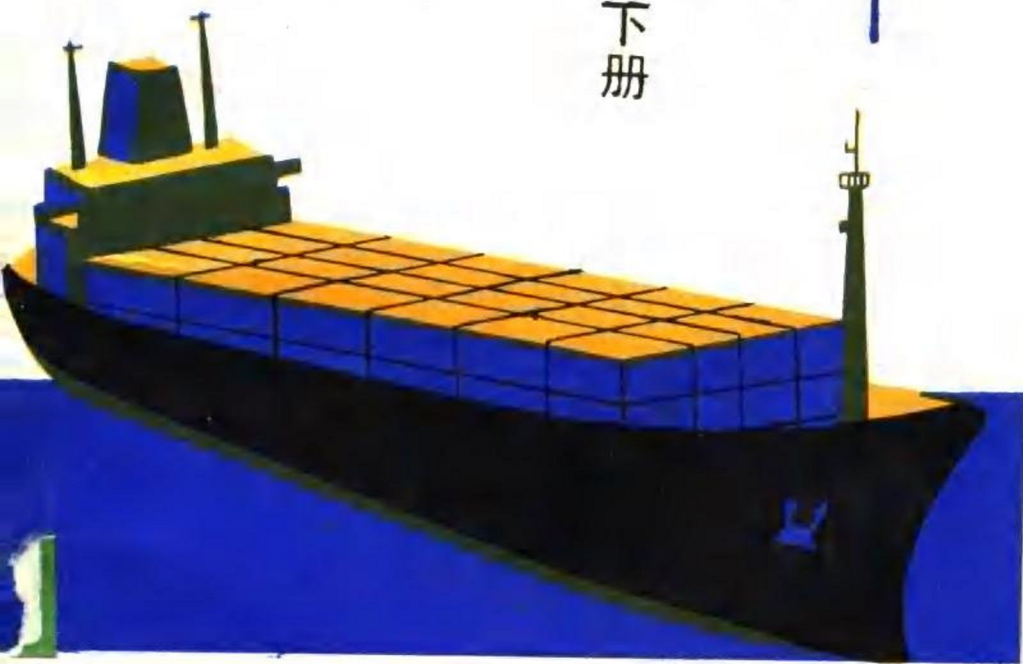


集装箱 运输业务 手册 下册

〔日〕日本海上集装箱协会
集装箱运输业务手册编委会 编

上海海运学院 刘鼎铭 王义源 等译

人民交通出版社



第八章 报 关

8.1 日本集装箱运输报关的历史

对于集装箱运输报关的历史，必须从集装箱本身的报关和内装货物的报关等两方面加以考察。在日本，与集装箱运输的发展相适应，集装箱本身的报关制度发生了很大的变化。但与此相反，内装货物的报关却和一般货物同样处理，报关制度的基本结构，并未发生多大变化。

8.1.1 集装箱报关的历史

日本的集装箱报关制度是适应集装箱运输的发展，以使报关手续简易化、迅速化和关税、担保等负担的减轻化为目标而变化的。这种变化可分为三个阶段。第一阶段是集装箱进出口数量很少的阶段，这是因为当时全集装箱船尚未开始在日本营运。在这段期间，将集装箱当作海关法规定的进出口货物的容器处理。第二阶段从1966年9月至1971年7月。这是继续引进临时卸岸制度的阶段。第三阶段从1971年8月开始，一直持续到现在，是实施集装箱海关公约和集装箱特例法的阶段。

1. 第一阶段的报关方式

由于集装箱既是“容器”，又能“反复使用”，所以能适用日本关税定率法第十七条“复运出口免税”、第十四条“无条件免税”等有关进出口货物的容器复运出口免税的规定，作免税处理。但进出口申报手续却与通常进出口手续不同，是以简易的申报方式进行的。

