificultades cuando se trate de vehículos que no sea preciso matricular, tales como en ciertos países los remolques y semirremolques. En ese caso, para que las autoridades aduaneras puedan tener la garantía necesaria harán constar en los talones 1 y 2 del cuaderno TIR y en las matrices correspondientes, ciertas características (marcas y números) de esos vehículos (Nota explicativa en el Art.15 Anexo 6).

Cuando 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", 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, serán desmontables y deberán tener las siguientes características:(Art.16).

- El tamaño de las placas será de 250 mm por 400 mm.
- Las letras TIR, en caracteres latinos mayúsculos, tendrán una altura de 200 mm y su trazo será de 20 mm de ancho como mínimo. Las letras serán blancas sobre fondo azul (Anexo 5).

Cada vehículo de transporte por carretera o contenedor deberá ir acompañado de un cuaderno TIR. 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 (Art.17.1).

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

disposiciones del Convenio. Si el transportista puede demostrar a satisfacción de las autoridades competentes que, a pesar de esa diferencia, todas las mercancías indicadas en el manifiesto corresponden al total de las mercancías cargadas en el conjunto de vehículos o en todos los contenedores a que se refiere el cuaderno TIR, no deberá en principio, considerarse que ha habido violación de las disposiciones aduaneras (Nota explicativa del Art.17.1 en el Anexo 6).

En caso de mudanzas, podrá aplicarse el procedimiento previsto en las Normas para la utilización del cuaderno TIR, simplificando razonablemente la enumeración de los objetos transportados (Nota explicativa del Art.17.1 en el Anexo 6).

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 (Art.17.2).

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:

- Las aduanas de salida deberán estar situadas en el mismo país;
- Las aduanas de destino no podrán estar situadas en más de dos países; y
- El número total de aduanas de salida y de destino no podrá exceder de cuatro (Art.18).

Para la buena marcha del procedimiento TIR es esencial que las autoridades aduaneras de un país se nieguen a designar una aduana de salida como aduana de destino para una operación de transporte que continúe en un país vecino que sea también Parte Contratante en el presente Convenio, a menos que haya circunstancias especiales que justifiquen la demanda (Nota explicativa del Art.18.1 en el Anexo 6).

Las mercancías deben estar cargadas de tal forma que las destinadas al primer punto de descarga puedan ser retiradas del vehículo o del contenedor sin que sea necesario descargar las que estén destinadas a otro punto u otros puntos de descarga (Nota explicativa del Art.18.2 en el Anexo 6).

Cuando una operación de transporte suponga la descarga de mercancías en más de una aduana es necesario que, después de cada descarga parcial, se haga mención de la misma en la casilla 12 de todos los manifiestos restantes del cuaderno TIR, haciéndose constar además en los talones restantes y en las matrices correspondientes que se han colocado nuevos precintos (Nota explicativa del Art.18.2 en el Anexo 6).

Cuando el transporte efectuado al amparo de un cuaderno TIR se efectúe en parte en el territorio de un Estado que no sea País Contratante en el Convenio, se suspenderá la operación TIR durante esa parte del trayecto. En ese caso, las autoridades aduaneras, del País 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 (Art.26.1).

Lo mismo se hará en la parte del trayecto durante el cual, el titular del cuaderno TIR, no lo utilice en el territorio de un País Contratante, debido a la existencia de procedimientos más sencillos de tránsito aduanero o cuando no sea necesario recurrir a un régimen de tránsito aduanero, como es el caso, por ejemplo, de un transporte marítimo en aguas internacionales (Art.26.2).

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 (Art.26.3).

Las disposiciones del Convenio TIR 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 (Art.47.1).

Las disposiciones del Convenio no impedirán la aplicación de otras disposiciones nacionales o internacionales sobre los transportes, como puede ser por ejemplo, el caso de los permisos de transporte internacional (Art.47.2).

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 (Art.46.1).

Las Autoridades Aduaneras facilitarán en lo posible las operaciones relativas a las mercancías perecederas que hayan de efectuarse en las oficinas de aduanas (Art.46.2).

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, los detalles de los nuevos precintos fijados y de los controles efectuados (Art.24).

Si en el curso del viaje fueren rotos los precintos aduaneros o si alguna mercancía se hubiera echado a perder o hubiera resultado dañada sin rotura de dichos precintos, las autoridades competentes del País en que se encuentre el transportista, extenderán en el plazo más breve posible el acta de comprobación que figura en el cuaderno TIR, sin perjuicio de la aplicación, en su caso, de las disposiciones de la legislación nacional (Art.25).

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, ni 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 (Art.23).

E. EN LA ADUANA DE SALIDA

Por aduana de salida se entiende toda aduana de un País Contratante en la que se inicie, para la totalidad de la carga o parte de ella, el transporte internacional con arreglo al procedimiento TIR (Art.1.f).

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 (Art.19).

Todo cuaderno TIR tiene una fecha de caducidad, pasada la cual no podrá ser presentado a la aceptación de la aduana de salida.

Al ser presentado ante la aduana de salida para formalización, el cuaderno TIR ha de llevar escritos todos los datos necesarios, a excepción de los reservados a consignar por la autoridades aduaneras. Irá acompañado de las Declaraciones de despacho que representan la mercancía manifestada y, en el caso de agrupación de carga "groupage", de la "lista de carga" comprensiva de todas y cada una de las partidas manifestadas.

Cuando una operación de transporte suponga la descarga de mercancías en más de una aduana es necesario que, después de cada descarga parcial, se haga mención de la misma en la casilla 12 de todos los manifiestos restantes del cuaderno TIR, haciéndose constar además en los talones restantes y en las matrices correspondientes que se han colocado nuevos precintos (Nota explicativa del Art.18.2 en el Anexo 6).

Cuando el transporte efectuado al amparo de un cuaderno TIR se efectúe en parte en el territorio de un Estado que no sea País Contratante en el Convenio, se suspenderá la operación TIR durante esa parte del trayecto. En ese caso, las autoridades aduaneras, del País 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 (Art.26.1).

Lo mismo se hará en la parte del trayecto durante el cual, el titular del cuaderno TIR, no lo utilice en el territorio de un País Contratante, debido a la existencia de procedimientos más sencillos de tránsito aduanero o cuando no sea necesario recurrir a un régimen de tránsito aduanero, como es el caso, por ejemplo, de un transporte marítimo en aguas internacionales (Art.26.2).

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 (Art.26.3).

Las disposiciones del Convenio TIR 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 (Art.47.1).

Las disposiciones del Convenio no impedirán la aplicación de otras disposiciones nacionales o internacionales sobre los transportes, como puede ser por ejemplo, el caso de los permisos de transporte internacional (Art.47.2).

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 (Art.46.1).

Las Autoridades Aduaneras facilitarán en lo posible las operaciones relativas a las mercancías perecederas que hayan de efectuarse en las oficinas de aduanas (Art.46.2).

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, los detalles de los nuevos precintos fijados y de los controles efectuados (Art.24).

Si en el curso del viaje fueren rotos los precintos aduaneros o si alguna mercancía se hubiera echado a perder o hubiera resultado dañada sin rotura de dichos precintos, las autoridades competentes del País en que se encuentre el transportista, extenderán en el plazo más breve posible el acta de comprobación que figura en el cuaderno TIR, sin perjuicio de la aplicación, en su caso, de las disposiciones de la legislación nacional (Art.25).

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, ni 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 (Art.23).

B. EN LA ADUANA DE SALIDA

Por aduana de salida se entiende toda aduana de un País Contratante en la que se inicie, para la totalidad de la carga o parte de ella, el transporte internacional con arreglo al procedimiento TIR (Art.1.f).

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 (Art.19).

Todo cuaderno TIR tiene una fecha de caducidad, pasada la cual no podrá ser presentado a la aceptación de la aduana de salida.

Al ser presentado ante la aduana de salida para formalización, el cuaderno TIR ha de llevar escritos todos los datos necesarios, a excepción de los reservados a consignar por la autoridades aduaneras. Irá acompañado de las Declaraciones de despacho que representan la mercancía manifestada y, en el caso de agrupación de carga "groupage", de la "lista de carga" comprensiva de todas y cada una de las partidas manifestadas.

La aduana comprobará que el manifiesto en los distintos talones del cuaderno se ajusta a la mercancía despachada de exportación y que en su conjunto el cuaderno se halla correctamente extendido sin omisiones. A petición de la aduana se podrán adjuntar fotocopias, planos, listas de embalajes o cualquier otro documento que facilite la identificación de las mercancías. Esta documentación auxiliar quedará anexada, mediante las debidas diligencias, a las hojas o volantes del cuaderno. La aduana deberá comprobar el estado del vehículo de transporte por carretera o del contenedor y, cuando se trate de vehículos o contenedores entoldados, el estado de los toldos y de sus amarras, dado que esos accesorios no están incluidos en el certificado de aprobación. Seguidamente se procederá al precintado del vehículo o contenedor.

A continuación la aduana registrará el cuaderno TIR en un libro habilitado a tal efecto, en el que constará el número de orden, fecha de registro, número del cuaderno, nombre de la Asociación emisora, nombre y dirección del titular y del conductor, número de bultos, peso bruto, descripción genérica de la mercancía, nombres de las aduanas de paso y de destino y observaciones.

La aduana anotará el número del registro en dicho libro y el de la factura de exportación sobre el primer juego de talones números 1 y 2 con sus respectivas matrices, rellenándose en ellos las casillas 20 a 25 (excepto la número 21), así como las números 18 y 19 de todos los talones del cuaderno. La matriz del primer talon número 1 será diligenciada, excepto cuando se prevea que habrá otras aduanas de partida, en cuyo caso, se rellenará solamente las casillas 18 y 19 del primer juego de talones 1 y 2 firmándose y sellándose por la primera aduana.

La aduana comprobará, asimismo, que el vehículo o contenedor no ha sufrido manipulación que pueda entrañar riesgos fiscales, y si los correspondientes certificados de admisión se hallan vigentes y correctamente extendidos.

Por último la aduana fijará y precintará las placas TIR en la parte delantera y trasera del vehículo de que se trate, o, en su caso, en la parte delantera del vehículo tractor y en la posterior del remolque. Luego, arrancará el talon número 1, para conservarlo hasta que se reciba de la aduana de tránsito a la salida el talon número 2. Ambos serán, en su momento, pareados y archivados cuidadosamente por orden de registro.

En el caso en que sean varias las aduanas de salida, circunstancia que se detallará en la casilla 2 del talon número 1, la segunda aduana devolverá a la primera el talon número 2, y a su vez, desprecintará el vehículo o contenedor, realizará, como aduana de salida, el despacho de la nueva mercancía que sea cargada, y precintará el vehículo o contenedor, y rellenará las casillas 20 a

25 del segundo juego de talones numeros 1 y 2 Del mismo modo, se procederá en la tercera y última posible aduana de salida. El manifiesto en la segunda aduana de salida estará compuesto por las mercancías cargadas en la primera y en ella misma, y, a su vez, en la tercera aduana de salida, comprenderá el conjunto de las mercancías despachadas por las tres aduanas.

En el caso de varias aduanas de salida, las casillas 18 y 19 de todos los talones del Cuaderno se rellenarán por la última aduana de salida, que es la que totaliza el manifiesto y hace el precintado definitivo.

Nota: Una operación TIR se podrá iniciar en una aduana interior, si la hubiere, en la cual se efectuarán las acciones correspondientes a una aduana de salida, realizandose posteriormente en la aduana de frontera de dicho país las acciones correspondientes a una aduana de tránsito a la salida. Ahora bien, si la operación TIR se inicia en una aduana de frontera, entonces en ella se realizarán las acciones correspondientes a una aduana de salida y a una aduana de tránsito a la salida.

C. EN LA ADUANA DE TRANSITO

Por aduana de tránsito se entiende toda aduana de un País 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 (Art.1.h).

En cada una de las aduanas de tránsito, 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 (Art.21).

Las disposiciones no limitan el derecho de las autoridades a inspeccionar todas las partes de un vehículo que no sean el compartimiento de carga precintado (Nota explicativa del Art.21 en el Anexo 6).

La aduana de entrada puede hacer volver al transportista a la aduana de salida del país adyacente cuando compruebe que en él se ha omitido el visado de salida o que éste no ha sido extendido en debida forma. En tal caso, la aduana de entrada insertará en el cuaderno TIR una nota dirigida a la aduana de salida correspondiente (Nota explicativa del Art.21 en el Anexo 6).

Si, con ocasión de las operaciones de inspección, las autoridades aduaneras toman muestras de las mercancías, dichas autoridades deberán hacer en el manifiesto de mercancías del cuaderno TIR una anotación en la que se den todos los detalles

necesarios sobre las muestras tomadas (Nota explicativa del Art.21 en el Anexo 6).

Siempre que haya sido aceptado el cuaderno TIR por la aduana de salida el último día de su validéz, o antes de esa fecha, el cuaderno seguirá siendo válido hasta la terminación de la operación TIR en la aduana de destino (Art. 9).

Por regla general y salvo en el caso en que procedan a inspeccionar las mercancías, las autoridades de las aduanas de tránsito de cada uno de los Países Contratantes aceptarán los precintos aduaneros de los Países Contratantes, siempre que dichos precintos estén intactos. Dichas autoridades aduaneras podrán, sin embargo, añadir sus propios precintos cuando las necesidades de control lo exijan (Art.22).

Los precintos aduaneros así aceptados por un País Contratante serán objeto en el territorio de dicho País Contratante de la misma protección legal que se otorga a los precintos nacionales (Art.22.2).

1. En las aduanas de tránsito a la salida

La aduana de tránsito a la salida, realizará las oportunas comprobaciones de la documentación, del vehículo y de los precintos, y en caso de conformidad, rellenará las casillas 26 a 30 (excepto la 28) del talon número 2 correspondiente y su matriz. Cortará el talon número 2 y se registrará en un libro especial cuyo encasillado será: número de orden, fecha de registro, número del cuaderno TIR, nombre de la Asociación emisora, nombre y dirección del titular y del conductor, número de bultos, peso bruto, descripción genérica de la mercancía, nombre de las aduanas de salida, de tránsito y de destino y observaciones. Permitirá la salida del vehículo o contenedor y remitirá el talon número 2 a la correspondiente aduana de salida o de tránsito a la entrada.

En caso de fundadas sospechas de fraude, la aduana podrá realizar las comprobaciones oportunas. Si estas comprobaciones demostrasen la existencia de irregularidades, no se rellenará el certificado de cancelación (casillas 26 a 30) del talon número 2 y el vehículo o contenedor quedará inmovilizado provisionalmente en tanto no se acuerde su libre disposición.

Si un vehículo o contenedor presenta sus precintos rotos, se comprobará que la mercancía coincide con la descripción del manifiesto, y si el resultado de la comprobación fuese conforme, se reprecintará, se hará constar en la casilla 29 del talon número 2 y en la 5 de la matriz "precintos presentados a despacho rotos" y se permitirá la salida del vehículo o contenedor.

Cuando se observe que el vehículo o contenedor ha sido presentado a despacho con retraso sobre el plazo fijado por la aduana de salida o la de tránsito a la entrada, la aduana podrá solicitar explicaciones al conductor, y si considera satisfactorias, las explicaciones recibidas, suscribirá el certificado de cancelación, haciendo constar, tanto en la casilla 20 del talon número 2 como en la 5 de su matriz, la reserva de "se ha observado un retraso de, motivado, según declaración del conductor, por...."

Nota: Cuando se inicia una operación TIR en una aduana de frontera, en dicha aduana se realizarán las acciones correspondientes a una aduana de salida y a una aduana de tránsito a la salida.

2. En las aduanas de tránsito a la entrada

Cuando se encuentre conforme la documentación, la aduana de tránsito a la entrada rellenará las casillas 20 a 25 del siguiente juego de talones disponible, numeros 1 y 2 con sus respectivas matrices, cortará el talón número 1 y luego permitirá la salida del vehículo o contenedor. El talón número 1 se registrará en un libro especial, con iguales casillas que las previstas para el tránsito a la salida, y quedará archivado en espera de que la aduana de tránsito a la salida o de destino remita el talon número 2 correspondiente.

Si la aduana realiza una inspección de la carga y queda conforme con la inspeccion efectuada, se hará constar esta operación, brevemente, en el espacio en blanco de la parte inferior del talon número 1, así como en su matriz, y anotará los números de los nuevos precintos colocados en la casilla 4 de la matriz. En caso de disconformidad, se podrá inmovilizar provisionalmente el vehículo o contenedor.

La aduana de tránsito a la entrada puede hacer volver al transportista a la aduana de salida del país adyacente cuando compruebe que en él se ha omitido el visado de salida o que éste no ha sido extendido en debida forma. En tal caso, la aduana de entrada insertará en el cuaderno TIR una nota dirigida a la aduana de salida correspondiente (Nota explicativa del Art.21 en el Anexo 6).

Nota: Cuando se termina una operación TIR en una aduana de frontera, en dicha aduana se realizarán las acciones correspondientes a una aduana de tránsito a la entrada y a una aduana de entrada.

D. EN LA ADUANA DE DESTINO

Por aduana de destino se entiende toda aduana de un País Contratante en la que termine, para la totalidad de la carga o parte de ella, el transporte internacional con arreglo al procedimiento TIR (Art.1.g).

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 (Art.21).

A reserva de las disposiciones del Convenio, una aduana de destino indicada inicialmente podrá ser sustituida por otra aduana de destino (Art.27).

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 (ART.28).

El uso del cuaderno TIR debe estar limitado a las funciones que le son propias, es decir, al tránsito. El cuaderno TIR no debe servir, por ejemplo, para amparar el almacenamiento de mercancías bajo control aduanero en el lugar de destino. Si no se ha cometido ninguna irregularidad, la aduana de destino debe hacer el descargo en el cuaderno TIR tan pronto como las mercancías amparadas por dicho cuaderno hayan quedado sometidas a otro régimen aduanero o hayan sido despachadas para su consumo interior. En la práctica, ese descargo debe efectuarse tan pronto como las mercancías hayan sido directamente reexportadas (en caso, por ejemplo, de embarque directo a su llegada a un puerto marítimo), o hayan sido objeto en destino de una declaración de aduanas, o hayan sido almacenadas en un lugar aprobado (por ejemplo, en un almacén de tránsito) en espera de que se haga esa declaración, de conformidad con las normas vigentes en el país de destino (Nota explicativa del Art.28 en el Anexo 6).

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 (Art.10.1).

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 a menos que el certificado de descargo se haya obtenido de manera abusiva o fraudulenta (Art.10.2).

El certificado de descargo del cuaderno TIR se reputará obtenido de manera abusiva o fraudulenta cuando la operación TIR se haya efectuado utilizando compartimentos de carga o contenedores adaptados para fines fraudulentos, o cuando se hayan descubierto manejos tales como el empleo de documentos falsos o inexactos, la sustitución de mercancías, la manipulación de los precintos aduaneros, etc., o cuando el certificado se haya obtenido por otros medios ilícitos (Nota explicativa del Art.10 en el Anexo 6).

Los pasos que conducen a la cancelación de un cuaderno TIR que ampare expedición de importación, son los siguientes:

- Al entrar el vehículo o contenedor en el recinto de la aduana, el cuaderno le es exigido al conductor del vehículo por el control de entrada. A la vista del mismo, comprueban el estado y número de los precintos, así como las generalidades del vehículo o contenedor. De estar todo conforme, se le ordena el pase al aparcamiento de la aduana.
- Una vez que el cuaderno TIR esté en poder del control de entrada, éste procede a su anotación en el registro, así como la fecha, hora de entrada y anomalías, si las hubiera. En el caso de haber alguna anomalía, (toldo roto, anillas desprendidas, cable de precintado en malas condiciones, exceso de horas empleadas en el recorrido desde la aduana anterior, etc.), el controlador con el conductor presente, instruirá las oportunas diligencias, las que unirá al cuaderno y entregará en la aduana.
- Recibido el cuaderno TIR en la aduana, se procede a su registro en el libro de importación o entrada, separando el talón correspondiente, el cual se numera y fecha.
- La aduana retiene el cuaderno TIR en su poder, junto con el correspondiente talón número 2, mientras se inician los trámites de descarga o despacho de la mercancía, hasta que realice la inspección que considere necesaria. Si no se han observado irregularidades, la aduana rellenará normalmente, sin reserva alguna, el certificado de cancelación del talón número 2, así como el certificado comprendido en las casillas 26 a 30 de la primera hoja amarilla del cuaderno. Luego enviará a la aduana de tránsito a la entrada correspondiente el talón número 2, y devolverá el cuaderno TIR a quien lo haya presentado. En el caso de haberse observado irregularidades, la aduana no rellenará el certificado de cancelación (casillas 26 a 30) del talón número 2 y el vehículo quedará inmovilizado provisionalmente en tanto no se acuerde su libre disposición y no sea tramitada y pagada la sanción a que hubiere lugar.

