



TRÁNSITO ADUANERO



UE-CAN
Asistencia Técnica Relativa al
COMERCIO I

TRÁNSITO ADUANERO



TRÁNSITO ADUANERO



UE-CAN
Asistencia Técnica Relativa al
COMERCIO I

© Secretaría General de la Comunidad Andina
Proyecto de Cooperación UE-CAN
Asistencia Relativa al Comercio I
Paseo de la República 3895, Lima 27 - Perú
Telf.: (51-1) 411-1400
Casilla Postal 18-1177, Lima 18 - Perú.

Primera edición
Julio 2007

AUTOR:
Mirko Antonio Figueredo Medina
mirkofigueredo@hotmail.com

CORRECTORES ACADÉMICOS:
Luis Huamancaja Reyes
luishuamancaja@gmail.com

Jacqueline Lecca Rivera
jleccar@gmail.com

Hecho el depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2007-10095
I.S.B.N.: 978-9972-787-37-9

Impresión: Bellido Ediciones E.I.R.L.

Agradecimiento

*A la Secretaría General
de la Comunidad Andina
y a la Delegación de la
Comisión Europea en el Perú*



PRESENTACIÓN

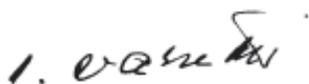
Órgano académico del Sistema Andino de Integración, la Universidad Andina Simón Bolívar durante las gestiones académicas del 2005 a 2007, ha realizado un amplio trabajo de cooperación con el Proyecto ATR Comercio I UE/CAN, con la satisfacción de cumplir así varios de los objetivos medulares de la institución:

- **El tema de estudio:** La actividad ENSEÑANZA VIRTUAL ADUANERA es de gran pertinencia, al satisfacer la necesidad de estudiar, conocer, investigar y aplicar las prácticas, leyes y mecanismos referidos al tránsito de mercancías entre los países andinos. Pocos temas, como éste, contribuyen a una efectiva práctica de la integración.
- **La formación y capacitación de recursos humanos:** El alumnado de los 9 primeros módulos, así como de los 4 módulos replicados, estuvo constituido –cada módulo– por 20 alumnos de cada país andino, entre funcionarios de las Aduanas nacionales y representantes de empresas privadas relacionadas con el rubro (más de 720 participantes). Fue un reto de envergadura para el Centro de Educación a Distancia de la Universidad atender los requerimientos de formación de un número tan elevado de alumnos y, más aún, facilitar a través de la plataforma de educación virtual los conocimientos que ellos necesitaban actualizar para mejorar su práctica profesional, tanto internamente como en relación con sus colegas de los demás países.
- **La educación virtual:** Pionera en el uso de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación aplicadas a la educación superior, la UASB a través de su Centro de Educación a Distancia y de la plataforma educativa WebCT, rompe las barreras de fronteras y difunde el conocimiento a toda la región andina; potenciando el estudio independiente, el trabajo colaborativo y el diálogo mediado por la computadora. Esta modalidad permite recurrir a la docencia más calificada en cada tema para ofrecer cursos de calidad académica incuestionable, con el apoyo de herramientas diseñadas para este tipo de educación y de personal especializado en el encuadre académico y humano necesario.

El esfuerzo de organización desplegado por la entidad gestora del Proyecto ATR Comercio I, el permanente contacto entre las dos instituciones y la coordinación conjunta de la actividad programada, han sido la mejor garantía de éxito del curso ENSEÑANZA VIRTUAL ADUANERA. Los contenidos impartidos, seleccionados entre la suma de conocimientos básicos en materia aduanera (Lucha contra el Fraude, Tránsito Aduanero, Nomenclatura Común Andina, Valoración en Aduanas, Regímenes Aduaneros, Documento Único Aduanero, Normas de Origen de las Mercancías, Control Aduanero y Medidas en Frontera), representan un fuerte núcleo temático que podrá ser repetido —total o parcialmente— en otras actividades similares.

Finalmente, la publicación de los contenidos de cada uno de estos módulos como material de estudio y de referencia, es una iniciativa que pone a disposición de funcionarios de las Aduanas como de estudiosos e investigadores, que permiten entender a cabalidad la dimensión integradora de los procedimientos aduaneros.

A tiempo de felicitar a la entidad gestora del Proyecto ATR Comercio I UE/CAN, liderado por su Directora Nilsa Mujica Girado por el trabajo realizado, la Universidad Andina Simón Bolívar se enorgullece de haber participado en la actividad ENSEÑANZA VIRTUAL ADUANERA, cumpliendo con sus objetivos tanto académicos como de apoyo a la integración subregional andina. Se demuestra así, una vez más, el poder de la educación y de la cooperación para lograr metas de interés común.



Julio Garrett Aillón
RECTOR
UNIVERSIDAD ANDINA SIMÓN BOLÍVAR

Sucre, julio de 2007

Índice

Presentación	7
Introducción	13

Tema 1

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

1.1. Introducción	17
1.2. Objetivos	17
1.2.1. Objetivo general	17
1.2.2. Objetivos específicos	18
1.3. Importancia de las autorizaciones y documentos utilizados para el transporte internacional de mercancías.	18
1.3.1. Importancia de los documentos de transporte como documentos soporte del transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías.	21
1.3.2. Importancia de los documentos de transporte como instrumentos negociables que facilitan el comercio.	22
1.4. Documentos de transporte y manifiestos de carga generalmente utilizados en el transporte internacional de mercancías.	22
1.5. Transporte multimodal y transporte intermodal de mercancías.	24
1.6. El transporte internacional de mercancías y su relación con el régimen de tránsito aduanero.	25
1.7. Resumen.	26

Tema 2

ACUERDOS Y CONVENIOS SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

2.1. Introducción.	31
2.2. Objetivos.	32
2.2.1. Objetivo general.	32
2.2.2. Objetivos específicos.	32
2.3. Acuerdos sobre transporte internacional de mercancías.	33

2.3.1.	Decisión 399 de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera	33
2.3.2.	Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT	43
2.3.3.	Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)	51
2.4.	Normativa andina sobre transporte multimodal	53
2.4.1.	Decisión 331 – Transporte Multimodal Internacional y Decisión 393 de modificaciones a la Decisión 331.	53
2.4.2.	Resolución 425 – Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional.	56
2.5.	Resumen.	57

Tema 3

EL RÉGIMEN DE TRÁNSITO ADUANERO

3.1.	Introducción.	65
3.2.	Objetivos.	65
3.2.1.	Objetivo general.	65
3.2.2.	Objetivos específicos.	66
3.3.	Definiciones.	66
3.4.	Elementos que intervienen en el tránsito aduanero.	67
3.4.1.	Transportistas autorizados.	67
3.4.2.	Autoridades aduaneras.	68
3.4.3.	Empresas concesionarias de servicios aduaneros.	69
3.4.4.	Exportadores e importadores de mercancías.	70
3.5.	Importancia del tránsito aduanero en el proceso de integración andina.	71
3.6.	El tránsito aduanero y la facilitación del comercio en el marco de la OMC.	73
3.7.	Utilización de recursos tecnológicos para la facilitación y control del tránsito aduanero.	74
3.7.1.	Sistemas informáticos para el procesamiento de trámites.	74
3.7.2.	Tarjetas chip para grabar información de trámites aduaneros.	75
3.7.3.	Otros recursos tecnológicos.	76
3.8.	Resumen.	77

Tema 4

NORMATIVA INTERNACIONAL SOBRE TRÁNSITO ADUANERO

4.1.	Introducción.	83
------	--------------------	----

4.2.	Objetivos.	84
4.2.1.	Objetivo general	84
4.2.2.	Objetivos específicos.....	84
4.3.	Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros – Convenio de Kyoto	85
4.3.1.	Decisión 618 – Incorporación progresiva del Anexo General y referencia de los Anexos Específicos del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto)	85
4.3.2.	Anexo General del Convenio de Kyoto.	86
4.3.3.	Anexo Específico E del Convenio de Kyoto.	86
4.4.	Normativa aduanera vigente en la región	88
4.4.1.	Decisión 617 – Tránsito Aduanero Comunitario	88
4.4.2.	Anexo I “Aspectos Aduaneros” del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT	88
4.4.3.	Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto Cáceres – Nueva Palmira)	95
4.5.	Resumen.	99

Tema 5

LA DECISIÓN 617 – TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO

5.1.	Introducción.	103
5.2.	Objetivos.	104
5.2.1.	Objetivo general.	104
5.2.2.	Objetivos específicos.....	104
5.3.	Antecedentes.	105
5.3.1.	Decisión 477 – Tránsito Aduanero Internacional.	105
5.3.2.	El Proyecto GRANADUA.	105
5.4.	La Decisión 617 y su relación con la normativa andina sobre transporte internacional.	106
5.5.	Alcance de la Decisión 617 – Tránsito Aduanero Comunitario.	107
5.5.1.	Definiciones.	107
5.5.2.	Disposiciones generales.	108
5.5.3.	Gestión del régimen de tránsito aduanero comunitario. ...	108
5.5.4.	Procedimiento en la aduana de partida.	109
5.5.5.	Procedimientos durante el recorrido bajo el régimen de tránsito aduanero comunitario.	110

5.5.6. Procedimientos en la aduana de destino.	111
5.5.7. De los precintos aduaneros.	111
5.5.8. De los vehículos y unidades de carga en el tránsito aduanero comunitario.	112
5.5.9. Del procedimiento de garantía del tránsito aduanero comunitario.	113
5.5.10. Infracciones y sanciones en materia de tránsito adua- nero comunitario.	114
5.5.11. Cooperación entre las aduanas de los Países Miem- bros para la facilitación del tránsito aduanero comuni- tario.	115
5.5.12. Disposiciones complementarias.	116
5.5.13. Disposiciones transitorias.	116
5.5.14. Disposiciones finales.	117
5.6. Resumen.	117
 BIBLIOGRAFÍA DE CONSULTA Y FORMULARIOS	 123

Introducción

Los sistemas de tránsito aduanero internacional están concebidos para facilitar al máximo el movimiento de mercancías bajo esta modalidad en el transporte internacional y para proporcionar a los países de tránsito, la seguridad y las garantías aduaneras requeridas. Una condición previa para el buen funcionamiento de tal sistema es, por supuesto, que las formalidades a cumplir no sean ni demasiado gravosas para las autoridades aduaneras, ni demasiado complejas para los transportistas y sus agentes. Por ello es necesario encontrar un equilibrio entre las exigencias de las autoridades aduaneras por una parte y las de los transportistas por otra.

Tradicionalmente, cuando unas mercancías atravesaban el territorio de uno o varios países, las autoridades aduaneras de cada país aplicaban medidas nacionales de control y procedimientos nacionales. Estos variaban según los países, pero implicaban frecuentemente la inspección de la carga en cada frontera nacional y la aplicación de reglamentos nacionales en materia de seguridad (garantía, fianza, caución, depósito del importe de los derechos, etc.) para asegurar el pago de los derechos e impuestos, a los que las mercancías en cuestión serían sometidas en el país, durante el tránsito a través de cada territorio. Estas medidas, aplicadas sucesivamente en cada país de tránsito, significaban considerables gastos y retrasos y obstaculizaban el transporte internacional.

El Tránsito Aduanero Internacional de la CAN ha sido elaborado para reducir las dificultades a las que se enfrentaban los transportistas y, al mismo tiempo, ofrecer a las autoridades aduaneras un sistema internacional de control que sustituye los procedimientos nacionales tradicionales, mientras se asegura una protección efectiva de la recaudación de los Estados a través de los cuales transitan las mercancías.

En lo que se refiere a las medidas de control en las fronteras, el Tránsito Aduanero Internacional de la CAN ofrece claras ventajas para las administraciones de aduanas, pues reduce las exigencias normales de un procedimiento nacional de tránsito. Al mismo tiempo, suprime la necesidad costosa en personal e instalaciones de proceder a una inspección

física en los países de tránsito, aparte de la comprobación de los precintos y del estado exterior del comportamiento de carga o del contenedor. Suprime igualmente la necesidad de presentar garantías nacionales y los sistemas nacionales de documentación.

Otras ventajas se derivan del hecho de que la operación de tránsito internacional tiene la cobertura de un único documento de tránsito, que reduce el riesgo de presentar información inexacta a las administraciones aduaneras.

Las ventajas para el comercio y los transportistas son igualmente evidentes. Las mercancías pueden atravesar las fronteras nacionales con una intervención mínima por parte de las administraciones aduaneras. Al aligerar los obstáculos tradicionales a la circulación internacional de mercancías, el Tránsito Aduanero Internacional de la CAN favorece el desarrollo del comercio internacional. Reduciendo retrasos en el tránsito, permite realizar significativas economías en los gastos de transporte. Además, las decisiones del Tránsito Aduanero Internacional de la CAN permiten aplicar ampliamente esas ventajas al transporte de mercancías. Finalmente, al reducir esos obstáculos al transporte internacional que constituyen los controles aduaneros, el sistema permite a los exportadores escoger con mayor facilidad el modo de transporte que mejor responda a sus necesidades.

Estudiaremos todo lo relativo al Tránsito Aduanero Comunitario. Con ello se probará el atractivo ejercido por el sistema, tanto para los transportistas como para las autoridades aduaneras, gracias a la simplicidad y a la eficacia de su funcionamiento.

Para asegurarse que las mercancías puedan viajar con un mínimo de ingerencia durante el trayecto, sin dejar de ofrecer un máximo de garantías a la administración aduanera en todos los países de tránsito, según sus últimas modificaciones plasmadas en las respectivas decisiones serán analizadas en los tópicos respectivos de este curso.

Tema 1
TRANSPORTE INTERNACIONAL
DE MERCANCÍAS

1.1. INTRODUCCIÓN

Si bien el tema de fondo del presente curso está relacionado al régimen de tránsito aduanero comunitario, se considera importante recordar algunos aspectos vinculados a la actividad del transporte internacional de mercancías, tomando en cuenta que para la realización de una operación de tránsito aduanero de mercancías deben cumplirse de manera previa ciertos requisitos establecidos para el transporte internacional, principalmente en la obtención de autorizaciones emitidas por los organismos nacionales competentes y presentación de la documentación necesaria para la ejecución de la operación, sin dejar de lado el control aduanero al que deben sujetarse los medios de transporte y las mercancías.

En este contexto, el tema abordará algunos conceptos inherentes al transporte internacional de mercancías, estableciendo su estrecha relación con las medidas internacionalmente aceptadas por los países, para la aplicación del régimen de tránsito aduanero de mercancías.

Complementando lo anterior, corresponde indicar que, por lo general, las normas que rigen la ejecución de estas operaciones se encuentran contempladas en acuerdos y convenios internacionales suscritos entre los países por los que se lleva a cabo el transporte internacional y el tránsito aduanero de mercancías, acuerdos y convenios que serán desarrollados en otros temas de este curso.¹

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Objetivo general

Dar a conocer los principales aspectos relacionados a la actividad del transporte internacional de mercancías, considerando la estrecha relación existente entre las operaciones de transporte internacional y las operaciones de tránsito aduanero de mercancías que son trasladadas desde

¹ Tema N° 2. Acuerdos y Convenios Internacionales sobre Transporte Internacional de Mercancías, y Tema N° 4. Normativa Internacional sobre Tránsito Aduanero.

un país a otro conforme a lo establecido en acuerdos y convenios suscritos por los países que constituyen la región.

1.2.2. Objetivos específicos

- Considerar la importancia de las autorizaciones otorgadas para el transporte internacional de mercancías en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales vigentes.
- Detallar cuáles son los documentos que utilizan las empresas y cooperativas de transporte autorizadas para realizar operaciones de transporte internacional de mercancías.
- Identificar los documentos de transporte y los manifiestos de carga más frecuentemente utilizados en la región para el transporte internacional de mercancías, según el modo de transporte en el que se ejecuten las operaciones.
- Establecer las características y las principales diferencias existentes entre el transporte multimodal y el transporte intermodal de mercancías.
- Reflexionar acerca de la importante relación que existe entre la actividad del transporte internacional y el régimen de tránsito aduanero de mercancías.

1.3. IMPORTANCIA DE LAS AUTORIZACIONES Y DOCUMENTOS UTILIZADOS PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.

Las autorizaciones para el transporte internacional de mercancías.

En principio, a efecto de establecer la importancia de las autorizaciones y de los documentos requeridos para la ejecución de una operación de transporte internacional de mercancías, se puede definir al transporte internacional de mercancías como la actividad realizada por un transportista autorizado que procede al traslado de bienes desde un país a otro, conforme a lo dispuesto en acuerdos internacionales y en acuerdos de carácter bilateral o multilateral suscritos por los países entre los cuales se realiza la operación.

Resulta pertinente indicar que las operaciones de transporte internacional de mercancías necesariamente deben ser ejecutadas por empresas de transporte (incluidas las cooperativas de transporte) debidamente autorizadas por las autoridades nacionales competentes de los países entre los que vayan a realizarse dichas operaciones. Para tal efec-

to, estas empresas o cooperativas de transporte deben cumplir con los requisitos y formalidades específicamente establecidos en los diferentes acuerdos y convenios internacionales suscritos entre los países que conforman la región.

Estas autorizaciones son importantes ya que permitirán tener plenamente identificadas a las empresas y sus representantes legales, dedicadas al transporte internacional de carga. A su vez, la entidad competente de cada país podrá asegurar que las unidades de transporte cumplan con las exigencias técnicas para el correcto traslado de las mercancías.

Los documentos de transporte.

Con relación a los documentos requeridos para la ejecución del transporte internacional de mercancías, dependiendo del modo de transporte a ser utilizado para el traslado de las mismas de un país a otro, el transportista autorizado y el remitente o destinatario de las mercancías necesariamente deben suscribir un documento de transporte (o en su caso un contrato de transporte) en el cual se establezcan las condiciones en las que se ejecutará la operación de transporte.

El documento suscrito deberá especificar el lugar de recepción y el lugar de entrega de las mercancías, las condiciones en las que el transportista autorizado recibe las mismas y los plazos fijados para su entrega en el lugar establecido, entre los datos más importantes.

Cabe indicar que los documentos de transporte (o en su caso los contratos de transporte) corresponden a documentos cuya suscripción por parte del remitente o del destinatario de las mercancías y el transportista autorizado que realiza la operación acredita que este último ha tomado a su cargo las mercancías, comprometiéndose a su traslado y entrega en el lugar convenido conforme a las condiciones establecidas en el documento suscrito para el efecto.