2. 第二阶段的报关方式

为了适应伴随集装箱化的发展和进出口集装箱数量的增多而

产生的手续合理化的需要，和预计第二年美国麦逊公司的全集装箱船将在日美航线上营运，因而会使集装箱运输迅速发展的现实情况，并应民间的要求，以简化集装箱报关手续为目的，日本于1966年9月引进了临时卸岸制度。这种临时卸岸制度是根据1966年9月日本大藏省关税局下达的“关于海上集装箱管理办法”的通知引进的。直到1971年8月日本加入了集装箱海关公约，并据此制定了集装箱特例法之前，这种临时卸岸方式，一直延续了约五年时间。

有关集装箱报关的临时卸岸制度的概要，可归纳为：

①以1956年通过的“集装箱海关公约”的定义解释所规定的集装箱作为适用对象；

②集装箱所有人或管理人须事先向集装箱卸岸地的主管海关申报集装箱的种类、标志、号码、价值、容积、重量等；

③集装箱卸船时，原则上以一个集装箱为一件，将两份临时卸岸申报书提交给海关，以求得海关的确认。海关确认后，将一份卸岸申报书退还给申报人。在重新将集装箱装船时，再提交给海关；

④集装箱的卸岸、存放地点，原则上应是指定的保税地区；

⑤临时卸岸后，为了将货物拆箱或装箱，而将集装箱运往货主处或工厂时，须取得准许运输和在其它地点存放的许可；

⑥临时卸岸而在三个月内未重新装船时；或临时卸岸后，转作国内货物运输时，须办理集装箱进口手续；

⑦以后，承认了将卸下船的全部集装箱改为成总地进行临时卸岸申报的办法。但是，在将这些已成总地进行临时卸岸申报的集装箱运往内陆时，仍需为每个集装箱编制临时卸岸申报书，并办理保税运输和在其它地点存放的手续；

⑧海关为了保全关税而认为有必要时，可以要求申报人提供担保；

⑨虽然在法律上管理人并不负有登记的义务，但管理人仍须将集装箱登记于台帐上，并按海关的需要，接受在库调查；

⑩不允许用于国内运输。

由此可见，虽然临时卸岸制度比历来的手续都简化了一些，但仍残留一些将卸下的集装箱作为关税法上的外国货物进行处理的痕迹。

3. 第三阶段的报关方式

1971年8月，日本加入了欧洲经济委员会（ECE）于1956年通过的“集装箱海关公约”。为了实施这一公约，日本制定了用以规定关税法、关税定率法的特例，以及其它必需事项的“集装箱特例法”。由于“集装箱海关公约”和日本的“集装箱特例法”都承认了集装箱报关制度中的暂时进口免税，所以从根本上改变了历来的制度，进一步适应了集装箱运输的需要。这种集装箱报关制度的要点如下：

①以三个月内复运出口为条件，承认暂时进口免税，即作为关税法上的国内货物处理；

②不得将暂时进口免税的集装箱用于用途外使用（指用于国际运输以外的其它用途）。但是，在特定的条件下，承认以一次为限的用于国内运输；

③承认以口头进行的进出口申报；

④在指定的保税地区存放时，无须办理保税运输手续；

⑤从确保免税条件的需要考虑，对集装箱管理人课以登记的义务；

⑥虽然从确保免税条件的意图出发，规定了在免除关税时应提交相当于关税额的担保，但是，除非在确保关税方面存在着特殊障碍，否则可以将这种担保省略；

⑦作为制约免税集装箱的种种规定所能制约的除外对象，为国产集装箱设置了诸如复运出口的条件、用途外使用的限制，和登记义务等等特例。

8.1.2 集装箱内装货物报关的历史

在日本，集装箱内装货物的报关手续，与一般货物的报关手

续没有什么不同。但是由于从1966年9月起，一般货物的出口报关采用了即时报关制度；1966年10月起，又将征收进口关税和进口货物国内消费税的课税方式，从过去的征收课税方式改为申报纳税方式，结果在办理集装箱运输的必要海关手续方面，也在很大程度上实现了简单化和迅速化。这一方面因为作为集装箱运输优点之一的“门到门”的运输，是以按原装集装箱进行货物进出口报关为条件，所以，从一开始就承认满足一定条件的货物，以集装箱原装形态进行报关；另一方面也因为日本加入了“在国际公路车辆运输手册担保下进行国际货物运输的报关公约”（下称TIR公约）并在1971年8月承认了“在国际公路车辆运输手册担保下的货物运输”（下称TIR运输）。

