



**Consejo Económico
y Social**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/AC.3/2005/1
19 de abril de 2005

ESPAÑOL
Original: ESPAÑOL, FRANCÉS,
INGLÉS Y RUSO*

COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA

Comité de Transportes Interiores

Comité Administrativo del Convenio Internacional

sobre la Armonización de los Controles de
Mercancías en las Fronteras, 1982

Séptima reunión

16 y 17 de junio de 2005

Tema 4 del programa

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA ARMONIZACIÓN DE
LOS CONTROLES DE MERCANCÍAS EN LAS FRONTERAS, 1982**

("Convenio de Armonización")*

Nuevo anexo sobre procedimientos eficientes de paso de fronteras

Nota de la secretaría**

A. Mandato y antecedentes

1. El Comité Administrativo quizá desee recordar que, en su tercera reunión (celebrado los días 21 y 24 junio de 1999), a invitación del Comité de Transportes Interiores (ECE/TRANS/128, párr. 110), había examinado propuestas para la inclusión de nuevos anexos en el Convenio sobre: a) la agilización del paso de vehículos que transportan productos alimenticios perecederos, preparado por el Grupo de Trabajo sobre transporte de productos alimentarios perecederos de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) (WP.11), y b) procedimientos eficientes de paso de fronteras preparado por la Unión Internacional de Transportes por Carretera. El Comité Administrativo invitó al Grupo de Trabajo de la CEPE sobre cuestiones aduaneras que afectan al transporte (WP.30) a que

* La traducción al español es necesaria porque el español es uno de los idiomas oficiales del Convenio de Armonización.

** El presente documento fue presentado fuera de plazo por la División de Transportes a causa de limitaciones presupuestarias.

estudiara esas propuestas detalladamente y las complementara con las disposiciones técnicas y administrativas necesarias (TRANS/WP.30/AC.3/6, párrs. 12 a 19).

2. La secretaría, de conformidad con las decisiones del Grupo de Trabajo de la CEPE (WP.30) (TRANS/WP.30/186, párrs. 14 a 17), convocó en abril de 2000 un grupo de expertos informal ad hoc para que examinara los elementos fundamentales necesarios para los procedimientos eficientes de paso de fronteras y preparase un primer borrador de un nuevo anexo 8 del Convenio (TRANS/WP.30/2000/11). La secretaría también convocó a un grupo de expertos técnicos informal ad hoc para que examinara la inclusión de un certificado internacional de inspección técnica de camiones en el nuevo anexo y preparase un certificado internacional de pesaje de vehículos, basándose en la labor realizada en el marco del Comité Regional de Transporte por Carretera de la Iniciativa de Cooperación para Europa Sudoriental (SECI) (TRANS/WP.30/AC.3/8, párrs. 13 y 14).

3. Basándose en los resultados de esos grupos de expertos, la secretaría preparó un proyecto revisado de anexo 8 del Convenio para su examen por el Grupo de Trabajo de la CEPE (WP.30) en su 96ª sesión (TRANS/WP.30/2000/11) y por el Comité Administrativo en su cuarta reunión (octubre de 2000) (TRANS/WP.30/AC.3/2000/1). Este proyecto fue examinado y ligeramente revisado por el Grupo de Trabajo de la CEPE (WP.30) y el Comité Administrativo. Se decidió examinar y quizá aprobar este proyecto de anexo 8, con inclusión de sus apéndices técnicos, en la próxima reunión del Comité Administrativo (TRANS/WP.30/192, párrs. 10 a 13; TRANS/WP.30/AC.3/8, párrs. 16 a 19).

4. El Grupo de Trabajo de la CEPE (WP.30), en sus 97ª y 98ª sesiones, examinó el proyecto de anexo 8 más detalladamente, y en particular las disposiciones de los artículos 2, 4 y 5, relativos a los trámites de visado para los conductores profesionales, la inspección de vehículos de carretera y el nuevo Certificado internacional de pesaje de vehículos, respectivamente (TRANS/WP.30/194, párrs. 18 a 23; TRANS/WP.30/196, párrs. 14 a 17). En su 99ª sesión, el Grupo de Trabajo examinó una primera versión global y consolidada del nuevo anexo 8 del Convenio, preparada por la secretaría, en la que se tuvieron en cuenta las consideraciones formuladas por el Grupo de Trabajo y el Comité Administrativo y se incluyeron también disposiciones técnicas relacionadas con el Certificado internacional de inspección técnica y el Certificado internacional de pesaje de vehículos (TRANS/WP.30/2001/16). El Grupo de Trabajo estimó que, en esa etapa, y con excepción de las disposiciones del artículo 2 relativas a la agilización de los trámites de visados para los conductores profesionales, respecto de las cuales algunas delegaciones habían formulado reservas, así como posiblemente las disposiciones del párrafo 1 del artículo 4, los demás artículos del anexo 8 parecían ser aceptables en principio (TRANS/WP.30/198, párrs. 20 a 24). El Grupo de Trabajo Naciones Unidas/CEPE sobre transporte por carretera (SC.1) también examinó el documento TRANS/WP.30/2001/16 en su 95ª sesión, celebrada en octubre de 2001 (TRANS/SC.1/369, párrs. 41 a 43).