Por otra parte, una vez suscritos, el documento de transporte o el contrato de transporte constituyen elementos de índole jurídico que regulan las operaciones de transporte internacional de mercancías, estableciendo formalidades contractuales de cumplimiento mutuo, así como derechos, obligaciones y responsabilidades de transportistas autorizados que ejecutan la operación y de personas naturales o jurídicas que actúan como remitentes o destinatarios de las mercancías objeto de transporte.

Los manifiestos de carga.

Respecto al manifiesto de carga², se puede afirmar que este corresponde a un documento sujeto a control aduanero utilizado para la ejecución del transporte internacional de mercancías. Es emitido y suscrito por el transportista autorizado que se responsabiliza por la custodia de las mercancías, desde que estas son embarcadas en un medio de transporte que opera bajo su responsabilidad hasta que son entregadas en el lugar establecido para su descarga y posterior entrega al destinatario.

El manifiesto de carga es elaborado por el transportista autorizado considerando los aspectos acordados con el remitente o con el destinatario al momento de suscribir el respectivo documento de transporte o el contrato de transporte. Corresponde indicar que el manifiesto de carga por lo general, además de los espacios a ser llenados por el transportista autorizado, incluye espacios destinados a registrar las actuaciones de las autoridades aduaneras que intervienen en el control de las operaciones de transporte internacional de mercancías

Asimismo, cabe mencionar que los datos de las mercancías declaradas en el manifiesto de carga utilizado para el transporte internacional (llamase cantidad y tipo de bultos, peso bruto, marcas y números en los bultos, descripción comercial de las mercancías, por mencionar los datos más importantes) contribuyen al control por parte de las autoridades aduaneras de los países entre los cuales se efectúa la operación.

En determinados casos, más específicamente en el transporte internacional carretero, el manifiesto de carga incluye también datos de los medios de transporte y de las unidades de carga en los que se transportan las mercancías (llamase: número de placa / matrícula / patente, año de fabricación, etc), situación que permite aplicar el control aduanero a dichos medios de transporte y unidades de carga.

A manera de aclaración, corresponde indicar que cuando las mercancías transportadas se encuentran sujetas al régimen de tránsito aduanero, además del documento de transporte y del manifiesto de carga antes mencionados, el transportista autorizado debe emitir y suscribir la correspondiente declaración de tránsito aduanero como un documento aduanero al amparo del cual se realizará el transporte de las mercancías suje-

² Los manifiestos internacionales de carga vigentes para el transporte internacional de mercancías en la región se presentan en el Tema N° 2. Acuerdos y convenios internacionales sobre transporte internacional terrestre

tas al régimen de tránsito aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino ubicadas en diferentes países.

1.3.1. Importancia de los documentos de transporte como documentos soporte del transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías.

Considerando los aspectos precedentemente mencionados, se puede afirmar que los documentos de transporte utilizados para el transporte internacional y/o tránsito aduanero de mercancías constituyen documentación soporte, con base a la cual el transportista autorizado elabora el manifiesto de carga (para el caso de transporte internacional de mercancías) y la declaración de tránsito aduanero (cuando las mercancías estén sujetas al régimen de tránsito aduanero), debiendo presentar esta documentación conjuntamente con los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías transportadas a las autoridades aduaneras de los países entre los cuales se realiza la operación.

Los documentos de transporte se encuentran orientados principalmente a establecer de manera puntual las obligaciones de transportistas autorizados, remitentes y destinatarios de las mercancías en una operación de transporte internacional y en una operación de tránsito aduanero, toda vez que estos documentos incluyen aspectos contractuales importantes de los cuales se pueden mencionar los siguientes:

- Consignan los datos del transportista autorizado, así como del remitente y destinatario de las mercancías objeto de transporte internacional o sujetas al régimen de tránsito aduanero.
- Especifican el lugar en el cual el transportista autorizado recibe las mercancías del remitente, (en el país de partida, en el lugar de entrega de las mismas, y en el país de destino), determinando también las condiciones en las que el remitente entrega las mercancías al transportista autorizado.
- Una vez suscritos, los documentos de transporte prueban la recepción y custodia de las mercancías por parte del transportista autorizado, comprometiéndolo a la entrega de las mismas en el lugar acordado con el remitente o destinatario con el que haya suscrito el documento de transporte (o de corresponder el contrato de transporte)
- Proporcionan datos que permiten efectuar el control aduanero de las mercancías transportadas internacionalmente o sujetas al régimen de tránsito aduanero, posibilitando de esta manera aplicar los

acuerdos de cooperación vigentes para el intercambio de información y asistencia mutua entre los países.

Corresponde indicar que los distintos acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países para el transporte internacional de mercancías y para el régimen de tránsito aduanero incluyen de manera puntual los derechos, obligaciones y responsabilidades de transportistas autorizados, así como de los remitentes y destinatarios de las mercancías que suscriben el documento de transporte o en su caso el contrato de transporte que respalda la operación.

1.3.2. Importancia de los documentos de transporte como instrumentos negociables que facilitan el comercio.

Con el objeto de dinamizar y facilitar las operaciones de comercio exterior, y considerando imponderables que muchas veces impiden concretar transacciones comerciales conforme a lo previsto inicialmente por exportadores o importadores de mercancías, es que se hace necesaria la emisión de una copia del documento de transporte con carácter de copia negociable.

Así, en la práctica, esta situación contribuye de gran manera a facilitar el desarrollo de las operaciones de comercio exterior, principalmente cuando se requiere disponer de las mercancías en condiciones diferentes a las inicialmente previstas al momento de su embarque en el país de partida y generalmente es atribuible a circunstancias tales como cambio de lugar de entrega de las mercancías, cambio de destinatario o cambio de consignatario; efectivizándose siempre y cuando el transportista autorizado cuente con la autorización del remitente o del destinatario con el que suscribió el documento de transporte (o el contrato de transporte)

Cabe acotar que dichos cambios están permitidos de acuerdo a lo establecido en los distintos acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países que conforman la región, los cuales prevén la finalización de operaciones de transporte internacional y de tránsito aduanero de mercancías en aduanas distintas a las inicialmente declaradas en los documentos que amparan la operación, estableciendo para tal efecto los mecanismos de control y de comunicación entre aduanas que deben ser aplicados en estos casos.

1.4. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y MANIFIESTOS DE CARGA GENERALMENTE UTILIZADOS EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.

Conforme a los aspectos presentados en el numeral 1.3, corresponde indicar que los documentos de transporte y los manifiestos de car-

ga constituyen elementos por demás importantes dentro del desarrollo de una operación de transporte internacional de mercancías, considerando que su presentación ante las autoridades aduaneras es requerida para todos los modos de transporte en los que las mercancías son transportadas desde el país de partida hasta el país de destino.

En este entendido, considerando los diferentes modos de transporte en los que se procede al traslado de mercancías de un país a otro, los documentos de transporte y los manifiestos de carga utilizados para las operaciones de transporte internacional de mercancías pueden clasificarse según lo siguiente:

Modo de transporte	Documento de transporte	Manifiesto de carga	Acuerdo o Convenio Internacional
Carretero	Carta de Porte - Conhecimento de Transporte Internacional (CRT)	Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)	Acuerdo 1.76 ³ XV Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur (ATIT) Acuerdo 1.97 ⁴ XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur (ATIT)
	Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC)	Manifiesto de Carga Internacional (MCI)	Decisión 399 Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, y Resolución 300 Reglamento de la Decisión 399. (Comunidad Andina)

³ Acuerdo que aprueba la Carta de Porte – Conhecimento de Transporte (CRT) en el marco del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur - ATIT

⁴ Acuerdo que aprueba el Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) en el marco del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur - ATIT.

Ferrovio	Conocimiento - Carta de Porte Internacional TIF/DTA		Acuerdo 1.100 ⁵ XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur (ATIT)
Fluvial	Conocimiento de embarque fluvial	Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA fluvial)	Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)
Multimodal	Documento de Transporte Multimodal.	Según el modo de transporte utilizado para cada tramo	Decisión 331 Transporte Multimodal Internacional, y Decisión 393 Modificación Decisión 331 (Comunidad Andina)

1.5. TRANSPORTE MULTIMODAL Y TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCANCÍAS.

Considerando las características propias de cada uno de estos modos de transporte, resulta conveniente realizar una breve definición de ambos, para posteriormente establecer las principales diferencias que existen entre uno y otro.

El transporte multimodal comprende el transporte de mercancías realizado por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único contrato de transporte multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.⁶

⁵ Acuerdo que aprueba el Conocimiento – Carta de Porte Internacional / Declaración de Tránsito Aduanero (TIF/DTA) en el marco del ATIT.

⁶ Definición contenida en el Capítulo 1 de la Decisión 331 Transporte Multimodal Internacional vigente en los Países Miembros de la Comunidad Andina.

El transporte intermodal, por su parte, corresponde al transporte internacional de mercancías realizado por dos o más modos de transporte, en virtud de varios contratos de transporte, a los cuales cada transportista que interviene en la operación de transporte desde un país a otro toma las mercancías bajo su custodia y asume la responsabilidad por el tramo del transporte que le corresponde ejecutar.

En tal sentido, se puede establecer que las principales diferencias entre el transporte multimodal y el transporte intermodal radican principalmente en la responsabilidad que se le atribuye al operador que ejecuta el transporte internacional y en los documentos de transporte al amparo de los cuales se realiza la operación (un sólo documento de transporte para el transporte multimodal y varios documentos de transporte para el transporte intermodal).

Por una parte, en el transporte multimodal, el Operador de Transporte Multimodal – OTM se responsabiliza por la ejecución de la totalidad de la operación de transporte, emitiendo para tal efecto un sólo contrato de transporte multimodal o un sólo documento de dicho transporte que ampara el transporte de las mercancías desde el país de partida hasta el país de destino, documento mediante el cual asume plena responsabilidad por las acciones y omisiones de sus empleados en el ejercicio de sus funciones o las de terceros cuyos servicios fueron subcontratados para el cumplimiento del referido contrato de transporte multimodal.

En cambio, en el transporte intermodal, la operación de transporte se divide en dos o más tramos establecidos desde el lugar de embarque hasta el lugar de entrega de las mercancías, cada uno de los cuales es ejecutado por un transportista autorizado que se responsabiliza únicamente por el tramo del transporte que le corresponde ejecutar, requiriéndose la emisión individualizada de los respectivos documentos de transporte y manifiestos de carga que respalden el transporte de las mercancías en cada tramo.

1.6. EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS Y SU RELACIÓN CON EL RÉGIMEN DE TRÁNSITO ADUANERO.

Considerando los aspectos hasta ahora vistos, se puede establecer la relación existente entre el transporte internacional y el tránsito aduanero de mercancías, tomando en cuenta que:

- Las empresas o cooperativas de transporte que realizan el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero desde el territorio de un país hasta el territorio de otro, además de contar

con las autorizaciones para transporte internacional otorgadas por las autoridades nacionales competentes, deben cumplir con las formalidades pertinentes ante las autoridades aduaneras encargadas del control de medios de transporte, unidades de carga y mercancías que ingresan o salen de su territorio aduanero.

- Los documentos de transporte, manifiestos de carga y declaraciones de tránsito aduanero requeridos para la ejecución de operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías, así como las condiciones en que estos documentos deben ser presentados a las autoridades aduaneras para someterse al respectivo control, se encuentran previstos en los acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países.
- Los documentos antes mencionados, así como los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías transportadas (ya sea que se encuentren sujetas al transporte internacional o al régimen de tránsito aduanero) deben ser presentados a las autoridades aduaneras de los países por los que vaya a ejecutarse la operación y posibilitar de esta manera la aplicación de los controles establecidos en la legislación supranacional vigente en la región.

1.7. RESUMEN.

En este tema se abordan de manera introductoria los aspectos generales inherentes a la actividad del transporte internacional de mercancías, tomando en consideración los siguientes puntos:

- En primera instancia, corresponde poner énfasis en la importancia que revisten las autorizaciones para realizar esta actividad, las mismas que tienen respaldo en acuerdos y convenios internacionales, bilaterales o multilaterales suscritos por los países de la región. Estas autorizaciones permiten a los operadores de transporte autorizados (transportistas autorizados) trasladar las mercancías de un punto geográfico ubicado en el país de partida hasta otro punto geográfico ubicado en un país de destino, siempre y cuando previamente hayan cumplido con los requisitos y formalidades previstos en los acuerdos y convenios anteriormente mencionados.

A su vez nos permite tener plenamente identificadas a las empresas y sus representantes, para responder ante las responsabilidades jurídico administrativas que se pudieran suscitar de las diversas operaciones de transporte internacional de mercancías.

- Por otra parte, a manera de identificar los documentos que con mayor frecuencia se utilizan en la región para operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías, se definen y detallan los principales documentos de transporte y manifiestos de carga aprobados en el ámbito de aplicación de los acuerdos y convenios suscritos por los países de la región para regular las operaciones de transporte internacional realizadas en los diferentes modos de transporte en los que las mercancías son trasladadas de un país a otro. Los acuerdos y convenios son desarrollados de manera extensa en el Tema N° 2. Acuerdos y Convenios sobre Transporte Internacional de Mercancías.
- Asimismo, se realizan las aclaraciones pertinentes en cuanto se refiere al transporte multimodal y el transporte intermodal de mercancías, definiendo de manera precisa las características y el alcance de ambos modos de transporte, considerando además las diferencias existentes entre uno y otro, principalmente relacionadas a la responsabilidad del operador que ejecuta el transporte y los documentos utilizados para cada una de estas operaciones.

En cuanto a la responsabilidad, y en el caso del transporte multimodal, ésta es asumida de manera total por el Operador de Transporte Multimodal – OTM, que realiza el transporte de las mercancías desde el país de partida hasta el país de destino; en tanto que en el transporte intermodal, la responsabilidad es asumida de manera parcial por cada uno de los transportistas autorizados que intervienen en la operación, vale decir que estos últimos asumen responsabilidad por un determinado tramo del transporte.

Con referencia a los documentos utilizados, en el transporte multimodal se reconoce la existencia de un solo documento de transporte multimodal emitido con base a un único contrato de transporte suscrito por el Operador de Transporte Multimodal – OTM; en tanto que en el transporte intermodal se reconoce la existencia de uno o más documentos de transporte emitidos por cada transportista autorizado para respaldar el tramo del transporte que le corresponde ejecutar, lo cual implica la existencia de varios contratos de transporte.

- Finalmente, se aborda la estrecha relación existente entre la actividad del transporte internacional y el régimen de tránsito aduanero, estableciendo de qué manera ambos se complementan para el desarrollo o ejecución de operaciones de comercio exterior de mer-

cancias, considerando además que los transportistas que realicen operaciones de tránsito aduanero de mercancías previamente deben cumplir con los requisitos y las formalidades establecidos para el transporte internacional, obteniendo las autorizaciones que les permiten la circulación de medios de transporte, unidades de carga y mercancías por los territorios aduaneros de los países, en atención a los acuerdos y convenios internacionales, bilaterales o multilaterales que para el efecto estos hayan suscrito.

Tema 2

ACUERDOS Y CONVENIOS SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

2.1. INTRODUCCIÓN

Con la finalidad de complementar los puntos tratados en el tema anterior, en este tema se presentan algunos de los principales mecanismos de orden internacional aprobados en la región para regular el transporte internacional de mercancías, los mismos que corresponden a acuerdos y convenios internacionales que rigen para los diferentes modos de transporte en los que las mercancías son trasladadas de un país a otro. Cabe acotar que estos acuerdos fueron suscritos en el ámbito de los diferentes foros internacionales de los que participan los países que conforman la región: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela¹.

En este sentido, se presentan los diferentes acuerdos y convenios internacionales que los países de la región han suscrito para regular las operaciones de transporte internacional de mercancías que se realizan por sus territorios, entre los cuales podemos mencionar la Decisión 399 de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías y sus disposiciones complementarias (vigentes en Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela), el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT (vigente en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay) y el Acuerdo sobre Transporte por la Hidrovía Paraguay – Paraná / Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira (vigente en Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay)

Presentaremos los aspectos previstos en cada uno estos acuerdos y convenios internacionales, sobre todo en lo concerniente a tres aspectos

¹ Venezuela se retiró de la CAN en Abril del 2006, sin embargo, según el artículo 135º del acuerdo, cesan sus derechos y obligaciones derivados de su condición de miembro, con excepción de las ventajas recibidas y otorgadas de conformidad con el programa de liberación de la subregión, las cuales permanecerán en vigencia por un plazo de cinco años a partir de la denuncia.

Venezuela sostuvo en diciembre 2006 una reunión con la CAN poniéndose de acuerdo en el capítulo de medidas sanitarias y fitosanitarias, obstáculos técnicos al comercio exterior y solución de controversias.

tos básicos del transporte internacional de mercancías que repercuten en la realización de operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero:

- Emisión de autorizaciones para transporte internacional otorgadas por los organismos nacionales competentes de los países, incluidos los casos en los que corresponde el registro y habilitación de medios de transporte y unidades de carga ante las instancias pertinentes de transporte y aduana;
- Utilización de documentos de transporte, manifiestos de carga y documentos soporte requeridos para las operaciones de transporte internacional; y
- Utilización de declaraciones de tránsito aduanero requeridas para el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero.

2.2. OBJETIVOS

2.2.1. Objetivo general

Realizar una revisión de los aspectos previstos en la normativa supranacional vigente para el transporte internacional de mercancías, aprobada en el marco de los diferentes acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países en la región, identificando las formalidades que deben cumplir las empresas o cooperativas de transporte a fin de obtener las autorizaciones para el transporte internacional de mercancías y los documentos aprobados para la ejecución de dichas operaciones.

2.2.2. Objetivos específicos

- Establecer el ámbito de aplicación de los principales acuerdos y convenios internacionales sobre transporte internacional de mercancías suscritos en la región, con especial énfasis en los aspectos relacionados al ámbito aduanero.
- Realizar un recuento de los requisitos y formalidades establecidos en dichos acuerdos y convenios internacionales para la emisión de autorizaciones para transporte internacional de mercancías solicitadas por empresas o cooperativas de transporte.
- Establecer cuáles son las autorizaciones emitidas por los organismos nacionales competentes para el transporte internacional de mercancías, dependiendo del modo de transporte en el que se ejecute la operación.

- Detallar los documentos internacionalmente reconocidos para efectuar operaciones de transporte internacional de mercancías y, cuando corresponda, ejecutar operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero.
- Establecer cuáles son las formalidades básicas previstas para la ejecución de operaciones de transporte internacional de mercancías conforme a lo previsto en los procedimientos aprobados mediante acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países de la región.