8.2 集装箱运输报关的法律体制

在日本，关于集装箱的报关，本来是不论是集装箱本身的报关，还是箱内货物的报关，基本上都适用关税法和关税定率法。但是，1971年8月，为了实施集装箱报关公约和TIR公约，日本又制定了“集装箱特例法”。因为这个特例法是在实施关税法和关税定率法的条件下，把集装箱本身的报关看作是一种例外而特定的法律，所以对于集装箱本身的报关，应优先适用这个集装箱特例法（以下简称“法”）。至于对于箱内货物的报关，因为集装箱特例法中对此未作规定，所以除有关TIR运输事项外，仍应全面适用关税法和关税定率法。但是，对于TIR运输，则应适用TIR公约和集装箱特例法。此外，在集装箱特例法以外还订有以实施细则为内容的集装箱特例法的施行令（以下简称“令”）和施行规则（以下简称“规则”）、法令解释以及运用方针等与集装箱特例法有关的基本通知（以下简称“通知”）。

8.2.1 集装箱海关公约

集装箱海关公约的正式名称是“1956年集装箱海关公约”

(Customs Convention on Containers, 1956, 以下简称集装箱公约)。这个公约是联合国经济及社会理事会的地区经济委员会——欧洲经济委员会 (ECE) 于 1956 年 5 月 18 日通过, 并于 1959 年 8 月 4 日生效的。正如前言中所说明的那样, 这个公约的宗旨是: “促进集装箱在国际运输中的使用, 并便于集装箱的使用”。该公约诞生的背景是: 当时, 在欧洲的国际货物运输中, 将集装箱用作运输容器的情况非常普遍, 因之有必要使各国批准集装箱的暂时进口免税, 使使用集装箱的国际货物运输能圆满地进行。开始, 公约的成员国只有 17 个国家, 截至 1977 年 3 月 1 日止已有 37 个国家 (参阅表 8-2-1)。1971 年 5 月 12 日日本加入了该公约, 同年 8 月 12 日该公约在日本生效。

公约由前言、条文 (五章二十三条)、结束语、附件一、二、三和签定议定书组成, 其要点如下:

①在第 1 条中规定了集装箱的定义;

②第 3 条至第 6 条规定了对于附有在三个月内复运出口和限制用途外使用等条件的集装箱, 以及为了修理暂时进口免税的特定集装箱而进口的修理部件等, 承认暂时进口免税;

③第 7 条规定, 缔约国承认在海关加封的条件下, 对被认为满足一定技术条件的集装箱所进行的免税运输。附件一和二规定了适用于所批准集装箱的技术条件和批准手续;

④第 8 条至第 11 条是杂项。其中第 11 条承认了缔约国有权决定是否拒绝将暂时进口免税的集装箱用于国内运输;

⑤第 12 条到第 23 条是有关加入公约和生效等手续的规定。

此外, 欧洲经济委员会对这一公约进行了修改工作, 并以决议 (resolution) 的形式, 建议各缔约国对公约不完备的地方进行补充。日本接受了决议的九项内容, 并将这些内容编入集装箱特例法。在这种决议的形式下, 对公约的修改取得了进展。1972 年联合国和政府间海事协商组织联合召开的会议上, 通过了已编入这些决议内容的“1972 年集装箱海关公约” (Customs Convention on Containers, 1972, 下称新集装箱公约)。这一公约在