5. En sus sesiones 100ª, 101ª y 102ª, el Grupo de Trabajo de la CEPE (WP.30) examinó todas las disposiciones del nuevo anexo 8 más detalladamente y tomó nota de las observaciones formuladas por Transfrigoroute International (TRANS/WP.30/2002/19). El Grupo de Trabajo invitó a todas las Partes contratantes en el Convenio a que consideraran sus posiciones sobre las disposiciones pendientes del nuevo anexo 8 del Convenio, en particular con respecto a los artículos 2, 4 y 5, y a que transmitieran sus observaciones pertinentes a la secretaría tan pronto como fuera posible. Se pidió a la secretaría que, si fuese necesario, preparase nuevas propuestas

para su examen por el Comité Administrativo en su actual reunión (TRANS/WP.30/200, párrs. 12 a 17; TRANS/WP.30/202, párrs. 14 a 19; TRANS/WP.30/204, párrs. 16 a 18).

6. El Comité Administrativo, en su quinta reunión, decidió aplazar su examen de un nuevo anexo 8 debido a que varias Partes contratantes indicaron que no estaban aún en condiciones de decidir sobre la propuesta (TRANS/WP.30/AC.3/10, párr. 5).

7. En su 104ª sesión, el Grupo de Trabajo sobre cuestiones aduaneras relacionadas con el transporte decidió convocar una reunión ad hoc de un grupo de expertos conjuntamente con su 105ª sesión, con el objeto de ultimar los debates sobre todas las cuestiones pendientes.

8. La reunión del grupo ad hoc de expertos se celebró el 24 de septiembre de 2003 en Ginebra. La reunión llegó a la conclusión de que los textos propuestos con relación a todas las cuestiones pendientes parecían ser aceptables, con pequeñas modificaciones, excepto unas pocas reservas formuladas en lo tocante al texto propuesto sobre la agilización de los visados (art. 2) y sobre el Certificado internacional de pesaje de vehículos (art. 5). En consecuencia, el grupo ad hoc de expertos recomendó que el texto revisado se consolidara en un documento para ser examinado por el Comité Administrativo del "Convenio de Armonización" en su reunión de febrero de 2004. El informe de la reunión figura en el documento TRANS/WP.30/2003/23.

9. En su 106ª sesión, celebrada en febrero de 2004, el Grupo de Trabajo fue informado de que algunas Partes contratantes aún no estaban en condiciones de adoptar la propuesta en la sexta reunión del Comité Administrativo, cuya celebración se había previsto para la misma semana. Como consecuencia de ello, el Grupo de Trabajo decidió llevar a cabo un último examen de la propuesta de nuevo anexo 8 y recomendó que el Comité Administrativo no examinara la propuesta en su actual reunión. El Grupo de Trabajo adoptó la propuesta que figuraba en el documento TRANS/WP.30/AC.2/2004/1, con algunas modificaciones, y pidió a la secretaría que preparase una propuesta revisada, recomendando que dicha propuesta se presentase para su aprobación al Comité Administrativo en su séptima reunión, que se celebraría en octubre de 2004 (TRANS/WP.30/212, párr. 14).

10. En su sexta reunión, el Comité Administrativo decidió aceptar la recomendación del Grupo de Trabajo y aplazó el examen de la propuesta de un nuevo proyecto de anexo hasta su próxima reunión (TRANS/WP.30/AC.3/12, párr. 5).

11. En su 108ª sesión, el Grupo de Trabajo examinó el documento TRANS/WP.30/2004/27, transmitido por la Comunidad Europea, que incluía diversas observaciones y propuestas para perfeccionar el proyecto de texto. El Grupo de Trabajo aprobó, en principio, las modificaciones propuestas y pidió a la secretaría que consultase las modificaciones técnicas con la Organización Internacional de Metrología Legal (OIML). Posteriormente la secretaría incluyó las modificaciones propuestas, tras celebrar las consultas necesarias con la OIML.

12. La secretaría de la CEPE ha preparado, sobre esta base, una propuesta revisada que figura *infra*.

B. Objetivos del nuevo anexo 8 del Convenio

13. La idea de elaborar uno o varios anexos del Convenio, que incluyesen disposiciones detalladas sobre transporte, ya fue examinada durante la labor preparatoria del Convenio a comienzos de la década de 1980, y la tarea fue continuada en particular por la Comunidad Europea (TRANS/WP.30/AC.3/4). En 1998, en una reunión conjunta celebrada por los Grupos de Trabajo de la CEPE sobre transporte por carretera (SC.1) y sobre cuestiones aduaneras relacionadas con el transporte (WP.30), se respaldó esta idea y se recomendó la preparación de un nuevo anexo del Convenio que abarcase todas las cuestiones importantes sobre los procedimientos eficientes de paso de fronteras (TRANS/WP.30/182, párrs. 10 y 11).