2.3. ACUERDOS SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.

2.3.1. Decisión 399 de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera

2.3.1.1. Aspectos Generales

La Decisión 399 de la Comunidad Andina establece los requisitos y formalidades que se deben cumplir para el transporte internacional de mercancías por carretera entre los territorios de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela), considerando los principios fundamentales de libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional, transparencia, no discriminación, igualdad de tratamiento legal, libre competencia y nación más favorecida, con el compromiso de los Países Miembros de homologar autorizaciones y documentos de transporte, eliminando toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones del transporte internacional.

Las disposiciones de la Decisión 399 y sus normas complementarias, contenidas en la Resolución 300 (Reglamento de la Decisión 399) y Resolución 721 (modificaciones a la Resolución 300), rigen para el transporte internacional de mercancías por carretera, realizado entre Países Miembros o en tránsito por el territorio de éstos.

Conforme a lo establecido por esta Decisión, el transporte internacional de mercancías debe necesariamente realizarse en vehículos habilitados² y en unidades de carga³ registrados ante los organismos nacio-

² Vehículo habilitado: camión o tracto camión al cual el organismo nacional competente le ha otorgado Certificado de Habilitación.

³ Unidad de carga: remolque o semiremolque (furgón, plataforma, tolva, tanque fijo) registrado ante los organismos nacionales competentes de transporte y de aduana.

(Ambas definiciones están contenidas en el Capítulo I de la Decisión 399 - Transporte Internacional de Mercancías por Carretera)

nales competentes de transporte y de aduana de los Países Miembros, debiendo utilizarse para el efecto rutas y cruces de frontera habilitados en cada uno de los países por los que se lleve a cabo la operación. Los tipos de tráficos previstos son los siguientes:

- a) Entre dos Países Miembros que mantienen una frontera común (Ejemplo: tráfico iniciado en Colombia con destino final Venezuela);
- b) Entre dos Países Miembros, con tránsito por uno o más Países Miembros (Ejemplo: tráfico iniciado en Bolivia que pasa por Perú con destino final Ecuador);
- c) Desde un País Miembro hacia un tercer país, con tránsito por uno o más Países Miembros (Ejemplo: tráfico iniciado en Ecuador que pasa por Perú y Bolivia con destino final Argentina);
- d) Desde un tercer país a un País Miembro, con tránsito por uno o más Países Miembros (Ejemplo: tráfico iniciado en Argentina que pasa por Bolivia, Perú y Ecuador con destino final Colombia); y
- e) En tránsito a través de dos o más Países Miembros desde y hacia terceros países (Ejemplo: tráfico iniciado en Chile que pasa por Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela con destino final Brasil)

Es preciso recordar que esta Decisión no se aplica para el transporte local de mercancías por parte de transportistas autorizados en los Países Miembros, ni para el transporte fronterizo el cual se rige por normas acordadas entre Países Miembros limítrofes.

2.3.1.2. Autorizaciones para el transporte internacional de mercancías.

Las empresas de transporte carretero deben encontrarse constituidas legalmente en uno de los Países Miembros y obtener el Certificado de Idoneidad, el Permiso de Prestación de Servicios y el Certificado de Habilitación como autorizaciones válidas para ejecutar operaciones de transporte internacional de mercancías y operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero, cuando así corresponda.

Los organismos nacionales de cada País Miembro otorgarán las mencionadas autorizaciones conforme a lo siguiente:

a) Certificado de Idoneidad.

El Certificado de Idoneidad es otorgado mediante Resolución Administrativa emitida por el organismo nacional competente del país de origen del transportista, tiene una vigencia de 5 años y su otorgamiento está

sujeto a la evaluación de los antecedentes y capacidad de la empresa o cooperativa de transporte que solicita la autorización.

Contempla dos Anexos, uno para detallar los vehículos habilitados y las unidades de carga que conforman la flota del transportista y el otro para detallar el ámbito de operaciones del transportista, vale decir los Países Miembros por los que solicita realizar operaciones de transporte internacional.

Para el registro de vehículos habilitados y unidades de carga en Países Miembros diferentes al país de origen del transportista, éste deberá presentar copia del Certificado de Idoneidad y del Anexo de vehículos habilitados y unidades de carga.

Una vez emitido, el Certificado de Idoneidad será aceptado en todos los demás Países Miembros en los que se solicite el Permiso de Prestación de Servicios descrito en el inciso b) siguiente.

b) Permiso de Prestación de Servicios.

El Permiso de Prestación de Servicios es otorgado mediante Resolución Administrativa emitida por el organismo nacional competente de el país o de los Países Miembros en los que el transportista solicite realizar sus operaciones, y su vigencia sujeta a la del Certificado de Idoneidad. Este permiso debe ser solicitado en el plazo de 90 días de emitido el Certificado de Idoneidad, procediéndose a la cancelación de este último en caso de no presentarse la solicitud dentro del plazo antes mencionado.

Al igual que el Certificado de Idoneidad, el Permiso de Prestación de Servicios tiene dos Anexos destinados a detallar los vehículos habilitados y las unidades de carga y el ámbito de operaciones del transportista autorizado.

c) Certificado de Habilitación.

Por cada vehículo habilitado se expedirá un Certificado de Habilitación emitido por el organismo nacional competente del país de origen del transportista. Tiene una vigencia de 2 años y es entregado al transportista conjuntamente al Certificado de Idoneidad, debiendo ser portado en el vehículo habilitado durante el desarrollo de las operaciones de transporte internacional. De esta manera, se establece que los vehículos habilitados y las unidades de carga registrados en un País Miembro sean reconocidos como aptos para el transporte internacional en los demás Países Miembros.

En los casos que procede el retiro o desvinculación de vehículos habilitados y unidades de carga a solicitud del transportista autorizado, el organismo nacional competente procederá a la cancelación del Certificado de Habilitación y del registro realizado.

Cabe indicar que una vez otorgada la autorización para transporte internacional y concluido el registro de vehículos habilitados y unidades de carga, el organismo nacional competente comunicará esta situación a la autoridad aduanera de su país, solicitando que la misma proceda al correspondiente registro.

Los documentos a los que se hace referencia en los incisos a), b) y c) precedentes corresponden a autorizaciones emitidas por los organismos nacionales competentes para el transporte internacional de mercancías, los cuales deben complementarse con el registro de los vehículos habilitados y unidades de carga ante la autoridad aduanera del país de origen del transportista. Sobre este último punto, corresponde puntualizar lo siguiente:

- Tanto transportistas autorizados, como vehículos habilitados y unidades de carga, deben estar registrados ante el organismo nacional competente de aduana de los Países Miembros por los que presten el servicio de transporte, posibilitando de esta manera la salida y el ingreso temporal de dichos vehículos y unidades de carga en operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera (incluidos los equipos, repuestos y partes que sean necesarios)
- Respecto a la garantía, se establece que los vehículos habilitados y las unidades de carga se constituyen de pleno derecho en garantía exigible por el pago de gravámenes, impuestos u otros aplicables sobre las mercancías, vehículos habilitados, unidades de carga y equipos utilizados en una operación de transporte internacional. Esta garantía puede ser sustituida por otra garantía establecida a satisfacción de la autoridad aduanera, pudiendo tratarse de una garantía global para varias operaciones de transporte o individual para una sola operación.
- Los vehículos habilitados y las unidades de carga registradas pueden permanecer hasta 30 días en el territorio de un País Miembro diferente al país de origen del transportista autorizado, este plazo puede ser prorrogado por la autoridad aduanera previa solicitud fundamentada presentada por dicho transportista. En caso de incumplimiento, el transportista autorizado se sujetará a las sanciones

establecidas en la legislación nacional, excepto en casos justificados atribuibles a causas de fuerza mayor o causas fortuitas.

De manera excepcional se prevé la utilización de vehículos no habilitados (propios, de terceros o de otro transportista autorizado) para proseguir una operación de transporte internacional interrumpida debido a causas fortuitas o de fuerza mayor, estableciéndose que el servicio de transporte sea prestado bajo responsabilidad del transportista autorizado que haya emitido la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC y el Manifiesto de Carga Internacional – MCI.

2.3.1.3. Documentos requeridos para el transporte internacional de mercancías.

De manera general se determina que toda operación de transporte internacional de mercancías por carretera se realice al amparo de una Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC y un Manifiesto de Carga Internacional – MCI, debiendo adjuntarse una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, cuando las mercancías se encuentren sujetas al régimen de tránsito aduanero.

a) Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC

La Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC, es un documento de transporte suscrito entre el transportista autorizado y el remitente de las mercancías acreditando la existencia de un contrato de transporte. Constituye prueba de que el transportista autorizado ha recibido las mercancías bajo su responsabilidad y se encuentra obligado al transporte de las mismas, contra el pago de un flete, desde el lugar en que las recibe hasta el lugar convenido para su entrega, todo dentro de un plazo acordado entre las partes que suscriben este documento.

Se prevé que pueda ser expedida de manera impresa, escrita o mediante la utilización de cualquier medio mecánico o electrónico, estableciéndose que las firmas consignadas en la misma pueden ser autógrafas o manuscritas, impresas en facsímil, perforadas, estampadas, en símbolos o registradas por cualquier medio mecánico o electrónico, siempre que la legislación de los Países Miembros por los que se desarrolle la operación así lo permita.

b) Manifiesto de Carga Internacional – MCI

El Manifiesto de Carga Internacional – MCI, es un documento aduanero utilizado para el transporte internacional de mercancías por carretera emitido bajo responsabilidad de un transportista autorizado con base a los

datos contenidos en la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC. Acredita que las mercancías declaradas fueron reverificadas y autorizadas por una aduana de partida de un País Miembro para su transporte hasta una aduana de destino ubicada en otro País Miembro.

Al respecto, corresponde indicar que además de los espacios reservados para los datos a ser llenados por el transportista autorizado, el Manifiesto de Carga Internacional – MCI, incluye espacios reservados para dejar constancia de la intervención de las autoridades aduaneras durante la ejecución de la operación de transporte internacional.

De acuerdo a lo establecido en la Decisión 399 y en la Resolución 300, el Manifiesto de Carga Internacional – MCI, básicamente debe consignar información del transportista autorizado (Razón social, identificación tributaria, identificación del Certificado de Idoneidad y del Permiso de Prestación de Servicios que respaldan la operación); de las características del vehículo habilitado y la unidad de carga (número de placa/matricula/patente, marca, año de fabricación, etc); de los miembros de la tripulación y, lo más importante en materia aduanera, información de las mercancías transportadas (cantidad y tipo de bultos, peso bruto, marcas y números en los bultos, descripción comercial de las mercancías, precintos y marcas de identificación aduaneros, etc)

c) Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI

La Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, es el documento aduanero único de los Países Miembros en el que constan todos los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero internacional ⁴. Debe ser llenada por el transportista autorizado con base a la información y documentación proporcionados por el remitente, considerando principalmente información contenida en la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC.

Según lo establecido en la Decisión 399 y en la Resolución 300, la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI debe consignar información referida a: datos del transportista autorizado y características de los vehículos habilitados y unidades de carga registradas; nombre y dirección del remitente, destinatario y consignatario de las mercancías; denominación de las aduanas de partida, aduanas de cruce de frontera y aduanas de destino declaradas; así como características de las mercan-

⁴ Definición contenida en el Capítulo 1 Definiciones de la Decisión 477 Tránsito Aduanero Internacional, sustituida por la Decisión 617.

cías transportadas como ser: país de origen, descripción comercial, cantidad de bultos, marcas y números de bultos, peso bruto y precio.

Como un dato importante, cabe mencionar que la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, incluye además los datos de la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC y del Manifiesto de Carga Internacional – MCI relacionados a la operación de tránsito aduanero.

En el anverso de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, se incluyen los espacios reservados para registrar la intervención de la aduana de partida; en tanto que las casillas del reverso se encuentran destinadas para la anotación de las actuaciones de las aduanas de cruce de frontera (en el país de partida y en el país de destino) y la aduana de destino.

2.3.1.4. Otras disposiciones.

Por su importancia, mencionaremos los siguientes aspectos de orden normativo contemplados por la Decisión 399 de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera:

- Los Países Miembros conceden en sus territorios libertad para las operaciones de tránsito aduanero realizadas por transportistas autorizados en vehículos habilitados y en unidades de carga debidamente registrados.
- Se determina que la operación de tránsito aduanero puede ser concluida en una aduana diferente a la consignada en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI (documento en el que la nueva aduana deberá dejar constancia del cambio de destino), siempre que exista la solicitud y autorización de la persona que tenga derecho a disponer de las mercancías.
- De acuerdo a lo establecido en la documentación, los transportistas autorizados pueden continuar con el transporte de mercancías sometidas a despacho aduanero de importación hasta el lugar de entrega convenido con el remitente, sin que esta operación sea considerada como transporte local.
- Se establece, además, el tratamiento aplicable para casos en los que el transportista autorizado comete una infracción o un delito aduanero, medidas para el control aduanero de salida e ingreso temporal de vehículos habilitados y unidades de carga, nacionalización de mercancías en aduanas de cruce de frontera o en aduanas de destino (según lo establecido en la documentación que respalda la ope-

ración) y colocación de nuevos sellos o precintos cuando los ya colocados no ofrezcan seguridad.

- Todo vehículo habilitado o unidad de carga que realice transporte internacional de mercancías podrá hacerlo al amparo de uno o más Manifiestos de Carga Internacionales – MCI, pudiendo corresponder a mercancías embarcadas en diferentes aduanas de partida para ser desembarcadas en distintas aduanas de destino.
- Asimismo, se establece que los organismos nacionales competentes son responsables de la aplicación de la Decisión 399 y sus normas complementarias en los territorios de los Países Miembros, detallando además las funciones de coordinación y promoción que les corresponde cumplir para la aplicación de los aspectos operativos y de procedimiento previstos en dicha Decisión.
- Respecto a los Centros Nacionales o Binacionales de Atención en Frontera, se insta a los Países Miembros a adoptar las medidas necesarias para el establecimiento, organización y funcionamiento de estos Centros en los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional de mercancías por carretera, toda vez que el funcionamiento de los mismos implica la facilitación de trámites en los cruces de frontera.
- De manera complementaria, se crea un Registro Andino de transportistas autorizados y de vehículos habilitados (incluidas las correspondientes unidades de carga) a cargo de la Junta del Acuerdo de Cartagena,⁵ implementado con base a información actualizada proporcionada por los organismos nacionales competentes de los Países Miembros.

Finalmente, se considera importante mencionar las disposiciones generales previstas en la Decisión 399, las cuales establecen aspectos relativos a:

- Libertad de prestación del servicio de transporte bajo la figura de Transporte Internacional por Cuenta Propia⁶, determinando la vigencia del Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia y el Permiso Especial Complementario para Trans-

⁵ A partir del 1° de Agosto de 1997 la Secretaría General asumió entre otras las atribuciones de la Junta del Acuerdo de Cartagena.

⁶ Transporte propio: Transporte realizado en vehículos de empresas cuyo giro comercial no es el transporte de mercancías mediante retribución, las cuales sólo deben transportar internacionalmente bienes de su propiedad o para su consumo o transformación.

porte Internacional por Cuenta Propia a ser solicitados a la autoridad nacional competente.

- Autorizaciones específicas requeridas para el transporte internacional de mercancías indivisibles cuyo volumen sobrepase los límites permitidos y para la utilización de vehículos no convencionales.
- Presentación de información estadística mensual sobre mercancías transportadas y viajes realizados del transportista autorizado al organismo nacional competente y de éste a la Junta del Acuerdo de Cartagena.
- Establecimiento de horarios y procedimientos operativos en los cruces de frontera habilitados en territorio de los Países Miembros.
- Realizar los esfuerzos necesarios para procurar soluciones adecuadas que permitan resolver los problemas derivados del enclausamiento geográfico de Bolivia.

2.3.1.5. Resolución 300 – Reglamento de la Decisión 399 Transporte Internacional de Mercancías por Carretera y Resolución 721 modificatoria de la Resolución 300.

Ante la necesidad de establecer las normas reglamentarias que permitan la aplicación de la Decisión 399, los Países Miembros de la Comunidad Andina determinaron la aprobación de la Resolución 300 – Reglamento de la Decisión 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera), posteriormente modificada por la Resolución 721, mediante la cual se precisan con mayor detalle aspectos relativos a las autorizaciones y los documentos requeridos para el transporte internacional de mercancías, abarcándose principalmente los puntos enumerados a continuación:

- Acerca de las autorizaciones para el transporte internacional, se establecen las condiciones en las que procede la emisión del Certificado de Idoneidad y del Permiso de Prestación de Servicios, el formato que debe respetarse para la numeración de ambos, los plazos para la expedición y entrega de estos documentos, así como lo relativo a la modificación del ámbito de operación del transportista autorizado.
- Se precisan aspectos relativos a la habilitación y registro de los vehículos, en cuanto se refiere al formato de la numeración de identificación de los Certificados de Habilitación emitidos por los organismos nacionales competentes, la habilitación de nuevos vehículos y la anotación correspondiente en el Certificado de Idoneidad y en el Permiso de Prestación de Servicios.

En este contexto, se aborda lo inherente a la solicitud de renovación del Certificado de Habilitación, el registro total o parcial de la flota de vehículos habilitados y unidades de carga en países distintos al país de origen, formalidades para el registro de vehículos habilitados y unidades de carga en aduana, solicitudes de retiro o desvinculación de vehículos habilitados y/o unidades de carga, así como las aclaraciones respecto a la utilización excepcional de vehículos no habilitados y/o unidades de carga propios, de terceros o de otros transportistas autorizados.

- También se establece la obligación del transportista autorizado de contar con un representante legal tanto en el País Miembro en el que se otorgó el Certificado de Idoneidad como en cada uno de los Países Miembros que le hayan otorgado el Permiso de Prestación de Servicios, determinando las formalidades que se deben cumplir en casos de revocación, renuncia o caducidad del nombramiento de dicho representante legal.
- En relación al transporte internacional por cuenta propia, se establecen los documentos que deben adjuntarse a las solicitudes para obtener el Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia y el Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia, su tiempo de vigencia y el formato de los números de identificación a ser asignados a estos, aclarándose que para este tipo de servicio no corresponde la utilización de la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC, ni del contrato de transporte.