集装箱公约、TIR公约成员国（地区）一览表

表8-2 1

国家（地区）	集装箱公约	TIR协定	国名	集装箱公约	TIR协定
阿富汗	0	0	日本	0	0
阿尔及利亚	0		约旦		0
阿尔巴尼亚	0	0	卢森堡	0	0
澳大利亚	0		马拉维	0	
奥地利	0	0	毛里求斯	0	
比利时		0	摩洛哥	0	0
保加利亚	0	0	荷兰王国	0	0
柬埔寨	0		挪威	0	0
喀麦隆		0	波兰	0	0
加拿大	0		葡萄牙	0	0
古巴	0	0	罗马尼亚	0	0
捷克斯洛伐克	0	0	塞拉利昂	0	
丹麦	0	0	西班牙	0	0
芬兰	0	0	瑞典	0	0
法国	0	0	瑞士	0	0
德意志民主共和国	0	0	土耳其		0
德意志联邦共和国	0	0	特立尼达和多巴哥	0	
希腊	0	0	苏联		0
伊朗	0	0	英国	0	0
匈牙利	0	0	美国		0
爱尔兰	0	0	南斯拉夫	0	0
以色列		0			
意大利	0	0			
牙买加			合计	37	35

1975年12月6日生效，但日本未批准这一公约。

现将现行公约概述如下：

1. 现行集装箱海关公约的要点：

(1) 集装箱的定义

第1条第2款对集装箱下了如下的定义。这个定义与TIR公约第一条第3款所下的定义相当。集装箱特例法为集装箱规定的定义，也是根据这个定义作出的。

“所谓集装箱是指能满足下列条件的可搬运的货箱、油罐，

以及其它与此构造类似的运输设备”。定义中共列举了以下五个条件：

①具有耐久性，其坚固程度完全能够适应反复使用的要求；

②经专门设计，便于以一种或两种以上运输方式运输货物，而无须中途换装；

③能够迅速处理，特别是要附有便于从一种运输方式向其它运输方式换装的装置；

④其设计便于装入和取出货物；

⑤具有1m³以上的内容积。

与集装箱一起进口的通常附属品和备品，也包括在集装箱之内，但不包括车辆和一般包装容器。

(2) 暂时进口免税

在以复运进口为条件，并且符合第3条（三个月内复运出口）、第4条（免除将已损坏的集装箱复运出口的义务）和第6条（按照缔约国法令的规范）所规定的条件时，对于集装箱，承认其免交进口税和免受禁止进口或限制进口等限制的暂时进口（第2条）。