En el caso de que las aduanas de destino sean varias, la carga para cada una de ellas deberá estar indicada sobre el talón separadamente, tanto en las casillas 11 a 13 como en el lugar oportuno de la casilla 14.

La primera aduana de destino realizará sus acciones como se ha indicado más arriba, y enviará el correspondiente talón número 2 a la aduana de tránsito a la entrada. A continuación actúa como si se tratase ella misma de una aduana de tránsito a la entrada, suscribiendo el siguiente juego de talones, del que retendrá el talón número 1, conservándolo hasta su emparejamiento posterior con el talón número 2. Sobre el resto de los talones empleados del cuaderno, dará de baja, mediante diligencia firmada y sellada, las mercancías que haya despachado.

Sucesivamente, las siguientes aduanas de destino procederán de igual forma hasta que la última despache el resto de las mercancías y envíe el correspondiente talón número 2 a la aduana de destino anterior, y rellene las casillas 26 a 30 de la hoja amarilla inicial del cuaderno. Las tres aduanas diligenciarán el espacio 28 de sus respectivos certificados de cancelación.

Siempre que se retenga el cuaderno, por reserva o por no ser posible su devolución inmediata, la aduana entregará al conductor del vehículo una certificación con el siguiente texto:

"La Administración de Aduanas de....., certifica que el cuaderno TIR número....., expedido en, por la Asociación....., no ha sido restituído al titular a causa de

En a.... de.....de 198.. Firma del funcionario de Aduanas y sello de la Administración".

El cuaderno TIR que por alguna incidencia hubiese sido cancelado "con reserva", de ser retirado de la Aduana, ha de volver a ésta para, llegado el momento, anotarle la "cancelación definitiva". Entretanto esta anotación no se lleve a cabo, no se puede considerar concluído el trámite documental de una operación TIR.

Una vez utilizado, el cuaderno debe restituirse obligatoriamente a la asociación nacional del transportista, provisto del descargo regular de todas las autoridades aduaneras interesadas en la operación. La asociación nacional verificará la exactitud de lo mencionado antes de enviarlo a la IRU, que luego de controlarlo, lo clasifica en sus archivos, los que están a disposición de las autoridades aduaneras hasta la expiración del plazo de prescripción.

Nota: Una operación TIR se podrá terminar en una aduana interior, si la hubiere, en la cual se efectuarán las acciones correspondientes a una aduana de entrada, habiéndose realizado anteriormente en la aduana de frontera de dicho país las acciones correspondientes a una aduana de tránsito a la entrada. Ahora bien, si la operación TIR termina en una aduana de frontera, entonces en ella se realizarán las acciones correspondientes a una aduana de tránsito a la entrada y a una aduana de entrada.

II. LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

A. SUMINISTRO DEL CUADERNO TIR

La empresa de transporte solicitará a su Asociación Nacional Garante cada cuaderno TIR que necesite. En el Anexo 11 de este Manual se reproduce un Cuaderno TIR. La Asociación, sólo expedirá cuadernos TIR a los solicitantes que hayan sido autorizados previamente por la misma y que sean signatarios de la Declaración de Compromiso.

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. Ese período no podrá, sin embargo, exceder de tres meses, pudiendo reducirse por decisión de la IRU. Por razones que se reconozcan fundadas, la Asociación podrá acordar, excepcionalmente, una única prolongación de un mes (Art.9.1).

Siempre que haya sido aceptado por la aduana de salida el último día de su validez, o antes de esa fecha, el cuaderno seguirá siendo válido hasta la terminación de la operación TIR en la aduana de destino (Art.9.2).

La empresa de transporte podrá solicitar, en el extranjero a la Asociación Nacional Garante del país en que se encuentre, los cuadernos TIR que necesite para su viaje de regreso cuando sea portador de un cuaderno TIR, expedido a su nombre por su Asociación Garante Nacional y válido, para el vehículo concernido, para su viaje de ida y pueda demostrar que, en el momento de salir, no podía prever la cantidad de cuadernos TIR necesarios para el regreso. Esta facultad no es aplicable cuando la Asociación Nacional del solicitante se opone a la expedición de los cuadernos.

La Asociación que es objeto de la solicitud se pondrá en contacto, en lo posible, con la Asociación Nacional del solicitante para cerciorarse de que éste está autorizado a efectuar transportes con arreglo al procedimiento TIR.

El período de validez máximo del cuaderno TIR expedido en estas condiciones no podrá exceder del plazo de 30 días.

La Asociación suspenderá, a título provisional o definitivo, la entrega de cuadernos TIR al titular que haya hecho un uso abusivo o fraudulento del mismo.

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 ese 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.

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.

B. CUMPLIMENTACION DEL CUADERNO TIR

El cuaderno TIR consta de una primera página, que a su vez desempeña la función de portada del cuaderno, en color amarillo y de mayor grosor.

Al expedir un cuaderno TIR, la Asociación rellenará las líneas 1,2,3 y 4 (firma y sello) de la cubierta del cuaderno TIR de 1975. El resto de la página la rellenará el titular del cuaderno.

En la parte posterior de la hoja de portada se recogen, en forma resumida, las Normas para la utilización del cuaderno TIR. Éstas vienen divididas en los tres apartados siguientes:

- A. disposiciones generales,
- B. manera de llenar el cuaderno TIR, y
- C. incidentes o accidentes.

El cuaderno se compone, a continuación de la portada, de una hoja amarilla de papel delgado, que en su borde izquierdo y de forma transversal lleva impresa la siguiente inscripción: "Este formulario no es utilizable por las autoridades de control aduanero". Asimismo, en la parte superior de la hoja amarilla, figura en cinco idiomas: "No arrancar. Esta hoja se ha de rellenar y conservar unida al carnet".

Después hay 6, 14 o 20 juegos de hojas, según el número de aduanas que deba atravesar, componiéndose cada uno, de una hoja de color blanco y otra de color verde. Las autoridades aduaneras utilizarán un juego de hojas en cada país: la hoja blanca en la aduana de tránsito a la entrada o si se trata del país de salida cuando las mercancías se someten al control aduanero, y la correspondiente hoja verde se utiliza en la aduana de tránsito a la salida o si se trata del país de destino cuando las mercancías llegan a la aduana de destino. La utilización de dos talones permite, a las autoridades aduaneras de cada país, controlar las operaciones TIR efectuadas en su territorio, al confrontar el juego de hojas utilizado en dicho país y comprobar si se ha efectuado el descargo con o sin observaciones.

Después hay tres hojas de color rosa, para ser empleadas exclusivamente en las aduanas de destino. Ya que cada operación TIR puede tener hasta tres aduanas de destino, situadas a lo sumo en dos países.

Además hay una hoja amarilla que lleva por título "Acta de comprobación", la cual tiene como finalidad la recopilación de los incidentes o accidentes que se puedan producir durante una operación TIR.

Y por último, hay una hoja amarilla, del mismo tipo que la de la portada, que hace las veces de contraportada. Esta hoja lleva impreso en inglés las "Normas para la utilización del cuaderno TIR", las cuales aparecen en español en la parte posterior de la hoja de portada.

Así pues, en resumen, las hojas amarillas y las matrices de todos los talones utilizados permanecerán siempre en el cuaderno, y los cuadernos quedarán por último archivados en la sede de la Asociación Garante Internacional (IRU). La primera hoja blanca se quedará en la aduana del país de salida. Las hojas blancas y verdes se quedarán a la entrada y a la salida, respectivamente, de las aduanas de los países de tránsito. Y las tres hojas rosas se utilizarán en las aduanas de destino.

El cuaderno TIR debe llenarse a máquina siguiendo las normas previstas en la parte posterior de la hoja de portada de dicho documento. Se empleará un cuaderno TIR para cada vehículo, o conjunto de vehículos, o contenedor y para cada transporte.

C. CONTROL DEL CUADERNO TIR

El titular del cuaderno TIR deberá remitir inmediatamente todo cuaderno TIR utilizado y debidamente descargado a la Asociación expedidora y de igual manera, deberá remitir todo Cuaderno TIR inutilizado luego de haber expirado su validez.

La Asociación tomará todas las disposiciones pertinentes para que se respeten los plazos de devolución de los cuadernos, fijados por la misma, y que figuran en la Declaración de Compromiso firmada por el transportista. En caso de que no se respeten esos plazos, tomará todas las medidas necesarias y, en particular, enviará, dentro de los 45 días a partir de la fecha límite de validez de los cuadernos, una intimación a la empresa en falta, concediéndole un nuevo plazo máximo de 30 días para la devolución. Pasado ese nuevo plazo y no habiendo justificativos considerados válidos por la misma, la Asociación podrá suspender cualquier otra expedición de cuadernos a la empresa hasta que ésta haya devuelto los cuadernos objeto de reclamación.

La Asociación comprobará que al cuaderno TIR utilizado se le ha efectuado un descargo regular por todas las autoridades aduaneras implicadas en la realización del transporte, de no ser así le pedirá al titular del cuaderno que lo regularice lo más pronto posible.

III. LAS AUTORIDADES ADUANERAS, LA ASOCIACION GARANTE NACIONAL Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

A. DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PESADAS O VOLUMINOSAS

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 (Art.1.K).

Todas las disposiciones del Convenio que no estén en contradicción con las disposiciones especiales que se indican en este apartado serán aplicables al transporte de mercancías pesadas o voluminosas con arreglo al procedimiento TIR (Art.30).

Las disposiciones del presente apartado 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 ellas 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 (Art.29.3).

La aduana de salida tiene la obligación de comprobar que concurren las condiciones establecidas en el artículo 29 del convenio para ese tipo de transporte. Las aduanas de los Países Contratantes aceptarán la decisión adoptada por la aduana de salida a menos que les parezca que está en manifiesta contradicción con las disposiciones de dicho artículo (Nota explicativa del Art.29 en el Anexo 6).

Cuando las disposiciones de la presente apartado sean aplicables, las mercancías pesadas o voluminosas podrán ser transportadas, si las autoridades de la aduana así lo deciden, en vehículos o contenedores no precintados (Art.29.2).

No se requiere certificado de aprobación para los vehículos o contenedores que transporten por carretera mercancías pesadas o voluminosas (Nota explicativa del Art.29 en el Anexo 6).

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 encuentren en la plataforma de carga o entre las mercancías enumeradas en el cuaderno TIR (Art.31).

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 (Art.32).

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 (Art.33).

Las autoridades de las aduanas de tránsito de cada uno de los Países Contratantes, aceptarán los precintos aduaneros y/o las marcas de identificación puestos por las autoridades competentes de otros Países 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 (Art.34).

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 cuadernos 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 (Art.35).

B. EN CASO DE IRREGULARIDAD O DUDA

La asociación garante nacional 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 haya 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 (Art.8.1).

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 anterior, la asociación garante nacional 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 (Art.8.2).

Cada Parte Contratante determinará el importe máximo, por cuaderno TIR, de las sumas que podrán reclamarse a la asociación garante (Art.8.3).

Se recomienda a las autoridades aduaneras que limiten a una suma equivalente a 50.000 dólares de los Estados Unidos por cuaderno TIR la cuantía máxima que puede exigirse de la asociación garante (Nota explicativa del Art.8 en el Anexo 6).

La responsabilidad de la asociación garante, ante las autoridades del país en el que está situada la aduana de salida, comienza en el momento en el que dicha aduana acepta 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, en el momento en que la aduana en que se reanude dicha operación acepte el cuaderno TIR (Art.8.4).

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 (Art.8.5).

A efectos de determinación de los derechos e impuestos mencionados en los párrafos anteriores, se considerarán exactos, salvo prueba en contrario, los datos relativos a las mercancías que figuren en el cuaderno TIR (Art.8.6).

A falta en el cuaderno TIR de indicaciones suficientemente precisas para determinar los impuestos que habrán de pagarse sobre las mercancías, los interesados pueden presentar pruebas de la naturaleza exacta de éstas (Nota explicativa del Art.8 en el Anexo 6).

Si no se aporta ninguna prueba, los derechos e impuestos se aplicarán, no con arreglo a una tasa uniforme independiente de la naturaleza de las mercancías, sino con arreglo a la tasa más elevada aplicable al tipo de mercancías descrito en el cuaderno TIR (Nota explicativa del Art.8 en el Anexo 6).

Cuando las sumas a que se refieren los párrafos anteriores sean exigibles, las autoridades competentes deberán, en lo posible, requerir para el pago de esas sumas a la persona directamente responsable antes de reclamarlas a la asociación garante (Art.8.7).

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 (Art.10.1).

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 derechos de importación o exportación, aumentados, si a ello hubiere lugar con los intereses moratorios, a menos que el certificado de descargo se haya obtenido de manera abusiva o fraudulenta (Art.10.2).

El certificado de descargo del cuaderno TIR se reputará obtenido de manera abusiva o fraudulenta cuando la operación TIR se haya efectuado utilizando compartimientos de carga o contenedores adaptados para fines fraudulentos, o cuando se hayan descubierto manejos tales como el empleo de documentos falsos o inexactos, la sustitución de mercancías, la manipulación de los precintos aduaneros, etc., o cuando el certificado se haya obtenido por otros medios ilícitos (Nota explicativa del Art.10 en el Anexo 6).

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 el Convenio TIR, 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 obtenido de una manera abusiva o fraudulenta, pero entonces el plazo será de dos años (Art.11.1).

Para decidir si han de liberar o no las mercancías o el vehículo, las autoridades aduaneras, cuando dispongan de otros medios legales de asegurar la protección de los intereses por los que han de velar, no deberían dejarse influir por el hecho de que la asociación garante sea responsable del pago de los derechos, impuestos o intereses moratorios pagaderos por el titular del cuaderno (Nota explicativa del Art.11.1 en el Anexo 6).

La petición de pago de las sumas a que se hace referencia en el Convenio TIR 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 (Art.11.2).

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 que se 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 (Art.11.3).

Si, con arreglo al procedimiento establecido, se pide a una asociación garante que pague las sumas a que se se hace referencia en el Convenio TIR y esa asociación deja de hacerlo en el plazo de tres meses prescrito por el Convenio, las autoridades competentes podrán exigir el pago de esa suma basándose en su reglamentación nacional por tratarse entonces de incumplimiento de un contrato de garantía suscrito por la Asociación en virtud de la legislación nacional (Nota explicativa del Art.11.2 en el Anexo 6).

Toda infracción de las disposiciones del Convenio expondrá al contraventor, en el país donde fuere cometida, a las sanciones previstas por la legislación de dicho país (Art.36).

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 (Art.37).

Cada País Contratante tendrá derecho a excluir, temporal o definitivamente, de la aplicación del Convenio a toda persona culpable de infracción grave de las leyes o reglamento aduaneros aplicables al transporte internacional de mercancías (Art.38.1).

Una empresa no debería ser excluida de los beneficios del régimen TIR por infracciones cometidas por uno de sus conductores sin conocimiento de sus responsables (Nota explicativa del Art.38.1 en el Anexo 6).

Esta exclusión será inmediatamente notificada a las autoridades aduaneras del País 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 (Art.38.2).

El hecho de que un País Contratante haya sido informado de que una persona establecida o domiciliada en su territorio ha cometido una infracción en el territorio de un país extranjero no supone que ese País Contratante tenga que oponerse a la expedición de cuadernos TIR a esa persona (Nota explicativa del Art.38.2 en el Anexo 6).

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

- los Países Contratantes no tendrán en cuenta las pequeñas discrepancias registradas en la observancia de los plazos o de los itinerarios prescritos.
- 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 (Art.39).

La expresión "errores cometidos... por negligencia" se refiere a los actos que no se cometen deliberadamente y con pleno conocimiento de causa, sino que provienen de la no adopción de las medidas razonables y necesarias para asegurarse de la exactitud de las informaciones en un caso particular (Nota explicativa del Art.39 en el Anexo 6).

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 (Art.40).

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 irremediabilmente por causa de accidente o fuerza mayor, o han mermado debido a su naturaleza, se dispensará el pago de los derechos o impuestos ordinariamente exigibles (Art.41).

Al recibo de una petición motivada de un País Contratante, las autoridades competentes de los Países Contratantes interesadas en una operación TIR facilitarán a dicho País Contratante todas las informaciones disponibles que sean necesarias para la aplicación de las disposiciones de los artículos 39, 40 y 41 del Convenio (Art.42).

C. NORMAS A SEGUIR EN CASO DE INCIDENTES EN RUTA

Las normas que deben seguir los conductores de los vehículos en caso de incidentes o accidentes ocurridos en la ruta figuran en la parte posterior de la portada del Cuaderno TIR, como se explica en el Anexo 11 de este Manual.

Si no es posible obtener la presencia de autoridades aduaneras para constatar el incidente o accidente y extender el acta de comprobación, el conductor del vehículo debe recurrir a otras autoridades competentes del país en que se encuentra. Estas otras autoridades pueden ser agentes de policía para el tráfico de carreteras o pertenecientes al puesto de policía más próximo al lugar.

Capítulo 4

ASPECTOS RELACIONADOS CON LA ADMINISTRACION GENERAL DEL CONVENIO

I. CONCESION DE OTRAS FACILIDADES DE TRANSITO

Nada de lo dispuesto en el Convenio TIR, 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 dicho Convenio (Art.48).

El Convenio TIR 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 Convenio y en particular, de las operaciones TIR (Art.49).

II. DENUNCIA DEL CONVENIO

Toda Parte Contratante podrá denunciar el Convenio mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas (Art.54.1).

La denuncia surtirá efecto quince meses después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación de la misma (Art.54.2).

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 Convenio (Art.54.3).

III. CONTROVERSIAS EN LA APLICACION DEL CONVENIO

Toda controversia entre dos o más Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del Convenio será, dentro de lo posible, resuelta por vía de negociación entre ellas o por otros medios de arreglo (Art.57.1).

Toda controversia entre dos o más Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del Convenio que no pueda resolverse por los medios indicados en el párrafo anterior, 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 (Art.57.2).

La decisión del tribunal de arbitraje constituido con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior, tendrá fuerza obligatoria para las partes en la controversia (Art.57.3).

El tribunal de arbitraje establecerá su propio reglamento (Art.57.4).

Las decisiones del tribunal de arbitraje se tomarán por mayoría de votos (Art.57.5).

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 (Art.57.6).

IV. PROCEDIMIENTO DE ENMIENDA, TERMINO Y NOTIFICACIONES DEL CONVENIO

El Convenio TIR, incluidos sus Anexos, podrá ser enmendado a propuesta de una Parte Contratante con arreglo al procedimiento que se establece a continuación (Art.59.1).

Toda enmienda propuesta al Convenio será examinada por un Comité Administrativo compuesto por todas las Partes Contratantes de conformidad con el reglamento establecido. 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 (Art.59.2).

Toda enmienda propuesta y comunicada con arreglo a lo previsto en el párrafo anterior, salvo las que se realicen a los Anexos del Convenio, 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 (Art.59.3).

Si, conforme a las disposiciones del párrafo anterior, se ha notificado una objeción a la enmienda propuesta, ésta no se considerará aceptada y no surtirá efecto alguno (Art.59.4).

Toda enmienda propuesta a los Anexos del Convenio, y examinada con arreglo al procedimiento previsto, 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 dos tercios de sus miembros presentes y votantes (Art.60.1).

A su entrada en vigor, toda enmienda adoptada con arreglo al procedimiento previsto en el párrafo anterior derogará y reemplazará, para todas las Partes Contratantes, toda disposición anterior a la que se refiera (Art.60.2).

El Secretario General de las Naciones Unidas informará a todas las Partes Contratantes de toda petición, comunicación u objeción que se haga del Convenio TIR y de la fecha de entrada en vigor de cualquier enmienda (Art.61).

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 Convenio. (ART.62.1)

El Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de revisión, a la que serán invitadas todas las Partes Contratantes, 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 (Art.62.2).

