

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**19899** *CONVENIO aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los Cuadernos TIR, hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975. Enmienda al anejo 6 propuesta por el Comité Administrativo para el Convenio TIR, 1975, en su 13.ª Sesión, que tuvo lugar en Ginebra los 1 y 2 de noviembre de 1990, puesta en circulación por el Secretario general de las Naciones Unidas el 15 de febrero de 1991 (publicación «Boletín Oficial del Estado» de 9 de febrero de 1983, 9 de julio de 1984, 3 de agosto de 1985, 23 de marzo de 1987 y 14 de mayo de 1990).*

### ENMIENDA AL CONVENIO TIR DE 1975

#### ANEXO 6

#### Anexo 6, nota explicativa 2.2.1 b)

Sustituir el texto actual por:

«c) Excepcionalmente, en el caso de los vehículos que tengan compartimentos de cargas aislados, los dispositivos de sellado de aduanas, las bisagras y cualesquiera herrajes cuya eliminación daría acceso al interior del compartimento de carga o a espacios en los que

podrían ocultarse mercancías, podrán fijarse a las puertas de dichos compartimentos de carga mediante los siguientes sistemas:

i) Pernos o tornillos de fijación que se inserten desde el exterior pero que no cumplan, por lo demás, los requisitos de la anterior nota explicativa 2.2.1 a), apartado a), siempre que:

Los extremos de los pernos o tornillos de fijación estén fijos en una chapa de roscar o mecanismo similar montado detrás de la capa o capas exteriores de la estructura de la puerta, y

Las cabezas del número apropiado de pernos o tornillos de fijación estén soldados de tal forma al mecanismo de sellado de aduanas, bisagras, etcétera, que queden completamente deformados y que los pernos o tornillos de fijación no puedan quitarse sin dejar signos visibles de manipulación (véase el esquema número 1 adjunto al presente anexo).

ii) Un mecanismo de fijación que se inserte desde el interior de la construcción de la puerta aislada siempre que:

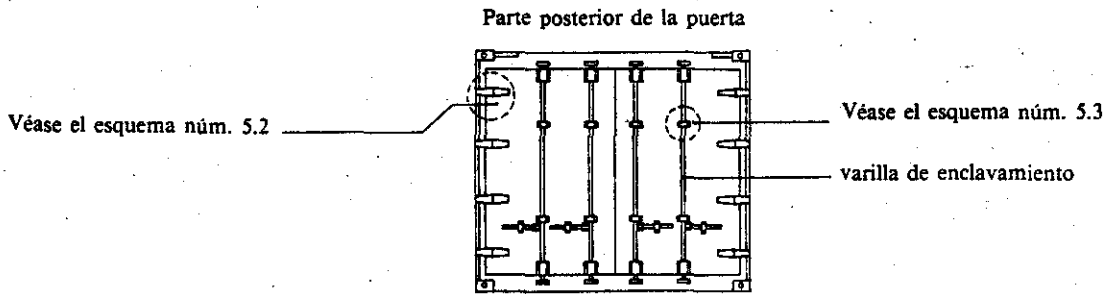
La clavija de fijación y el collarín de fijación del mecanismo estén montados mediante una operación mecánica neumática o hidráulica y estén fijados detrás de una chapa o dispositivo similar montado detrás de la capa exterior de la estructura de la puerta y del aislamiento, y la clavija de fijación no sea accesible desde el interior del compartimento de carga, y

Un número suficiente de collarines y clavijas de fijación estén soldados entre sí y los mecanismos no puedan quitarse sin dejar signos visibles de manipulación (véase el esquema número 5 adjunto al presente anexo).

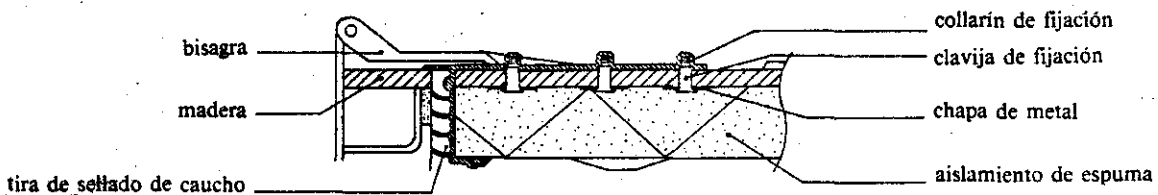
Se entenderá que la expresión "compartimento de carga aislado" incluye los compartimentos de carga refrigerados e isotérmicos.»

Esquema número 5

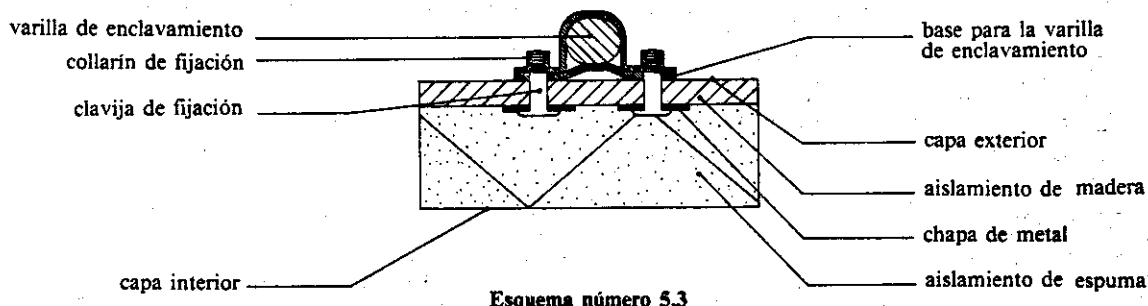
### EJEMPLO DE MECANISMO DE FIJACION INSERTADO DESDE EL INTERIOR DE UNA CONSTRUCCION DE CARGA AISLADA



Esquema número 5.1



Esquema número 5.2



Esquema número 5.3

La presente enmienda entrará en vigor el 1 de agosto de 1991, de conformidad con lo establecido en el párrafo 1 del artículo 60 del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general.  
Madrid, 24 de julio de 1991.—El Secretario general técnico, Aurelio Pérez Giralda.