14. El objetivo de un nuevo anexo 8 del Convenio, como se ha señalado reiteradamente durante su preparación en el Grupo de Trabajo de la CEPE (WP.30) y en el Comité Administrativo, consiste en insertar en el "Convenio de Armonización" disposiciones complementarias de las que ya figuran en el anexo 1, y definir, como primer paso, las medidas que se deben aplicar para agilizar los procedimientos de paso de fronteras para el transporte internacional por carretera. Como las disposiciones del "Convenio de Armonización" se aplican a todos los modos de transporte (artículo 3 del Convenio), otras disposiciones del control en las fronteras aplicables específicamente al ferrocarril, las vías de navegación interior y posiblemente el transporte marítimo y aéreo, se podrían incluir en una etapa ulterior. Lo mismo cabe decir de las disposiciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, a las dimensiones de los vehículos, al sistema obligatorio de seguro de responsabilidad civil, etc.

15. En este contexto, se ha destacado que el nuevo anexo 8 debería tratar, de manera global y coherente, todos los principales elementos importantes para los procedimientos eficientes de paso de fronteras en el transporte internacional de mercancías por carretera, abarcando distintos tipos de cargas, en particular los alimentos perecederos, los vehículos de carretera, los conductores y los procedimientos y las infraestructuras relativas al paso de fronteras.

16. Por esas razones, el proyecto de anexo 8 del Convenio contiene disposiciones que, en la medida de lo posible, no incluye los procedimientos de inspección efectiva y control físico en los puntos de paso de fronteras, ya que estos controles, realizados a fondo, requieren una gran cantidad de recursos y de tiempo y a menudo obstaculizan los procedimientos eficientes de paso de fronteras, tanto para las autoridades encargadas del control como para los operadores de transporte. Los controles a fondo sólo se pueden llevar a cabo de manera muy superficial debido a las limitaciones en materia de recursos y a las deficiencias de la infraestructura en los puntos de paso de fronteras. Por consiguiente, necesariamente originan demoras en los puestos fronterizos y pueden obstaculizar el volumen y la calidad de las medidas de control gubernamentales sobre el tráfico de entrada, de salida y de tránsito, particularmente en el transporte por carretera.

17. Por ende, se recomienda que, en la medida de lo posible, las inspecciones efectivas y los controles físicos en los puestos fronterizos sean sustituidos por la verificación de documentos y certificados normalizados internacionalmente, que permiten que las necesarias medidas de control relativas a los conductores, los vehículos y la carga se lleven a cabo en el lugar de origen o de destino. Además, en el nuevo anexo 8 se ponen de manifiesto algunos requisitos básicos de infraestructura para lograr procedimientos eficientes de paso de fronteras en el transporte por carretera.

18. Concretamente, las disposiciones propuestas en el anexo 8 abarcan los aspectos siguientes:
- La agilización de los trámites de visado para los **conductores** profesionales (art. 2);
 - Medidas operacionales para acelerar los procedimientos de paso de fronteras con respecto a las **mercancías**, en particular en los casos de envíos urgentes, por ejemplo de animales vivos y de mercancías perecederas (art. 3);
 - Disposiciones técnicas armonizadas relativas a un control más rápido de los **vehículos de carretera** (inspecciones técnicas) y del **equipo** utilizado para el transporte de mercancías sometidas a temperaturas controladas;
 - **Operaciones y procedimientos** de peso normalizados con el objeto de evitar, en la medida de lo posible, la repetición de procedimientos de peso en los pasos por fronteras;
 - **Requisitos de infraestructura** mínimos que favorezcan la eficiencia en los puestos fronterizos;
 - **Disposiciones de vigilancia** que faciliten la aplicación adecuada del anexo en todas las Partes contratantes en el Convenio.

19. El proyecto de nuevo anexo 8 del Convenio hace referencia y de hecho recomienda que, siempre que sea posible, se apliquen las disposiciones del Acuerdo sobre el transporte internacional de productos alimenticios perecederos y sobre la utilización de equipo especial para su transporte (ATP) (1970) y del Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones (1997). Como las disposiciones de estos acuerdos deberán ser aplicadas por los Estados que ya son Partes contratantes en los mismos, los **anexos 1 y 2** de este documento contienen una lista de las Partes contratantes en dichos acuerdos.

C. Propuesta de nuevo anexo 8 del Convenio

20. Se agregan a continuación el proyecto completo del anexo 8 y sus apéndices técnicos, tal como han sido examinados hasta ahora por el Grupo de Trabajo de la CEPE y el Comité Administrativo.

21. El Comité Administrativo tal vez desee considerar y posiblemente aprobar el nuevo proyecto de anexo 8 del Convenio que figura en este documento. En el caso de que estas modificaciones propuestas fuesen adoptadas por el Comité Administrativo, el Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 22 del Convenio, comunicaría después esas propuestas a todas las Partes contratantes para su aceptación.

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA ARMONIZACIÓN DE
LOS CONTROLES DE MERCANCÍAS EN LAS FRONTERAS, 1982**

("Convenio de Armonización")

Proyecto

Anexo 8

**AGILIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE PASO DE FRONTERAS
PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA**

Artículo 1

Principios

Con la intención de completar las disposiciones del Convenio, en particular las establecidas en el apéndice 1, el presente anexo propone una definición de las medidas que habrán de aplicarse para facilitar los procedimientos de paso de fronteras en el comercio internacional por carretera.