En cuanto a las disposiciones complementarias contenidas en la Resolución 300, éstas hacen mención a las formalidades aplicables a la denegación de solicitudes presentadas por el transportista autorizado, utilización de los formatos de autorizaciones, documentos e instructivos contenidos en los Apéndices que forman parte integrante de la Resolución, formatos e instructivos para la emisión de los permisos previstos para el Transporte Internacional por Cuenta Propia, obligación de los organismos nacionales competentes de mantener actualizada la información requerida para la implementación del Registro Andino de Transportistas Autorizados, Vehículos Habilitados y Unidades de Carga, así como la obligación de utilizar la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, cuando las mercancías estén sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Cabe aclarar también que de acuerdo a la Resolución 300 y a las modificaciones realizadas por la Resolución 721, se incluyen los formatos e indicaciones para el llenado de los siguientes documentos:

- I. Certificado de Idoneidad y sus Anexos I y II (CI)
- II. Permiso de Prestación de Servicios y sus Anexos I y II (PPS)
- III. Certificado de Habilitación del Vehículo y Certificado de Registro de la Unidad de Carga para Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.
- IV. Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera y sus Anexos I y II (PEOTP)
- V. Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera y sus Anexos I y II (PECTP)
- VI. Certificado de Habilitación del Vehículo y Certificado de Registro de la Unidad de Carga para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera
- VII. Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC)
- VIII. Manifiesto de Carga Internacional (MCI)
- IX. Libreta de Tripulante Terrestre
- X. Certificado Provisional de Tripulante Terrestre

2.3.2. Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT

2.3.2.1. Aspectos Generales

El Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT establece la normativa aplicable al transporte internacional carretero y ferroviario realizado entre los Países que forman parte del Convenio suscrito en Santiago de Chile en septiembre de 1989 (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay), reconociendo al transporte internacional terrestre como un servicio de interés público fundamental para la integración del Cono Sur, considerando las características geográficas y económicas de cada uno de los países de la región.

Según lo dispuesto en este Convenio y sus Anexos, el transporte internacional de mercancías debe ser necesariamente realizado por empresas de transporte legalmente constituidas en uno de los países signatarios, asegurando el tratamiento equivalente para las empresas de transporte habilitadas para operaciones de transporte internacional de mercancías.

Asimismo, se establece la prohibición de realizar transporte local de mercancías en territorio de un país diferente al país de origen del transportista, no sin aclarar que para el caso de mercancías nacionalizadas se permitirá que el vehículo y su carga continúen hasta el destino declarado en la documentación que respalda el trámite.

También se establecen las medidas especiales que deben aplicarse para el transporte de mercancías consideradas peligrosas o que representen riesgos para la salud, seguridad pública o medio ambiente, así como el tratamiento de los documentos para conducir vehículos que debe portar la tripulación de los vehículos habilitados.

En materia aduanera, el Convenio establece la vigencia del Anexo I “Aspectos Aduaneros” en el que se detalla la normativa aplicable al transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero internacional, la cual será objeto de un estudio más pormenorizado en el Tema N° 4 de este Curso.

2.3.2.2. Transporte internacional por carretera.

2.3.2.2.1 Aspectos Generales.

Se definen los términos utilizados en el Convenio y sus Anexos, estableciéndose los requisitos y formalidades que las empresas y cooperativas de transporte deben cumplir para la emisión de Permisos Originarios, Permisos Complementarios, Documentos de Idoneidad y Permisos Ocasionales, establecidos como autorizaciones válidas para ejecutar el transporte internacional de mercancías y el régimen de tránsito aduanero, cuando así corresponda.

2.3.2.2.2 Autorizaciones para el transporte internacional por carretera.

Según el Convenio, las autorizaciones para transporte internacional de mercancías por carretera serán emitidas por los organismos nacionales competentes de los países signatarios conforme a lo siguiente:

a) Permiso Originario.

El Permiso Originario corresponde a la autorización para realizar transporte internacional en los términos del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT y es emitido por el organismo nacional competente en cuyo país se encuentra constituida la empresa de transporte que solicita la autorización. Cabe indicar que la vigencia del Permiso Originario es de 5 años prorrogables por periodos iguales y que la autoridad nacional competente que otorga un Permiso

Originario a una empresa de transporte, extenderá de manera complementaria un Documento de Idoneidad que acredite tal situación.

Como es lógico, el Permiso Originario emitido por una de las Partes signatarias del Convenio será aceptado por las demás Partes en las que el transportista solicite el Permiso Complementario para realizar sus operaciones.

b) Documento de Idoneidad.

El Documento de Idoneidad certifica que el organismo nacional competente de un país signatario de el Convenio ha otorgado el Permiso Originario para transporte internacional a una determinada empresa o cooperativa de transporte.

Entre sus datos, el Documento de Idoneidad consigna datos del transportista tales como la razón social, el domicilio legal, nombre del representante de la empresa en el país de origen, así como el periodo de vigencia del Permiso Originario, e incluye un Anexo que contiene las características de los vehículos habilitados (tipo de vehículo, tipo de carrocería, año, número de chasis, número de ejes y número de placa / patente / matrícula).

Cabe precisar que para la prórroga de la autorización, modificación de la flota de vehículos o renovación del Permiso Complementario, no se requiere la emisión de un nuevo Documento de Idoneidad.

c) Permiso Complementario.

El Permiso Complementario corresponde a la autorización para realizar transporte internacional, concedida por la autoridad nacional competente del país de destino o del país de tránsito a una empresa o cooperativa de transporte que cuenta con un Permiso Originario vigente. El Permiso Complementario es emitido con base al Documento de Idoneidad, previa designación de un representante legal por parte de la empresa de transporte, y es otorgado en la fotocopia del Documento de Idoneidad autenticada por el organismo nacional competente, no siendo necesaria la extensión de ninguna otra documentación.

Cabe destacar que el Convenio prevé la emisión de un Permiso Provisorio extendido en forma temporal en tanto se tramite el correspondiente Permiso Complementario solicitado por el transportista autorizado. Este Permiso Provisorio caduca al otorgarse o denegarse el Permiso Complementario definitivo solicitado por la empresa o cooperativa de transporte.

d) Permiso Ocasional.

El Permiso Ocasional corresponde al documento emitido para el transporte de pasajeros y de mercancías en forma temporal, tiene una vigencia de 6 meses y su procesamiento se sujeta a lo establecido en los Apéndices 4 y 5 del Convenio, para pasajeros y para carga respectivamente.

2.3.2.2.3. Documentos requeridos para el transporte internacional de mercancías por carretera

a) Carta de Porte Internacional – Conhecimento de Transporte Internacional – CRT

La Carta de Porte Internacional – Conhecimento de Transporte Internacional – CRT es un formulario bilingüe (español – portugués), establecido como documento de transporte a ser utilizado en el marco de aplicación del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT para toda remesa de mercancías transportadas por carretera.

Su formato fue aprobado mediante Acuerdo 1.76 suscrito el año 1989 por los Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur, siendo objeto de ciertas modificaciones el año 1990. Los datos a consignar en este documento deben ser proporcionados por el remitente o por el porteador y se prevé la utilización de hojas complementarias del mismo formulario cuando los espacios a ser llenados por el remitente resulten insuficientes.

b) Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA

El Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA es un documento aduanero utilizado para el transporte intencional de mercancías y para la aplicación del régimen de tránsito aduanero, elaborado por el transportista con base a los datos consignados en la Carta de Porte Internacional – Conhecimento de Transporte Internacional – CRT.

Las características y particularidades del Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA se encuentran detalladas en el punto referido al Acuerdo 1.97 aprobado en el marco del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT desarrollado en el numeral 2.3.2.4.

2.3.2.2.4. Otras disposiciones

Sobre este particular, entre otras disposiciones contempladas por el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT, cabe mencionar las descritas a continuación:

- El tráfico entre las partes se distribuirá mediante acuerdos bilaterales de negociación directa, estableciéndose la utilización de rutas, terminales y pasos habilitados para las operaciones de transporte internacional terrestre previstas en el Convenio.
- Los vehículos habilitados utilizados para el transporte internacional terrestre podrán ser de propiedad de la empresa, tomados en arrendamiento financiero (leasing) o incluso tratarse de vehículos de terceros utilizados temporalmente bajo responsabilidad de las empresas de transporte autorizadas, los cuales serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios.
- Los actos y omisiones contrarios a las leyes y reglamentos deben ser resueltos conforme a la legislación vigente en el país signatario donde se produjeron los hechos observados.
- Respecto al transporte propio, se establece que el mismo corresponde al transporte realizado por empresas cuyo giro comercial no es el transporte remunerado, las cuales ejecutan el transporte de mercancías en vehículos de su propiedad, siempre que se trate de mercancías destinadas para su consumo o para la distribución de sus productos.

2.3.2.3. Transporte internacional de mercancías por ferrocarril (TIF)

2.3.2.3.1 Aspectos Generales

En primera instancia, corresponde aclarar que el transporte internacional de mercancías por ferrocarril corresponde a una operación que es ejecutada por una o varias empresas ferroviarias establecidas en los países signatarios del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT, cuyo recorrido comprenda al menos los territorios de 2 países signatarios y se realice por líneas y estaciones férrreas debidamente inscritas.

Cabe indicar también que según lo establecido en el Anexo I “Aspectos Aduaneros” de dicho Acuerdo, las empresas ferroviarias de las Partes se encuentran exentas de inscribir sus vehículos ante la autoridad aduanera de su país de origen.

Respecto a las mercancías, se excluyen del transporte internacional por ferrocarril las mercancías prohibidas de transportar en cualquiera de los países signatarios, las que no puedan ser transportadas por sus dimensiones, peso o acondicionamiento o aquellas cuya manipulación requiera medios especiales inexistentes en las estaciones por las que se realiza el transporte internacional, detallándose sin embargo qué mercancías pueden ser admitidas para su transporte en determinadas condiciones.

2.3.2.3.2. Documentos requeridos para el transporte internacional de mercancías por ferrocarril

De acuerdo a lo establecido por el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT, el transporte internacional de mercancías por ferrocarril debe ser efectuado por empresas ferroviarias habilitadas en las Partes, al amparo de una carta de porte internacional directa constituida por el Conocimiento – Carta de Porte Internacional (TIF) como documento único para el tráfico internacional por ferrocarril elaborado con base a los datos proporcionados por el remitente o por el porteador, según corresponda.

Las características y particularidades del Conocimiento – Carta de Porte Internacional / Declaración de Tránsito Aduanero – TIF/DTA⁷ se presentan en el punto referido al Acuerdo 1.100 aprobado en el marco de aplicación del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT desarrollado en el numeral 2.3.2.5.

2.3.2.3.3. Otras disposiciones

Corresponde mencionar las siguientes:

- Respecto a los vehículos en los que se realiza el transporte internacional de mercancías por ferrocarril, éstos preferentemente deberán corresponder a vagones cerrados, descubiertos, entoldados o especialmente acondicionados.
- Sobre el plazo de entrega de las mercancías, se define a éste como el tiempo fijado en el Conocimiento – Carta de Porte Internacional – TIF para el transporte de las mercancías desde la estación de partida hasta la estación de destino. El plazo de entrega está compuesto por el plazo de expedición, el plazo de transporte y los plazos suple-

⁷ Corresponde aclarar que el TIF/DTA es un documento que hace las veces de Conocimiento – Carta de Porte Internacional – TIF y Declaración de Tránsito Aduanero – DTA.

mentarios, los cuales deberán figurar en las tarifas vigentes en cada país.

- El ferrocarril será responsable de la ejecución del transporte de las mercancías desde el momento en que las recibe bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

2.3.2.4. Acuerdo 1.97 – Aprobación del Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA.

Mediante este Acuerdo, aprobado en la XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, llevada a cabo en la ciudad de Lima el año 1991, se dispone la vigencia del formulario Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) para el transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías que se realicen por modo carretero entre Países signatarios del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT.

El Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero es un formulario bilingüe (español – portugués) que contempla información relativa al manifiesto de carga – MIC (requerido para las operaciones de transporte internacional de mercancías) e información relativa a la declaración de tránsito aduanero – DTA (requerida para el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero)

En cuanto a la información contenida en el Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA, éste consigna los siguientes datos:

- Del transportista autorizado (nombre o razón social, identificación tributaria extendida a la empresa en el país de origen, domicilio legal, teléfono, etc)
- Del remitente, destinatario y consignatario de las mercancías (nombre o razón social, domicilio legal, teléfono, entre otros datos)
- Del lugar de embarque o procedencia (aduana, ciudad y país de partida, lugar de procedencia) y del lugar de entrega de las mercancías (ciudad y país de destino final, aduana de destino)
- De las mercancías transportadas (valor, flete, seguros, tipo y cantidad de bultos, peso bruto, marcas y números de los bultos, descripción de las mercancías, entre los datos más importantes) y de los documentos anexos que respaldan la operación (carta de porte, factura comercial, etc)

- De los medios de transporte o unidades de transporte utilizados para el transporte de las mercancías (placa / matrícula / patente de los vehículos o unidades de transporte habilitados), así como los números de los precintos aduaneros colocados.

En el formato e instructivo de llenado del MIC/DTA⁸ se consideran espacios para ser llenados por el transportista autorizado y espacios para ser llenados por las autoridades aduaneras que intervienen en el control de operaciones de transporte internacional o tránsito aduanero de mercancías. Por otra parte, existe un grupo de campos (específicamente los campos 16 al 22) que son llenados para el caso de transbordo de mercancías.

Finalmente, cabe mencionar que se incluye un formato adicional del Manifiesto Internacional de Carga / Declaración e Tránsito Aduanero – MIC/DTA, denominado “Hoja Continuación”, el cual es utilizado cuando un mismo vehículo habilitado o una unidad de carga transportan mercancías consignadas en más de una carta de porte o documento de transporte, o cuando las mercancías transportadas se encuentran destinadas a más de una aduana de destino.

2.3.2.5. Acuerdo 1.100 – Aprobación del Conocimiento – Carta de Porte Internacional / Declaración de Tránsito Aduanero (TIF/DTA)

También aprobado en la XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, el Acuerdo 1.100 determina la vigencia del formulario Conocimiento – Carta de Porte Internacional / Declaración de Tránsito Aduanero (TIF/DTA), documento bilingüe (español – portugués) utilizado en operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías realizadas por modo ferroviario entre Países signatarios del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT.

A diferencia del MIC/DTA (que asume las funciones de manifiesto de carga y de declaración de tránsito aduanero), el Conocimiento – Carta de Porte Internacional / Declaración de Tránsito Aduanero – TIF/DTA por una parte contiene información del Conocimiento – Carta de Porte Internacional – TIF (que determina la existencia de un acuerdo de partes para la ejecución de un contrato de transporte internacional de mercancías) y por otra parte consigna información de la Declaración de Tránsito Aduanero (necesaria para el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero)

⁸ El formato e instrucciones para el llenado del MIC/DTA se encuentran contenidos en el documento Anexo que forma parte del Acuerdo 1.97.

En cuanto a la información contenida en el Conocimiento – Carta de Porte Internacional / Declaración de Tránsito Aduanero – TIF/DTA, este documento consigna los siguientes datos:

- De la empresa ferroviaria autorizada para el transporte internacional de mercancías (razón social, identificación tributaria, etc),
- Del remitente, destinatario y consignatario de las mercancías (nombre o razón social, domicilio legal, teléfono, entre otros datos),
- Del lugar de embarque o procedencia de las mercancías (estación de procedencia, aduana de carga, aduana de partida, lugar de recepción de las mercancías por parte del ferrocarril) y del lugar de entrega (estación de destino, aduana de destino, lugar de entrega)
- De las mercancías transportadas (número y clase de bultos, tipo de mercancías, marcas y números en los bultos, peso bruto, valor, flete, entre los datos más importantes) y de los documentos anexos que respaldan la operación.
- De los medios o unidades de transporte utilizados para el transporte de las mercancías (números de identificación de los vagones del ferrocarril) y de los números de precintos aduaneros colocados.

El formulario y su instructivo de llenado⁹ considera los espacios a ser llenados por las empresas ferroviarias autorizadas para transporte internacional y por las autoridades aduaneras que intervienen en la operación de transporte internacional o tránsito aduanero de mercancías por modo ferroviario.

Cabe aclarar que en caso de que los espacios del formulario de Carta de Porte resulten insuficientes para consignar la información solicitada o cuando el transporte se realice por más de tres países, se utilizará el mismo formulario como hojas complementarias.

2.3.3. Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)

Este Acuerdo, suscrito en junio de 1992 por representantes plenipotenciarios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay con base a lo establecido en el Tratado de la Cuenca del Plata, del cual estos mismos

⁹ El formato e instrucciones de llenado del TIF/DTA se encuentran contenidos en la Nota Explicativa para el uso del Formulario TIF/DTA “Conocimiento – Carta de Porte Internacional – TIF” “Declaración de Tránsito Aduanero – DTA” y de las Hojas Complementarias de Carta de Porte que forma parte del Acuerdo 1.100.

países forman parte, establece el marco normativo aplicable al transporte fluvial de mercancías y pasajeros que se realiza a través de la Hidrovía Paraguay – Paraná, considerando que la misma constituye un factor de suma importancia para la integración física y económica de los Países de la Cuenca del Plata.

Tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial fluvial a lo largo de la Hidrovía Paraguay –Paraná que comprende los ríos Paraguay y Paraná, desde el Puerto de Cáceres en Brasil hasta el Puerto de Nueva Palmira en Uruguay (incluido el Canal Tamengo compartido por Bolivia y Brasil como afluente del río Paraguay), siendo sus disposiciones aplicables a la navegación, el comercio y el transporte de bienes y personas a través de la Hidrovía.

Determina que los países signatarios reconozcan de manera recíproca la libertad de navegación de embarcaciones fluviales de sus propias banderas, así como de embarcaciones de terceras banderas, no pudiendo establecerse ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos sin previo acuerdo de los países signatarios.

En cuanto a la igualdad de tratamiento, las embarcaciones de la bandera de los demás países deberán recibir, sin discriminación alguna, idéntico tratamiento que las embarcaciones nacionales, para lo cual y en la medida de lo posible los países deben compatibilizar y/o armonizar sus legislaciones, reconociéndose la libertad de tránsito para la circulación de embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios, el cobro de la tasa retributiva por servicios efectivamente prestados.

Acerca de los operadores de comercio exterior, se considera Armador de la Hidrovía a los armadores de los países signatarios, reconocidos como tales en la legislación de cada país, estableciéndose que las embarcaciones fluviales registradas en un país signatario son reconocidas como embarcaciones de la Hidrovía en todos los demás países signatarios, debiendo realizarse el correspondiente intercambio de información entre los organismos nacionales competentes.

Para la facilitación de operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio en la Hidrovía, se establece el compromiso de los países signatarios de eliminar gradualmente trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desarrollo de dichas operaciones, estableciéndose la vigencia de los siguientes Protocolos Adicionales para el cumplimiento del Acuerdo:

- Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros
- Protocolo Adicional Sobre Navegación y Seguridad
- Protocolo Adicional Sobre Seguros
- Protocolo Adicional Sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una mayor Competitividad
- Protocolo Adicional Sobre Solución de Controversias
- Protocolo Adicional Sobre Cese Provisorio de Bandera.