即使对于为修理已暂时进口免税的特定集装箱而进口的部件，以复运出口为条件，也承认暂时进口免税（第5条）

(a) 复运出口义务

虽然对于复运出口规定了从进口日开始，在3个月内进行，但是，在有正当理由的情况下，也承认在法令规定的范围内，延长这一期限（第3条）。

(b) 免除复运出口义务的事项

集装箱有明显的损坏，而且这种损坏是由公认的原因造成时，可免除复运出口义务。在这种情况下，按照海关当局要求，必须采取下列措施中之一种：

①缴纳相当的进口税；

②无偿的交付给进口国家的国库（参照注）；

③在有关当局监督下，由当事人承担费用，将其销毁，对于

回收的部件或材料，须缴付相当的进口税。

(c) 延缓复运出口义务的事项：

集装箱在私人支配之外而被扣押时，在扣押期间，无须履行复运出口的义务（第4条第2款）。

（注）在日本，即使在③的情况下，按关税定率法第十三条第7款但书的规定，除被承认的遗失或销毁以外，仍需交纳关税（第5条第2款）。

(d) 被更换的修理用部件的复运出口义务

被更换的修理用部件不再复运出口时，除无偿地将该部件交付给国库，或在当局监督下，由当事人负担费用予以销毁外，仍须课以进口税。

(3) 暂时进口免税（第6条）

虽然第6条规定，由各缔约国的法令规定暂时进口免税的手续，但是决议第21项“集装箱暂时进口的统一手续”中仍建议废除暂时进口的集装箱在暂时进口或出口时，应缴验单证或申报书的手续，并建议尽可能不要求提供担保。但是，作为获得这种方便的条件，必须记录每个暂时进口集装箱的移动情况，保管这些记录，并向海关提供，以便用于检查。同时，还须制作具有耐久性的、表明集装箱所有人或经营人的国籍和名称及识别符号和号码的标志。采用这项决议的精神，对于进出口申报，日本承认以口头申报的办法（令第二条、关税法第六十七条），但在提供担保方面，仍规定，免除关税时，仍以提供相当于关税额的担保为原则（法第三条）。

(4) 暂时进口的集装箱用于国内运输

第11条规定，在将暂时进口的集装箱用于国内运输时，承认缔约国有拒绝或撤销暂时进口免税的权利。但是，从排除集装箱运输中徒劳无益地回空集装箱（即使为数不多）的意图出发，决议第24项建议，在附以下列条件的前提下，承认将暂时进口免税的集装箱用于国内运输。即：

① 应是装有进口货物的集装箱；

② 应以合理的经由路线直接运送到出口货物的装箱地点，或

空箱复运出口的地点，或这些地点的附近地点；

③取出出口货物的集装箱，取出货物后，以一次为限，可用于国内运输。

采纳这项决议的精神，日本在集装箱特例法第八条中，也承认了国内运输。

(5)海关加封下获准运输的集装箱所适用的技术条件

第7条规定，应该接受符合附件一所规定技术条件的集装箱，在海关加封下所进行的运输，并规定，应适用附件二所规定的批准手续。

(a)与附件一所规定的集装箱的技术条件有关的规则

①在集装箱上应制作具有耐久性的表明所有人的姓名和住所、自重和识别符号及号码的标志。关于这一点，决议第22项中作了如下的修改：(甲)将所有人改为所有人或经营人；(乙)补充了所有人或经营人的国籍；(丙)补充了定型设计的识别号码或文字。

②关于集装箱的结构和设备，从(甲)外表不留有痕迹，就无法取出货物；(乙)便于海关检查；(丙)使海关的加封既简便又有效等要求出发，作了详细的规定。

(b)批准和识别附件二所规定的集装箱的手续(个别批准)

作为批准符合附件一所规定技术条件的集装箱的手续，既可以采用附件二所规定的个别批准的方法，也可以采用决议25项的批准定型设计的方法。在日本很少使用个别批准的方法，而批准定型设计的方法却广泛流行。

①由集装箱所有人居住或所在地的国家，或最初施以海关加封，进行运输国家所授权的机关批准。在日本由海关批准(第14条)。

②由集装箱所有人或管理人申请批准。而定型设计的批准，则由集装箱的制造人提出申请。

③须在批准的决定上载明日期和号码，对所批准的集装箱，应发给批准证明书。批准证明书应装在集装箱外壁一侧的起保护

作用的方框内，并予以加封。在附件中，对于批准证明书的标准格式做了规定。

④为了检查和重新获得批准，每两年应将集装箱提交给被授权的机关。

⑤变更集装箱所有人时，或集装箱的重要特征有所变动时，原批准无效。

(c) 决议第25项，按定型设计批准集装箱

以对集装箱进行个别批准（甲）会使履行批准手续的机关负担过重；（乙）在使用方面会给制造人或使用人造成延误和不便；（丙）以定型设计批准代替个别批准是可行的等项原因为理由，决议建议对集装箱的批准，采用定型设计批准的方式。决议中所规定的定型设计批准方式的要点如下：