Artículo 2

**Agilización de los trámites de visado para los
conductores profesionales**

1. Las Partes contratantes deberán esforzarse por facilitar los procedimientos de concesión de visado a los conductores profesionales en el transporte internacional por carretera, de conformidad con las mejores prácticas nacionales para todos los solicitantes del visado y con las normas nacionales de inmigración, así como con los compromisos internacionales.

2. Las Partes contratantes acuerdan intercambiar regularmente información sobre las mejores prácticas en lo que se refiere a la agilización de las modalidades de expedición de los visados para los conductores profesionales.

Artículo 3

Operaciones de transporte internacional por carretera

1. Con objeto de facilitar la circulación internacional de mercancías, las Partes contratantes informarán regularmente a todos los participantes en las operaciones de transporte internacional de manera armonizada y coordinada, sobre las exigencias de control fronterizo para las operaciones de transporte internacional por carretera en vigor o en proyecto, y sobre la situación fáctica de las fronteras.

2. Las Partes contratantes procurarán transferir, en la medida de lo posible y no solamente para el tráfico de tránsito, todos los procedimientos de control necesarios a los lugares de salida y destino de las mercancías transportadas por carretera, con el objeto de aliviar la congestión en los puntos de paso de fronteras.

3. Con referencia al artículo 7 del presente Convenio, se dará prioridad a los envíos urgentes, por ejemplo de animales vivos y de mercancías perecederas. En particular, los servicios competentes en los puestos de frontera:
- i) Adoptarán las medidas necesarias para minimizar los tiempos de espera para los vehículos aprobados de conformidad con el ATP que transporten productos alimenticios perecederos o para los vehículos que transporten animales vivos, en lo que se refiere al tiempo transcurrido desde la llegada a la frontera hasta la realización de los correspondientes controles reglamentarios de carácter administrativo, aduanero y sanitario;
 - ii) Garantizarán la realización más rápida posible de los controles exigidos mencionados en el inciso i);
 - iii) Permitirán, en la medida de lo posible, el funcionamiento de las unidades de refrigeración de vehículos que sean necesarias cuando se trate de transporte de productos alimenticios perecederos durante el tiempo del paso de la frontera, a menos que ello resulte imposible como consecuencia del procedimiento de control exigido;
 - iv) Cooperarán, sobre todo mediante el intercambio de información previa, con sus homólogos en otras Partes contratantes para acelerar los trámites de paso de fronteras para los alimentos perecederos y los animales vivos, si este tipo de cargas hubiera de ser objeto de inspecciones sanitarias.

Artículo 4

Inspección de vehículos

1. Las Partes contratantes que todavía no sean Partes en el Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes aplicables a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos automotores y al reconocimiento recíproco de las inspecciones (1997), de acuerdo con la correspondiente normativa nacional e internacional, deberán procurar facilitar el paso de los vehículos por las fronteras aceptando el Certificado internacional de inspección técnica previsto en el presente Convenio. En el **apéndice 1** del presente anexo se incluye el Certificado internacional de inspección técnica que figura en el Acuerdo de 1º de enero de 2004.

2. Con objeto de identificar los vehículos aprobados por el ATP que transporten productos alimenticios perecederos, las Partes contratantes podrán utilizar las marcas distintivas aplicadas al equipo correspondiente y el certificado o placa de aprobación ATP previsto en el Acuerdo sobre el transporte internacional de productos alimenticios perecederos y sobre la utilización de equipo especial para su transporte (1970).

Artículo 5

Certificado internacional de pesaje de vehículos

1. Con objeto de acelerar el paso de fronteras, las Partes contratantes, respetando la correspondiente normativa nacional e internacional, deberán procurar evitar procedimientos repetitivos de pesaje de los vehículos en las fronteras mediante la aceptación y reconocimiento mutuo del Certificado internacional de pesaje de vehículos contenido en el **apéndice 2** del presente anexo. Si las Partes contratantes aceptan esos certificados, no se realizarán nuevos pesajes, aparte de los controles y registros aleatorios en caso de supuestas irregularidades. Los pesajes de vehículos registrados en los mencionados certificados se realizarán solamente en el país de origen de las operaciones de transporte internacional. Los resultados de los pesajes deberán reflejarse y hacerse constar en los certificados.

2. Cada una de las Partes contratantes que acepte el Certificado internacional de pesaje de vehículos hará pública una lista de todas las estaciones de pesaje de vehículos autorizadas en su territorio de acuerdo con los principios internacionales, así como cualquier modificación que se produjera en dicha lista. Tanto la lista como las modificaciones de la misma se comunicarán al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas para su distribución a cada Parte contratante y a las organizaciones internacionales a las que se refiere el anexo 7, artículo 2, del presente Convenio.

3. En el **apéndice 2** del presente anexo se contienen los requisitos mínimos para las estaciones de pesaje autorizadas, los principios de autorización y los rasgos básicos de los procedimientos de pesaje que se habrán de aplicar.