Cabe hacer notar que el Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros – PASAA, contempla la normativa aduanera prevista por el Acuerdo de Transporte por la Hidrovía Paraguay – Paraná e incluye, entre otros aspectos, la utilización del Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA aprobado para el modo de transporte fluvial¹⁰.

2.4. NORMATIVA ANDINA SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL

2.4.1. Decisión 331 – Transporte Multimodal Internacional y Decisión 393 de modificaciones a la Decisión 331.

2.4.1.1. Aspectos Generales.

La Decisión 331 fue aprobada en la ciudad de Santafé de Bogotá, Colombia, en marzo de 1993 y posteriormente modificada por la Decisión 393 aprobada en la ciudad de Lima, Perú, en julio de 1993.

De manera general, podemos manifestar que ambas Decisiones establecen la normativa comunitaria que regula el Transporte Multimodal Internacional en los Países Miembros de la Comunidad Andina, aplicable a los Contratos de Transporte Multimodal suscritos por Operadores de Transporte Multimodal – OTM, autorizados por los organismos nacionales competentes de los Países Miembros.

2.4.1.2. Autorizaciones y registro para el transporte multimodal internacional.

Según establecido en la Decisión 331, las autorizaciones para transporte multimodal serán emitidas por los organismos nacionales competentes de los países signatarios conforme a lo siguiente:

¹⁰ El Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero MIC/DTA establecido para el modo de transporte fluvial es diferente al MIC/DTA establecido en el marco del ATIT para el transporte carretero.

a) Certificado de Registro.

El Certificado de Registro será extendido o denegado mediante Resolución motivada emitida por el organismo nacional competente, su vigencia es de 5 años prorrogables automáticamente por igual periodo y podrá ser cancelado o suspendido temporal o definitivamente mediante Resolución emitida por el organismo nacional competente, ya sea de oficio o a petición de parte.

b) Registro de Operadores de Transporte Multimodal.

Los Operadores de Transporte Multimodal – OTM, que realicen operaciones de Transporte Multimodal Internacional deben inscribirse en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el mismo que estará a cargo del organismo nacional competente de cada País Miembro. Mediante esta inscripción se autoriza al Operador de Transporte Multimodal – OTM, para operar en dicho país y en los demás Países Miembros, previéndose la emisión del Certificado de Registro como constancia de la autorización otorgada.

Para ser inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal el interesado debe presentar la solicitud correspondiente ante el organismo nacional competente cumpliendo los requisitos establecidos para tal efecto.

2.4.1.3. Documentos utilizados para el transporte multimodal internacional.

a) Contrato de Transporte Multimodal y Documento de Transporte Multimodal.

El contrato de transporte multimodal respalda las operaciones realizadas bajo este modo de transporte, debiendo considerarse los siguientes aspectos:

- La emisión y suscripción del Documento de Transporte Multimodal por parte del Operador de Transporte Multimodal – OTM establece que éste ha tomado las mercancías bajo su custodia. Este documento podrá ser emitido con carácter de negociable o no negociable, a elección del expedidor.
- El Operador de Transporte Multimodal – OTM, es responsable por la custodia de las mercancías, desde que las recibe hasta que las entrega; por las acciones u omisiones cometidas por sus empleados, agentes o terceros contratados para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal; por ejecutar o hacer ejecutar todos los actos

necesarios para la entrega de las mercancías en las condiciones establecidas en el Documento de Transporte Multimodal; por la pérdida, deterioro o retraso en la entrega de las mercancías que están bajo su custodia y por el pago de indemnizaciones que correspondan por incumplimiento del contrato de transporte.

- El expedidor es responsable de garantizar al Operador de Transporte Multimodal – OTM, por la exactitud de todos los datos de las mercancías para su inclusión en el Documento de Transporte Multimodal, así como por el pago de indemnizaciones al Operador de Transporte Multimodal – OTM, por perjuicios emergentes de la inexactitud o insuficiencia de los datos proporcionados.
- En relación a avisos, reclamaciones, acciones y prescripción, se establece que el consignatario debe dar aviso al Operador de Transporte Multimodal – OTM, dentro de los plazos previstos, acerca de pérdidas o deterioro de las mercancías que le han sido entregadas y que esta Decisión se aplica para todas las reclamaciones presentadas en contra del Operador de Transporte Multimodal – OTM, con relación al cumplimiento del contrato de transporte multimodal.

2.4.1.4. Otras disposiciones.

Entre otras disposiciones previstas por la normativa andina para el transporte multimodal mencionaremos las siguientes:

- Se establece la facultad de la Junta del Acuerdo de Cartagena para dictar la reglamentación pertinente y coordinar con los Países Miembros las acciones necesarias para la promoción del transporte multimodal y de sus operadores.
- Con relación a los aspectos Institucionales previstos, se determina que el Consejo de Integración Física, creado mediante la Decisión 71 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, sea el encargado de velar la aplicación y cumplimiento de la Decisión y que los organismos nacionales competentes sean los responsables de su aplicación integral en sus territorios, además de coordinar aspectos relacionados al transporte multimodal con los usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales.

Finalmente, el capítulo referente a infracciones y sanciones, incorporado por la Decisión 393 que modifica la Decisión 331, determina las sanciones aplicables por infracciones cometidas por los Operadores de Transporte Multimodal – OTM, en la prestación del servicio de transporte multimodal, sin perjuicio de las sanciones previstas en la legislación na-

cional de los Países Miembros, consistentes en la suspensión del Certificado de Registro (mínimo 30 y máximo 90 días del calendario), así como la cancelación de la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y consiguientemente del Certificado de Registro.

2.4.2. Resolución 425 – Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional.

La Resolución 425 fue aprobada en agosto de 1993 estableciendo en uno de sus puntos la creación del Registro de Operadores de Transporte Multimodal dispuesta mediante Decisión 393.

Establece que las personas naturales y jurídicas domiciliadas permanentemente en un País Miembro pueden prestar el servicio de transporte multimodal internacional, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la Decisión 331.

Acerca del registro, se reitera la obligación de personas naturales y jurídicas que presten servicios de transporte multimodal de encontrarse inscritas en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal establecido en cada País Miembro y contar con el correspondiente Certificado de Registro emitido por el organismo nacional competente, detallando el procedimiento y los plazos aplicables para el efecto, los cuales contemplan la presentación de la solicitud, la revisión de la documentación y la emisión de una Resolución Administrativa determinando si la solicitud ha sido aceptada, en cuyo caso se expedirá el Certificado de Registro, o si por el contrario ha sido denegada, realizándose la correspondiente notificación al interesado.

En el Anexo que forma parte de la Resolución 425, se aprueba el formato del Certificado de Registro, incluyéndose además aspectos relacionados al número de identificación de este documento, obligación de los organismos nacionales competentes de cada País Miembro de informar a la Junta del Acuerdo de Cartagena acerca de los Certificados de Registro otorgados, formalidades establecidas para la renovación del Certificado de Registro y su caducidad, así como aspectos relativos a la cancelación y nulidad del registro.

Entre los requisitos exigidos para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, se pueden destacar los siguientes:

- Tener un representante legal o apoderado con plenas facultades de representar al Operador de Transporte Multimodal – OTM, en el País Miembro que otorga el Certificado de Registro.

- Designar un representante legal o apoderado en los Países Miembros distintos al de origen del Operador de Transporte Multimodal – OTM.
- Mantener vigente una póliza de responsabilidad civil contractual para amparar riesgos por pérdida, deterioro o retraso en la entrega de las mercancías, según lo establecido en el contrato de transporte multimodal.
- Comunicar al organismo nacional competente del País Miembro en que el Operador de Transporte Multimodal – OTM, fue registrado lo siguiente: modificaciones, renovaciones, contrataciones de nuevas pólizas de seguro u otras modificaciones de cobertura, así como las modificaciones en estatutos, cambios de dirección del domicilio y designación, renuncia o caducidad de nombramiento de representantes legales o apoderados.
- Acreditar que cuenta con personal con experiencia en actividades relacionadas a operaciones de Transporte Multimodal Internacional de mercancías.
- Entregar información estadística sobre sus operaciones de transporte multimodal al organismo nacional competente e incluso la documentación sustentatoria adicional a requerimiento de dicho organismo nacional competente.

2.5. RESUMEN

En este Tema se realiza un repaso de la normativa supranacional contenida en acuerdos y convenios internacionales suscritos para el transporte internacional de mercancías realizado por los territorios de los países que conforman la región sudamericana: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, poniendo énfasis en tres modos de transporte como lo son el carretero, ferroviario y fluvial.

En este sentido, se presenta el ámbito de aplicación de los acuerdos y convenios suscritos en la región, destacando principalmente los siguientes aspectos dentro de cada uno de estos:

- Emisión de autorizaciones para transporte internacional de mercancías otorgadas a las empresas y cooperativas de transporte por parte de los organismos nacionales competentes de cada país en el marco de lo establecido en cada acuerdo o convenio internacional. Estas autorizaciones, denominadas de manera particular en cada

acuerdo o convenio internacional, son otorgadas tanto por el organismo nacional competente del país de origen del transportista, como por los organismos nacionales competentes de el país o de los países por los que se vayan a desarrollar dichas operaciones.

- Emisión de autorizaciones para los vehículos habilitados que realizan operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías. Cabe destacar que en el caso particular del transporte carretero, además de la emisión de autorizaciones para vehículos habilitados, también se prevé el registro de vehículos habilitados y unidades de carga ante los organismos nacionales competentes de transporte y de aduana.
- Utilización de documentos establecidos en el marco de aplicación de cada acuerdo y convenio internacional para el transporte internacional de mercancías y para el tránsito aduanero de las mismas. Estos documentos principalmente se refieren a documentos de transporte, manifiestos de carga y declaraciones de tránsito aduanero utilizados para el transporte internacional y para el tránsito aduanero de mercancías.

Dependiendo del acuerdo o convenio internacional de que se trate, lo expresado en los puntos precedentes puede resumirse conforme a lo siguiente:

- La Decisión 399 de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, prevé que los organismos nacionales competentes, previo cumplimiento de los requisitos y formalidades establecidos para el efecto, procedan la emisión de las siguientes autorizaciones para realizar transporte internacional:

Certificado de Idoneidad, otorgado a la empresa o cooperativa de transporte por el organismo nacional competente del País Miembro de origen del transportista, reconocido como válido por los demás Países Miembros y con base al cual se otorgan los correspondientes Permisos de Prestación de Servicios.

Permiso de Prestación de Servicios, otorgado a la empresa o cooperativa de transporte por el o los organismos nacionales competentes de los Países Miembros por los que el transportista realice sus operaciones, emitido con base al Certificado de Idoneidad presentado por el transportista.

Certificado de Habilitación, otorgado para cada vehículo habilitado por el organismo nacional competente del País Miembro de origen

del transportista, es entregado conjuntamente al Certificado de Idoneidad y debe ser portado en el vehículo habilitado durante el desarrollo de las operaciones de transporte internacional.

En cuanto a los documentos utilizados para el transporte internacional y para el tránsito aduanero de mercancías, la Decisión 399 establece la vigencia de los siguientes documentos:

Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC, como documento de transporte suscrito por el remitente y el transportista autorizado en el que se establecen las condiciones en las que se ejecutará el contrato de transporte de las mercancías.

Manifiesto de Carga Internacional – MCI, como documento aduanero elaborado con base a la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC utilizado para el transporte internacional de mercancías entre los Países Miembros de la Comunidad Andina.

Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, como documento aduanero utilizado para operaciones de transporte internacional de mercancías que se encuentran sujetas al régimen de tránsito aduanero.

- El Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT, prevé la emisión de las siguientes autorizaciones para realizar transporte internacional carretero:

Permiso originario, otorgado a la empresa o cooperativa de transporte por el organismo nacional competente del país de origen del transportista.

Documento de Idoneidad, otorgado a la empresa o cooperativa de transporte una vez emitido el Permiso Originario. Certifica que el organismo nacional competente de un país ha otorgado el Permiso Originario a una determinada empresa o cooperativa de transporte.

Permiso Complementario, otorgado a la empresa o cooperativa de transporte que cuenta con un Permiso Originario vigente, emitido por el organismo nacional competente del país de destino o el país de tránsito de las mercancías con base al Documento de Idoneidad presentado por el transportista autorizado.

Permiso Ocasional, otorgado con carácter temporal a una empresa o cooperativa de transporte, emitido por el organismo nacional competente del país de origen del transportista, previa conformidad del país de destino o del país de tránsito de las mercancías.

Con relación a los documentos requeridos para el transporte internacional de mercancías, el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT, determina la vigencia de los siguientes documentos:

Carta de Porte Internacional – Conhecimento de Transporte Internacional – CRT, como documento de transporte utilizado para toda remesa de mercancías transportadas internacionalmente por carretera.

Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA, como documento aduanero utilizado para el transporte internacional y el tránsito aduanero de mercancías que son transportadas por modo carretero. Este documento tiene la particularidad de hacer las veces de manifiesto de carga y de declaración de tránsito aduanero.

Conocimiento – Carta de Porte Internacional / Declaración de Tránsito Aduanero – TIF/DTA, documento utilizado para el transporte internacional y el tránsito aduanero de mercancías transportadas por modo ferroviario, hace las veces de documento de transporte (Conocimiento – Carta de Porte Internacional / TIF) y de declaración de tránsito aduanero (Declaración de Tránsito Aduanero / DTA)

- El Acuerdo sobre Transporte por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) establece que las unidades de transporte utilizadas reúnan las condiciones técnicas necesarias para asegurar las operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías transportadas por vía fluvial, determinando que dichas operaciones se realicen al amparo del *Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA* conforme al formato contenido en el Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros – PASAA que forma parte de este Acuerdo.
- La Decisión 331 de la Comunidad Andina sobre Transporte Multimodal Internacional, modificada por la Decisión 393 y complementada mediante Resolución 425, prevé que los organismos nacionales competentes de cada País Miembro autoricen la prestación del servicio de transporte multimodal internacional a las personas naturales o jurídicas que cumplan los requisitos establecidos para el efecto. La autorización será otorgada mediante la inscripción del solicitante en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y la emisión del

Certificado de Registro que acredita tal situación y faculta al Operador de Transporte Multimodal a realizar sus operaciones.

En cuanto a los documentos aprobados para las operaciones de transporte multimodal, estos corresponden a:

Contrato de Transporte Multimodal, documento por el cual el Operador de Transporte Multimodal – OTM se obliga a ejecutar el transporte multimodal de mercancías contra el pago de un flete.

Documento de Transporte Multimodal, documento que prueba la existencia de un contrato de transporte multimodal y establece las condiciones en las que el Operador de Transporte Multimodal – OTM recibe las mercancías y se compromete a entregarlas conforme a dicho contrato.

Tema 3

EL RÉGIMEN DE TRÁNSITO ADUANERO

3.1. INTRODUCCIÓN.

Cuando se hace referencia al régimen de tránsito aduanero de mercancías, lo primero que debemos tener en cuenta es la existencia de una operación de transporte internacional a ser ejecutada por un transportista autorizado y bajo control aduanero conforme a lo establecido en los acuerdos y convenios internacionales vigentes en la región resumidos en el Tema N° 2. del presente curso.

En otras palabras, para el tránsito aduanero de mercancías se requiere que las empresas de transporte hayan cumplido ante los organismos nacionales competentes de transporte y de aduana con las formalidades que los habilitan para ejecutar operaciones de transporte internacional de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Habiéndose considerado anteriormente la estrecha relación existente entre el transporte internacional de mercancías y las medidas aprobadas internacionalmente para el régimen de tránsito aduanero, corresponde en esta instancia establecer de manera general el ámbito de aplicación de este último, puntualizando algunas de sus principales características y destacando su influencia dentro del contexto del comercio exterior, aspecto que permitirá desarrollar con mayor facilidad el Tema N° 4. Normativa Internacional sobre Tránsito Aduanero y el Tema N° 5. Tránsito Aduanero Comunitario.

3.2. OBJETIVOS.

3.2.1. Objetivo general.

Dar a conocer los aspectos relacionados a la aplicación del régimen de tránsito aduanero de mercancías como un mecanismo articulador del comercio exterior en el que intervienen empresas o cooperativas de transporte, que se constituyen en operadores de transporte autorizados para realizar el traslado de las mercancías de un territorio aduanero a otro, y organismos nacionales competentes de transporte y de aduana encargados de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos para la

emisión de autorizaciones y el control aduanero de las mercancías transportadas.

3.2.2. Objetivos específicos.

- Realizar una revisión de las definiciones existentes acerca del régimen de tránsito aduanero, principalmente contenidas en normativa supranacional aprobada en el marco de acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países de la región.
- Identificar cuales son las principales funciones y responsabilidades de las instancias que por lo general intervienen durante la ejecución de una operación de tránsito aduanero de mercancías.
- Reflexionar acerca de las medidas que se deben aplicar para la facilitación del régimen de tránsito aduanero de mercancías en los países de la región, sin dejar de lado el cumplimiento de las tareas de prevención y control que deben ejecutar las autoridades aduaneras.
- Comentar acerca de algunos recursos tecnológicos que son o pueden ser utilizados por las aduanas de los países para facilitar el control de las operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero de mercancías.

3.3. DEFINICIONES.

A continuación se presentan algunas de las definiciones relativas al régimen de tránsito aduanero, las mismas que se encuentran contenidas en acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países de la región para la ejecución de operaciones de transporte internacional de mercancías que se encuentren sujetas a dicho régimen:

Tránsito Aduanero Comunitario: El régimen aduanero con arreglo al cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de los Países Miembros, con suspensión del pago de los derechos e impuestos y recargos eventualmente exigibles, mientras permanezcan bajo este mismo régimen¹.

¹ Capítulo I – Definiciones, Decisión 617 – Tránsito Aduanero Comunitario

Tránsito aduanero: el régimen aduanero bajo el cual se colocan las mercancías transportadas de una oficina aduanera a otra oficina aduanera, bajo control aduanero.²

Tránsito aduanero internacional: régimen aduanero especial bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas desde un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de acuerdo con arreglos bilaterales o multilaterales³

Tránsito aduanero internacional: Régimen bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras⁴

Complementando lo expresado en las definiciones arriba detalladas, se puede concluir que el tránsito aduanero es un régimen aduanero especial, por el cual las mercancías son transportadas desde una aduana de partida hasta una aduana de destino bajo control aduanero, en una operación realizada en vehículos habilitados y unidades de carga pertenecientes a un transportista autorizado y en el curso de la cual se cruzan una o más fronteras, de conformidad a lo establecido en acuerdos o convenios suscritos por los países.