①在制造阶段，按设计型式予以批准；

②按照该决议附件一的规定，办理定型设计的批准手续，由集装箱制造人随附系列类型的设计图和说明书以及保证书，办理申请；

③按每一个批准的系列类型和集装箱制造人登记批准证明书进行批准；

④按照附件二所规定的定型设计使用批准证明书，并以附件三所规定的金属标牌表示已获批准；

⑤对于已获准定型设计批准的集装箱，废除为个别批准所规定的每两年进行重新批准的手续。

2. 现行集装箱海关公约与新集装箱海关公约的不同点：

由于新集装箱海关公约（1972年）是吸收了现行集装箱海关公约（1956年）的决议而修订的公约，所以，如果仅与现行的集装箱海关公约相比，他们之间的差别还是很多的。但是，如果将现行集装箱海关公约和这一公约的决议合在一起再和新集装箱海关公约相比，他们之间的不同点就不那么多了。包括决议在内的现行公约与新公约的主要不同点，有以下几点：

①明确了国内运输及管理人的含义〔新公约第1条(d)、(f)〕。

②因私人诉讼而发生的扣押，也作为延缓履行复运出口义务的理由（新公约第5条第2款）；

③因为新公约中没有决议第24项所规定的用于国内运输的集装箱“必须是装运货物进口的集装箱”这样的词句，所以可以解释为“以空箱形式进口的集装箱”也可用于国内运输；

④现行公约规定，为修理而进口的集装箱部件的暂时进口免税，只限于为修理已暂时进口的集装箱而进口的部件。而在新公约中，并不以特定的集装箱为条件（新公约第10条第1款）；

⑤对于已判明不符合技术标准，但在此之前已获准定型设计批准的集装箱，详细地规定了处理办法（第12条4-7款）；

⑥新公约规定，不仅对于定型设计批准的集装箱要安装金属的批准标牌，就是在个别批准的集装箱上，也要安装金属的批准标牌（附件五）。

8.2.2 TIR公约

TIR公约（“在国际公路车辆运输手册担保下进行国际货物运输的报关公约”，以下简称“TIR公约”——Customs Convention on the International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets）是随着集装箱的发展，以流动于欧洲各国间的集装箱为对象，从简化装运进出口货物的集装箱在经由国家的海关应办的必要手续出发，经联合国欧洲经济委员会内陆运输小组委员会反复研讨，于1959年1月在该委员会通过，并于1960年1月生效的公约。如上表（表8-2-1）所示，现在加入这一公约的国家，除欧洲诸国外，包括美国、加拿大、苏联等国，共有35个国家（截止至1977年3月止）。

日本于1971年8月加入这一公约，并据此制定了与之相适应的国内法——集装箱特例法。在加入集装箱公约后，日本之所以要加入TIR公约，其主要原因是：（甲）在日本/欧洲航线上，日本的集装箱船投入营运后，估计日本的集装箱在欧洲必然会通过TIR运输；（乙）所建造的集装箱必须满足TIR公约所要求的技

术条件，并且必须由某一被授权的机关批准；（丙）即使是从日本出口的集装箱，也必须符合TIR公约所规定的技术条件，并且必须获得批准。

为了适应公约生效后集装箱运输的技术革新和集装箱化的进展，内陆运输小组委员会对公约进行了进一步的修改，并以决议的形式，建议各缔约国采纳这一修改的结果。该委员会将这些决议纳入新的TIR公约，并于1975年11月通过了这一新的公约。现在日本已接受七项有关TIR公约的决议。不过由于地理条件的原

因，在日本并不经常利用TIR运输。

1. 现行TIR公约的要点

制定TIR公约的目的主要在于方便公路运行车辆所进行的国际货物运输。它由前言、条款正文（六章五十一条）、结束语、附件（一至九）、和签字议定书等内容所组成。

（1）TIR运输的意义

使用经过加封的公路运输车辆，或使用由公路运输车辆积载的经过加封的集装箱，在不同缔约国，或同一缔约国内的起运地海关和目的地海关之间，运输在经由地的国境进行报关的货物时，只要符合所规定的条件，就可得到下述方便：