Artículo 6

Puestos fronterizos

Con objeto de garantizar la racionalización y aceleración de los trámites necesarios en los puestos fronterizos, las Partes contratantes deberán cumplir en la medida de lo posible los siguientes requisitos mínimos para los puestos fronterizos abiertos al tráfico internacional de mercancías:

- i) Instalaciones que permitan controles conjuntos entre los Estados vecinos durante 24 horas al día, siempre que estén justificados por las necesidades del comercio y cumplan la legislación relativa al tráfico por carretera;
- ii) Separación de vías para los distintos tipos de tráfico a ambos lados de la frontera, que permita dar preferencia a los vehículos que circulan al amparo de documentos válidos de tránsito aduanero internacional, o que transportan animales vivos o productos alimenticios perecederos;
- iii) Áreas de control apartadas del tráfico para inspecciones de cargas y vehículos seleccionados al azar;
- iv) Adecuadas instalaciones de aparcamiento y terminales;

- v) Adecuadas instalaciones de higiene, sociales y de telecomunicación para los conductores;
- vi) Alentar a los agentes de tránsito para que establezcan instalaciones adecuadas en los puestos fronterizos, con el fin de que puedan ofrecer servicios a los operadores de transportes sobre una base competitiva.

Artículo 7

Mecanismo de información

En relación con los artículos 1 a 6 del presente anexo, el Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) realizará cada dos años una encuesta entre las Partes contratantes sobre el progreso realizado para mejorar los trámites de paso de fronteras en sus respectivos países.

* * *

Apéndice 1 del anexo 8 del Convenio

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA¹

De conformidad con el Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos automotores y al reconocimiento recíproco de dichas inspecciones (1997), vigente a partir del 27 de enero de 2001.

1. Los Centros Acreditados de Inspección Técnica serán responsables de realizar pruebas de inspección, de aprobar la conformidad con las normas de inspección correspondientes anexas al Acuerdo de Viena de 1997 y de fijar la fecha límite de la próxima inspección, indicada en el punto 12.5 del Certificado internacional de inspección técnica cuyo modelo se reproduce más abajo.
2. El Certificado internacional de inspección técnica contendrá la información que se indica más adelante. Podrá tratarse de un cuaderno en formato A6 (148 × 105 mm), con cubiertas verdes y páginas interiores blancas, o de una hoja de papel verde y blanco de formato A4 (210 × 197 mm) plegada en formato A6 de modo que la sección que contiene el signo distintivo del Estado o de las Naciones Unidas constituya la parte superior del Certificado, una vez plegado.
3. Los ejemplares del certificado y su contenido estarán impresos en la lengua nacional de la Parte contratante que las expide y mantendrán la numeración.
4. Como alternativa se pueden utilizar informes de inspección periódica vigentes en las Partes contratantes del Acuerdo. Se transmitirá una muestra de dichos informes al Secretario General de las Naciones Unidas para que se transmitan a las Partes contratantes.
5. Las anotaciones al Certificado internacional de inspección técnica, realizadas exclusivamente por las autoridades competentes, a mano, a máquina o por ordenador, irán en caracteres latinos.

¹ Desde el 1º de enero de 2004.

CONTENIDO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL
DE INSPECCIÓN TÉCNICA

Espacio para
el signo distintivo
del Estado
o de la ONU

.....
(Autoridad administrativa responsable de la inspección técnica)

.....¹

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTROLE TECHNIQUE²

¹ Título "CERTIFICADO INTERNACIONAL DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA" en la lengua nacional.

² Título en francés.

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA

- 1. Número de matrícula
- 2. Número de identificación del vehículo
- 3. Primera matriculación después de la fabricación (Estado, Autoridad)¹
- 4. Fecha de la primera matriculación después de la fabricación
- 5. Fecha de la inspección técnica

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD

- 6. Se expide el siguiente certificado para el vehículo identificado en los puntos 1 y 2, el cual, en la fecha consignada en el punto 5, cumple la normativa anexa al Acuerdo de 1997 relativo a la adopción de condiciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos automotores y al reconocimiento recíproco de dichas inspecciones.
- 7. De conformidad con la normativa mencionada en el punto 6, el vehículo habrá de someterse a la próxima inspección técnica a más tardar:

Fecha: (mes/año)
- 8. Expedido por
- 9. En (lugar)
- 10. Fecha
- 11. Firma²

¹ Si se conoce, autoridad o Estado en el que el vehículo fue matriculado por primera vez después de su fabricación.

² Sello de la autoridad que expide el certificado.

12. Inspección(es) técnica(s) periódica(s) subsiguiente(s)¹

12.1. Realizada por (Centro de Inspección Técnica)²

12.2. (sello)

12.3. Fecha

12.4. Firma

12.5. Fecha límite para la próxima inspección: (mes/año)

¹ Los puntos 12.1 a 12.5 habrán de repetirse si el certificado se va a utilizar para las inspecciones técnicas anuales subsiguientes.

² Nombre, dirección, Estado del Centro de Inspección Técnica acreditado por las autoridades competentes.