**19900** *CONVENIO aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los Cuadernos TIR, hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975. Enmiendas a los anejos 2, 6 y 7, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 26 de marzo de 1990 (publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de 9 de febrero de 1983, 9 de julio de 1984, 3 de agosto de 1985, 23 de marzo de 1987 y 14 de mayo de 1990).*

#### ANEXO 6

##### Nota explicativa 0.1 e) del anexo 6

Sustituir el texto actual por:

«Se entenderá por "carrocería fija" un compartimento de carga que no esté dotado de medio alguno de locomoción y que esté concebido en particular para ser transportado sobre un vehículo de carretera, encontrándose especialmente adaptado para dicho fin el chasis del vehículo y el cuadro inferior de la carrocería. Con este término se designa también una caja móvil que es un compartimento de carga concebido especialmente para el transporte combinado carretera/ferrocarril.»

##### Anexo 6, nota explicativa 2.2.1 c)-1, párrafo b)

Sustituir el texto actual por:

«b) Las aberturas que permitan el acceso directo al compartimento reservado a la carga se cerrarán:

i) Con una tela metálica o una placa metálica perforada (dimensión máxima de dos orificios: 3 milímetros en ambos casos) y protegida por una rejilla metálica soldada (dimensión máxima de las mallas: 10 milímetros), o

ii) Con una placa metálica perforada única de un grosor suficiente (dimensión máxima de los orificios: 3 milímetros; grosor de la placa: Por lo menos 1 milímetro).»

##### Anexo 6, nota explicativa 2.2.1 c)-1, párrafo c)

Sustituir el texto actual por:

«c) Las aberturas que no permitan el acceso directo al compartimento reservado a la carga (por ejemplo, debido a la utilización de sistemas de codos o de deflectores) deberán estar provistas de los dispositivos mencionados en el párrafo b), pero en ellos las dimensiones de los orificios y de las mallas podrán alcanzar 10 milímetros (en el caso de la tela metálica o de la placa metálica) y 20 milímetros (en el caso de la rejilla metálica).»

#### ANEXO 2

#### ANEXO 7

Anexo 2, artículo 3, apartado 11 b)

Anexo 7, artículo 4, apartado 11 b)

Añadir al final del texto actual: «... los anillos deberán ser de metal.»

Las presentes enmiendas entraron en vigor el 1 de agosto de 1990, de conformidad con lo establecido en el párrafo 1 del artículo 60 del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general.  
Madrid, 24 de julio de 1991.—El Secretario general técnico, Aurelio Pérez Giralda.

**19901** *ENMIENDAS propuestas por Suecia al anejo 1 del Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales utilizados en esos transportes (ATP), hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de noviembre de 1976, 25 de marzo y 16 de junio de 1981, 28 y 29 de febrero de 1984, 2 de julio de 1986, 5 de mayo de 1987, 20 de mayo de 1988, 10 de mayo de 1990 y 6 de noviembre de 1990), puestas en circulación por el Secretario general de las Naciones Unidas el 14 de agosto de 1989.*

#### ANEXO 1

El tercer párrafo del apartado 1, debería leerse como sigue:

«R: Vehículo isotérmico reforzado caracterizado por:

Un coeficiente K igual o inferior a 0,4 W/m<sup>2</sup>K.

Paredes de al menos 45 milímetros de espesor cuando se trate de vehículos de transporte de una longitud superior a 2,50 metros.

No obstante, esta segunda condición no será requerida para los vehículos de transporte concebidos con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de esta enmienda y construidos antes de dicha fecha o durante un periodo de tres años a partir de esa fecha.»

Las presentes enmiendas entraron en vigor el 15 de mayo de 1991, de conformidad con lo establecido en el artículo 18 (6) del Acuerdo.

Lo que se hace público para conocimiento general.  
Madrid, 24 de julio de 1991.—El Secretario general técnico, Aurelio Pérez Giralda.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

**19902** *ORDEN de 1 de agosto de 1991 sobre la ejecución del Plan Cameral de Promoción de las Exportaciones.*

Las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España, Corporaciones de Derecho Público, reguladas por la Ley de Bases de 29 de junio de 1911 y Reglamento General de las Cámaras aprobado por Decreto 1291/1974, de 2 de mayo, tienen atribuidas unas amplias funciones, entre las que ha destacado, de manera muy especial, la actividad de promoción del comercio exterior.

Ya la base tercera de la Ley de Bases de 29 de junio de 1911, señalaba que «auxiliarán y fomentarán la expansión económica de España en el extranjero, cooperando para este fin con el Centro de Comercio Exterior y Expansión Comercial, facilitando su misión especial».