3.4. ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN EL TRÁNSITO ADUANERO.

Los operadores de comercio exterior y las autoridades aduaneras que intervienen durante la ejecución de una operación de tránsito aduanero, se pueden resumir conforme a lo detallado a continuación:

3.4.1. Transportistas autorizados.

Como operadores de transporte autorizados, las empresas y cooperativas de transporte son responsables de la ejecución del transporte internacional, la custodia de las mercancías y el cumplimiento de las formalidades aduaneras establecidas mediante acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países.

² Capítulo 1 – Tránsito Aduanero, Anexo Específico E, Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto)

³ Capítulo I – Definiciones, Anexo I – Aspectos Aduaneros, Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT

⁴ Capítulo I – Definiciones, Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros, Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)

Para tal efecto, los transportistas autorizados deben utilizar los documentos aprobados para la ejecución de estas operaciones, desde el lugar en el que las mercancías son recibidas bajo su custodia y responsabilidad hasta el lugar de entrega convenido con el remitente o con el destinatario.

Cabe recordar que el documento de transporte o el contrato de transporte suscrito entre el remitente o el destinatario por una parte y el transportista autorizado por otra, constituyen elementos de índole jurídico que establecen formalidades contractuales de cumplimiento obligatorio. Además, estos documentos contienen información con base a la cual el transportista autorizado emite el manifiesto de carga y la declaración de tránsito aduanero para el transporte de las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Por otra parte, el transportista autorizado es responsable de presentar estos documentos, conjuntamente a los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías, ante la aduana de partida, las aduanas de paso de frontera y la aduana de destino declaradas.

3.4.2. Autoridades aduaneras.

Las autoridades aduaneras de los países por los que se desarrolla la operación de tránsito aduanero son las encargadas de efectuar las tareas de control aduanero⁵ establecidas en los acuerdos y convenios internacionales suscritos entre los países y ratificados en la legislación nacional de los mismos.

Al respecto, según las definiciones contenidas en el numeral 3 del presente tema, el régimen de tránsito aduanero de mercancías se inicia en una aduana de partida, sujetándose a los controles pertinentes en aduanas de paso de frontera para finalmente concluir en la aduana de destino declarada. Considerando lo anterior, se puede establecer que las autoridades aduaneras de los países ejercerán sus funciones conforme a lo siguiente:

a) Aduanas de Partida

Las autoridades aduaneras de las aduanas de partida deben verificar la documentación presentada, así como los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías transportadas, debiendo colocar los

⁵ Control aduanero: Es el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de las aduanas

precintos o marcas de identificación aduaneros para asegurar la operación y autorizar el inicio del tránsito aduanero dejando constancia de su actuación en la declaración de tránsito aduanero presentada por el transportista autorizado.

Es obligación de las aduanas de partida otorgar en la declaración de tránsito aduanero la ruta y plazo establecidos para la ejecución de la operación de tránsito aduanero de mercancías.

b) Aduanas de Paso de Frontera

Las autoridades aduaneras de las aduanas de paso de frontera deben verificar la documentación presentada, las características de los medios de transporte y las unidades de carga, así como la numeración y estado de los precintos o marcas de identificación aduaneros colocados en la aduana de partida, debiendo dejar constancia de su actuación en la declaración de tránsito aduanero presentada por el transportista autorizado.

Corresponde indicar que la intervención de las autoridades aduaneras en fronteras se realizará tanto en la aduana de paso de frontera de salida del país de partida, como en la aduana de paso de frontera de entrada al país de destino o al país de tránsito de las mercancías transportadas, según corresponda.

c) Aduanas de Destino

Las autoridades aduaneras de las aduanas de destino deben verificar la entrega de la documentación y de las mercancías por parte del transportista autorizado, la numeración y estado de los precintos colocados y el cumplimiento de rutas y plazos otorgados para la conclusión del tránsito aduanero.

Concluido lo anterior, procederán a dar por concluida la operación de tránsito aduanero de mercancías, sin perjuicio de aplicar las sanciones que correspondan por infracciones aduaneras cometidas en su ejecución.

3.4.3. Empresas concesionarias de servicios aduaneros.

Considerando lo dispuesto en su legislación nacional y con la finalidad de brindar un mejor servicio en la atención de trámites relacionados a operaciones de tránsito aduanero de mercancías, algunos países han concesionado o delegado a empresas privadas legalmente constituidas en sus territorios la prestación remunerada de determinados servicios, relacionados principalmente a la administración de las instalaciones, in-

fraestructura y equipamiento requeridos para el manejo, manipuleo almacenamiento y custodia de las mercancías.

Sobre este particular, en el caso específico del régimen de tránsito aduanero, los servicios prestados en recintos aduaneros administrados por empresas privadas pueden resumirse en los siguientes:

- Coadyuvar a la autoridad aduanera en el control que debe efectuarse al ingreso y salida de medios de transporte, unidades de carga y mercancías de los recintos aduaneros.
- Asignar espacios y asistencia en la carga, descarga, estiba, desestiba de mercancías que la autoridad aduanera requiera inspeccionar.
- Intervenir en la manipulación de mercancías al momento de su embarque en los medios de transporte y unidades de carga o al momento de su descarga.
- Almacenar y custodiar temporalmente las mercancías sujetas a operaciones de transbordo.
- Realizar el pesaje de medios de transporte, unidades de carga y mercancías a su ingreso al recinto aduanero.

En estos casos es recomendable que cada país considere en su legislación nacional la aprobación de normas y reglamentos orientados a establecer los derechos, obligaciones y responsabilidades tanto de las empresas privadas que asumen la administración de las instalaciones, infraestructura y equipamiento de recintos aduaneros, como de las autoridades competentes encargadas de la fiscalización de la prestación de los servicios concesionados (aduana u otra instancia que cada país determine)

3.4.4. Exportadores e importadores de mercancías.

Los exportadores e importadores establecidos en los países son, sin duda alguna, los principales usuarios del servicio de transporte internacional de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Dependiendo de las circunstancias, estos usuarios pueden constituirse en remitentes de las mercancías (en el caso de exportadores que como parte de la operación remiten las mercancías exportadas a través de un transportista autorizado que asume la responsabilidad del transporte según lo establecido en el documento o contrato de transporte) o en destinatarios o consignatarios de las mismas (en el caso de importadores

a los cuales las mercancías les son entregadas a la conclusión de la operación de tránsito aduanero en la aduana de destino declarada)

En exportaciones, la información y documentación proporcionada por el remitente (que puede ser el exportador o un agente contratado por éste) al transportista autorizado constituye una fuente de información con base a la cual este último procede al llenado del documento de transporte requerido para ejecutar la operación de tránsito aduanero, sujetándose al control aduanero establecido en la legislación supranacional.

En importaciones, los destinatarios o consignatarios de las mercancías, desempeñan un rol preponderante en la verificación de las mercancías entregadas una vez concluida la operación de tránsito aduanero en la aduana de destino declarada, considerando que es en esta instancia en la que se verifica que las mercancías entregadas por el transportista autorizado correspondan a las embarcadas por el remitente y arriben en las mismas condiciones en las que fueron verificadas en la aduana de partida, debiendo asumirse las acciones pertinentes contra los responsables por pérdidas o deterioro de las mercancías.

Además, es preciso señalar que la normativa internacional vigente para el régimen de tránsito aduanero establece puntualmente los derechos, obligaciones y responsabilidades tanto del remitente, como del destinatario y consignatario de las mercancías.

3.5. IMPORTANCIA DEL TRÁNSITO ADUANERO EN EL PROCESO DE INTEGRACIÓN ANDINA.

Como se mencionó anteriormente, la ejecución de una operación de transporte internacional de mercancías necesariamente contempla el traslado de las mismas de un país a otro, cumpliendo los requisitos y formalidades aduaneras establecidos en acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países.

Esta situación repercute de manera directa en los procesos de integración que llevan adelante los países de la región, considerando que para la ejecución de estas operaciones, los vehículos habilitados y las unidades de carga en los que se transportan las mercancías necesariamente deben cruzar una o más fronteras existentes entre los Países Miembros por los que se efectúa el transporte.

Lo anterior implica que los gobiernos de dichos países realicen los máximos esfuerzos para mantener en funcionamiento las redes de carreteras habilitadas en sus territorios e igualmente tomen las previsiones del caso para dotar a las aduanas de paso de frontera de la infraestructura y

equipamiento necesarios para llevar a cabo el control de las operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías.

En el ámbito de la Subregión Andina, por su importancia, corresponde mencionar la existencia de una ruta por carretera cuyo recorrido abarca el territorio de todos los Países Miembros de la Comunidad Andina dentro del denominado Sistema Andino de Carreteras⁶, establecido principalmente para cumplir con las siguientes finalidades:

- Vincular a los Países Miembros por medio de una red de carreteras continuas que permitan la circulación de vehículos habilitados y unidades de carga entre las principales ciudades y centros de distribución existentes en la Subregión Andina,
- Vincular a los Países Miembros que conforman la Subregión Andina con los demás países de América Latina, con miras a expandir su mercado y a lograr la integración física continental,
- Propiciar el intercambio comercial andino, y
- Permitir el transporte turístico regular de pasajeros en territorio de los Países Miembros.

Este eje troncal de comunicación por carretera que interconecta los territorios de los Países Miembros de la Comunidad Andina y une sus capitales, comienza desde el norte por Venezuela, continuando por Colombia, Ecuador y Perú, hasta finalizar al sur en Bolivia, constituyéndose en la columna vertebral del transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías en la Subregión Andina, pudiendo destacarse los siguientes pasos de frontera habilitados por los Países Miembros de la Comunidad Andina:

- San Antonio (Venezuela) – Cúcuta (Colombia);
- Paraguachón (Venezuela) – Maicao (Colombia);
- Ipiales (Colombia) – Tulcán (Ecuador);
- San Miguel (Colombia) – Lago Agrio (Ecuador);
- Huaquillas (Ecuador) – Aguas Verdes (Perú);
- La Tina (Perú) – Macará (Ecuador); y
- Desaguadero (Perú) – Desaguadero (Bolivia)

⁶ El Sistema Andino de Carreteras fue aprobado mediante Decisión 271 de la Comunidad Andina.

3.6. EL TRÁNSITO ADUANERO Y LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN EL MARCO DE LA OMC.

La facilitación del comercio, prevista en el marco de la Organización Mundial de Comercio – OMC, guarda una estrecha relación con los aspectos establecidos por el Artículo V – Libertad de tránsito – del Acuerdo sobre Aranceles Aduaneros y Comercio – GATT de 1947, el cual establece la aplicación de los siguientes criterios para el “tráfico en tránsito”⁷:

- Las mercancías y los medios de transporte se consideran en tránsito a través del territorio de una parte contratante (denominándose esta operación como “tráfico en tránsito”) si el paso por dicho territorio constituye sólo una parte del viaje completo que comienza y termina fuera de las fronteras de dicha parte contratante.
- Habrá libertad de tránsito para el “tráfico en tránsito” que se realice utilizando la ruta más conveniente, no debiendo realizarse ninguna distinción que se funde en el país de origen de los medios de transporte (barcos y otros), el lugar de origen, los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino, o a la propiedad de las mercancías o de los medios de transporte.
- Se puede exigir que el “tráfico en tránsito” sea declarado en la aduana correspondiente, no debiendo ser objeto de demoras o restricciones innecesarias, excepto las previstas por leyes y reglamentos de aduana. El tráfico en tránsito está exento de derechos de aduana y de cualquier derecho de tránsito. Los gastos de transporte y las cargas imputadas como gastos administrativos deben reflejar el costo de los servicios prestados.
- Todas las cargas y reglamentaciones deberán ser razonables.
- Debe aplicarse un trato no menos favorable.
- No habrá discriminación en materia de expedición directa.
- Las disposiciones previstas en el Artículo V del Acuerdo sobre Aranceles Aduaneros y Comercio – GATT, se aplican al tránsito aéreo de mercancías y equipajes, pero no así a las aeronaves que realizan el transporte.

⁷ Tráfico en tránsito: Tránsito aduanero de mercancías por un país que no corresponde ni al país de partida ni al país de destino; es decir, se refiere al tránsito aduanero de mercancías que iniciado en una aduana de partida extranjera recorre el territorio de un país con destino a otro.

3.7. UTILIZACIÓN DE RECURSOS TECNOLÓGICOS PARA LA FACILITACIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO ADUANERO.

Coincidente con el constante avance tecnológico, la utilización de nuevos recursos tecnológicos constituye una opción válida para el procesamiento de las operaciones de tránsito aduanero de mercancías por parte de las autoridades aduaneras de los países, las cuales deberán considerar de manera precisa las instancias en las que corresponde la utilización de estos recursos, ya sea para la facilitación de los trámites o para el control de las operaciones por parte de las autoridades aduaneras de los países por los que se lleva a cabo el tránsito aduanero de mercancías.

En este sentido, sin perjuicio de otros recursos tecnológicos que puedan ser utilizados para los fines antes mencionados, a continuación se presentan algunos de los recursos tecnológicos que son o pueden ser utilizados por las aduanas para la facilitación y control de operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero:

3.7.1. Sistemas informáticos para el procesamiento de trámites, trazabilidad de las operaciones y control aduanero.

Algo que no se puede dejar de lado en la actualidad es la utilización de sistemas informáticos para el procesamiento automático de datos correspondientes a trámites presentados por operadores de comercio exterior ante las aduanas de los países.

Cabe acotar que además estos sistemas permiten analizar la trazabilidad de las operaciones y apoyar en el control aduanero.

Esta situación no es indiferente para el régimen de tránsito aduanero considerando que las aduanas de los países pueden adoptar modelos estándares de sistemas informáticos aduaneros prediseñados ó desarrollarlos a medida (pudiendo mencionarse como ejemplo el Sistema Integrado de Gestión Aduanera - SIGAD⁸ utilizado por Perú y el sistema informático SIDUNEA⁹, utilizado por Bolivia, Venezuela y otros países del mundo) sea

⁸ **SIGAD** Sistema Integrado de Gestión Aduanera Peruano, que consta de módulos integrados como: regimenes aduaneros, recaudación, manifiestos, fiscalización, administración, trámite, y otros. El sistema recibe la información de los usuarios la valida y procesa, permite la trazabilidad de las operaciones, trámites y apoya en el control aduanero.

⁹ **SIDUNEA** es un sistema computarizado para la administración de aduanas que cubre la mayor parte de procedimientos de comercio exterior. El sistema maneja manifiestos y declaraciones de aduana, procedimientos de contabilidad, procedimientos de tránsito y regímenes suspensivos. El programa SIDUNEA ha sido desarrollado en Ginebra por la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Para las aduanas de los países comunitarios aún es poco flexible y limitado para adaptarlo a las legislaciones y operaciones especiales . Pero es un modelo actualmente utilizado y cumple sus funciones básicas.

uno u otro sistema el objetivo es lograr el equilibrio que debe existir entre facilitación y control.

En ambos casos existen ventajas y desventajas que deben ser evaluadas por las autoridades aduaneras de cada país, a objeto de definir la mejor alternativa al momento de elegir el sistema informático aduanero a ser utilizado para el procesamiento automático de trámites que correspondan a operaciones de transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Asimismo, los datos generados a partir de los documentos previstos para las operaciones de tránsito aduanero, registrados mediante los sistemas informáticos utilizados por las aduanas de los países, constituyen una fuente de información que posibilita la ejecución de medidas de asistencia mutua y cooperación entre aduanas conforme a lo previsto en los acuerdos y convenios suscritos por los países, con la finalidad de prevenir, investigar y combatir los ilícitos aduaneros que puedan presentarse en la ejecución del tránsito aduanero de mercancías.

3.7.2. Tarjetas chip para grabar información de tránsitos aduaneros.

Sobre las tarjetas chip y su aplicación en operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero, cabe indicar que este recurso tecnológico en la actualidad es utilizado por la Aduana Nacional de Bolivia para el control y seguimiento de operaciones de tránsito aduanero de mercancías transportadas por carretera, correspondiendo resaltar los siguientes aspectos inherentes a su utilización:

La Aduana Nacional de Bolivia emite una tarjeta chip por cada vehículo habilitado para realizar operaciones de tránsito aduanero de mercancías, la misma que contiene la siguiente información:

- Datos del medio de transporte (camión o tractocamión) al que se otorga la tarjeta chip y de la empresa o cooperativa de transporte en la que este se encuentra inscrito. Estos datos tienen carácter permanente considerando que no pueden modificarse en la tarjeta chip en tanto el vehículo se encuentre registrado en una empresa o cooperativa de transporte y su autorización se encuentre vigente.
- Datos de las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero transportadas en el medio de transporte. Estos datos son modificados en función del control aduanero ejercido en las aduanas de frontera por las que ingresan las mercancías y en las aduanas de destino en las que estas son entregadas una vez que el transportista autorizado concluye satisfactoriamente la operación.

Cabe anotar que la Aduana Nacional de Bolivia también emite tarjetas chip para el personal de aduana que realiza el control de operaciones de tránsito aduanero (tanto en aduanas de frontera como en aduanas de destino), con la finalidad de asegurar el procesamiento de los trámites e identificar a los funcionarios de aduana que efectúan las tareas de apertura y cierre de las tarjetas chip.

En el ámbito operativo, una vez que el medio de transporte y las mercancías transportadas ingresan a territorio boliviano y son presentados ante las autoridades aduaneras conjuntamente a la documentación requerida para la operación. La aduana de paso de frontera procede a la lectura de datos de la tarjeta chip y verifica que la misma no registre un tránsito aduanero no concluido. Posteriormente, registra los datos del tránsito aduanero en el sistema informático de la aduana boliviana y los graba en la tarjeta chip presentada por el transportista autorizado.

Entregadas las mercancías en la aduana de destino, esta procede a registrar la conclusión y cierre del tránsito aduanero en el sistema informático de la Aduana Nacional de Bolivia y, en señal de conformidad, se borran los datos de la operación de tránsito aduanero de la tarjeta chip presentada por el transportista autorizado.

La información de las tarjetas chip verificadas en aduanas de paso de frontera y en aduanas de destino por personal de la Aduana Nacional de Bolivia es concentrada a nivel central para realizar los procesos destinados a identificar operaciones de tránsito aduanero irregulares y aplicar las sanciones que correspondan conforme a la legislación vigente.