Apéndice 2 del anexo 8 del Convenio

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PESAJE DE VEHÍCULOS

1. El objetivo del Certificado internacional de pesaje de vehículos (CIPV) es facilitar los trámites del paso de fronteras, y, sobre todo, evitar la repetición del pesaje de vehículos de transporte de mercancías por carretera **que circulan** en las Partes contratantes. Los certificados, debidamente cumplimentados y aceptados por las Partes contratantes, serán aceptados por las autoridades competentes en las mismas, que se abstendrán de exigir nuevos pesajes, aparte de los controles al azar realizados en caso de supuestas irregularidades.
2. El Certificado internacional de pesaje de vehículos, que seguirá el modelo reproducido en el presente apéndice, será expedido y utilizado bajo la supervisión de una autoridad gubernamental designada por cada Parte contratante que acepte dichos certificados siguiendo el procedimiento descrito en el certificado adjunto.
3. La utilización del certificado por los transportistas será opcional.
4. Las Partes contratantes que acepten los certificados aprobarán la estación de pesaje autorizada para que cumplimente, junto con el transportista/conductor del vehículo de transporte de mercancías por carretera, el Certificado internacional de pesaje de vehículos de conformidad con los siguientes requisitos mínimos:
 - a) La estación de pesaje estará equipada con instrumentos de peso certificados. Para la realización de las operaciones de pesaje, las Partes contratantes que acepten estos certificados podrán elegir el método e instrumentos que consideren adecuados. Garantizarán la competencia de la estación de pesaje mediante, por ejemplo, un procedimiento de acreditación o evaluación, así como la utilización de los instrumentos adecuados, el despliegue de personal cualificado y la existencia de sistemas de control de calidad y procedimientos de prueba adecuadamente documentados.
 - b) La estación de pesaje y los instrumentos de la misma habrán de estar bien mantenidos. Las autoridades competentes responsables de los pesos y medidas comprobarán y sellarán regularmente los instrumentos utilizados. Dichos instrumentos, la utilización de los mismos y el máximo error permisible se adaptarán a las recomendaciones establecidas por la Organización Internacional de Metrología Legal (OIML).
 - c) La estación de pesaje estará equipada con instrumentos ad hoc que correspondan a:
 - Una precisión de clase III o mejor, a tenor de la Recomendación R 76 de la OIML "Instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático", o
 - Una precisión de clase II o mejor, a tenor de la Recomendación R 134 de la OIML "Instrumentos automáticos para el pesaje de vehículos automotores en movimiento", pudiendo admitirse niveles de error más elevados en caso de pesajes de ejes individuales.

5. En casos excepcionales, y sobre todo cuando se sospechen irregularidades o a petición del transportista/conductor del vehículo en cuestión, las autoridades competentes podrán volver a proceder al pesaje. Si una determinada estación de pesaje efectuara varios pesajes erróneos, observados por las autoridades de control de una de las Partes contratantes que aceptan el certificado, las autoridades competentes del país de la estación de pesaje adoptarán las medidas adecuadas para garantizar que no se repita esa eventualidad.
6. El modelo de certificado se puede reproducir en cualquiera de las lenguas de las Partes contratantes que lo acepten, siempre que se respeten el esquema del mismo y la colocación de los diferentes puntos.
7. Las Partes contratantes que acepten el certificado publicarán una lista de todas las estaciones de pesaje autorizadas en sus países respectivos de acuerdo con los principios internacionales, así como las modificaciones a las mencionadas listas. Tanto la lista como las modificaciones se comunicarán al Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) para su distribución a cada Parte contratante y a las organizaciones internacionales a las que se refiere el anexo 7, artículo 2, del presente Convenio.
8. (Disposición transitoria) Puesto que en la actualidad muy pocas estaciones de pesaje están equipadas con instrumentos capaces de medir el peso por eje individual o por grupo de ejes, las Partes contratantes que acepten los certificados acuerdan que durante un período de transición que expirará 12 meses después de la entrada en vigor del presente anexo, será suficiente el pesaje en bruto del vehículo estipulado en el punto 7.3 del Certificado internacional de pesaje de vehículos y así lo aceptarán las autoridades nacionales competentes.