El Secretario General de las Naciones Unidas convocará también una conferencia de revisión, a la que serán invitadas todas las Partes Contratantes, 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 (Art.62.3).

Si se convoca una conferencia en aplicación de lo dispuesto en los tres párrafos anteriores, 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 (Art.62.4).

Si, después de la entrada en vigor del 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 (Art.55).

Además de las notificaciones mencionadas anteriormente, el Secretario General de las Naciones Unidas notificará a todas las Partes Contratantes:

- las firmas, ratificaciones, aceptaciones, aprobaciones y adhesiones efectuadas;
- las denuncias efectuadas;
- la terminación del Convenio, y
- las reservas formuladas (Art.63).

El original del Convenio está en poder del Secretario General de las Naciones Unidas (Art.64).

A N E X O S

Anexo 1

MENSAJE DEL PODER EJECUTIVO AL PODER LEGISLATIVO PIDIENDO
LA APROBACION DEL CONVENIO TIR

A continuación se incluye el texto completo del mensaje que el Poder Ejecutivo de la Republica Oriental del Uruguay envió al Poder Legislativo, pidiendo la aprobación del Convenio TIR, como ejemplo real de dicha acción. El mensaje describe en detalle el proceso seguido por el Poder Ejecutivo para analizar el Convenio, y las razones que justifican su adopción.

Fuente: Diario Oficial de la Republica Oriental del Uruguay,
N.20794 del 1 de agosto de 1980.

- República Oriental del Uruguay.
- Poder Ejecutivo.
- Ministerio de Transporte y Obras Publicas.
- Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Ministerio de Economía y Finanzas.
- Ministerio de Defensa Nacional.

Montevideo, 16 JUL. 1980

Señor Presidente del Consejo de Estado.

Doctor don Hamlet Reyes.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a ese Alto Cuerpo de conformidad con el Artículo 168, numeral 20, de la Constitución de la República, a efectos de solicitar la aprobación del Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR), hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975.

El transporte de mercaderías entre los países del Cono Sur constituye una actividad fundamental para el desarrollo y diversificación del comercio recíproco. Actualmente, debido a la escasa armonización en materia de procedimientos y regulaciones aduaneras aplicables a mercaderías en tránsito, el transporte entre dichos países no se realiza con eficiencia, a pesar de que la tecnología moderna ha dado la posibilidad de movilizar bienes con mayor rapidez y que los países, particularmente Uruguay, han hecho ingentes esfuerzos por modernizar los puertos y pasos de frontera y por consolidar las conexiones terrestres internacionales y sus respectivas infraestructuras de acceso.

En la medida en que se mantenga el gran número de exigencias diversas para el tránsito de mercancías, el cruce de fronteras seguirá siendo una operación complicada y con demoras.

Es por esta razón que en los países se ha ido creando una creciente inquietud respecto de la necesidad de simplificar y armonizar los documentos de tránsito aduanero y los respectivos sistemas de control.

En la IX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur (Cochabamba, junio de 1979) se aprobó por unanimidad la resolución 1.31(IX) en la cual se encomienda a los países el estudio sobre la conveniencia de adherir al Sistema TIR establecido en el Convenio de Ginebra de 1975, debiendo procurarse que dicha adhesión se produzca con anterioridad a la próxima Reunión de Ministros.

En cumplimiento de dicha resolución se realizó en Buenos Aires, Argentina, entre el 27 y 29 de junio de 1979, una reunión a la que asistieron representantes de los 7 países de la región, con participación de organismos oficiales aduaneros y de transporte, así como de representantes de diversas organizaciones internacionales y del sector privado.

En esta reunión se aprobó un programa de trabajo, a ser cumplido por cada país, entre cuyas disposiciones se incluía la realización de Seminarios para analizar la Convención TIR y las condiciones en las cuales podría ser aplicada.

Durante el mes de noviembre de 1979, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -previa consulta con SEPLACODI- organizó reuniones en la que participaron los siguientes organismos y agremiaciones nacionales:

- Secretaría de Planeamiento, Coordinación y Difusión.
- Corresponsalía de las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur (MTOPT).
- Dirección Nacional de Transporte (MTOPT).
- Administración de los FF.CC. del Estado.
- Administración Nacional de Puertos.
- Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Dirección Nacional de Aduanas.

- Banco de Seguros del Estado.
- Dirección General Impositiva.
- Banco de la República Oriental del Uruguay.
- Banco Central del Uruguay.
- Dirección General de Aviación Civil.
- Cámara de Transporte Internacional del Uruguay (CATIDU).
- Confederación Uruguaya del Transporte Automotor (CUTA).
- Asociación de Despachantes de Aduana.

En la reunión de 22 de noviembre de 1979 participaron además altos funcionarios de la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) y de la Comisión Económica para Europa (CEPE) quienes viajaron especialmente a nuestro país de acuerdo con el programa elaborado en Buenos Aires.

Finalmente en marzo y abril de 1980 prosiguieron en el MTOP las reuniones a nivel nacional con el objeto de definir la posición a adoptar por nuestro país en el ámbito de las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur.

I. El Convenio TIR.

El uso intensivo del transporte carretero en la Europa de post-guerra puso de manifiesto que los tradicionales controles aduaneros fronterizos, con las respectivas inspecciones y formalidades administrativas, constituían un obstáculo para el movimiento expedito y eficaz de mercancías. Ante tal situación la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) formuló en 1949 un proyecto de convenio destinado a permitir la simplificación y aceleración de las formalidades aduaneras fronterizas, el que entró en vigencia en forma de acuerdo administrativo entre un número limitado de países, transformándose posteriormente en el Convenio TIR.

Luego de muchos años de experiencia, la CEPE, en estrecha colaboración con la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) -organización que administra el sistema de

garantías financieras- preparó el Convenio de 1975 en el cual, además de introducirse normas más acordes con la época actual, se extiende el Sistema TIR al transporte multimodal y se le otorga alcance mundial para el caso de que Estados no europeos se adhieran a la Convención. En consecuencia el actual Convenio TIR de 1975 es un Convenio de las Naciones Unidas del cual es depositario su Secretario General.

Obvio es señalar que una reglamentación de tránsito aduanero como la del TIR sólo constituye uno de los requisitos del transporte internacional de mercancías. Es una condición necesaria pero no suficiente, puesto que además deben cumplirse otras formalidades a nivel nacional y en las relaciones bilaterales entre países, para asegurar la eficiencia de la operación. Sin embargo, la experiencia recogida en los últimos años en los países adheridos al Convenio, demuestra que el Sistema TIR suele ser con bastante frecuencia la primera etapa para una mayor armonización y facilitación en el transporte carretero internacional.

Finalmente corresponde destacar que aún cuando el Convenio tuvo en su origen una aplicación casi exclusiva por carretera, adquiere ahora una mayor dimensión al transformarse en un Convenio General de Tránsito de vocación mundial, que también puede ser utilizado para el transporte por otros modos (aéreo, marítimo y ferroviario) aunque sólo una parte del trayecto se haga por carretera.

En la actualidad son partes contratantes del Convenio todos los países europeos, así como los Estados Unidos de Norte America, Canadá, Japón, Irán, Jordania, Israel, Afganistán y varios países africanos han manifestado ya su interés en adherir al Convenio.

De acuerdo con el Convenio un vehículo o contenedor, provisto del documento aduanero TIR -Cuaderno TIR- puede, en condiciones normales, efectuar el trayecto desde su punto de partida a su punto de destino sin ningún control al pasar por las fronteras intermedias.

Los Cuadernos TIR son formulados por la Secretaría General de la IRU en Ginebra, la que se encarga de distribuirlos a las asociaciones nacionales que la representan en los países adheridos al Convenio. Para obtener el Cuaderno TIR, el transportista no sólo debe disponer de vehículos o contenedores que cumplan con las disposiciones del Convenio, sino que además debe formar parte de una asociación nacional habilitada para expedir los cuadernos y suministrar garantías de carácter profesional y económico.

Por su parte la asociación nacional es garante, mediante acuerdo ante la autoridad aduanera, por los derechos e impuestos exigibles a las mercaderías transportadas al amparo de cuadernos TIR expedidos por ella u otra asociación miembro de la cadena internacional de garantías.

Asimismo la asociación garante nacional debe firmar un compromiso con la IRU en forma de reglamentar los derechos y obligaciones recíprocas en el funcionamiento del Sistema TIR.

Finalmente, y para garantizar de manera amplia el pago de las sumas reclamadas con motivo de irregularidades en una operación TIR la IRU ha realizado un contrato de garantía con compañías internacionales de seguro, mancomunados.

II. ANALISIS A NIVEL NACIONAL.

En las reuniones realizadas en nuestro país, los diferentes participantes de organismos públicos y privados vinculados directa o indirectamente al sector transporte, tuvieron oportunidad de consultar la documentación sobre el Sistema TIR e intercambiar opiniones respecto de las posibles ventajas e inconvenientes que traería aparejada la adhesión de nuestro país a la Convención de Ginebra de 1975.- Incluso, durante la Conferencia de 22/XI/79, los funcionarios internacionales contestaron una larga lista de interrogantes sobre aspectos normativos del Convenio y sobre la posible aplicación del mismo a los países del Cono Sur.- Posteriormente, en marzo y abril del corriente año y luego de completadas las visitas de dichos funcionarios a los 7 países del Cono Sur, volvieron a reunirse en el MOTP los representantes de los Sectores Público y Privado con el objeto de destacar los elementos de juicio que permitieran presentar a las autoridades de Gobierno las bases para una toma de decisión sobre el punto, con anterioridad a la X Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur. Durante estas últimas reuniones fué prevaleciendo una posición favorable en cuanto a la adhesión al Convenio TIR, fundada entre otros, en los siguientes conceptos de base:

- i -El transporte al amparo del Cuaderno TIR es absolutamente voluntario. Un transporte entre nuestro país y los vecinos -siempre que no requiera tránsito hasta aduanas interiores- podría realizarse con ventajas utilizando el régimen tradicional.-
- ii -El Convenio TIR es perfectamente conciliable con el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre que rige actualmente entre los países del Cono Sur.- Más

aún lo completa en materia de formalidades aduaneras aplicables al transporte en tránsito, sin que por ello se resienta la intervención que ejerce en el mismo la autoridad nacional del transporte. Esta última puede sin lugar a dudas seguir fiscalizando a las empresas privadas en todo aquello que se refiera a autorización para el transporte internacional por carretera y a la habilitación de los vehículos respectivos.

- iii -Nuestro país está realizando un esfuerzo considerable en adaptar sus infraestructuras portuarias al creciente empleo de contenedores, elementos éstos que tienen una gravitación muy importante en el transporte bajo el Convenio TIR.
- iv -Las "Normas comunes sobre el Régimen de Tránsito Aduanero" proyectadas por la ALALC, por ser sólo pautas recomendadas a las legislaturas nacionales para la preparación de reglamentos de tránsito aduanero, han tenido un efecto muy limitado sobre la armonización de los regímenes nacionales. Además, no contemplan un sistema de garantías que asegure a las autoridades aduaneras el pago de los derechos de importación o exportación eventualmente exigibles si los bienes entraran o salieran indebida o fraudulentamente de un país. Con la implementación del Sistema TIR se lograrán por vía indirecta los objetivos pretendidos por ALALC en cuanto a la facilitación de las operaciones de tránsito, ello impuesto por el cumplimiento de las normas contenidas en el Convenio de Ginebra de 1975 y a las que se obligan los países adherentes.-
- v -La Asociación Comercial del Uruguay y las agremiaciones de transportistas que representan a la totalidad del Sector Privado se dirigieron formalmente al MTOP destacando la importancia que a su juicio reviste la adhesión del país al Convenio TIR, fundamentalmente por las ventajas que del mismo resultan en lo que se refiere a agilizar sensiblemente la tramitación aduanera de la mercadería transportada y consecuentemente favorecer a una mayor celeridad de su circulación.
- vi -La situación actual del transporte en el Uruguay y de los servicios de gobierno que participarían en la operación TIR, así como la capacidad instalada en el sector empresarial privado del transporte, permiten afirmar que, no existen inconvenientes para una posible incorporación de nuestro país al Convenio TIR,

en el bien entendido que en tal caso deberán adoptarse medidas para consolidar la seguridad material y financiera que exigen las operaciones amparadas por el Sistema.-

La primera implica prepararse para cumplir con las exigencias para la aprobación del equipo de transporte tanto para los compartimientos de carga de los vehículos, como para los contenedores.

La segunda obligará a establecer una asociación nacional garante autorizada por la Dirección Nacional de Aduanas y con capacidad para constituirse en fiadora de los transportistas que utilicen el procedimiento TIR y para entrar en acuerdos con el consorcio internacional de seguros de la IRU.

El resultado del análisis del Convenio TIR efectuado desde junio de 1979 hasta la fecha permitió definir una posición favorable en cuanto a la adhesión al mismo.- Dicha posición tiene el respaldo de las opiniones emitidas en forma expresa por todos los organismos que más activamente participaron en la discusión a saber:

- Secretaría de Planeamiento, Coordinación y Difusión.
- Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Dirección Nacional de Aduanas.
- Administración Nacional de Puertos.
- Administración de los Ferrocarriles del Estado.
- Dirección General Impositiva.
- Dirección Nacional de Aviación Civil.
- Asociación Comercial del Uruguay.
- Cámara de Transporte del Uruguay.
- Confederación Uruguaya de Transporte Automotor.

Por las razones expuestas este Poder entiende que el Convenio TIR constituye una herramienta ya probada para facilitar el tránsito -y en consecuencia el transporte internacional de mercancías- que no sólo resolvería problemas del comercio recíproco entre los países del Cono Sur, sino que tiene la ventaja adicional de facilitar el comercio extraregional que por ahora continúa siendo el de mayor importancia relativa en las relaciones de intercambio de nuestro país.-

El Poder Ejecutivo reitera al Consejo de Estado las seguridades de su más alta y distinguida consideración.

Anexo 2

**Modelo de Contrato de Garantía
de la Compañía de Seguros
ante la Dirección General de Aduanas***

I

En cumplimiento con los Convenios aduaneros sobre el transporte internacional de mercancías al amparo del Cuaderno TIR del 15 de enero de 1959 y del 14 de noviembre de 1975 y al acuerdo concertado el _____ entre la Dirección General de Aduanas y la Asociación _____ la _____ compañía de seguros de _____ se compromete por la presente a hacerse fiadora ante la Administración de Aduanas _____ hasta la suma de US 50.000 dólares o el equivalente en la moneda de su país por Cuaderno TIR bajo la forma de garantía solidaria por toda reclamación de la Administración de Aduanas contra las personas que importen o exporten mercancías o las transporten en tránsito al amparo de un Cuaderno TIR concedido por la Asociación _____ o por otra organización miembro de la IRU.

II

La responsabilidad de la Compañía de seguros _____ abarca las siguientes mercancías transportadas al amparo de un Cuaderno TIR :

a) Durante el transporte bajo el precintado de la Aduana :

Todas las mercancías que figuran en el manifiesto y todas aquéllas que no aparecen pero que se encuentran en la parte del vehículo o del contenedor colocadas con el precinto de la Aduana.

b) Durante el transporte de mercancías pesadas o voluminosas de acuerdo a las disposiciones pertinentes de los Convenios TIR anteriormente mencionados

Todas las mercancías que figuran en el manifiesto del Cuaderno TIR y todas aquéllas que, si bien no aparecen en este manifiesto, pueden encontrarse en la plataforma de carga o entre las mercancías que figuran en el Cuaderno TIR.

Si, para la reexportación o durante la aceptación de las mercancías para el despacho de aduanas, los servicios aduaneros verifican que faltan mercancías, éstas serán evaluadas a la cotización más elevada aplicable al tipo de mercancías amparadas por las inscripciones que figuran en el Cuaderno TIR, a falta de prueba complementaria sobre su naturaleza.

En cada caso, la responsabilidad de la Compañía de seguros _____ entrará en vigor en el momento de la aceptación del Cuaderno TIR por la Aduana. Terminará según consta en las disposiciones especificadas en cada uno de los Convenios.

III

La Compañía de seguros _____ se compromete a pagar las sumas que la Administración de Aduanas tiene derecho de exigir en los tres meses posteriores a la reclamación de la Dirección General de Aduanas.

En los casos previstos en el Artículo II, párrafo del Contrato entre la Asociación _____ y la Dirección General de Aduanas, ésta no exigirá de la Compañía de seguros _____ que la misma pague antes de la expiración del plazo acordado a la Asociación _____ esperando que se suministren las pruebas de reexportación o de otro despacho.

Esta garantía puede ser denunciada por una o por otra de las partes con un preaviso de tres meses. No obstante las obligaciones que implica seguirán siendo aplicables a todos los despachos de aduana efectuados antes de la expiración del preaviso de denuncia.

Las disposiciones de la legislación aduanera _____ relativas a las garantías aduaneras y las del Código de Obligaciones se aplicarán en todos los casos a la presente garantía.

Esta garantía entra en vigor el _____

Hecho en _____ el _____

la Compañía de seguros _____

Anexo 3

**Modelo de Acta de Compromiso
entre la Asociación Nacional Expedidora de Cuadernos TIR
y la IRU***

relativo a la expedición de los Cuadernos TIR
de

(en adelante la Asociación) _____

con

la Unión Internacional de Transportes por Carretera (en adelante IRU), Centre
Internacional, 3, rue de Varembe, Ginebra (Suiza)

de conformidad con las disposiciones del :

Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo
de los Cuadernos TIR (Convenio TIR), del 15 de enero de 1959 y del 14 de
noviembre de 1975.

Con objeto de garantizar el buen funcionamiento del sistema de Cuadernos TIR,
se ha convenido en lo siguiente :

I

Esta acta de compromiso que determina condiciones mínimas, se aplica a las
Asociaciones, miembros o no de la IRU, expedidoras y garantes de los Cuadernos
TIR en cuya cubierta y talones figure la mención IRU.

II

La Asociación se compromete a seguir estrictamente las instrucciones que rigen
el funcionamiento del sistema de Cuaderno TIR elaboradas por la IRU y a someter
su aplicación a la supervisión de la IRU.

III

La Asociación se compromete, en particular, a poner en práctica las siguientes
prescripciones :

A. Relaciones de la Asociación con la IRU

a) Transportistas nacionales

1. La Asociación se cerciorará, tomando todas las medidas que requieran las
circunstancias, de que el solicitante ofrece **serias garantías en los aspectos moral,
profesional y financiero** para poder beneficiarse de la utilización del Cuaderno
TIR. La Asociación reiterará esas medidas en cualquier momento que considere

Fuente: Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU). Folleto Convenio TIR.

necesario y como mínimo cada dos años. El procedimiento de admisión en el sistema TIR o de suspensión del mismo, aplicado por la Asociación, **deberá** comunicarse a la Secretaría General de la IRU que se reserva el derecho de solicitar cualquier modificación que considere conveniente. En caso de rechazo por parte de la Asociación, será pasible de las sanciones previstas en el capítulo E de Sanciones.

2. La Asociación podrá expedir Cuadernos TIR únicamente a los solicitantes que hayan sido autorizados previamente por la misma y signatarios de la declaración de compromiso adjunta al presente compromiso, del que forma parte integrante.

b) *Transportistas extranjeros*

1. La Asociación está autorizada a expedir, a **título excepcional**, los Cuadernos TIR que necesite un transportista extranjero para su viaje de regreso, cuando ese transportista sea portador de un Cuaderno TIR-IRU, expedido a su nombre por su Asociación nacional y válido, para el vehículo concernido, para su viaje de ida y pueda demostrar que, en el momento de salir, no podía prever la cantidad de Cuadernos TIR necesarios para el regreso. Esta facultad no es aplicable cuando la Asociación nacional del solicitante se opone a la expedición de los Cuadernos.

La Asociación que es objeto de la solicitud se pondrá en contacto, en lo posible, con la Asociación nacional del solicitante para cerciorarse de que éste está autorizado a efectuar transportes con arreglo al procedimiento TIR.