3.7.3. Otros recursos tecnológicos.

Debido al constante avance en materia de tecnología, cabe mencionar que existen varios recursos tecnológicos que pueden ser utilizados por las aduanas de los países para la optimización de las funciones de control de las operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero, entre los cuales se pueden citar los siguientes:

- Control satelital de medios de transporte que realizan operaciones de tránsito aduanero de mercancías, recurso desestimado por el elevado costo que en la actualidad representa la instalación de este mecanismo de control en los medios de transporte.
- Utilización de códigos de barras para identificar y verificar las características de los medios de transporte en el desarrollo de una operación de tránsito aduanero.

- Utilización de códigos de barras para ser colocados en los documentos que amparan el tránsito aduanero de mercancías, a fin de asegurar la veracidad de la información contenida en los mismos.
- Tecnología no intrusiva como por ejemplo el uso de scanner para según un análisis de imágenes confrontar con lo declarado en los documentos de transporte, así mismo densímetros o espectrómetros para controlar mercancías sensibles o prohibidas.
- Chip GPS, es un circuito integrado que puede fácilmente ser insertado en una mercancía o un contenedor y permite ser ubicado en cualquier momento que se requiera, debido al avance de la tecnología sus costos van disminuyendo al igual que sus dimensiones, pero la información que suministran es cada vez mayor y precisa.

3.8. RESUMEN.

- De acuerdo a las definiciones contenidas en diferentes acuerdos y convenios internacionales, podemos manifestar que el tránsito aduanero corresponde a un régimen aduanero especial en atención al cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero desde una aduana de partida, ubicada en un país donde son embarcadas en los vehículos habilitados y/o unidades de carga, hasta una aduana de destino ubicada en otro país en la que el transportista autorizado concluye la operación con la entrega de las mercancías, conforme a las condiciones establecidas en el documento de transporte o en el contrato de transporte suscrito para el efecto.
- Respecto a los elementos que intervienen en una operación de tránsito aduanero, se mencionó en primera instancia a los transportistas autorizados como responsables de la ejecución del transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero, los cuales necesariamente deben cumplir los requisitos establecidos para obtener las autorizaciones previstas en los acuerdos y convenios relativos a transporte internacional de mercancías, sometiéndose al control aduanero en aduanas de partida, aduanas de paso de frontera y aduanas de destino declaradas en la documentación que respalda la operación.

Por otra parte, están las autoridades aduaneras encargadas de ejercer el control aduanero aplicable desde el inicio de la operación en la aduana de partida, en la que se procede a verificar las condiciones en la que se presenta la documentación, los medios de transporte,

las unidades de carga y las mercancías sujetas a tránsito aduanero, procediéndose a la colocación de precintos aduaneros, asignación de rutas y plazos y autorización del inicio del tránsito aduanero.

También se indican las tareas que les corresponde ejecutar a las autoridades aduaneras de las aduanas de paso de frontera, ubicadas en puntos fronterizos donde las aduanas registran por una parte la salida del país de procedencia y por otra la entrada al país de destino o de tránsito; verificando la documentación presentada, las condiciones de los medios de transporte y unidades de carga utilizados en la operación, así como el estado de los precintos colocados en la aduana de partida.

Finalmente, tenemos a las autoridades aduaneras de las aduanas de destino, las cuales están encargadas de verificar la entrega de la documentación y de las mercancías por parte del transportista autorizado, la numeración y estado de los precintos colocados, así como el cumplimiento de rutas y plazos otorgados para la conclusión del tránsito aduanero, dando por concluida la operación.

En este mismo contexto, también se hace mención al rol que desempeñan las empresas privadas que administran recintos aduaneros en atención a contratos de concesión ó delegación para la prestación de servicios suscritos con los gobiernos de algunos países, con la finalidad de brindar un mejor servicio aduanero sin dejar de lado el control y fiscalización aduaneros requeridos para asegurar el cabal cumplimiento de la normativa aprobada para el efecto, detallándose algunos servicios prestados por estas empresas en la ejecución de operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Asimismo, se enfatiza la importancia de los exportadores e importadores que intervienen en operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero de mercancías, toda vez que los mismos, dependiendo del rol que les corresponda desempeñar según el contrato de transporte, se constituyen en remitentes de las mercancías, en el caso de exportadores que entregan sus mercancías a los transportistas autorizados contratados para la ejecución de la operación de tránsito aduanero; o en destinatarios de las mismas en el caso de importadores que reciben las mercancías entregadas por los transportistas autorizados en el lugar establecido para la conclusión de la operación de tránsito aduanero.

- Entre otros puntos abordados en este tema se encuentran:

- El relativo a la importancia del tránsito aduanero en el proceso de integración andina toda vez que se constituye en un elemento que incentiva la articulación y mantenimiento de la red de carreteras habilitadas en los territorios de los países, para facilitar la ejecución del transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero y brindar un mejor servicio en las aduanas, principalmente en aduanas de paso de frontera;
- Las previsiones existentes para la facilitación del comercio en el marco de la Organización Mundial de Comercio – OMC y su relación con los criterios sobre el denominado “tráfico en tránsito” definidos por el Artículo V del Acuerdo sobre Aranceles Aduaneros y Comercio – GATT de 1947; y
- La importancia de utilizar los recursos tecnológicos existentes para la facilitación y control de operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero, destacando la utilización de los sistemas informáticos adoptados por las aduanas de los países para el procesamiento automático de datos y el intercambio de información en el marco de la asistencia mutua y cooperación existentes, la utilización de tarjetas chip para operaciones de tránsito aduanero realizadas por carretera actualmente llevada a cabo por la Aduana Nacional de Bolivia y el seguimiento de operaciones de tránsito aduanero a través de medios satelitales, por mencionar los principales.

Tema 4
NORMATIVA INTERNACIONAL
SOBRE TRÁNSITO ADUANERO

4.1. INTRODUCCIÓN.

Los aspectos detallados en el Tema N° 2. "Acuerdos y Convenios sobre Transporte Internacional de Mercancías", establecen el marco legal que rige para la emisión de autorizaciones por parte de los organismos nacionales competentes de los países y los documentos requeridos para la ejecución de operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías. Considerando lo anterior, en este tema se aborda la normativa aduanera aprobada para el tránsito aduanero de mercancías contenida en las disposiciones establecidas mediante acuerdos y convenios internacionales suscritos por los países de la región.

En el ámbito de la normativa vigente en los Países Miembros de la Comunidad Andina, la Decisión 399 – Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, incluye un capítulo relativo a aspectos aduaneros¹ en el que se detallan aspectos relacionados al registro de transportistas autorizados y de vehículos habilitados, garantías requeridas para cada operación, utilización del Manifiesto de Carga Internacional – MCI y de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, así como otras disposiciones aplicables; en tanto que las formalidades para el tránsito aduanero de mercancías se encuentran contenidas en la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario², la cual será ampliamente abordada en el Tema N° 5 de este curso.

Por su parte, el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT, en su Anexo I “Aspectos Aduaneros”, establece la normativa aduanera específica aplicable a las operaciones de transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero. Complementariamente, en el marco de aplicación de este Convenio, mediante Acuerdos 1.97 y 1.100 emergentes de la XVIII Reunión de Ministros

¹ Capítulo XI – De los Aspectos Aduaneros, Decisión 399 de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera

² La Decisión 617 – Tránsito Aduanero Comunitario se encuentra en vigencia a partir del 1 de enero de 2006 en sustitución de la Decisión 477 – Tránsito Aduanero Internacional.

de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, se aprobó la utilización de los formularios Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA (para el modo de transporte carretero) y Conocimiento – Carta de Porte Internacional / Declaración de Tránsito Aduanero – TIF/DTA (para el modo de transporte ferroviario)

De similar forma, el Acuerdo para Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), entre sus Protocolos aprobados, incluye el Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros (PASAA) en el que, además de establecer la normativa aplicable al tránsito aduanero de mercancías transportadas por modo fluvial, se aprueba el formato e instrucciones de llenado del Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA³, como documento válido para el desarrollo de estas operaciones.

4.2. OBJETIVOS.

4.2.1. Objetivo general.

Dar a conocer los principales aspectos previstos por los acuerdos y convenios internacionales suscritos en la región para la ejecución de operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero, considerando para tal efecto el ámbito de aplicación de la normativa aprobada por los países para el transporte internacional de mercancías ejecutado en los diferentes modos de transporte en los que las mercancías son trasladadas desde un país a otro (carretero, ferroviario, fluvial o multimodal)

4.2.2. Objetivos específicos.

- Establecer el ámbito de aplicación de las normas supranacionales aprobadas para la ejecución de operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero de mercancías.
- Establecer de manera particular cuáles son las formalidades que se deben cumplir ante las aduanas de partida, aduanas de paso de frontera y aduanas de destino durante la ejecución de operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero.
- Identificar cuáles son los requisitos y formalidades para la habilitación de medios de transporte y unidades de carga utilizados en el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero.

³ Corresponde al formulario MIC/DTA aprobado para transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná cuyo formato es diferente al formato del MIC/DTA aprobado para transporte carretero por el Acuerdo 1.97 en el marco del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT.

- Determinar cuáles son las acciones consideradas como infracciones en el desarrollo de las operaciones de tránsito aduanero de mercancías y cuáles las sanciones aplicables según la infracción cometida.
- Reiterar cuáles son los documentos aduaneros requeridos para la ejecución de una operación de transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero y cuándo corresponde su presentación ante las autoridades aduaneras encargadas del control de estas operaciones.

4.3. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SIMPLIFICACIÓN Y ARMONIZACIÓN DE LOS REGÍMENES ADUANEROS – CONVENIO DE KYOTO

4.3.1. Decisión 618 – Incorporación progresiva del Anexo General y referencia de los Anexos Específicos del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto)

Aunque los países andinos son miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), aún no han adoptado el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Protocolo de Enmienda del Convenio de Kyoto, Revisado de 1999)

En dicho convenio se establecen disposiciones uniformes en materia de procedimientos aduaneros, que contribuiría de una manera eficaz al desarrollo del comercio exterior, permitiendo un mayor grado de simplificación y armonización de los regímenes y operaciones aduaneras

Por recomendación del Comité Andino de Asuntos Aduaneros, en julio de 2005 se aprobó la decisión 618, que dispone incorporar en la normativa comunitaria el anexo general y referencia de los anexos específicos de dicho convenio.

Considerando lo dispuesto por los artículos 1 y 2 de la Decisión 618⁴, corresponde realizar algunas precisiones acerca de las Normas y Prácticas Recomendadas contenidas en el Capítulo 6 del Anexo General y en el

⁴ Artículo 1. Los principios, normas y recomendaciones establecidos en el Anexo General del Protocolo de Enmienda al Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros, Convenio de Kyoto, se incorporarán progresivamente en las normas comunitarias sobre armonización en materia aduanera, a propuesta de la Secretaría General de la Comunidad Andina, previa recomendación del Comité Andino de Asuntos Aduaneros.

Artículo 2. Los Anexos Específicos del Convenio de Kyoto serán considerados como referencia para la elaboración de la Decisión sobre Armonización de Regímenes Aduaneros.

Capítulo 1 del Anexo Específico E del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto).

4.3.2. Anexo General del Convenio de Kyoto.

Las Normas y Prácticas Recomendadas contenidas en el Capítulo 6 (Control Aduanero) del Anexo General del Convenio de Kyoto establecen los siguientes aspectos aplicables al régimen de tránsito aduanero:

- Que todas las mercancías, incluidos los medios de transporte que entren o salgan del territorio aduanero estén sujetos al control previsto en la legislación aduanera vigente.
- Que la aduana utilice el sistema de gestión de riesgos al efectuar los controles aduaneros, medida que contribuye de gran manera en la oportuna atención de trámites en las aduanas, principalmente en las aduanas de frontera.
- Que las aduanas procuren cooperar con otras aduanas mediante la celebración de acuerdos de asistencia mutua administrativa y también con el sector comercial a través de la firma de memorandums de entendimiento.
- Que las aduanas utilicen lo más ampliamente posible la tecnología de la información y el comercio electrónico con la finalidad de potenciar el control aduanero haciendo uso de todos los recursos disponibles.

Como se apreciará, todos los preceptos previstos en este capítulo del Anexo General del Convenio de Kyoto son recogidos por la legislación supranacional que rige entre los países de la región, toda vez que constituyen recomendaciones generales que los países pueden adoptar para el control aduanero de las mercancías que ingresan o salen de un territorio aduanero.

4.3.3. Anexo Específico E del Convenio de Kyoto.

Por su parte, las Normas y Prácticas Recomendadas contenidas en el Capítulo 1 (Tránsito aduanero) del Anexo Específico E (Tránsito) del Convenio de Kyoto establecen los siguientes aspectos:

- La facultad que tienen las aduanas para autorizar el transporte de mercancías en régimen de tránsito aduanero dentro de su territorio en los siguientes casos:

De una oficina de entrada a una oficina de salida.

De una oficina de entrada a una oficina interior.

De una oficina de partida a una oficina de salida.

De una oficina interior a otra oficina interior.

- En cuanto a las formalidades en la oficina de partida, se establecen las condiciones de aceptación de todo documento comercial o de transporte que contenga la información necesaria del aspecto descriptivo de una declaración de mercancías utilizada para el tránsito aduanero.

También se aborda el tema de la adopción de medidas necesarias para identificar los envíos mediante la colocación de precintos aduaneros, determinándose en qué casos no corresponde la utilización de estos y los mecanismos que deben adoptarse para detectar manipulaciones en unidades de transporte que no puedan ser precintadas.

- Asimismo, se consideran los plazos que la aduana debe establecer para asegurar la operación de tránsito aduanero (los cuales pueden ser extendidos o ampliados a solicitud de la persona interesada y por razones válidas) y a las medidas especiales aplicables en aquellos casos que la aduana considere indispensables (obligación de transportar las mercancías siguiendo un itinerario determinado o bajo escolta aduanera)
- Sobre precintos aduaneros, se establecen las condiciones mínimas requeridas para los precintos aduaneros; las situaciones en las que corresponde la aceptación de precintos aduaneros colocados por una aduana extranjera y su tratamiento jurídico; así como las recomendaciones referentes a consignar el resultado de las comprobaciones de precintos aduaneros en el documento utilizado para el tránsito aduanero.
- Respecto a las formalidades en ruta, se determinan las condiciones en las cuales corresponde la aceptación de un cambio de oficina de destino; las formalidades para la transferencia excepcional de mercancías de una unidad de transporte a otra sin autorización de la aduana; la autorización de la aduana para transporte de otras mercancías dentro de una unidad de transporte; y las formalidades establecidas para informar a la aduana u otra autoridad competente sobre accidentes u otros hechos imprevistos ocurridos durante la ejecución del tránsito aduanero.

- Se establece también que la terminación o conclusión del tránsito aduanero está condicionada a la presentación de las mercancías y la declaración aduanera correspondiente ante la oficina de destino dentro del plazo otorgado, siempre que las mercancías hayan sufrido ninguna modificación y los precintos aduaneros o marcas de identificación hayan sido presentados intactos.
- Con relación a los acuerdos internacionales sobre tránsito aduanero de mercancías, se recomienda que las partes contratantes del convenio contemplen la posibilidad de adoptar instrumentos internacionales relacionados al tránsito aduanero o tener en cuenta las Normas y Prácticas Recomendadas de su Anexo Específico E al momento de celebrar acuerdos bilaterales o multilaterales.

Finalmente, cabe mencionar que el Apéndice – Requisitos mínimos que deben cumplir los precintos aduaneros, que forma parte del Capítulo 1 del Anexo Específico E, contempla los siguientes aspectos en cuanto se refiere a los requisitos exigidos para la emisión de precintos aduaneros: requisitos generales relativos a los precintos, especificaciones materiales de los sellos y especificaciones materiales de los precintos y marcas de identificación.

4.4. NORMATIVA ADUANERA VIGENTE EN LA REGIÓN

4.4.1. Decisión 617 – Tránsito Aduanero Comunitario

Considerando lo expresado al inicio de este tema, se reitera que el alcance y ámbito de aplicación de la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario serán desarrollados con mayor amplitud en el Tema N° 5 de este Curso.

4.4.2. Anexo I “Aspectos Aduaneros” del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT

El Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT, incluye en su Anexo I “Aspectos Aduaneros” la normativa aplicable al transporte de mercancías que se encuentran sujetas al régimen de tránsito aduanero, la misma que puede resumirse conforme a los siguientes puntos:

a) Campo de aplicación.

La normativa prevista en este anexo es aplicable al transporte de mercancías realizado en unidades de transporte autoriza-

das⁵, cuya ejecución incluya por lo menos el cruce de una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino; no siendo aplicable al transporte de mercancías proveniente o destinado a terceros países que no sean parte del convenio.

Considerando que el tránsito aduanero es un régimen aduanero suspensivo, no corresponde el pago de derechos e impuestos exigibles a la importación o exportación de las mercancías transportadas en tanto dure la operación, previéndose solamente el pago de tasas por servicios efectivamente prestados.

b) Condiciones aplicables a las empresas y a las unidades de transporte

Las empresas de transporte, así como sus medios de transporte, deben ser inscritos o registrados ante la aduana del país de origen⁶, posibilitando de esta manera la admisión temporal de dichos medios de transporte en los territorios de los países por los que se desarrollará la operación de tránsito aduanero. Esta exigencia no es aplicable para los vehículos de las empresas ferroviarias que operan en las partes.

Se establece que, de manera preferente, deben utilizarse unidades de transporte precintables⁷, construidas y fabricadas de manera que aseguren la ejecución de la operación de tránsito aduanero de mercancías, permitan la colocación de precintos aduaneros y faciliten la inspección por parte de las autoridades aduaneras.

De manera bilateral, las partes pueden acordar los plazos dentro de los cuales los vehículos y su equipamiento deben salir del territorio en el que fueron admitidos temporalmente durante el desarrollo de una operación de tránsito aduanero.

Por otra parte, las autoridades aduaneras de las partes deben controlar las condiciones en las que los vehículos y su equipamiento registran su ingreso, salida o reingreso a su territorio aduanero, llevando para tal efecto un registro de control de estos movimientos.

⁵ Unidades de transporte: Vehículos de carretera, remolques, semiremolques, contenedores o vagones del ferrocarril (Definición contenida en el Anexo I. "Aspectos Aduaneros" del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT)

⁶ País bajo cuya jurisdicción se encuentra constituida legalmente una empresa de transporte.