* * *

		CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PESAJE DE VEHÍCULOS (CIPV)			
COMISIÓN ECONÓMICA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EUROPA CEPE/ONU		De conformidad con las disposiciones del anexo 8 - Agilización de los trámites de paso de fronteras para el transporte internacional por carretera - del Convenio Internacional de 1982 sobre la armonización de los controles de las mercancías en las fronteras			
Válido para el transporte internacional de mercancías por carretera					
A cumplimentar por el (los) transportista(s)/conductor(es) del vehículo de transporte de mercancías por carretera ANTES de pesar el vehículo					
1. Transportista/empresa (nombre y dirección; incl. país)				Nº tel.	
				Nº fax	
				E-mail	
2. Nº de contrato de transporte⁽¹⁾			Nº Cuaderno TIR (en su caso)⁽²⁾		
3. Características del vehículo de transporte de mercancías por carretera					
3.1. Número de matrícula		Tractocamión/camión		Semirremolque/remolque	
3.2. Sistema de suspensión		Tractocamión/camión <input type="checkbox"/> Neumática <input type="checkbox"/> Mecánica <input type="checkbox"/> Otro		Semirremolque/remolque <input type="checkbox"/> Neumática <input type="checkbox"/> Mecánica <input type="checkbox"/> Otro	
A rellenar por el operador de la estación de pesaje autorizada					
4. Estación de pesaje autorizada (nombre y dirección; incl. país) Nivel de precisión del instrumento de medida ⁽⁴⁾ <input type="checkbox"/> Clase II <input type="checkbox"/> Clase III y/o <input type="checkbox"/> < 0,5 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2				5. Número de pesaje del vehículo⁽³⁾ -----	
				6. Fecha de expedición (día, mes, año)	
4.2. Fecha del último calibrado					
7. Pesaje de vehículos de transporte de mercancías por carretera (se habrá de adjuntar a este certificado el documento original y oficial de la estación de pesaje)					
7.1. Tipo de vehículo de transporte de mercancías por carretera ⁽⁵⁾					
7.2. Peso por eje, en kg					
	<i>Motor</i>	<i>No motor</i>	<i>Simple</i>	<i>Doble</i>	<i>Triple</i>
Primer eje					
Segundo eje					
Tercer eje					
Cuarto eje					
Quinto eje					
Sexto eje ⁽⁶⁾					
7.3. Peso bruto del camión, en kg		Tractocamión/camión		Semirremolque/remolque	
				Peso bruto total del vehículo	
8. Especificidades del pesaje				8.3. Número de ruedas de repuesto	
8.1. Depósito(s) para alimentación del motor Llenos hasta <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1				8.4. Número de personas a bordo durante el pesaje	
8.2. Depósito(s) adicional(es) (para compresores, frigoríficos, etc.) Llenos hasta <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1				8.5. Eje elevable <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	
Declaro que las mediciones de peso consignadas se han realizado en debida forma en una estación de pesaje autorizada por el abajo firmante				Sello	
Nombre del operador de la estación de pesaje		Firma			

(1) Por ejemplo: número de la nota del envío CMR.

(2) De conformidad con el Convenio TIR, 1975.

(3) Véanse las notas de la página 2.

(4) De conformidad con la Recomendación R 76 de la OIML o la Recomendación R 134.

(5) Código del tipo de vehículo de acuerdo con el esquema adjunto, por ejemplo: A₂ o A₂S₂.

(6) Si tiene más de 6 ejes, indíquese en la casilla "Observaciones" de la página 2.

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PESAJE DE VEHÍCULOS (CIPV)

FUNDAMENTO JURÍDICO

El Certificado internacional de pesaje de vehículos se ha redactado según las directivas del anexo 8 -Agilización de los procedimientos de paso de fronteras para el transporte internacional de mercancías por carretera- del Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras, 1982.

OBJETIVO

El objetivo del Certificado internacional de pesaje de vehículos es evitar los peajes múltiples de los vehículos de transporte de mercancías **por carretera** durante un transporte internacional, sobre todo al cruzar las fronteras. El uso de este certificado es opcional por parte de los transportistas.

PROCEDIMIENTO

Si las Partes contratantes aceptan el Certificado internacional de pesaje de vehículos debidamente relleno por a) el operador de una estación de transporte y b) el (los) transportista(s)/conductor(es) del vehículo de transporte de mercancías por carretera, las autoridades competentes de las citadas Partes contratantes lo aceptarán y reconocerán como prueba válida del pesaje. Como regla general, las autoridades competentes deberán aceptar como válida la información contenida en este certificado y se abstendrán de requerir pesajes adicionales. No obstante, en casos excepcionales, para evitar abusos, las autoridades competentes, sobre todo cuando se sospechen irregularidades, podrán llevar a cabo una comprobación del peso del vehículo según las normativas nacionales.

Los pesajes realizados para tramitar este certificado se llevarán a cabo por las estaciones de pesaje autorizadas con un coste que se limitará a los servicios prestados, a iniciativa del transportista/conductor del vehículo de transporte de mercancías por carretera cuyo vehículo esté registrado en una de las Partes contratantes que aceptan el mencionado certificado.

Para poder tramitar este certificado, una estación de pesaje autorizada debe disponer de instrumentos de pesaje con:

- Una precisión de clase III o mejor, a tenor de la Recomendación R 76 de la OIML "Instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático"; o
- Una precisión de clase II o mejor, a tenor de la Recomendación R 134 de la OIML "Instrumentos automáticos para el pesaje de vehículos automotores en movimiento", pudiendo admitirse niveles de error más elevados en el caso de pesajes de ejes individuales.

SANCIONES

El (los) transportista(s)/conductor(es) de un vehículo de transporte de mercancías por carretera estarán sujetos a su legislación nacional en el caso de incluir cualquier declaración falsa en el Certificado internacional de pesaje de vehículos.

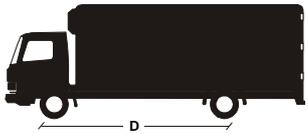
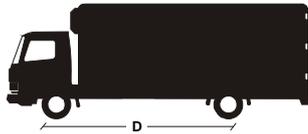
Al determinar el valor legal del (de los) pesaje(s), debe hacerse una estimación, para cada sistema de medida, del índice de error posible. Este índice de error, consistente en el error intrínseco del equipo de pesaje y el error debido a factores externos, deberá deducirse del peso obtenido para garantizar que un pesaje que apunte a un sobrepeso no haya sido causado por la imprecisión del equipo de pesaje y/o por el procedimiento de pesaje empleado.