El período de validez máximo del Cuaderno TIR expedido en estas condiciones no podrá exceder del plazo de 30 días.

c) *Reglas generales*

1. La Asociación comunicará a la IRU y a la Asociación expedidora del Cuaderno TIR cualquier dificultad que haya acaecido en el extranjero o en el país respectivo que pueda tener consecuencias graves.
2. La Asociación no expedirá ningún Cuaderno a las empresas que hayan sido objeto de una medida de suspensión tomada por las Autoridades aduaneras o por la IRU.
3. La Asociación tomará todas las disposiciones pertinentes para que se respeten los plazos de devolución de los Cuadernos, fijados por la misma, y que figuran en la Declaración de Compromiso firmada por el transportista. En caso de que no se respeten esos plazos, tomará todas las medidas necesarias y, en particular, enviará, dentro de los 45 días a partir de la fecha límite de validez de los Cuadernos, una intimación a la empresa en falta, concediéndole un nuevo plazo máximo de 30 días para la devolución. Pasado ese nuevo plazo y no habiendo justificativos considerados válidos por la misma, la Asociación podrá suspender cualquier otra expedición de Cuadernos a la empresa hasta que ésta haya devuelto los Cuadernos objeto de reclamación.
4. La Asociación tomará todas las disposiciones pertinentes contra el titular que haya hecho un uso abusivo o fraudulento de Cuadernos TIR, en particular, suspendiendo, a título provisional o definitivo, la entrega de Cuadernos TIR al mismo.

La Asociación tomará todas las medidas que requieran las circunstancias y, en particular, retirará su autorización o se negará a expedir Cuadernos TIR a las empresas que ya no ofrezcan las mismas garantías requeridas en el momento de su admisión.

5. La Asociación adoptará, en toda circunstancia, las medidas de protección indicadas anteriormente, en caso de pago por orden judicial, quiebra o liquidación de bienes o de cualquier otro acto de procedimiento o de otra naturaleza que indique que la empresa ya no puede hacer frente a esos compromisos.
6. La Asociación remitirá, cada mes, a la Secretaría General de la IRU, los Cuadernos TIR devueltos el mes anterior, con el debido certificado de descargo de las Autoridades aduaneras y un estado mensual conforme al modelo adjunto. Se procederá de la misma manera con los Cuadernos TIR expedidos al titular, pero que no fueron utilizados en el plazo de validez.
7. La Asociación comunicará por telex o por telegrama a la Secretaría General de la IRU cualquier accidente grave (pérdida, robo, destrucción accidental de los Cuadernos TIR) o infracción a las disposiciones que rigen el empleo del Cuaderno TIR.
8. La Asociación colaborará con la IRU y con las demás Asociaciones expedidoras para determinar las circunstancias en que se cometieron las irregularidades o infracciones al utilizar, en su territorio, Cuadernos TIR expedidos por otra Asociación y para facilitar el arreglo del diferendo con las Autoridades aduaneras.
9. La Asociación aceptará todas las verificaciones de la IRU con respecto a las condiciones de admisión de los transportistas en el sistema TIR y a la manera cómo la misma garantiza administrativamente el funcionamiento del Cuaderno TIR.
10. La Asociación se compromete a pagar el importe de los Cuadernos TIR encargados, a la Secretaría General de la IRU, en cuanto reciba la factura correspondiente.
11. La Asociación señalará inmediatamente a la IRU cualquier modificación del importe de la garantía que puedan requerir las Autoridades aduaneras del respectivo país, así como de las condiciones de utilización del procedimiento TIR.
12. La Asociación deberá informar a la IRU, inmediatamente, sobre los pedidos de pago, por parte de las Autoridades aduaneras al término de un litigio. La IRU garantiza a las Asociaciones el pago de las cantidades reclamadas interviniendo directamente o por mediación de las compañías de seguros.
13. La Asociación comunicará a la IRU las disposiciones prácticas tomadas en aplicación de las normas anteriores.

B. Relaciones de la Asociación con el transportista

Las relaciones de la Asociación con el transportista se regirán por una declaración de compromiso redactada sobre la base del modelo adjunto al presente documento del que es parte integrante.

Tareas administrativas

1. Al expedir un Cuaderno TIR, la Asociación rellenará las líneas 2, 3, 4 y 12 (firma y sello) de la cubierta del Cuaderno TIR de 1959, o las líneas 1, 2, 3 y 4 (firma y sello) de la cubierta del Cuaderno TIR de 1975.
2. La Asociación fijará el período de validez de los Cuadernos que expida. Ese período no podrá, sin embargo, exceder a los tres meses, pudiendo reducirse por simple decisión de la IRU.

Por razones que se reconozcan fundadas, la Asociación podrá acordar, excepcionalmente, una única prolongación de un mes.

A título excepcional, una Asociación expedidora podrá prorrogar, por un período máximo de 20 días, el plazo de validez de un Cuaderno TIR/IRU presentado por un transportista residente en el extranjero. La Asociación confirmará esa decisión por telex o por telegrama a la Asociación nacional expedidora.

3. La Asociación entregará al titular del Cuaderno TIR los formularios del Acta de Comprobación previstos por el Convenio TIR de 1959 o de 1975.
4. La Asociación tendrá al día una lista de las empresas autorizadas a efectuar transportes con arreglo al procedimiento TIR.
5. La Asociación devolverá inmediatamente al titular los Cuadernos TIR en los que no se haya anotado el descargo o que se haya anotado un descargo con reserva, para que obtenga, lo más rápidamente posible, un certificado por parte de las Autoridades aduaneras en el que figure el arreglo del diferendo, o se encargará ella misma de las gestiones.
6. La Asociación emprenderá todas las gestiones pertinentes ante el titular reconocido culpable de infracción al utilizar un Cuaderno TIR, para lograr un arreglo rápido del diferendo con las Autoridades aduaneras. Se compromete, asimismo, a informar a la Asociación expedidora en los plazos más breves.

C. Relaciones de la Asociación con las Autoridades aduaneras

En caso de que las Autoridades aduaneras impugnen un Cuaderno TIR/IRU utilizado por un titular extranjero, la Asociación deberá prestar su colaboración con objeto de solucionar el litigio.

D. Relaciones de la Asociación con las compañías de seguros interesadas

La Asociación prestará su colaboración a la agrupación internacional de seguros o a la compañía de seguros nacional que representa a la agrupación de las compañías de seguros en el país interesado, en caso de litigio, y a fin de obtener el reembolso de todas las sumas que haya pagado al resolver el litigio entre el transportista y las Autoridades aduaneras.

E. Sanciones

1. Si la Asociación no respeta las obligaciones que ha asumido en virtud del presente contrato, la IRU podrá, independientemente de la exclusión de la Asociación de conformidad con el artículo de los Estatutos, aplicar a la Asociación una de las sanciones siguientes:
 - a) advertencia;
 - b) desaprobación;
 - c) suspensión, por un período limitado, de la expedición de Cuadernos TIR;
 - d) suspensión definitiva que acarrea la anulación del contrato.
2. Las sanciones de los apartados a. y b. serán aplicadas por el Secretario General de la IRU tras haber interpelado a la Asociación expedidora.

Las sanciones de los apartados c. y d. serán aplicadas por la Presidencia de la IRU tras haber recibido una propuesta de sanción y un informe de los hechos por parte del Secretario General. La Asociación acusada será convocada ante la Presidencia por medio de una carta recomendada, a la que se adjuntarán la propuesta de sanción y el informe sobre los hechos.

Se dará un plazo de 15 días, a partir de la fecha de recepción de la convocatoria, a la Asociación acusada para que prepare su defensa.

3. En caso de urgencia y si el conjunto del sistema TIR puede verse comprometido por las maniobras de la Asociación, el Secretario General podrá intimar a la Asociación para que suspenda toda expedición de Cuadernos TIR durante un período de un mes como máximo.

El Secretario General informará inmediatamente a la Presidencia de la IRU de conformidad con el párrafo 2.

4. En el caso en que, a pesar de la advertencia y/o de la desaprobación, la Asociación no se haya atendido a las disposiciones de la presente acta de compromiso, podrá ser obligada a pagar, en total o en parte, las pérdidas pecuniarias ocasionadas a la IRU por la falta de la Asociación y siempre que las compañías de seguros no se hagan cargo de esas pérdidas.
5. En caso de suspensión definitiva de la expedición de los Cuadernos TIR, la presente acta de compromiso quedará anulada de pleno derecho. La Asociación seguirá siendo responsable con respecto a los Cuadernos TIR expedidos para sus transportistas y a los Cuadernos TIR utilizados en su territorio por transportistas extranjeros hasta la fecha en que entrará en vigor la medida de suspensión definitiva. La IRU podrá, entonces, buscar otra Asociación expedidora en el país considerado.

La Asociación que suscribe se compromete a entregar a la IRU, en cuanto reciba la notificación de la sanción de suspensión definitiva, todos los Cuadernos TIR, utilizados y no utilizados, que aún tenga en su poder.

Lugar : _____ Fecha : _____

Firma y sello de la Asociación :

Anexo 4

Modelo de Acuerdo
entre la Dirección General de Aduanas
y la Asociación Nacional de Transporte por Carretera*

sobre la aplicación de los Convenios Aduaneros relativos al transporte internacional de mercancías al amparo de los Cuadernos TIR del 15 de enero de 1959 y del 14 de noviembre de 1975.

I

1. La Asociación _____ suministra la garantía de la **Compañía de Seguros** _____, en _____, por todos los créditos hacia personas que importan, exportan o transitan mercancías al amparo de un Cuaderno TIR que haya sido otorgado por la Asociación _____ o por otra organización afiliada a la IRU.
2. La Dirección General de Aduanas establece el texto del Acta de Garantía, después de haber informado a la Asociación _____
3. Si la garantía fuera denunciada por el fiador, la Asociación _____ debe suministrar en el plazo de denuncia estipulado, una nueva garantía válida a partir de la expiración del plazo. Si en el plazo de denuncia estipulado no se suministra y acepta una nueva garantía, la Dirección General de Aduanas, rechazará el despacho del Cuaderno TIR, cuando el mismo haya sido otorgado por una organización afiliada a la IRU.

II

1. La Dirección General de Aduanas comunica a la Asociación _____ las irregularidades constatadas durante el transporte de mercancías al amparo de un Cuaderno TIR cuando la Administración de Aduanas no puede resolver con el responsable.
La Asociación _____ las aclara, da a la Dirección General de Aduanas las informaciones pedidas y toma las disposiciones exigidas por la misma.
2. Cuando la Dirección General de Aduanas constata que un Cuaderno TIR no ha sido descargado en el plazo fijado, informa por escrito a la Asociación _____ y le da un plazo de tres meses para que suministre la prueba de la exportación o de cualquier otro trámite aduanero (despacho de la importación, nuevo despacho interino, etc.).
Si, en el plazo dado, la Asociación _____ no puede suministrar en forma satisfactoria la prueba que permita hacer el descargo subsiguiente del Cuaderno

Fuente: Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU). Folleto Convenio TIR.

TIR impugnado, la Dirección General de Aduanas reclamará a la Compañía de Seguros _____ el pago, en un plazo de tres meses, de las sumas adeudadas.

3. Además, la Asociación _____ se compromete a colaborar eficazmente con la Administración de Aduanas, cuando se descubra una irregularidad después del descargo de un Cuaderno TIR que lleve sobreimpreso el nombre de IRU.

III

El presente contrato de garantía puede ser anulado por una u otra parte, en cualquier momento, dentro de un plazo de tres meses. Sin embargo, las obligaciones estipuladas en este acuerdo, siguen siendo aplicables a todos los despachos efectuados antes de la expiración del plazo de anulación.

La Dirección General de Aduanas se reserva el derecho de suspender el despacho de un Cuaderno TIR otorgado por las organizaciones afiliadas a la IRU a partir de la expiración de este plazo.

IV

El presente contrato de garantía entra en vigor el _____
de _____

Dirección General de Aduanas

Asociación _____

Anexo 5

**Modelo de Acta de Garantía
de la Asociación Nacional Profesional
de Transporte por Carretera
ante la Dirección General de Aduanas***

I

De acuerdo a las disposiciones de los Convenios Aduaneros relativos al transporte internacional de mercancías al amparo de los Cuadernos TIR del 15 de enero de 1959 y del 14 de noviembre de 1975 y al acuerdo realizado el _____ entre la Dirección General de Aduanas y la Asociación _____, la Asociación _____ se compromete ante la Administración de Aduanas _____ hasta la suma de US\$ 50.000 (o el equivalente en la moneda de su país), por Cuaderno TIR como garantía solidaria o fianza para todos los créditos de la Administración de Aduanas hacia las personas que importan, exportan o transitan mercancías al amparo de un Cuaderno TIR que ha sido otorgado por la Asociación _____ o por otra organización afiliada a la IRU.

II

La responsabilidad de la Asociación _____ se extiende a las siguientes mercancías transportadas al amparo de un Cuaderno TIR :

- a) Durante los transportes realizados con precintos aduaneros: a todas las mercancías inscritas en el manifiesto, o que no estando pudieran encontrarse en la parte del vehículo o del contenedor colocado en los precintos aduaneros.
- b) Durante los transportes de mercancías pesadas o voluminosas efectuados de acuerdo a las disposiciones pertinentes de los Convenios TIR anteriormente citados: a todas las mercancías enumeradas en el manifiesto del Cuaderno TIR así como a las que, no estando enumeradas en ese manifiesto, se encontraran en la plataforma de carga o entre las mercancías enumeradas en el Cuaderno TIR.

Si, durante la reexportación o la aceptación de la mercancía con miras a otro régimen aduanero, las aduanas comprobaran que faltan mercancías, éstas serán gravadas con el arancel más elevado aplicable a ese tipo de mercancía protegida por las estipulaciones del Cuaderno TIR, a menos que se suministre una prueba complementaria suficiente sobre su naturaleza.

En cada caso especial, la responsabilidad de la Asociación _____ comienza en el momento de la aceptación del Cuaderno TIR por la aduana. La responsabilidad finaliza de acuerdo a las condiciones estipuladas por cada Convenio.

Fuente: Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU). Folleto Convenio TIR.

III

La Asociación _____ se compromete a pagar, en los tres meses siguientes a un embargo de la Dirección General de Aduanas, los montos que la Administración de Aduanas tenga derecho a reclamar.

En los casos previstos en el Capítulo II, inciso 2, del Acuerdo entre la Asociación _____ y la Dirección General de Aduanas, esta última sólo intimará a _____ a que pague cuando el plazo dado a la Asociación _____ haya expirado sin que se presentara la prueba de la reexportación o de otro trámite aduanero.

IV

La presente acta de garantía puede ser anulada por una u otra parte, en cualquier momento, dentro de un plazo de tres meses. Sin embargo, las obligaciones estipuladas en esta acta, siguen siendo aplicables a todos los despachos de aduana efectuados antes de la expiración del plazo de anulación.

En resumen, son aplicables a la garantía, las disposiciones de la legislación aduanera _____ en materia de fianza aduanera, así como las del Código de Obligaciones.

Esta acta de garantía entra en vigor el _____ de _____

Anexo 6

**Modelo de Declaración de Compromiso del transportista
para la admisión al régimen aduanero TIR***

En cumplimiento de las disposiciones del Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los Cuadernos TIR del 15 de enero de 1959 y del Convenio TIR del 14 de noviembre de 1975,

El titular del Cuaderno TIR se compromete, por su firma a :

1. Observar todas las prescripciones del régimen aduanero TIR tal cual figuran sobre todo en las cubiertas del Cuaderno TIR así como las instrucciones para la utilización de este documento que le fueron comunicadas por la Asociación expedidora y dar las directivas precisas a su personal.
2. Llenar en forma clara las rúbricas del Cuaderno TIR y a no separar la hoja amarilla así como el conjunto de los talones que contiene.
3. Utilizar los Cuadernos TIR que tengan el número de talones de carga y de descarga necesarios para el transporte a realizar. Para los transportes que afectan a más de dos administraciones aduaneras, utilizar obligatoriamente Cuadernos TIR de 14 o de 20 talones.
4. No utilizar los Cuadernos TIR corrientes para los transportes de tabaco o de productos análogos.
5. Fijar en el vehículo las placas TIR reglamentarias (desmontables y que pueden ser precintadas por la aduana). Estas placas TIR sólo deben ser empleadas cuando se efectúen transportes al amparo del régimen aduanero TIR.

A. Relaciones del titular con las autoridades aduaneras

El titular del Cuaderno TIR se compromete a :

1. Cumplir todas las prescripciones aduaneras exigidas en las Oficinas de Aduana de partida, de tránsito y de destino.
2. Solicitar inmediatamente a las autoridades aduaneras afectadas, la colocación de los sellos y las firmas indispensables para el buen término de la operación al amparo del régimen TIR. En caso de negativa o de imposibilidad de obtener esos sellos y esas firmas, comunicar ese hecho por escrito y sin pérdida de tiempo a la Asociación expedidora que le ha remitido el Cuaderno TIR.
3. Reclamar un certificado de las autoridades aduaneras cuando por una razón cualquiera el Cuaderno TIR no le haya sido restituído a la llegada (Oficina de Aduana de Destino).
4. Verificar si las constancias asentadas en el Cuaderno TIR corresponden a las mercancías efectivamente cargadas en el vehículo ; en caso de error, exigir a las autoridades aduaneras un certificado sobre la diferencia de peso, volumen o número de bultos.

Fuente: Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU). Folleto Convenio TIR.

5. Tomar todas las medidas útiles tanto ante las autoridades aduaneras como de cualquier otra persona, para obtener la regulación de la operación al amparo del régimen aduanero TIR en caso de diferencia entre las mercancías que figuran en el manifiesto y las constatadas en el momento de la descarga del vehículo. Informar de inmediato a la Asociación expedidora del Cuaderno TIR de las gestiones realizadas para obtener la suspensión de las reservas y la regularización de la operación al amparo del régimen aduanero TIR.
6. Solicitar a las autoridades aduaneras la explicación de cualquier reserva inscripta en el talonario del Cuaderno TIR.

B. Informes del titular con la Asociación expedidora de Cuadernos TIR

El titular del Cuaderno TIR se compromete a :

1. Suministrar a pedido de la Asociación expedidora **una fianza o una garantía** de un monto que fijará la Asociación expedidora de Cuadernos TIR y establecida en su beneficio para responder a las obligaciones que le incumben en el cumplimiento de las disposiciones del Convenio TIR.
2. Remitir inmediatamente todo Cuaderno TIR **utilizado** y debidamente descargado a la Asociación expedidora y remitir de igual manera, todo Cuaderno TIR **inutilizado** luego de haber expirado su validez.
3. Avisar inmediatamente a la Asociación expedidora – por telex o telegrama – en caso de :
 - pérdida, robo o destrucción de un Cuaderno TIR,
 - impedimento al trámite correspondiente al pago de los derechos de aduana por parte de las autoridades aduaneras,
 - descarga bajo reserva inscripta en el Cuaderno TIR,
 - cumplimiento irregular del transporte por causa de accidente u otros hechos,
 - o de manera muy general, de cualquier incidente acaecido con las autoridades aduaneras.
4. Hacer frente a la responsabilidad y al pago de todas las sumas que la Asociación expedidora o cualquier otra persona física o moral que la sustituya tuviera que pagar, luego de la no regularización del Cuaderno TIR.

Fin de la garantía

El titular reconoce a la Asociación expedidora el derecho de retirarle a título provisorio o definitivo, la facultad de utilizar los Cuadernos TIR garantizados por ella, todas las veces que no se reúnan las condiciones requeridas o, cuando haya existido infracción a las reglamentaciones aduaneras o a las prescripciones establecidas por la Asociación garante en materia de Cuadernos TIR.

Ocurrirá lo mismo en caso de intervención judicial, quiebra, liquidación de bienes o cualquier otro acto, procedimiento o no, que indique que la empresa no puede hacer frente a los compromisos asumidos.

Duración de la validez

La Declaración de Compromiso que determina las condiciones mínimas es válida durante todo el tiempo que el titular del Cuaderno TIR haya sido habilitado por la Asociación expedidora a utilizar el documento y debe ser renovado por lo menos cada dos años.

Lugar : _____ Fecha : _____
Firma : _____

El lugar de jurisdicción es la sede social de la Asociación expedidora.