（a）在经由地海关，免付进口税或出口税，并可免办委托保管手续；

（b）原则上，经由地海关免予检验。

为取得这种方便，而需具备的运输条件，包括如下各项：

①运输中，使用符合所规定的技术条件，并事先获得批准的集装箱（注）或公路运行车辆；

（注）所谓事先获得批准的集装箱，是指根据TIR公约第7条，获得个别批准，或根据法第十五条的规定，获得定型设计批准，并且在各该集装箱上，附有所规定的证明书或批准标牌的集装箱。

②运输是在被批准的保证团体保证下，并在国际公路运输手册（所谓TIR手册）担保下进行的；

③途中不得进行货物换装；

④只限于在公路上运行的车辆运输，但决议第211项对于部

分行程经由公路运行的车辆以外的运输工具运输的集装箱，也承认适用 TIR 公约。

(2) 公路运行车辆或集装箱应具备的技术条件

为确保内装货物的安全和适于海关施加铅封，公约规定了公路运行车辆与集装箱应具备的技术条件和批准手续：在附件三中，对公路运行车辆、载货部分的结构、开关装置、特殊车辆和平板挂车，详细地规定了技术条件；在附件四中，则规定了批准手续；在附件六中，规定了集装箱的技术条件；在附件七中，规定了批准手续。

(3) 保证团体（第 5 条、第 6 条和法第十一条、第十二条、第十三条）

各缔约国直接的或通过与之协作的团体，对于在 TIR 手册担保下进行的运输中，为所发生的应缴纳的费用和罚款等提供担保的团体，给予发放 TIR 手册和作为保证人行动的权利。在这种情况下，保证团体不仅要将与该团体发给的 TIR 手册有关的运输责任，作为保证的对象，而且还要把在作为他所加入的国际团体成员的某一外国团体所发给的 TIR 手册担保下，进行运输时所发生的责任（即使是以在该发给手册团体本国内发生的责任（作为保证对象。在日本，上述保证团体、协作团体和国际团体，如表 8-2-2 所示。

(a) 保证团体的责任

保证团体的责任是指保证团体约束与 TIR 手册的受益人和承运人有关的人，缴纳在 TIR 手册下进行运输时所发生的进出口税，和违反规定时，根据有关国家的海关法令，约束他们缴纳应课征的罚金，并与这些人一起负有连带缴纳上述税金和罚金的责任。

(b) 责任期间

保证团体的责任，自该国海关当局受理 TIR 手册时开始，至目的地海关当局无保留地解除责任时终止。

(c) 责任范围及责任限额

保证团体的保证责任，不仅及于 TIR 手册上载明的货物，而

国际保证团体的成员团体

表8-2-2

保证团体	社团法人日本集装箱协会 (Japan Container Association)	社团法人日本汽车联合会 (Japan Automobile Federation)
协作团体	社团法人日本理货协会 (The Japan Cargo Tally Corporation) 社团法人日本海事鉴定协会 (Japan Marine Surveyors & Sworn Measurer's Association)	社团法人全日本理货协会 (All Nippon Checkers Corporation)
国际团体	国际公路运输联合会 (International Road Transport Union; IRU)	国际汽车联合会 (Federation International de L'automobile; FIA) (总会设在巴黎) 国际旅游联合会 (Alliance Internationale de Tourisme; AIT)
作为国际保证团体成员团体的外国团体	英国: 公路运输协会(RHA) 美国: 机器交换协会(EIA) 西德: 西德长途货物运输登记协会 等26个国家的42个团体	法国: 法兰西汽车联合会(FAC) 荷兰: 荷兰王国旅游联合会(ANWB) 比利时: 比利时王国汽车联合会(RAC) 等13个国家的16个团体