Como consecuencia de ello, no se impondrán multas a los transportistas que usen este certificado a no ser que el (los) pesaje(s) inscritos en el certificado tras restarle el máximo índice de error posible (es decir, 2% máximo u 800 kg en el caso de un vehículo de 40 t) supere el PMA (peso máximo autorizado) tal y como se establece en las normativas nacionales correspondientes.

Anexo del Certificado internacional de pesaje de vehículos (CIPV)
Esquemas de los tipos de vehículos de transporte de mercancías por
carretera exigidos en el punto 7.1 del CIPV

Nº	Vehículos de transporte de mercancías por carretera	Tipo de vehículo * significa primera alternativa en la disposición de los ejes ** significa segunda alternativa en la disposición de los ejes	Distancia entre los ejes (m) ¹ ¹ No se especifica cuando no es pertinente
----	---	---	--

I. VEHÍCULOS RÍGIDOS

1		A ₂	D < 4.0
2		A ₂ *	D ≥ 4.0
3		A ₃	
4		A ₄	
5		A ₃ *	
6		A ₄ *	
7		A ₅	

N°	Vehículos de transporte de mercancías por carretera	Tipo de vehículo * significa primera alternativa en la disposición de los ejes ** significa segunda alternativa en la disposición de los ejes	Distancia entre los ejes (m) ¹ ¹ No se especifica cuando no es pertinente
----	---	---	--

II. COMBINACIÓN DE VEHÍCULOS [vehículos acoplados de conformidad con el capítulo I, artículo 1, letra t), de la Convención sobre el Tráfico Rodado (1968)]

1		A ₂ T ₂	
2		A ₂ T ₃	
3		A ₃ T ₂	
4		A ₃ T ₃	
5		A ₃ T ₃ *	
6		A ₂ C ₂	
7		A ₂ C ₃	
8		A ₃ C ₂	

Nº	Vehículos de transporte de mercancías por carretera	Tipo de vehículo * significa primera alternativa en la disposición de los ejes ** significa segunda alternativa en la disposición de los ejes	Distancia entre los ejes (m) ¹ ¹ No se especifica cuando no es pertinente
9		A ₃ C ₃	
10		A ₂ C ₁	
11		A ₃ C ₁	

III. VEHÍCULOS ARTICULADOS

1	con 3 ejes		A ₂ S ₁	
2	con 4 ejes (simple o doble)		A ₂ S ₂	D ≤ 2.0
			A ₂ S ₂ *	D > 2.0
			A ₃ S ₁	

N°	Vehículos de transporte de mercancías por carretera	Tipo de vehículo * significa primera alternativa en la disposición de los ejes ** significa segunda alternativa en la disposición de los ejes	Distancia entre los ejes (m) ¹ ¹ No se especifica cuando no es pertinente	
3	con 5 ó 6 ejes (simple, doble o triple)		A ₂ S ₃	
			A ₂ S ₃ *	
			A ₂ S ₃ **	
			A ₃ S ₂	D ≤ 2.0
			A ₃ S ₂ *	D > 2.0
			A ₃ S ₃	
			A ₃ S ₃ *	
			A ₃ S ₃ **	
			Sin esquema	A _n S _n

Anexo 1

**PARTES CONTRATANTES EN EL ACUERDO RELATIVO A LA
ADOPCIÓN DE CONDICIONES UNIFORMES PARA LA INSPECCIÓN
TÉCNICA PERIÓDICA DE LOS VEHÍCULOS DE RUEDAS Y EL
RECONOCIMIENTO RECÍPROCO DE LAS INSPECCIONES (ATP)**

(1º de septiembre de 1970)

Albania	Grecia
Alemania	Hungría
Austria	Irlanda
Azerbaiyán	Italia
Belarús	Kazajstán
Bélgica	Letonia
Bosnia y Herzegovina	Lituania
Bulgaria	Luxemburgo
Croacia	Mónaco
Dinamarca	Marruecos
Eslovaquia	Noruega
Eslovenia	Países Bajos
España	Polonia
Estados Unidos de América	Portugal
Estonia	Rumania
ex República Yugoslava de Macedonia	Serbia y Montenegro
Federación de Rusia	Suecia
Finlandia	Reino Unido
Francia	República Checa
Georgia	Uzbekistán

Anexo 2

**PARTES CONTRATANTES EN EL ACUERDO RELATIVO A
LA ADOPCIÓN DE CONDICIONES UNIFORMES PARA LA
INSPECCIÓN TÉCNICA PERIÓDICA DE LOS VEHÍCULOS
DE RUEDAS Y EL RECONOCIMIENTO RECÍPROCO DE
LAS INSPECCIONES**

(13 de noviembre de 1997)

Albania
Belarús
Bulgaria
Estonia
Federación de Rusia
Finlandia
Hungría
Países Bajos
Rumania