Ginebra, _____

(Última página)
AVISO IMPORTANTE

1. Cuando la autoridad que haya concedido la aprobación lo considere necesario, el certificado de aprobación irá acompañado de fotografías o de dibujos autenticados por dicha autoridad, la cual hará constar el número de esos documentos en la rúbrica Nº 6 del certificado.
2. El certificado deberá llevarse siempre en el vehículo a que se refiera.
3. Los vehículos de transporte por carretera serán presentados cada dos años, a efectos de inspección y renovación de la aprobación cuando proceda, a las autoridades competentes del país en el que estén matriculados o, en el caso de vehículos no matriculados, del país en el que esté domiciliado el propietario o el usuario del vehículo.
4. Cuando un vehículo de transporte por carretera no reúna ya las condiciones técnicas exigidas para su aprobación, antes de poder ser empleado para el transporte de mercancías al amparo de cuadernos TIR, deberá ser repuesto en el estado que justificó su aprobación, para que satisfaga nuevamente esas condiciones técnicas.
5. Cuando se modifiquen las características esenciales de un vehículo de transporte por carretera, éste dejará de estar amparado por la aprobación y, antes de poder ser empleado para el transporte de mercancías al amparo de cuadernos TIR, deberá ser aprobado de nuevo por la autoridad competente.

(Página de cubierta)
CERTIFICADO DE APROBACION

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

Certificado Nº

Convenio TIR de de de 19.

Expedido por (autoridad competente)

.....
(pliegue)

CERTIFICADO DE APROBACION DE VEHICULOS

IDENTIFICACION

1. N° de matrícula
2. Tipo de vehículo
3. N° del chasis
4. Marca (o nombre del fabricante)
5. Otras características
6. Número de anexos

CERTIFICADO DE APROBACION
N°

7. APROBACION

- aprobación individual
 aprobación por modelo

(márquese con una cruz la casilla correspondiente)

Válido hasta el

--

Lugar
Fecha
Firma

Sello

--

8. TITULAR (para vehículos no matriculados únicamente)
Nombre y dirección

9. RENOVACIONES

Válido hasta el			
Lugar			
Fecha			
Firma			
Sello			

OBSERVACIONES

(reservado a las autoridades competentes)

10. Defectos advertidos		11. Rectificación de los defectos	
Autoridad	Sello	Autoridad	Sello
Firma		Firma	
10. Defectos advertidos		11. Rectificación de los defectos	
Autoridad	Sello	Autoridad	Sello
Firma		Firma	
10. Defectos advertidos		11. Rectificación de los defectos	
Autoridad	Sello	Autoridad	Sello
Firma		Firma	

12. Otras observaciones

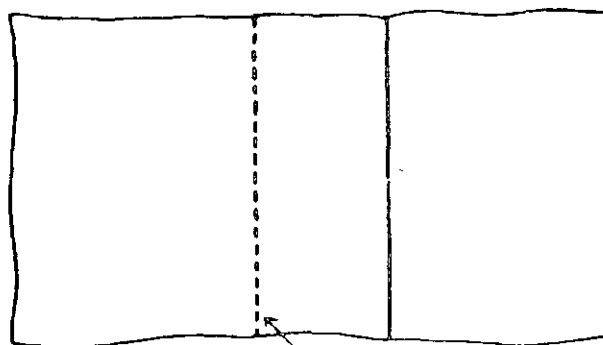
AVISO IMPORTANTE AL DORSO

CROQUIS EXPLICATIVOS DE LAS CONDICIONES TECNICAS DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA Y DE LOS CONTENEDORES

Croquis N° 1

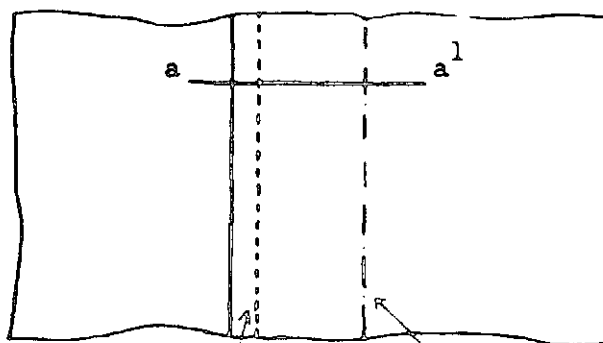
TOLDO DE VARIAS PIEZAS UNIDAS POR COSTURA

Vista desde el exterior



Costura

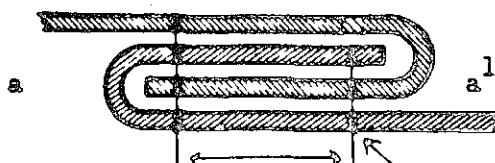
Vista desde el interior



Costura

Costura
(hilo de color distinto
del color del toldo y
del de la otra costura)

Corte a-a¹
Costura montada.

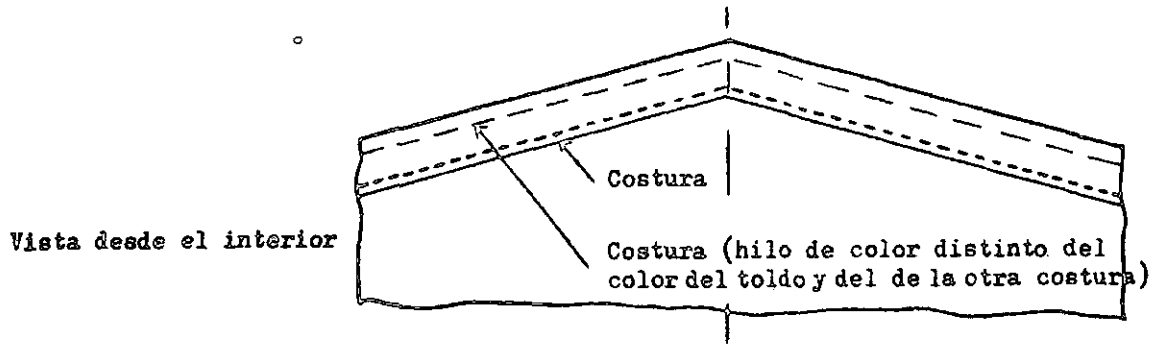
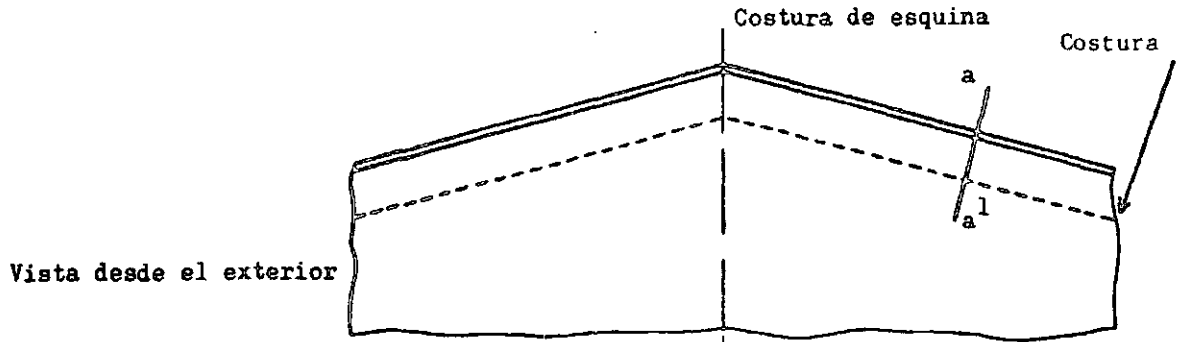


15 mm como
mínimo

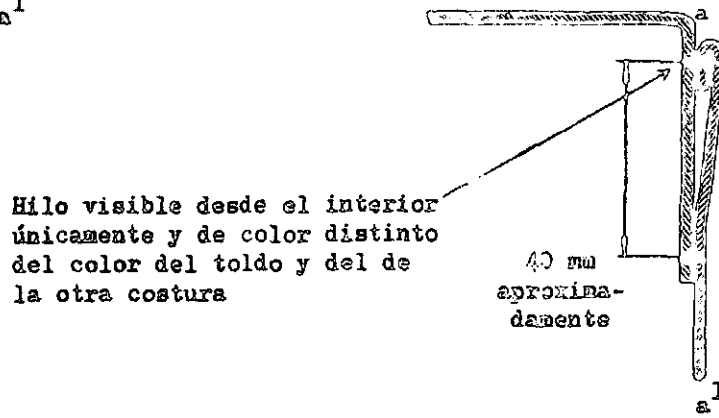
Hilo visible desde el interior únicamente y de color distinto del color del toldo y del de la otra costura

Croquis Nº 2

TOLDO DE VARIAS PIEZAS UNIDAS POR COSTURA



Corte a-a¹



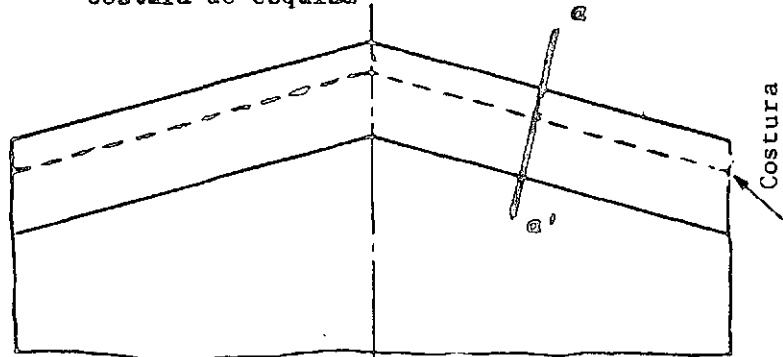
Fuente: Anexo 2 del Convenio TIR.

Croquis Nº 2 a)

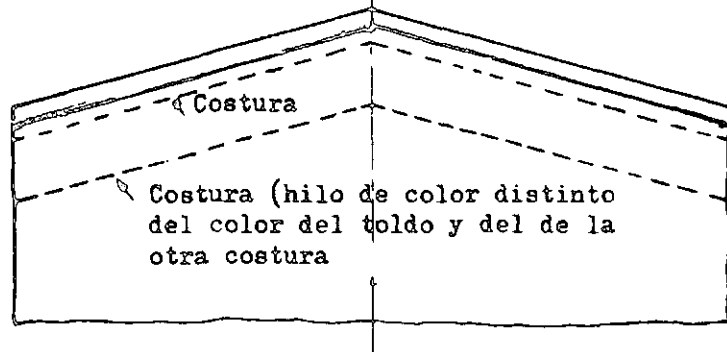
TOLDO DE VARIAS PIEZAS UNIDAS POR COSTURA

Costura de esquina

Vista desde el exterior

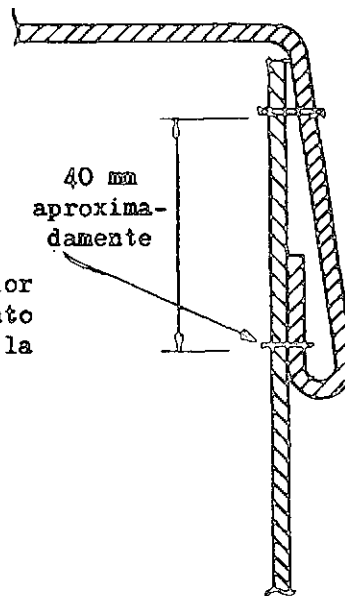


Vista desde el interior



Costura (hilo de color distinto del color del toldo y del de la otra costura)

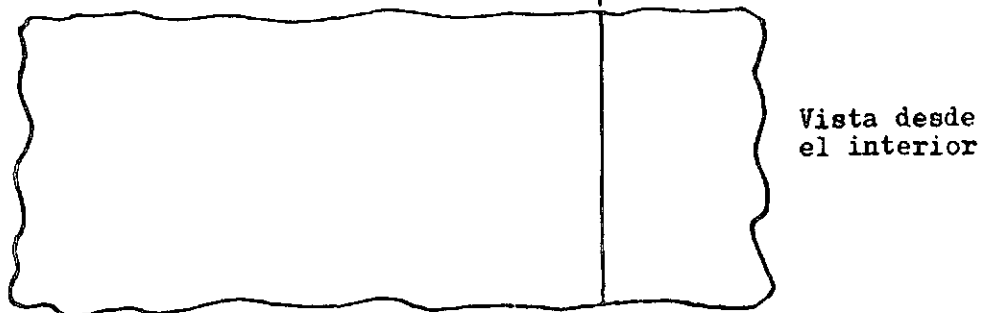
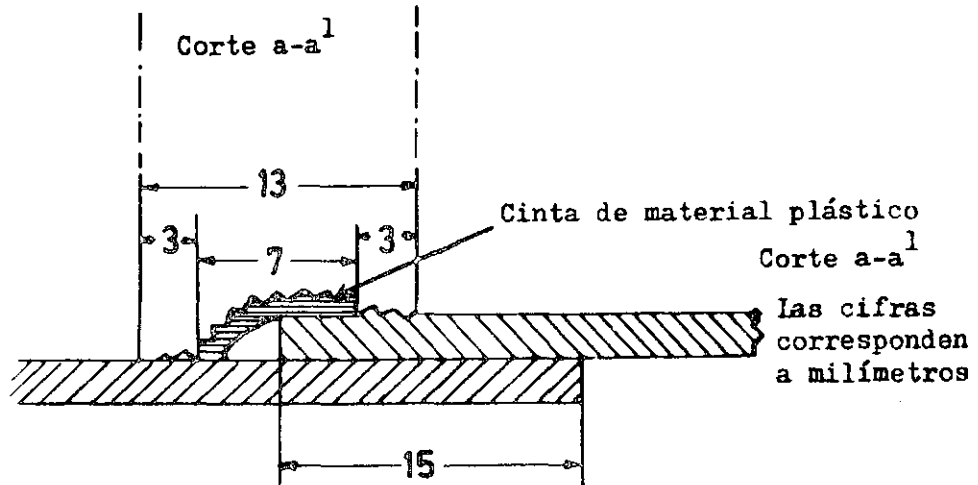
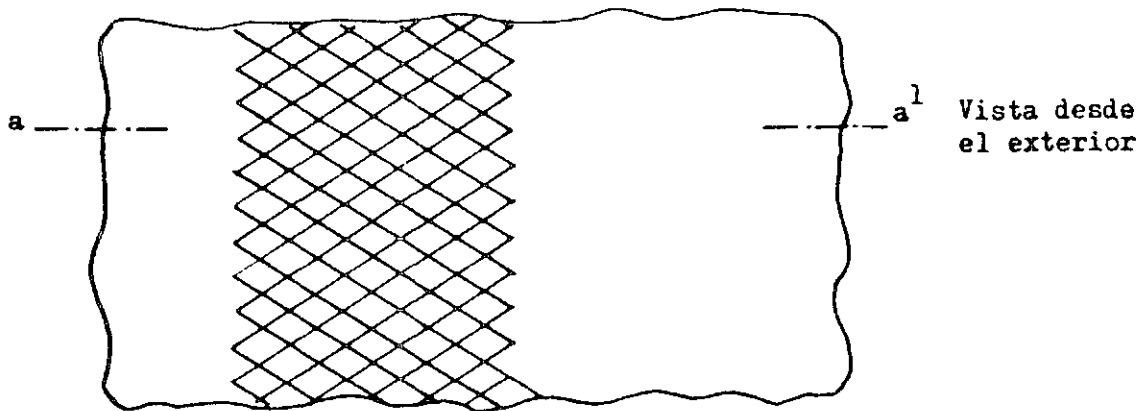
Corte a-a¹



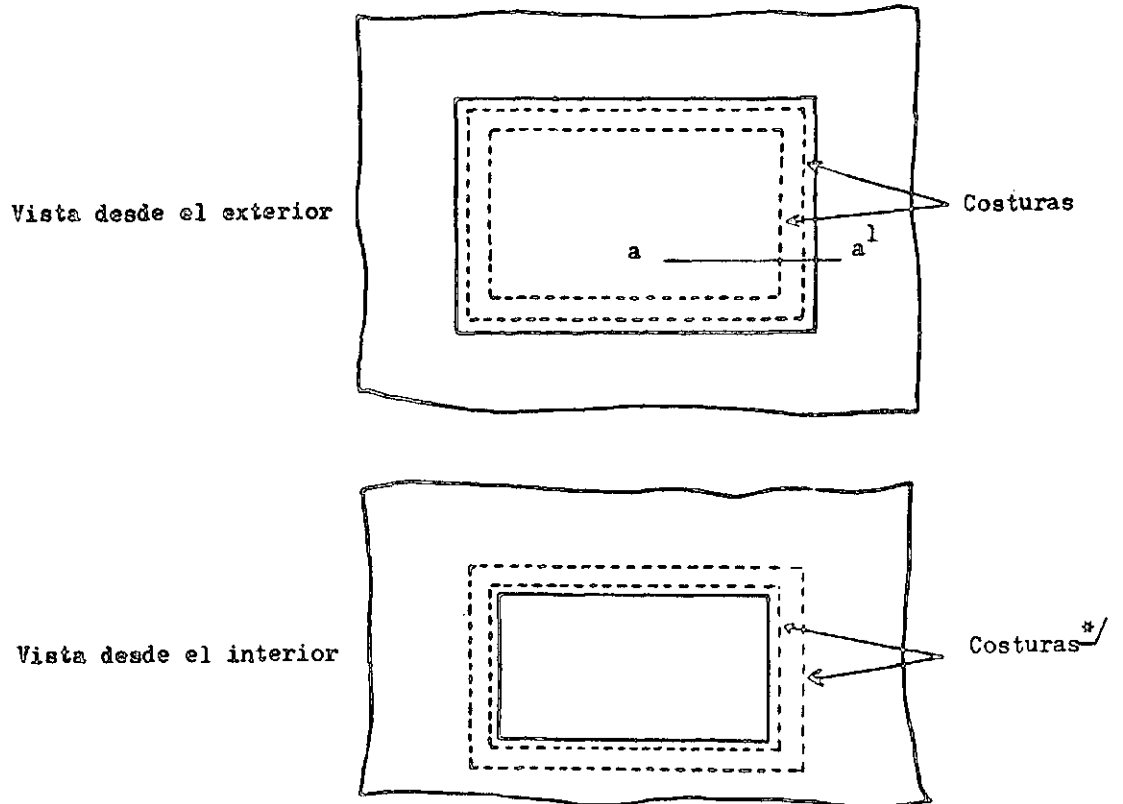
Hilo visible desde el interior únicamente y de color distinto del color del toldo y del de la otra costura

Croquis N° 3

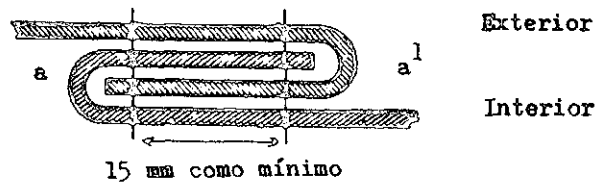
TOLDO DE VARIAS PIEZAS UNIDAS POR SOLDADURA



Croquis N° 4
REPARACION DEL TOLDO



Corte a-a¹

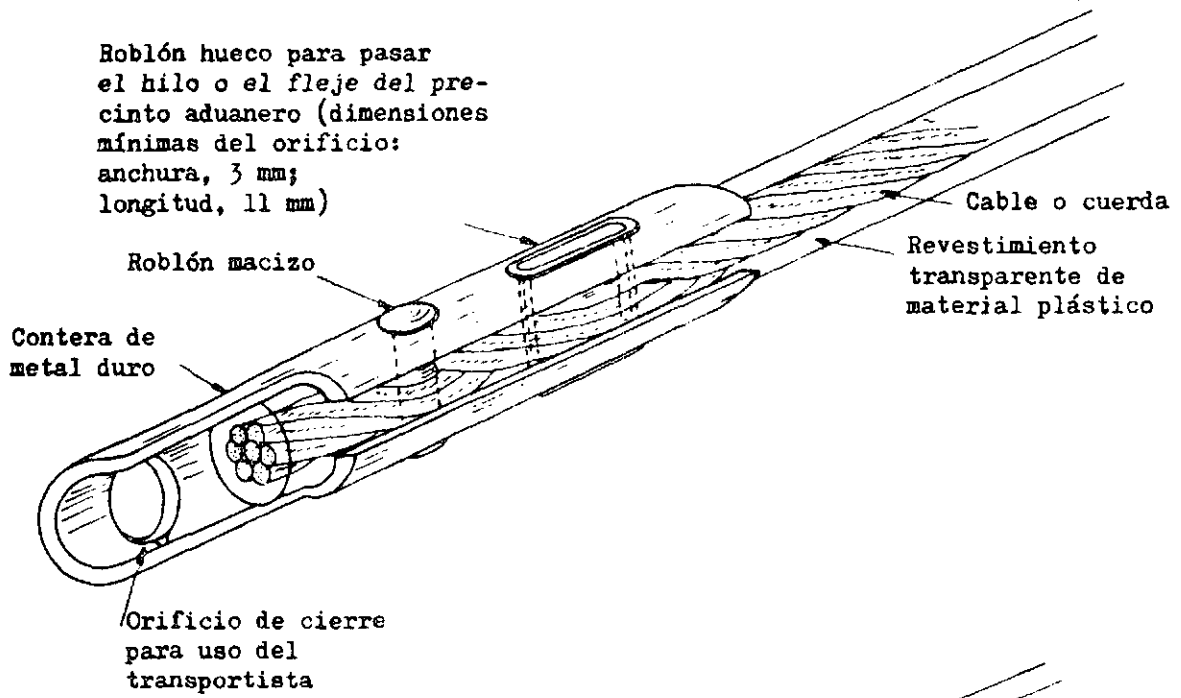


*/ Los hilos visibles desde el interior serán de color distinto del de los hilos visibles desde el exterior y del color del toldo.