且也及于虽未载明但装入加封的公路运输车辆或加封的集装箱内的货物。只要没有反证, 征收的金额和罚款额决定于 TIR 手册中所记载的货物明细状况。

(d) 要求保证团体缴纳课征的税金和罚款的请求期间

不仅在海关当局无保留的解除保证团体的责任后, 不能要求保证团体缴纳应保证的税金和罚款, 就是未解除责任或有保留的解除责任时, 除非自该 TIR 手册责任开始之日起一年以内通知保证团体, 否则便丧失了缴纳的请求权。缴纳请求权在保证团体接到上述通知之日起, 三年内有效, 自请求交纳之日起, 保证团体应在三个月之内缴纳应缴纳的税金和罚款。

(4) TIR手册 (第7条)

TIR手册是保证团体发给的办理海关手续的证书,其标准格式在附件一中做了规定。按照发放的团体分,TIR手册共有三种,即分别由国际公路运输联合会(TRU)、国际汽车联合会(AIT),和国际旅游联合会(FIA)等三个国际团体发放的手册。这些手册又分两种,一种是由六张各种各样的证书合订(即六张纸装订在一起)的,另一种是由十四张各种各样的证书合订(即十四张纸装订在一起)的。

(a) 分别编制TIR手册

TIR手册须按每一公路运行车辆,或每一集装箱编制。在这一方面,决议的第20项承认在一定条件下,几个集装箱可以合并使用一个TIR手册。但是,在日本,即使由同一发送人用同一船舶,从日本发送集装箱时,也要按每一个集装箱编制一份手册。

(b) 按使用区分TIR手册

TIR手册中必须包括可以剪下的,供海关在各该运输中用于管理和解除责任所需份数的单证。

(c) 起运地海关和目的地海关所需的份数

原则上,与TIR手册运输有关的起运地海关或目的地海关只需一份TIR手册,但在满足一定条件的情况下,也承认使用两份或两份以上的TIR手册。

(d) 向起运地海关提交TIR手册 (第9条)

在起运地,为了对货物、公路运行车辆、和集装箱进行检验和加封,须同时向海关提交TIR手册(令第十四条)。

(e) 向经由地和目的地的海关提交TIR手册和补充加封(第十一条、十二条,法第十条)

在经由地和目的地,将公路运行车辆和集装箱连同TIR手册一起,提交给当地的海关。在这种情况下,原则上都尊重其它缔约国海关当局所施加的加封,而不再追加加封。

(f) 海关职员同行和检查货物 (第13条、第14条)

海关当局认为必要时,可派员随同公路运行车辆同行,也可

在运输途中对公路运行车辆、集装箱和货物进行检查。不过，只是在例外的情况下，才进行货物的检查。这时，须在本国使用的TIR手册的证书和副本上记明重新施加加封的详细情况。

(g) 指定运输路线 (第10条)

海关当局可以规定在本国范围内运行的期限，并且可以要求公路运输车辆通过所规定的路线，但是，日本并不指定特定的路线。

另外，为了在国内对TIR运输货物进行保税运输，而提出运输申报时，须提交TIR手册证书1和2，但可以免除提供担保。

(h) 解除TIR运输的责任 (第15条)

货物到达目的地海关时，海关应及时地解除TIR手册的保证责任。

但是，从未立即为各该货物办理下一个海关的海关手续（进口申报，运输申报等）时起，一直到承担用以代替与TIR手册有关的保证团体责任的新的责任时为止（承担为货物进口人、承运人提供担保，和为各该货物交纳关税的新的责任时为止）不得解除TIR手册的责任。

(i) 因不可抗力而造成的货物损坏

对于因不可抗力而受损的TIR手册对象货物，经向海关当局证明，可免纳税金。

(5) 重大件货物 (第19条～第28条)

在一定条件下，对于第1条第8款所规定的重大件货物，给予与使用TIR手册运输大体相同的权利。决议的第30项是有关重大件货物的规定。

2. 新TIR公约与现行TIR公约的不同点

包括了决议内容的现行TIR公约与新TIR公约相比，主要不同点有以下各点。

①对第1条规定的定义，作了补充和修改，明确了进口税、可能摘下的车体和重大件货物的意义。

②第2条中规定，TIR运输的全程中，必须有一段行程使用