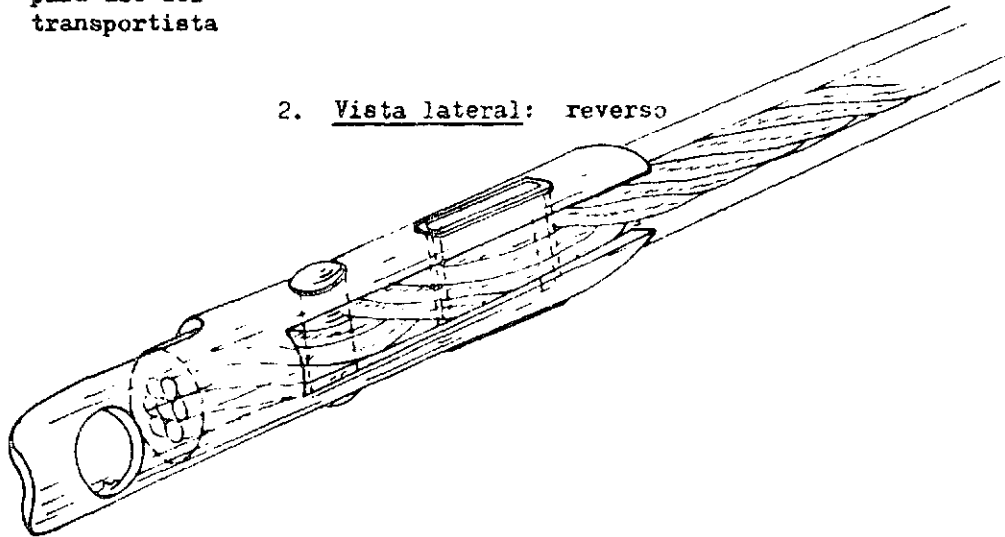
Croquis N° 5

MODELO DE CONTERA

1. Vista lateral: anverso

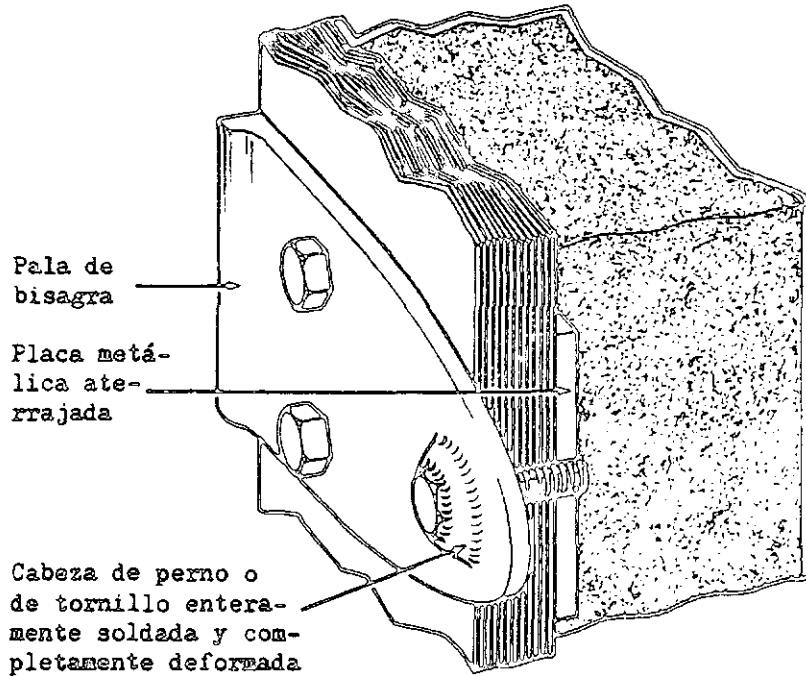


2. Vista lateral: reverso

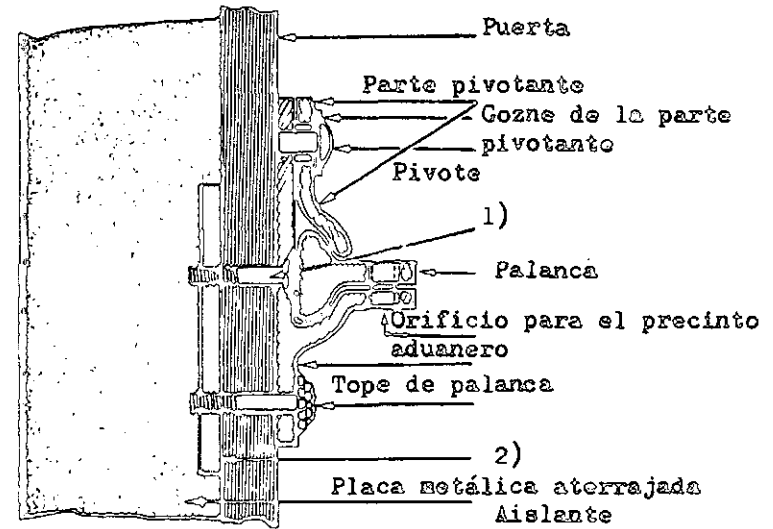


Croquis N° 6

EJEMPLO DE BISAGRA Y DE DISPOSITIVO DE PRECINTO ADUANERO PARA PUERTAS DE VEHICULOS DOTADOS DE COMPARTIMIENTOS DE CARGA ISOTERMOS



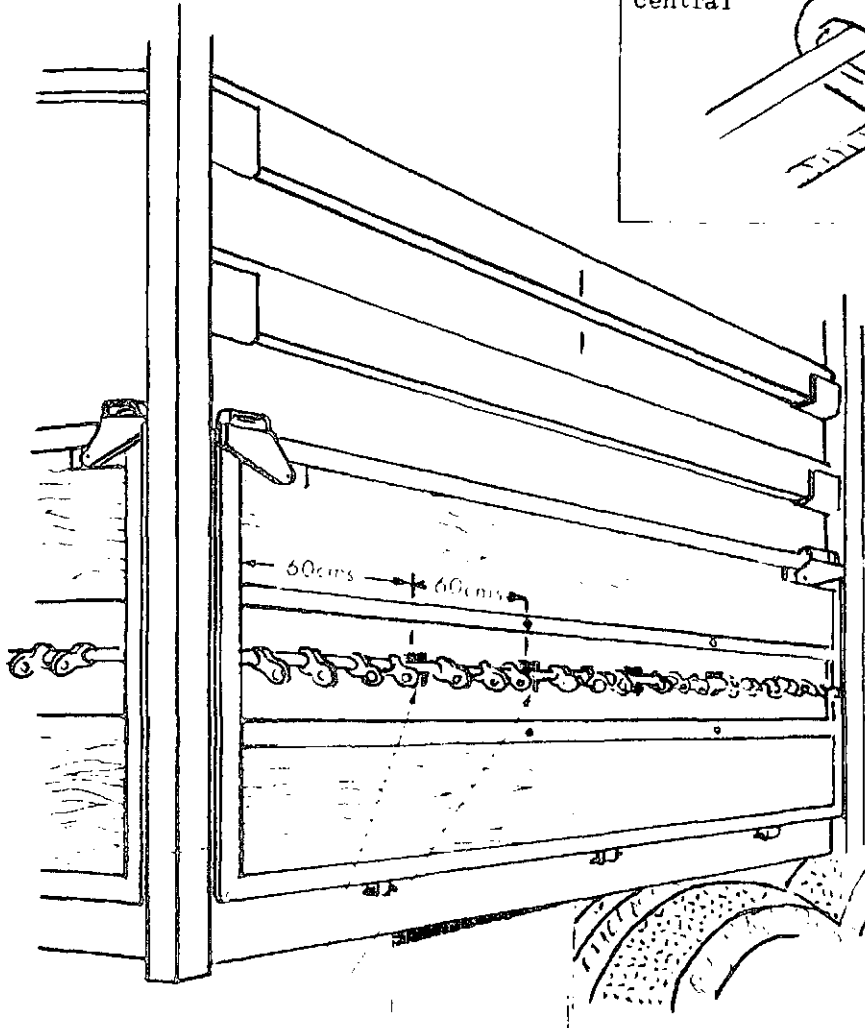
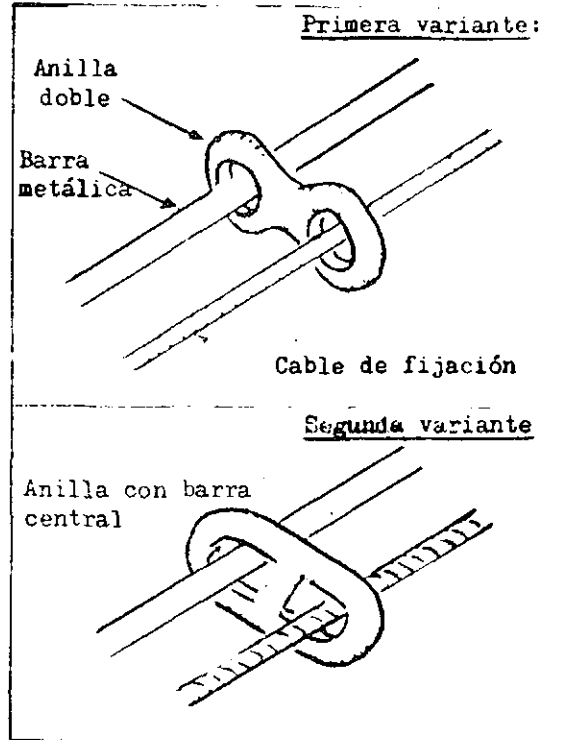
Bisagra



- 1) Cabeza de tornillo completamente deformada por soldadura, inaccesible cuando la puerta está precintada
- 2) Cabeza de perno o de tornillo completamente deformada por soldadura

Dispositivo de precinto aduanero

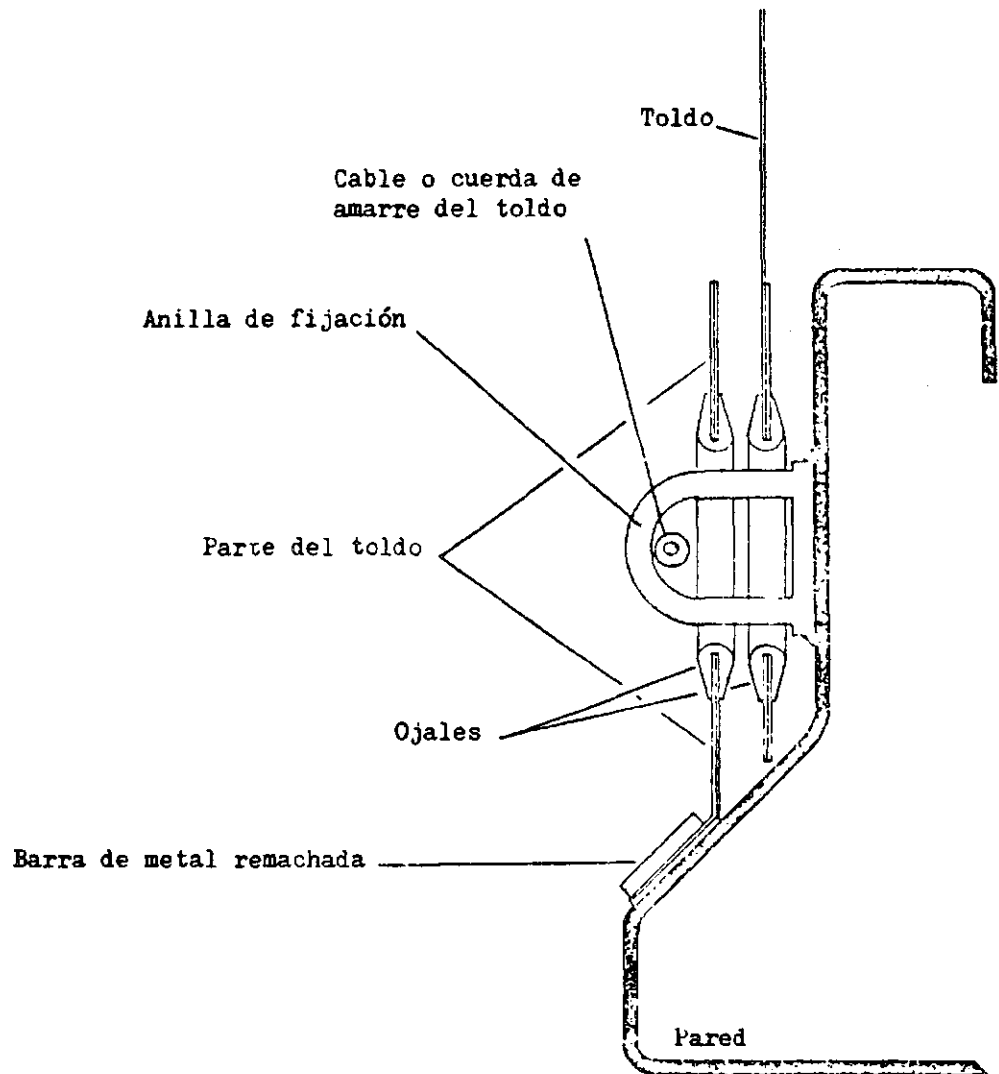
Croquis Nº 7
VEHICULOS ENTOLDADOS CON
ANILLAS CORREDIZAS



Puntos de fijación de la barra

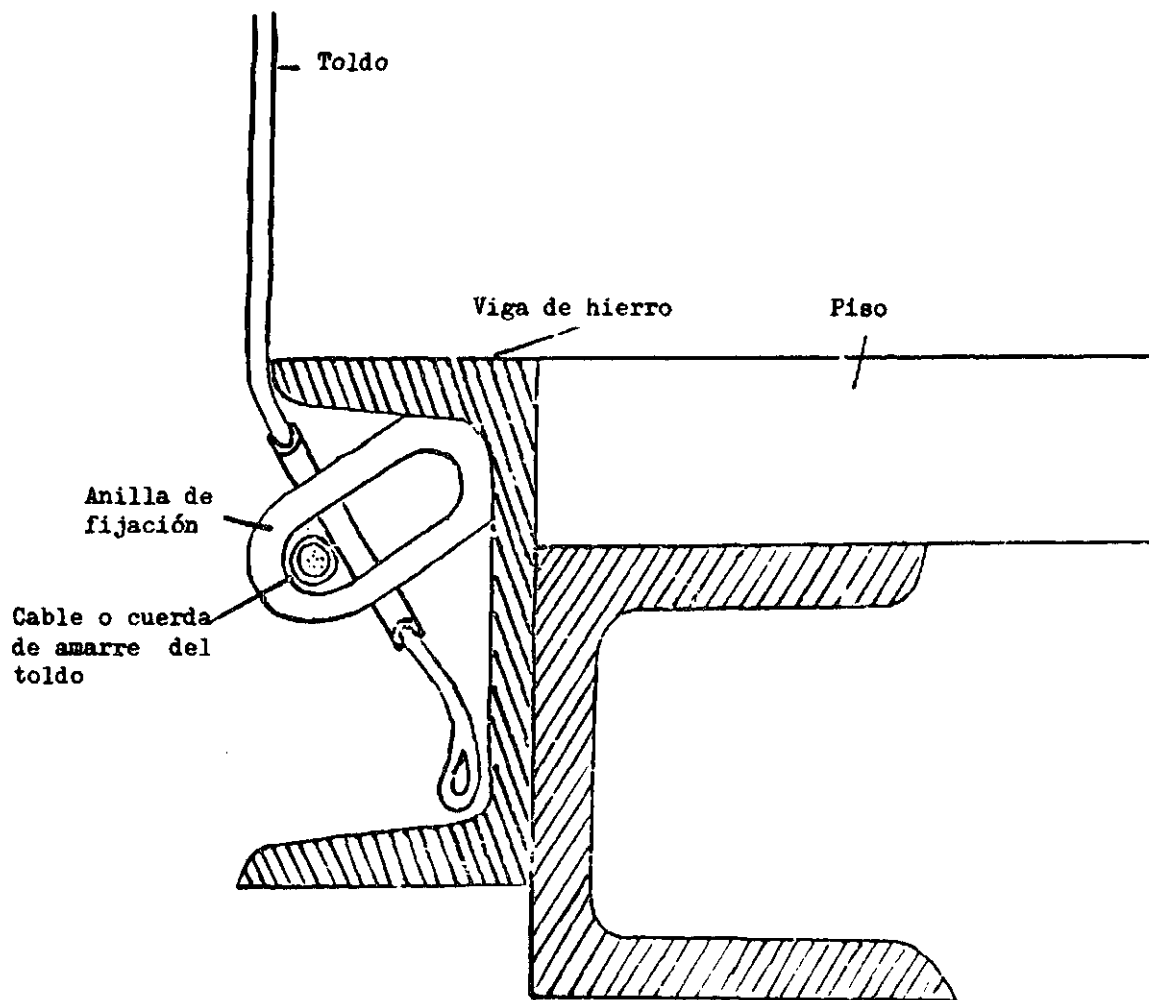
Croquis nº 8

EJEMPLO DE DISPOSITIVO PARA FIJAR TOLDOS DE VEHICULOS



Croquis nº 9

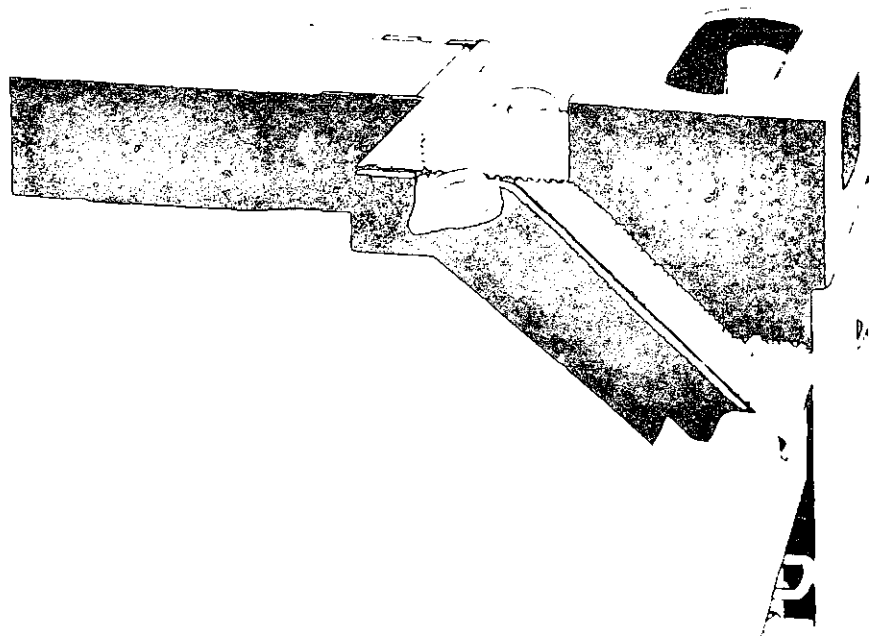
DISPOSITIVO PARA FIJAR TOLDOS



Croquis nº 10

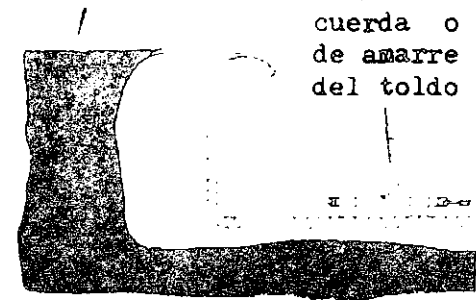
**DISPOSITIVO DE FIJACION DE LOS TOLDOS EN
LAS CANTONERAS DE LOS CONTENEDORES**

Fijación en las cantoneras



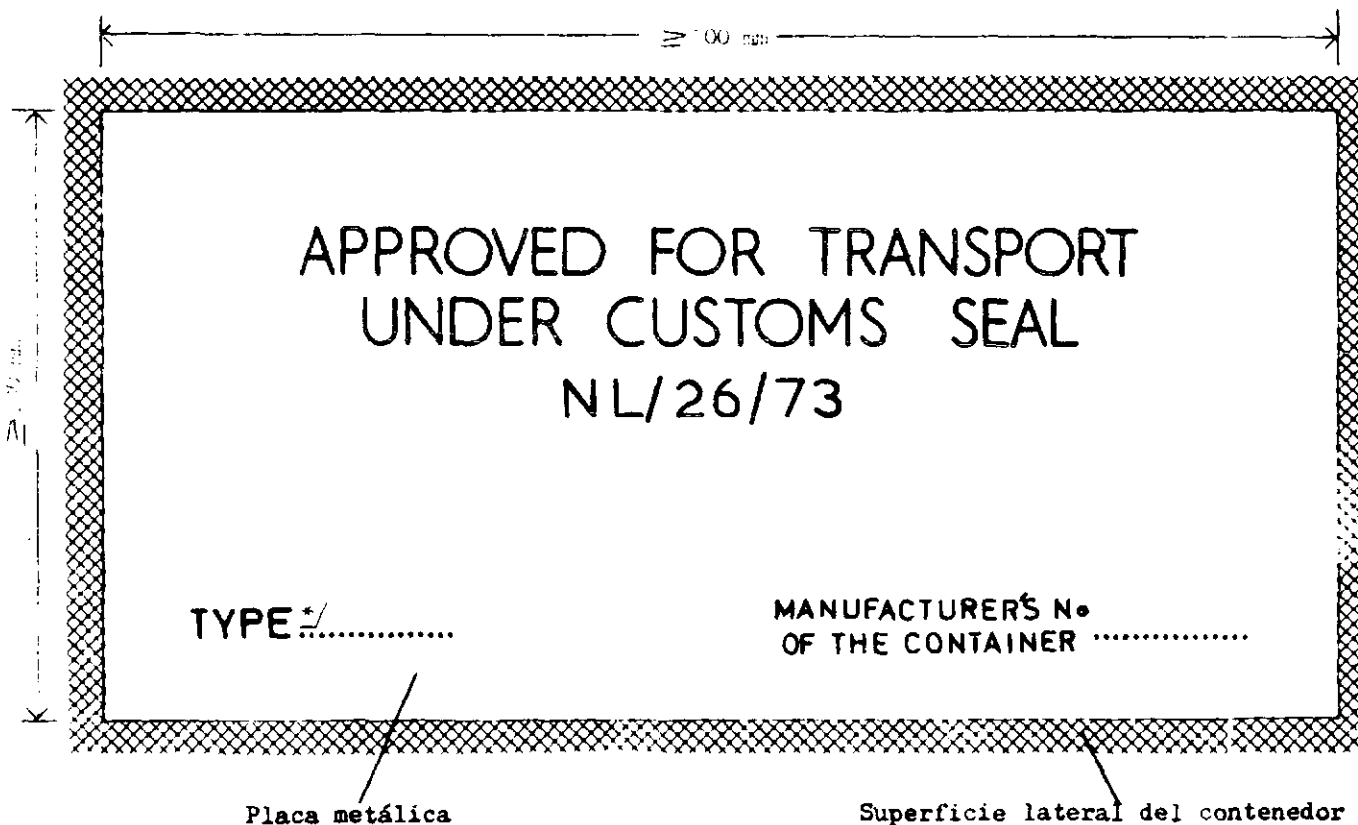
Toldo de techo

Cable
cuerda o
de amarre
del toldo



Sección transversal

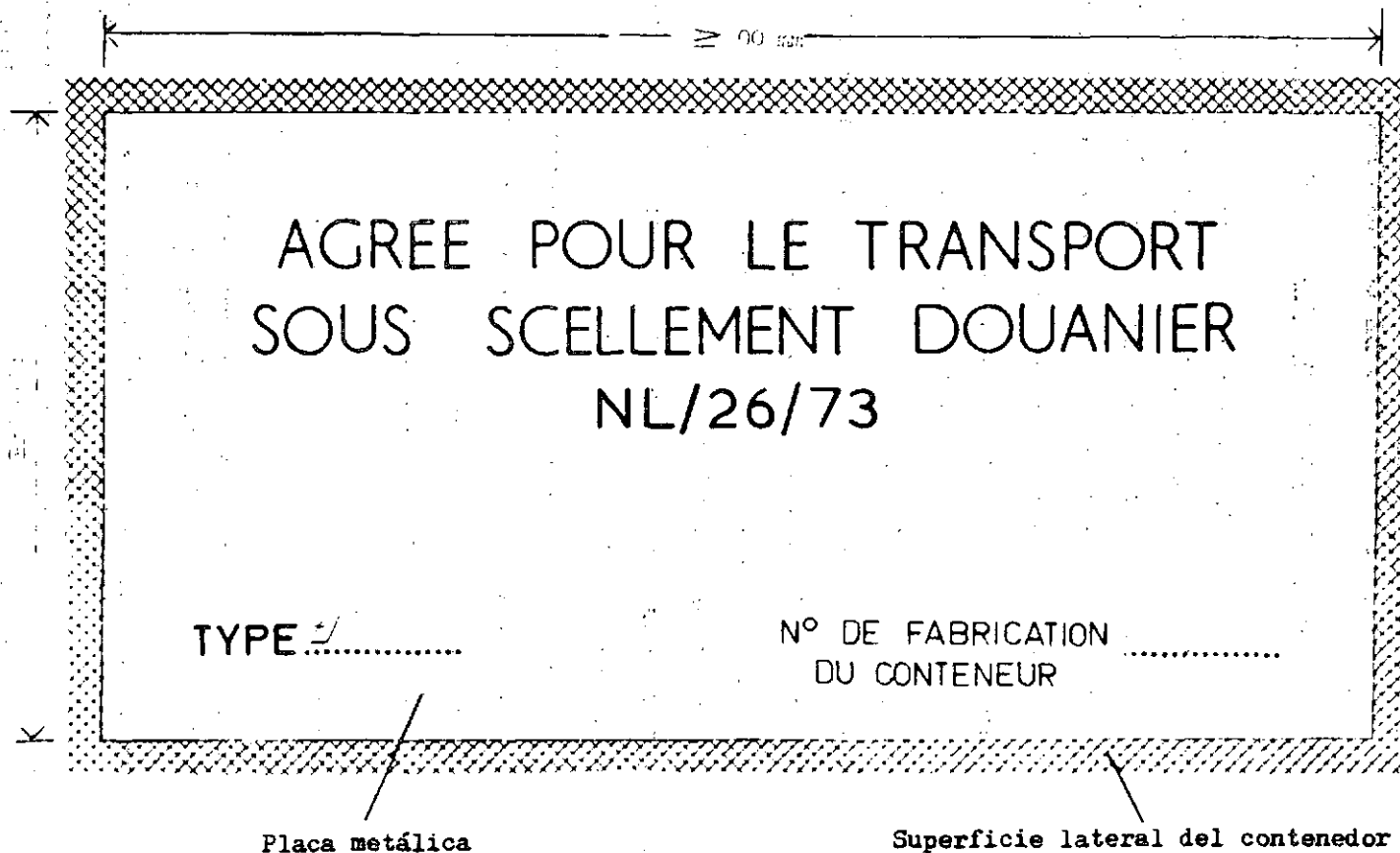
MODELO N° I
PLACA DE APROBACION
(Versión inglesa)



*/ Sólo en el caso de aprobación por modelo.

Fuente: Anexo 7 del Convenio TIR.

MODELO Nº I
PLACA DE APROBACION
(Version francesa)



*/ Sólo en el caso de aprobación por modelo.

Fuente: Anexo 7 del Convenio TIR.

Anexo 10

CERTIFICADOS DE APROBACION DE CONTENEDORES

CONVENIO ADUANERO RELATIVO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE
MERCANCIAS AL AMPARO DE LO CUADERNOS TIR (1975)

Certificado de aprobación por modelo

1. Certificado nº 1/
2. Se certifica que el modelo del contenedor que se describe a continuación ha sido aprobado y que los contenedores construidos con arreglo a este modelo pueden admitirse para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero.
3. Clase del contenedor
4. Número o letras de identificación del modelo
5. Número de identificación de los planos de construcción.....
6. Número de identificación de las especificaciones de construcción
7. Tara
8. Dimensiones exteriores en centímetros
9. Características esenciales de construcción (materiales empleados, clase de construcción, etc.)
10. El presente certificado es válido para todos los contenedores construidos con arreglo a los planos y especificaciones arriba indicados.
11. Expedido a
(nombre y dirección del fabricante)
quien está autorizado a fijar una placa de aprobación sobre cada contenedor del modelo aprobado que fabrique.
en, el de de 19..
(lugar) (fecha)
por
(firma y sello del servicio u organismo que expide el certificado)

1/ Insértense las letras y cifras que han de figurar en la placa de aprobación.

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

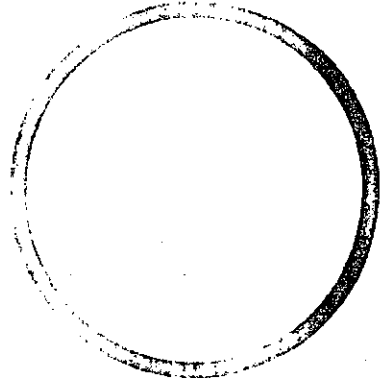
Certificado de aprobación concedida en una etapa
ulterior a la fabricación

1. Certificado nº 1/
2. Se certifica que el (los) contenedor (es) que se describe (n) a continuación ha (n) sido aprobado (s) para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero.
3. Clase del (de los) contenedor(es)
4. Número (s) de orden asignado (s) al (a los) contenedor (es) por el fabricante
5. Tara
6. Dimensiones exteriores en centímetros
7. Características esenciales de construcción (materiales empleados, clase de construcción, etc.)
8. Expedido a
(nombre y dirección del solicitante)
quien está autorizado a fijar una placa de aprobación sobre el (los) contenedor (es) arriba indicado (s)
en, el de de 19..
(lugar) (fecha)
por
(firma y sello del servicio u organismo que expide el certificado)

1/ Insértense las letras y cifras que han de figurar en la placa de aprobación del Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, 1975).

ANEXO 11

CUADERNO TIR *



partes

No 0000000

1. Válido para la aceptación de mercancías por la aduana de salida hasta el _____ inclusive
Válido para a aceitação de mercadorias pela alfândega de saída até _____ inclusive

2. Expedido por _____
Expedido por _____
 (nombre de la asociación expedidora / nome da associação expedidora)

3. Titular _____
Titular _____
 (nombre, dirección y país / nome, endereço e país)

4. Firma del delegado de la asociación expedidora y sello de dicha asociación:
Assinatura do delegado da associação expedidora e carimbo de dita associação

5. Firma del secretario de la organización internacional:
Assinatura do Secretário da organização internacional

[Handwritten signature]

(Parte que deberá llenar el titular del cuaderno antes de su utilización / Parte que deverá preencher o titular antes de sua utilização)

6. País de salida _____
País de saída _____

7. País(es) de destino(*) _____
Países de destino() _____*

8. Número(s) de matrícula del (de los) vehículo(s) de transporte por carretera(*)
Número(s) de matrícula do(s) veiculo(s) de transporte rodoviário()*

9. Certificado(s) de aprobación del (de los) vehículo(s) de transporte por carretera (número y fecha)(*)
Certificado(s) de aprovação do(s) veiculo(s) de transporte rodoviário (número e data)()*

10. Número(s) de identificación del (de los) contenedor(es)(*)
Número(s) de identificação do(s) contêiner(s)()*

11. Otras observaciones _____
Outras observações _____

12. Firma del titular del cuaderno:
Assinatura do titular do caderno:

(*) Téchese lo que no proceda
Anotar o que não corresponde

IMPRIME EN SUISSE - PRINTED IN SWITZERLAND - 1981 - GESSLER & CIE. CH. COLOMBIER (NE)

* Véase el anexo 1 del Convenio TIR de 1975, elaborado bajo los auspicios de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.
* Ver anexo 1 da Convenção TIR, 1975, elaborada sob os auspícios da Comissão económica das Nações Unidas para a Europa.

NORMAS PARA LA UTILIZACION DEL CUADERNO TIR

A. Disposiciones generales

1. **Expedición:** El cuaderno TIR se expedirá en el país de salida o en el país en el que esté establecido o domiciliado el titular.
2. **Idioma:** El cuaderno TIR estará impreso en español, con excepción de la página 1 de la cubierta cuya3 rúbricas estarán también impresas en portuges; las «Normas para la utilización del cuaderno TIR» se reproducen también en portuges en la página 3 de dicha cubierta. Podrán además agregarse al cuaderno hojas suplementarias con la traducción del texto impreso a otros idiomas.
3. **Validez:** El cuaderno TIR será válido hasta la terminación de la operación TIR en la aduana de destino, siempre que haya sido aceptado en la aduana de salida dentro del plazo fijado por la asociación expedidora (rúbrica 1 de la página 1 de la cubierta y rúbrica 4 de los talones).
4. **Número de cuadernos:** No se establecerá más que un cuaderno TIR para un conjunto de vehículos (vehículos acoplados) o para varios contenedores cargados sobre un solo vehículo o un conjunto de vehículos (véase también el apartado d) del párrafo 10).
5. **Número de aduana de salida y de destino:** Los transportes efectuados al amparo de un cuaderno TIR podrán tener varias aduanas de salida y de destino, pero salvo autorización:
 - 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 (véase también el apartado e) del párrafo 10).
6. **Número de hojas:** Si el transporte se efectúa por una sola aduana de salida y una sola aduana de destino, el cuaderno TIR deberá tener por lo menos dos hojas para el país de salida, tres hojas para el país de destino y dos hojas para cada país restante cuyo territorio se atraviese. Por cada aduana de salida o destino suplementaria se necesitarán otras dos, o en su caso tres hojas; si las aduanas de destino están situadas en dos países distintos, habrá que agregar, además, otras dos hojas.
7. **Presentación en las aduanas:** El cuaderno TIR será presentado, juntamente con el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos, el contenedor o los contenedores, en cada una de las aduanas de salida, de tránsito y de destino. En la última aduana de salida, el funcionario competente firmará y pondrá el sello de la aduana con la fecha del día al pie del manifiesto de todos los talones que hayan de utilizarse para la continuación del transporte (rúbrica 19).

B. Manera de llenar el cuaderno TIR

8. **Raspaduras y enmiendas:** En el cuaderno TIR no podrán hacerse raspaduras ni enmiendas. Toda rectificación deberá efectuarse tachando las indicaciones erróneas y agregando, en su caso, las que procedan. Toda modificación deberá ser aprobada por su autor y refrendada por las autoridades aduaneras.
9. **Indicación relativa a la matrícula:** Cuando las disposiciones nacionales no prevean la matrícula de los remolques y semirremolques, se indicará, en lugar del número de matrícula, el número de identificación o de fabricación.
10. **Manifiesto:**
 - a) El manifiesto se llenará en el idioma del país de salida, a menos que las autoridades aduaneras autoricen el uso de otro idioma. Las autoridades aduaneras de los demás países cuyo territorio se atraviese se reservan el derecho de exigir una traducción en su idioma. A fin de evitar la demoras a que puede dar lugar esa exigencia, se aconseja al transportista que se provea de las traducciones necesarias.
 - b) Las indicaciones que figuran en el manifiesto deberán estar escritas a máquina o en multicopista de manera que sean claramente legibles en todas las hojas. Las hojas ilegibles serán rechazadas por las autoridades aduaneras.
 - c) Cuando no haya espacio suficiente para consignar en el manifiesto todas las mercancías transportadas, podrán añadirse a los talones hojas anexas, del mismo modelo que el manifiesto, o documentos comerciales en los que figuren todas las indicaciones del manifiesto. En este caso, en todos los talones deberán figurar las indicaciones siguientes:
 - i) número de las hojas anexas (rúbrica 10),
 - ii) número y naturaleza de los bultos u objetos, así como peso bruto total de las mercancías enumeradas en esas hojas anexas (rúbricas 11 a 13).
 - d) Cuando el cuaderno TIR se refiera a un conjunto de vehículos o a varios contenedores, se indicará separadamente en el manifiesto el contenido de cada vehículo o contenedor. Esa indicación deberá ir precedida del número de matrícula del vehículo o del número de identificación del contenedor (rúbrica 11 del manifiesto).
 - e) Del mismo modo, si hubiere varias aduanas de salida o de destino, las anotaciones relativas a las mercancías que cada aduana haya acoplado o tenido destinadas estarán claramente separadas unas de otras en el manifiesto.
11. **Listas de embalajes, fotografías, dibujos, etc.:** Cuando, para la identificación de las mercancías pesadas o voluminosas, las autoridades aduaneras exijan que acompañen al cuaderno TIR documentos de esa naturaleza, dichos documentos serán visados por las autoridades aduaneras y fijados a la página 2 de la cubierta del cuaderno. Además, se hará mención a esos documentos en la rúbrica 10 de todos los talones.
12. **Firma:** Todos los talones (rúbricas 16 y 17) estarán fechados y firmados por el titular del cuaderno TIR o por su representante.

C. Incidentes o accidentes

13. En el caso de que, fortuitamente, en el curso del trayecto se rompa un recinto aduanero o se echen a perder o resulten dañadas mercancías, el transportista se dirigirá inmediatamente a las autoridades aduaneras que haya en las cercanías o, en su defecto, a otras autoridades competentes del país en que se encuentre. Dichas autoridades extenderán en el plazo más breve posible el acta de comprobación que figura en el cuaderno TIR.
14. En caso de accidente que requiera el transbordo a otro vehículo o a otro contenedor, ese transbordo no podrá efectuarse más que en presencia de una de las autoridades a que se refiere el párrafo 13. Tal autoridad extenderá el acta correspondiente. A menos que el cuaderno ostente la mención «mercancías pesadas o voluminosas», el vehículo o contenedor sustitutivo deberá estar aprobado para el transporte de mercancías bajo recinto aduanero. Además, será precintado y el recinto utilizado se describirá en el acta de comprobación. No obstante, en caso de no disponerse de ningún vehículo o contenedor aprobado, el transbordo podrá efectuarse a un vehículo o contenedor no aprobado, siempre que ofrezca garantías suficientes. En este último caso, las autoridades aduaneras de los países siguientes apreciarán si también ellas pueden permitir la continuación en ese vehículo o contenedor del transporte efectuado al amparo del cuaderno TIR.
15. En caso de peligro inminente que exija la descarga inmediata, parcial o total, el transportista podrá adoptar por su propia iniciativa las medidas oportunas sin solicitar ni esperar la intervención de las autoridades a que se refiere el párrafo 13. Tendrá entonces que demostrar que ha tenido que actuar así para proteger el vehículo o contenedor o su cargamento, y tan pronto como haya adoptado las medidas preventivas de primera urgencia, advertirá a una de las autoridades a que se hace referencia en el párrafo 13 para que comprueben los hechos, verifiquen la carga, precinten el vehículo o contenedor y extiendan el acta de comprobación.
16. El acta de comprobación permanecerá unida al cuaderno TIR hasta la aduana de destino.
17. Se recomienda a las asociaciones que faciliten a los transportistas, además del modelo inserto en el propio cuaderno TIR, cierto número de formularios del acta de comprobación redactados en el idioma o los idiomas de los países que se hayan de atravesar.

NORMAS PARA UTILIZAÇÃO DO CADERNO TIR

A. Disposições Gerais

1. **Expedição:** O caderno TIR se expedirá no país de saída ou no país em que esteja domiciliado ou estabelecido o titular.
2. **Idioma:** O caderno TIR estará impresso em espanhol, com exceção da página 1 cujas legendas estarão também impressas em português as «Normas para utilização do caderno TIR» se reproduzem também em português na página 3. Poderão também juntar-se ao caderno folhas suplementares com a tradução do texto impresso em outros idiomas.
3. **Validade:** O caderno TIR será válido até a terminação da operação TIR na alfândega de destino, sempre que tenha sido aceito na alfândega de saída, dentro dos prazos fixados pela associação expedidora.
4. **Número de cadernos:** Não se estabelecerá mais que um caderno TIR para um conjunto de veículos (veículos acoplados) ou para vários containers sobre um só veículo ou um conjunto de veículos (veja-se também o item (d) do parágrafo 10).
5. **Número de alfândegas de saída e de destino:** Os transportes efetuados de acordo com o caderno TIR poderão ter várias alfândegas de saída e de destino, mas a não ser tendo autorização:
 - a) as alfândegas de saída deverão estar situadas no mesmo país;
 - b) as alfândegas de destino não poderão estar situadas em mais de 2 países;
 - c) o número total de alfândegas de saída e de destino não poderá exceder de 4 (veja-se também o item (e) do parágrafo 10).
6. **Número de folhas:** Se o transporte se faz através de uma só alfândega de saída e uma só alfândega de destino o caderno TIR deverá ter pelo menos 2 folhas para o país de saída, 3 folhas para o país de destino e 2 folhas para cada país restante cujo território se atravessa. Para cada alfândega de saída ou destino suplementar serão necessárias outras duas, ou em todo caso 3 folhas. Se as alfândegas de destino estão situadas em 2 países distintos haverá que juntar-se também mais 2 folhas.
7. **Apresentação nas alfândegas:** O caderno TIR será apresentado, juntamente com o veículo de transporte rodoviário, o conjunto de veículos, o container ou containers, em cada uma das alfândegas de saída, de trânsito ou de destino. Na última alfândega de saída, o funcionário competente assinará e colocará o carimbo da alfândega com a data no fim da declaração em todos os talões que devam ser usados para a continuação do transporte. (legenda 19).

B. Maneira de preencher o caderno TIR

8. **Consertos e emendas:** No caderno TIR, não poderá haver consertos ou emendas. Toda retificação deverá proceder-se riscando as indicações erradas e colocando em seu lugar, as certas. Toda modificação deverá ser aprovada por seu autor e inclusive pelas autoridades alfandegárias.
9. **Indicação relativa à matrícula:** Quando as disposições nacionais não prevejam que deve haver matrícula (chapa) nos reboques ou semi-reboques, se indicará, no lugar do No de matrícula, o No de identificação ou fabricação.
10. **Declaração:**
 - a) a declaração se preencherá no idioma do país de saída, a menos que as autoridades alfandegárias autorizem o uso de outro idioma. As autoridades alfandegárias dos demais países cujo território se atravessa, se reservam o direito de exigir uma tradução em seu idioma. A fim de evitar demoras com essa exigência, é aconselhável que o transportador já anexe junto essas traduções.
 - b) as indicações que figurem na declaração devem estar escritas à máquina de maneira que sejam perfeitamente legíveis em todo o folheto. As folhas ilegíveis serão recusadas pelas autoridades alfandegárias.
 - c) Quando não houver espaço suficiente para descrever na declaração todas as mercadorias transportadas, poderão anexar-se aos talões folhas anexas, do mesmo modelo que o da declaração, ou documentos comerciais em que figurem todas as indicações exigidas na declaração. Neste caso, em todos os talões deverá figurar as seguintes indicações:
 - i) número de folhas anexas (legenda 10)
 - ii) número e natureza dos vultos e objetos, assim como peso bruto total das mercadorias enumeradas nessas folhas anexas (legendas 11 e 13).
 - d) Quando o caderno TIR se refere a um conjunto de veículos, ou a vários containers, se indicará separadamente na declaração o conteúdo de cada veículo ou containers. Essa indicação deverá ser precedida do No de matrícula do veículo ou do No de identificação do containers (legenda 11)
 - e) Do mesmo modo se houverem várias alfândegas de saída ou de destino as anotações relativas as mercadorias que cada alfândega aceitou ou teve como destinatária deverão estar claramente identificadas em separado na declaração.
11. **Notas de embalagens, fotografias, desenhos, etc.:** Quando, para a identificação das mercadorias pesadas ou volumosas, as autoridades alfandegárias exigirem que acompanhe o caderno TIR documentos dessa natureza, estes deverão levar o visto das autoridades alfandegárias e serem fixados na página 2 da capa do caderno. Em todos os talões, na legenda 10, se fará menção a esses documentos.
12. **Assinatura:** Todos os talões (legendas 16 e 17) estarão datados e assinados pelo titular do caderno TIR ou seu representante.

C. Incidentes ou Acidentes

13. No caso de, inesperadamente, durante o trajeto se romper um laço alfandegário, se perder ou danificar alguma mercadoria o transportador se dirigirá imediatamente as autoridades alfandegárias mais perto, ou na sua falta, a outras autoridades competentes do país em que se encontrar. E no prazo mais breve possível, essas autoridades lhe preencherão a ata de comprovação que figura no caderno TIR.
14. Em caso de acidente em que seja necessário o transbordo a outro veículo ou outro container esse deverá efetuar-se unicamente na presença de uma das autoridades citadas no parágrafo 13. Tal autoridade preencherá a ata correspondente. A menos que o caderno ostente a identificação da «mercadorias pesadas ou volumosas», o veículo ou container substitutivo deverão ser aprovados para o transporte de mercadorias com laço alfandegário. Além disso, serão pré-lacrados e este laço utilizado será desfeito na ata de comprovação. No entanto, em caso de não haver nenhum veículo ou container aprovado, o transbordo poderá efetuar-se a um veículo ou container aprovado, o transbordo poderá efetuar-se a um veículo ou container não aprovado, desde que este ofereça suficiente segurança. Neste caso, as autoridades alfandegárias dos países seguintes, julgarão se também elas podem permitir a continuação da viagem, nesse veículo ou container.
15. Em caso de perigo iminente, que exija a descaixa imediata, parcial ou total, o transportador poderá adotar por sua própria iniciativa as medidas oportunas sem solicitar nem esperar a intervenção das autoridades. Terá então que demonstrar que procedeu dessa maneira, a fim de proteger o veículo, o container ou seu carregamento, e assim que haja tomado as medidas preventivas de la, urgência, comunicará a uma das autoridades citadas no parágrafo 13, para que comprovem os acontecimentos, verifiquem a carga, lacrem o veículo ou container e preencham a ata de comprovação.
16. A ata de comprovação permanecerá unida ao caderno TIR até a alfândega de destino.
17. Se recomenda as associações que facilitem aos transportadores, além do modelo que vem junto com o caderno TIR, certo número de formulários da ata de comprovação redigidos no idioma dos países que deverão atravessar.

NE PAS DETACHER ! A remplir et à conserver dans le carnet
NOT TO BE DETACHED !
This form is to be filled in and has to remain in the carnet

NO ARRANCAR ! Esta hoja se ha de rellenar y conservar unida al carnet
PREGNIERA DI NON STACCARE ! Questo foglio è da compilare e da conservare nel libretto
NICHT ABTRENKEN ! Dieses Blatt muss ausgefüllt werden und im Carnet verbleiben

Este formulário não deve ser preso em consideração por os autoridades alfandegárias

FOLHA N° 1 / N° 2		1. CADERNETA TIR No 	
2. Estância(s) aduaneiras de partida 1. 2. 3. 		3. Emitida por (nome da associação emissora)	
Para uso oficial		4. Válida para acaitação pela estância aduaneira de partida até inclusive	
6. No(s) de matrícula do(s) veículo(s) rodoviário(s)		5. Titular da cadernetta (nome, morada, país)	
9. Certificado(s) de aprovação (No e data)		8. País de partida	7. Países de destino
		10. Documentos juntos ao manifesto	
MANIFESTO DAS MERCADORIAS			
11. a) Compartimento(s) de carga ou contentor(es) b) Marcas e Nos dos volumes ou objectos	12. Quantidade e tipo dos volumes ou objectos : designação das mercadorias	13. Peso bruto em Kg	18. Selos ou marcas de identificação apostos (quantidade, identificação)
14. Total do volume mencionados no manifesto Destino : 1. Estância aduaneira 2. Estância aduaneira 3. Estância aduaneira 		Quantidade	19. Estância aduaneira de partida. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira
16. Declaro que as indicações mencionadas nas rubricas 1-14 acima são exactas e completas		17. Local e data	17. Assinatura do titular ou de seu representante
20. Certificado de acaitação (estância aduaneira de partida ou de passagem à unidade)		26. Certificado de quitação (estância aduaneira de passagem à saída ou de destino)	
<input type="checkbox"/> 21. Selos ou marcas de identificação apresentados intactos	22. Prazo de trânsito	<input type="checkbox"/> 27. Selos ou marcas de identificação apresentados intactos	
23. Registo na estância aduaneira de Com o No 		28. Quantidade de volumes a que foi dada baixa	
24. Diversos (itinerário fixado, estância aduaneira onde o transporte deve ser apresentado, etc.)		29. Reservas	
25. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira		30. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira	

TALÃO N° 1 / N° 2

1. Chegada confirmada pela estância aduaneira de 	6. Assinatura do funcionário, data e carimbo da estância aduaneira
2. <input type="checkbox"/> Selos ou marcas de identificação apresentados intactos	
3. Dada baixa de volumes ou objectos (conforme especificado no manifesto)	
4. Novos selos apostos	
5. Reservas	

TALON N° 1 PAGE 1		1. CUADERNO TIR No []	
2. Aduanas de salida 1. 2. 3.		3. Expedido por (nombre de la asociación expedidora)	
Para uso oficial		4. Válido para la aceptación de mercancías por la aduana de salida hasta el inclusive	
		5. Titular del cuaderno (nombre, dirección y país)	
		6. País de salida	7. País/países de destino
8. Número(s) de matrícula del (de los) vehículo(s) de transporte por carretera		10. Documentos adjuntos al manifiesto	
9. Certificado(s) de aprobación (No y fecha)			

MANIFIESTO DE MERCANCIAS			
11. a) Compartimento(s) de carga o contenedor(es) b) Marcas y Nos de los bultos o artículos	12. Número y naturaleza de los bultos y artículos: descripción de las mercancías	13. Peso bruto en kg	16. Precintos o marcas de identificación utilizados (número, identificación)
14. Número total de bultos incluidos en el manifiesto Destino:		15. Declaro que las indicaciones que se dan en las fáblicas y a la son exactas y completas 18. Lugar y fecha 17. Firma del titular o de su representante	19. Aduana de salida. Firma del oficial de aduanas y Sello de la aduana con fecha
1. Aduana	Número		
2. Aduana			
3. Aduana			
20. Certificado de aceptación de las mercancías (aduana de salida o de entrada en tránsito)			
<input type="checkbox"/> 21. Los precintos o marcas de identificación se han encontrado intactos	22. Plazo de tránsito		
23. Registrado por la aduana de		bajo el No	
24. Varios (itinerario prescrito, aduana en la que deberá presentarse la carga, etc.)			
25. Firma del oficial de aduanas y Sello de la aduana con fecha			

MATRIZ N° 1 PAGE 1	del CUADERNO TIR No []
1. Aceptado por la aduana de.	6. Firma del oficial de aduanas y sello de la aduana con fecha
2. Bajo el N°.	
3. Precintos o marcas de identificación utilizados.	
4. <input type="checkbox"/> Los precintos o marcas de identificación se han encontrado intactos	
5. Varios (itinerario prescrito, aduana en la que deberá presentarse la carga, etc.)	

TALON N° 2 PAGE 2		1. CUADERNO TIR No	
2. Aduanas de salida 1. _____ 2. _____ 3. _____ Para uso oficial 8. Número(s) de matrícula del (de los) vehículo(s) de transporte por carretera 9. Certificado(s) de aprobación (No y fecha)		3. Expedido por (nombre de la asociación expedidora) 4. Válido para la aceptación de mercancías por la aduana de salida hasta el _____ inclusive 5. Titular del cuaderno (nombre, dirección y país) 6. País de salida 7. Países de destino 10. Documentos adjuntos al manifiesto	
MANIFIESTO DE MERCANCIAS			
11. a) Compartimiento(s) de carga o contenedor(es) b) Marcas y Nos de los bultos o artículos	12. Número y naturaleza de los bultos y artículos : descripción de las mercancías	13. Peso bruto en kg	18. Precintos o marcas de identificación utilizados (número, identificación)
14. Número total de bultos incluidos en el manifiesto Destino : 1. Aduana _____ 2. Aduana _____ 3. Aduana _____		15. Declaro que las indicaciones que se dan en las fórmulas 1 a 14 son exactas y completas 16. Lugar y fecha 17. Firma del titular o de su representante	19. Aduana de salida. Firma del oficial de aduanas y Sello de la aduana con fecha
20. Certificado de aceptación de las mercancías (aduana de salida o de entrada en tránsito) <input type="checkbox"/> 21. Los precintos o marcas de identificación se han encontrado intactos 22. Plazo de tránsito 23. Registrado por la aduana de _____ bajo el No _____ 24. Varios (Itinerario prescrito, aduana en la que deberá presentarse la carga, etc.) 25. Firma del oficial de aduanas y Sello de la aduana con fecha	26. Certificado de descarga (aduana de salida en tránsito o de destino) <input type="checkbox"/> 27. Los precintos o marcas de identificación se han encontrado intactos 28. Número de bultos descargados 29. Reservas (si las hubiera) 30. Firma del oficial de aduanas y Sello de la aduana con fecha		

CUADERNO TIR No PAGE 2

MATRIZ N° 2 PAGE 2	del CUADERNO TIR No
1 Llegada certificada por la aduana de _____ 2 Los precintos o marcas de identificación se han encontrado intactos 3 Descarga de _____ bultos o artículos (como se detalla en el manifiesto) 4 Nuevas precintas colocadas 5. Reservas (si las hubiera)	6. Firma del oficial de aduanas y sello de la aduana con fecha

<p>TALON N° 2</p> <p>2. Aduanas de salida</p> <p>1. _____ 2. _____</p> <p>3. _____</p> <p>Para uso oficial</p>		<p>1. CUADERNO TIR No</p> <p>3. Expedido por (nombre de la asociación expedidora)</p> <p>4. Válido para la aceptación de mercancías por la aduana de salida hasta el _____ inclusive</p> <p>5. Titular del cuaderno (nombre, dirección y país)</p> <p>6. País de salida _____ 7. País/países de destino _____</p> <p>10. Documentos adjuntos al manifiesto</p>	
<p>8. Número(s) de matrícula del (de los) vehículo(s) de transporte por carretera</p> <p>9. Certificado(s) de aprobación (No y fecha)</p>		<p>MANIFIESTO DE MERCANCIAS</p>	
<p>11. a) Compartimiento(s) de carga o contenedor(es)</p> <p>b) Marcas y Nos de los bultos o artículos</p>	<p>12. Número y naturaleza de los bultos y artículos : descripción de las mercancías</p>	<p>13. Peso bruto en kg</p>	<p>16. Precintos o marcas de identificación utilizados (número, identificación)</p>
<p>14. Número total de bultos incluidos en el manifiesto Destino:</p> <p>1. Aduana _____</p> <p>2. Aduana _____</p> <p>3. Aduana _____</p>	<p>Número _____</p>	<p>15. Declaro que las indicaciones que se dan en las rubricas 1 a 14 son exactas y completas</p> <p>16. Lugar y fecha</p> <p>17. Firma del titular o de su representante</p>	<p>19. Aduana de salida. Firma del oficial de aduanas y Sello de la aduana con fecha</p>
<p>20. Certificado de aceptación de las mercancías (aduana de salida o de entrada en tránsito)</p> <p>21. Los precintos o marcas de identificación se han encontrado intactos</p> <p>22. Plazo de tránsito _____</p> <p>23. Registrado por la aduana de _____</p> <p>24. Varios (itinerario prescrito, aduana en la que deberá presentarse la carga, etc)</p> <p>25. Firma del oficial de aduanas y Sello de la aduana con fecha</p>		<p>26. Certificado de descargo (aduana de salida en tránsito o de destino)</p> <p>27. Los precintos o marcas de identificación se han encontrado intactos</p> <p>28. Número de bultos descargados</p> <p>29. Reservas (si las hubiera)</p> <p>30. Firma del oficial de aduanas y Sello de la aduana con fecha</p>	



TALON EXCLUSIVAMENTE DESTINADO,
cuando fuere necesario,
a la aduana de destino

CÓPIA DESTINADA EXCLUSIVAMENTE
desde que necesario
aos serviços de alfândega do destino



Ata de comprovação

Baseada no artigo 25 do Convenio TIR
(veja-se também os parágrafos 13 a 17 das Normas para Utilização do Caderno TIR)

<p>1. Alfândega de saída</p>	<p>2. CADERNO TIR No </p>																									
<p>4. Número(s) de matrícula do(s) veículo(s) de transporte rodoviário Número(s) de identificação do(s) container(s)</p>	<p>3. Estendido por</p> <p>5. Titular do caderno</p>																									
<p>6. O(s) lacre(s) alfandegário(s) está(ão) intacto(s) não intacto(s) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>8. Observações</p>																									
<p>7. O(s) compartimento(s) ou container(s) está(ão) intacto(s) não intacto(s) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>																										
<p>9. <input type="checkbox"/> Não parecem faltar mercadorias <input type="checkbox"/> Faltam (F) ou ficaram destruídas (D) como se indica na coluna 12, as mercadorias especificadas nas legendas 10 a 13</p>																										
<p>10. a) Compartimento(s) de carga ou container(s) b) marcas e Nos de identificação dos vultos ou artigos</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%; vertical-align: top;"> <p>11. No e natureza dos vultos ou artigos, descrição das mercadorias</p> </td> <td style="width: 10%; vertical-align: top;"> <p>12. F ou D</p> </td> <td style="width: 30%; vertical-align: top;"> <p>13. Observações (detalhar as quantidades que faltam ou ficaram destruídas)</p> </td> </tr> </table>	<p>11. No e natureza dos vultos ou artigos, descrição das mercadorias</p>	<p>12. F ou D</p>	<p>13. Observações (detalhar as quantidades que faltam ou ficaram destruídas)</p>																						
<p>11. No e natureza dos vultos ou artigos, descrição das mercadorias</p>	<p>12. F ou D</p>	<p>13. Observações (detalhar as quantidades que faltam ou ficaram destruídas)</p>																								
<p>14. Data, lugar e circunstâncias do acidente</p>																										
<p>15. Medidas tomadas para permitir a continuação da operação TIR</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"><input type="checkbox"/> colocação de novos lacres. No</td> <td style="width: 70%;">descrição</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> transferência de carga para o container (18)</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> outras medidas:</td> <td></td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> colocação de novos lacres. No	descrição	<input type="checkbox"/> transferência de carga para o container (18)		<input type="checkbox"/> outras medidas:																				
<input type="checkbox"/> colocação de novos lacres. No	descrição																									
<input type="checkbox"/> transferência de carga para o container (18)																										
<input type="checkbox"/> outras medidas:																										
<p>16. Se foram transportadas as mercadorias, (descrição do(s) veículo(s) de transporte rodoviário/container(s) substituído(s))</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th style="width: 10%;">Número de registro</th> <th style="width: 10%;">aprovado</th> <th style="width: 15%;">No de certificado de aprovação</th> <th style="width: 25%;">Número e detalhes dos lacres colocados</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a) Veículo</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>b) Container</td> <td>No de identificação</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Número de registro	aprovado	No de certificado de aprovação	Número e detalhes dos lacres colocados	a) Veículo		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>			b) Container	No de identificação	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>		
	Número de registro	aprovado	No de certificado de aprovação	Número e detalhes dos lacres colocados																						
a) Veículo		<input type="checkbox"/>																								
		<input type="checkbox"/>																								
b) Container	No de identificação	<input type="checkbox"/>																								
		<input type="checkbox"/>																								
<p>17. Autoridade que preenche a presente ata</p>	<p>18. Visto da alfândega seguinte durante o trajeto de transporte TIR</p>																									
<p>Lugar / data / carimbo</p>	<p>assinatura</p>																									
<p>Marcar com uma cruz o lugar correspondente</p>																										