⁷ Ver características para unidades de transporte previstas en el artículo 5, numeral 1 del Anexo I "Aspectos Aduaneros" del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT

Asimismo, dichas autoridades aduaneras pueden autorizar el funcionamiento de depósitos particulares fiscalizados para el almacenamiento de repuestos y accesorios requeridos para el mantenimiento de las unidades de transporte. Estos repuestos y accesorios se encuentran exentos del pago de derechos e impuestos siempre que se compruebe que proceden de una de las partes.

c) Precintos aduaneros

Los precintos aduaneros a ser utilizados en una operación de tránsito aduanero deben cumplir las condiciones mínimas establecidas en el Anexo I “Aspectos Aduaneros”⁸, el cual establece que cada parte del convenio aceptará los precintos aduaneros colocados por las autoridades aduaneras de las otras partes, pudiendo colocar sus propios precintos cuando considere que los precintos empleados sean insuficientes o no guarden la seguridad requerida.

d) Declaración de las mercancías y responsabilidad

La Declaración de Tránsito Aduanero Internacional DTA⁹ debe ser presentada ante la aduana de partida, debidamente completada y en los ejemplares necesarios para cumplir con los controles aduaneros exigidos durante la ejecución de la operación de tránsito aduanero.

En cuanto a la responsabilidad en la utilización de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA, el transportista es responsable por la aplicación del régimen de tránsito aduanero hasta la entrega de las mercancías en la aduana de destino declarada, en tanto que el declarante es responsable por las infracciones aduaneras que surjan como efecto de la inexactitud de sus declaraciones.

e) Garantías sobre las mercancías y los vehículos

De manera general, podemos manifestar que los medios de transporte habilitados para transporte internacional en los términos establecidos en el Convenio, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los derechos e impuestos eventualmente exigibles por las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero internacional y por los

⁸ Ver Apéndice 1 Condiciones mínimas a que deben responder los elementos de seguridad aduanera (sellos y precintos), Anexo I “Aspectos Aduaneros” del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT.

⁹ Corresponde al formulario Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero MIC/DTA cuyo formato e instrucciones de llenado fueron aprobados mediante Acuerdo 1.97 en el marco del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT.

medios de transporte admitidos temporalmente en el curso de una operación de tránsito aduanero.

f) Formalidades a observar en las aduanas de partida

Una vez presentada la unidad de transporte y la documentación, la aduana de partida debe proceder a verificar que la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA esté en regla, las condiciones de seguridad que ofrece la unidad de transporte, las características de las mercancías transportadas, así como la información contenida en la documentación de respaldo presentada.

En señal de aceptación, la aduana de partida procederá al colocado de precintos aduaneros y dejará constancia de su intervención en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA, realizando el correspondiente desglose de documentación.

Asimismo, se establece el procedimiento aplicable para los cargamentos excepcionales¹⁰, siempre que las mercancías transportadas sean susceptibles de ser fácilmente identificables y puedan asegurarse mediante la colocación de marcas de identificación o precintos aduaneros.

g) Formalidades a observar en las aduanas de paso de frontera

Acerca de las formalidades en las aduanas de paso de frontera, dependiendo del recorrido que contempla la operación de tránsito aduanero, se establecen las formalidades que deben cumplirse en dos instancias: en la aduana de paso de frontera de salida del país del cual provienen las mercancías y en la aduana de paso de frontera de entrada al país de destino o de tránsito.

Las funciones de las aduanas de paso de frontera pueden resumirse de acuerdo a lo siguiente:

- Las aduanas de paso de frontera de salida del país de procedencia de las mercancías tienen la responsabilidad de verificar que no se hayan realizado manipulaciones no autorizadas en las unidades de transporte, así como el estado de los precintos o marcas de identificación aduaneros. En señal del control efectuado, estas aduanas deben dejar constancia de su actuación en la Declaración de Tránsito

¹⁰ Cargamento excepcional: uno o varios objetos pesados o voluminosos que, por razón de su peso, sus dimensiones o su naturaleza, no puedan ser transportados en unidades de transporte cerradas, bajo reserva de que puedan ser fácilmente identificados. En este concepto también se comprenden los vehículos nuevos que se transportan por sus propios medios (Definición contenida en el numeral 6, Capítulo 1 del Anexo I “Aspectos Aduaneros” del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT.

to Aduanero Internacional – DTA y proceder al desglose de la documentación presentada por el transportista autorizado.

- Las aduanas de paso de frontera de entrada al país de destino o de tránsito son responsables de verificar que la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA esté en regla, que la unidad de transporte ofrezca las condiciones de seguridad necesarias y que los precintos y marcas de identificación aduaneros no presenten signos de haber sido violados o manipulados irregularmente.

Estas aduanas deben dejar constancia de su intervención en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA, proceder al colocado de precintos o marcas de identificación aduaneros (cuando por razones de seguridad lo consideren necesario) y efectuar el desglose de la documentación presentada por el transportista autorizado.

Corresponde aclarar que si una aduana de paso de frontera retira un precinto aduanero para efectuar la inspección de la unidad de transporte, debe hacer constar este hecho en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA, incluyendo en la misma el resultado de la inspección y los datos del nuevo precinto o marca de identificación aduanero colocado para asegurar la operación hasta la aduana de destino.

h) Formalidades a observar en la aduana de destino

Las aduanas de destino, una vez presentada la documentación, la unidad de transporte y las mercancías, efectuarán los controles que juzguen necesarios para verificar el cumplimiento de todas las formalidades por parte del declarante.

Estas aduanas deberán anotar en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA, la fecha de presentación de la unidad de transporte y las mercancías transportadas, así como el resultado de los controles efectuados por la aduana, para finalizar con el desglose de la documentación y de esta manera dar por concluida satisfactoriamente la operación de tránsito aduanero internacional.

i) Infracciones aduaneras, reclamaciones y accidentes

En caso de detectarse la existencia de presuntas infracciones aduaneras, la aduana se encuentra facultada para adoptar las medidas legales pertinentes conforme a lo establecido en la legislación nacional, determinándose que en caso de haberse procedido a la aprehensión o retención del vehículo, éste podrá ser liberado previa constitución de la garantía que determine la aduana. Asimismo, las aduanas pueden requerir al organis-

mo nacional competente de su país la suspensión del Permiso Originario o del Permiso Complementario otorgado a la empresa afectada, e inclusive la cancelación de los mismos en caso de reiteradas infracciones por parte de un determinado transportista autorizado.

Acerca de los reclamos por el pago de los derechos e impuestos eventualmente exigibles por una de las partes, estos no corresponderán si la autoridad aduanera de dicha parte certificó el cumplimiento satisfactorio de la parte de la operación de tránsito aduanero internacional desarrollada en su territorio; salvo que dicha certificación haya sido obtenida de manera fraudulenta o irregular.

En cuanto a los precintos aduaneros colocados en una operación de tránsito aduanero internacional y destruidos en forma accidental, el transportista autorizado debe comunicar tal situación a la aduana más próxima para que se levante un acta detallando los pormenores del hecho ocurrido, o de no ser posible la comunicación a la aduana, debe recurrir a la autoridad policial más próxima para la elaboración del acta correspondiente.

En ambos casos, el acta elaborada por la autoridad correspondiente debe adjuntarse a la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA y tomarse las medidas necesarias para la continuación de la operación de tránsito aduanero.

j) Asistencia mutua administrativa

Como un aspecto importante, se prevé que las autoridades aduaneras de las partes proporcionen información solicitada por la autoridad aduanera de una parte que ha iniciado investigaciones sobre infracciones aduaneras cometidas en su territorio, principalmente en cuanto se refiere a información referida a declaraciones de tránsito aduanero que se presuman falsas o a la autenticidad de precintos aduaneros utilizados en una operación de tránsito aduanero internacional.

También se establece que en caso de constatarse inexactitudes en una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA o irregularidades en una operación de tránsito aduanero detectadas por la aduana de una parte, ésta determinará si corresponde comunicar de oficio a las autoridades aduaneras de las demás partes acerca de la inexactitud o irregularidad detectada.

k) Disposiciones diversas

A solicitud expresa de quien tenga derecho sobre las mercancías, una aduana distinta a la declarada como aduana de destino podrá poner

fin a la operación de tránsito aduanero, situación que deberá ser anotada en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTA y comunicada a la aduana de paso de frontera de entrada y a la aduana de destino.

Cada parte podrá señalar los plazos otorgados para la realización de operaciones de tránsito aduanero en su territorio, así como los itinerarios que deberán cumplir las unidades de transporte.

Asimismo, cada parte designará las aduanas habilitadas para el cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo I “Aspectos Aduaneros”, debiendo procurarse reducir al mínimo el tiempo para el cumplimiento de las formalidades en aduanas de paso de frontera y establecer un procedimiento expedito para las operaciones de tránsito aduanero internacional, además de priorizar el despacho de determinadas mercancías y facilitar la atención de trámites fuera de los horarios previstos en aduanas de paso de frontera.

La intervención del personal de aduana en las operaciones de tránsito aduanero internacional no dará lugar a pago alguno, con excepción de los cobros establecidos en aduanas de paso de frontera para la atención especial de trámites fuera de los horarios normales de funcionamiento.

Las unidades de transporte sin carga que registren su ingreso o salida del territorio de una parte necesariamente debe presentar un Manifiesto Internacional de Carga – MIC¹¹.

Las partes podrán otorgarse mayores facilidades a las establecidas en el Anexo I “Aspectos Aduaneros”, mediante la suscripción de acuerdos bilaterales o multilaterales que dispongan tal situación.

I) Disposiciones finales

Las disposiciones del Anexo I “Aspectos Aduaneros” pueden ser examinadas en reuniones de la Comisión conformada por autoridades o representantes de los organismos nacionales competentes a que hace referencia el artículo 16 del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur – ATIT, reuniones que se efectuarán a petición de una o más de las partes con la finalidad de asegurar la uniformidad de los procedimientos empleados por cada aduana.

¹¹ Corresponde al formulario MIC/DTA, el cual hace las veces de manifiesto de carga y de declaración de tránsito aduanero, siendo también utilizado para el ingreso o salida de unidades de transporte sin carga (lastres)

Dicha Comisión también procurará la utilización de la transmisión electrónica de datos para el intercambio de información entre las aduanas de las Partes.

4.4.3. Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto Cáceres – Nueva Palmira)

El Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) contempla la aprobación del Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros (PASAA) que establece las formalidades aduaneras que deben cumplirse para el transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías, según lo siguiente:

a) Ámbito de aplicación

Las disposiciones del Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros (PASAA) son aplicables al transporte de mercancías realizado en medios o unidades de transporte¹² cuya realización incluya la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), cruzando como mínimo una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino.

Este Protocolo es aplicable al transporte de mercancías entre países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay – Paraná y al proveniente o destinado a terceros países que no son parte del mismo, incluso al transporte de mercancías que ingresen temporalmente a un depósito o sean transbordadas bajo control aduanero.

En tanto dure la operación de tránsito aduanero, no corresponde el pago de derechos e impuestos exigibles a la importación o exportación de las mercancías transportadas, excepto el pago de tasas por servicios efectivamente prestados.

b) Condiciones técnicas de las unidades de transporte

Los medios o unidades de transporte utilizados para el transporte de mercancías deben cumplir con las condiciones técnicas¹³ que aseguren la ejecución de la operación de tránsito aduanero mediante la colocación de precintos aduaneros, además de encontrarse debidamente identificados para permitir su inspección por parte de las autoridades aduaneras.

¹² Medio o unidad de transporte: Embarcación, barcaza, convoy, remolcador, vagón ferroviario, camión, contenedor o cualquier otro vehículo utilizado para el transporte de mercancías. (literal m., Artículo 1, Capítulo I del PASAA)

¹³ Ver Condiciones técnicas de las unidades de transporte previstas en el artículo 5, Capítulo IV del PASAA

Las autoridades aduaneras pueden habilitar depósitos particulares para el almacenamiento bajo control aduanero de repuestos y accesorios exentos de pago de derechos e impuestos, siempre que estén destinados al mantenimiento de las unidades de transporte y demás equipos de la empresa o cooperativa de transporte.

c) Precintos aduaneros

Los precintos aduaneros a ser utilizados en una operación de tránsito aduanero deben cumplir las condiciones mínimas establecidas en este Protocolo¹⁴ y ser aceptados por las autoridades aduaneras de las otras partes, debiendo gozar de igual tratamiento que el otorgado a los precintos nacionales.

Si por las características de las mercancías o de los medios o unidades de transporte existiese la imposibilidad de colocar el precinto aduanero, las autoridades aduaneras deben tomar las medidas de control especiales que estimen oportunas, sin demorar ni encarecer las operaciones de transporte.

d) Declaración de las mercancías y responsabilidad

El transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero internacional debe necesariamente realizarse al amparo de un Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA¹⁵, cuyo formato e instrucciones de llenado forman parte del Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros (PASAA)

En cuanto a la responsabilidad, el transportista por el tramo que le corresponda o el operador de transporte multimodal habilitado son responsables por la aplicación del régimen de tránsito aduanero hasta la entrega de las mercancías en la aduana de destino; en tanto que el declarante es responsable por las infracciones aduaneras que surjan como efecto de la inexactitud de sus declaraciones.

e) Garantías

Los medios o unidades de transporte de las empresas de transporte intervinientes, se constituyen de pleno derecho como garantía para cubrir las obligaciones fiscales eventualmente exigibles durante el desarrollo de

¹⁴ Ver Apéndice I Condiciones mínimas a que deben responder los elementos de seguridad aduanera (sellos y precintos) del PASAA

¹⁵ Ver Apéndice II – Instrucciones para llenar el formulario Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero MIC/DTA del PASAA. Corresponde aclarar que el formato de este formulario no es el mismo formulario aprobado por el Acuerdo 1.97 en el marco del ATIT.

la operación de tránsito aduanero internacional, para lo cual deben cumplir con su registro ante las autoridades aduaneras de los países signatarios, existiendo la alternativa de optar por otros tipos de garantías a satisfacción de la autoridad aduanera.

f) Formalidades aduaneras en la aduana de partida

Las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero deben ser presentadas ante la autoridad aduanera de la aduana de partida acompañadas del Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA aprobado para el transporte fluvial y de los documentos comerciales y de transporte requeridos como documentación de respaldo.

Las autoridades aduaneras deben verificar que el Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA esté debidamente completado, que la unidad de transporte ofrezca las medidas de seguridad necesarias, las características de las mercancías transportadas y la presentación de la documentación requerida para la operación.

Realizadas estas comprobaciones, las autoridades aduaneras de la aduana de partida procederán a colocar los correspondientes precintos aduaneros y dejar constancia de su intervención en el Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA, conservando un ejemplar del mismo para su archivo y devolviendo los restantes al declarante.

g) Formalidades aduaneras en la aduana de embarque y de desembarque fluvial, cuando no coincida con la aduana de partida o de destino respectivamente

Este punto se refiere principalmente al transbordo de mercancías que se realiza en el curso de una operación de tránsito aduanero internacional hacia un medio o unidad de transporte fluvial (cuando corresponde al embarque de las mercancías) o desde un medio o unidad de transporte fluvial (cuando corresponde al desembarque de las mercancías), estableciéndose los siguientes controles a ser aplicados por parte de la autoridad de la aduana de embarque o desembarque, según corresponda:

- Que el medio o unidad de transporte ofrezca las condiciones requeridas.
- Que la operación de transbordo se cumpla correctamente.
- Que los precintos y marcas de identificación aduaneros estén intactos.

- Que se adopten las medidas de seguridad aduanera que correspondan cuando se trate de otros tipos de envase o carga a granel.

Realizadas estas comprobaciones, la aduana que intervenga debe dejar constancia de su actuación en el Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA y proceder al desglose de la documentación presentada por el transportista autorizado.

h) Formalidades aduaneras en la aduana de destino

Las autoridades aduaneras de las aduanas de destino deben verificar que los sellos, precintos o marcas de identificación aduaneros estén intactos y que el medio o unidad de transporte ofrezca la seguridad requerida para la operación, debiendo tomar los recaudos pertinentes a efecto de asegurarse que el declarante haya cumplido con todas sus obligaciones.

En señal de conformidad de su actuación, las autoridades aduaneras de la aduana de destino certificarán en el Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero Internacional MIC/DTA la fecha de presentación de la unidad de transporte con las mercancías y el resultado de los controles efectuados. Para finalizar, procederá con el desglose de la documentación y de esta manera dará por concluida la operación de tránsito aduanero en su territorio.

i) Disposiciones generales

En sospecha de fraude, las aduanas tienen derecho a ejercer la visita, verificación de las cargas u otros controles que juzguen convenientes, para lo cual cada parte del acuerdo debe designar las aduanas habilitadas en las que se aplicará lo dispuesto en el Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros (PASAA)

En caso de accidentes u otros hechos de fuerza mayor ocurridos durante el transporte de las mercancías, se establece la obligación del transportista de comunicar o informar acerca de los mismos a la aduana más próxima u otra autoridad competente para que se adopten las medidas necesarias.

El Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros (PASAA) establece facilidades mínimas y no se opone a la aplicación de mayores facilidades que los países signatarios puedan otorgarse por disposiciones unilaterales o por acuerdo bilaterales o multilaterales.

Finalmente, cabe acotar que el Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros (PASAA), incluye los siguientes Apéndices:

- Apéndice I "Condiciones mínimas a que deben responder los elementos de seguridad aduanera (sellos y precintos)"
- Apéndice II "Instrucciones para llenar el formulario Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero – MIC/DTA"

4.5. Resumen

En este tema se presenta el ámbito de aplicación de la normativa establecida para el régimen de tránsito aduanero, abordándose los siguientes puntos:

- Considerando la importancia del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto) en el contexto del comercio exterior, se presentan las Normas y Prácticas Recomendadas contenidas en su Capítulo 6 del Anexo General, determinando en qué medida éstas se aplican para las operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero, principalmente en cuanto se refiere a control aduanero al ingreso o salida de mercancías y medios de transporte, utilización de gestión de riesgos para la oportuna atención de trámites en las aduanas, acuerdos de cooperación entre aduanas, acuerdos de cooperación entre la aduana y el sector comercial y utilización de tecnología para potenciar el control aduanero.

Asimismo, se presentan las Normas y Prácticas Recomendadas contenidas en el Capítulo 1 (Tránsito aduanero) del Anexo Específico E (Tránsito) del Convenio de Kyoto, relativas a los casos en los que las aduanas pueden autorizar el transporte de mercancías en régimen de tránsito aduanero dentro de su territorio, formalidades en la oficina de partida, medidas para identificar los envíos mediante la colocación de precintos aduaneros, plazos asignados para asegurar la operación de tránsito aduanero, condiciones mínimas de los precintos aduaneros, formalidades en ruta y conclusión del tránsito aduanero.

Teniendo en cuenta este avance y con miras a lograr una mayor armonización de la legislación, regímenes, procedimientos y medidas de control aduaneros, se está trabajando para adoptar una Decisión sobre Armonización de Regímenes Aduaneros a nivel de los miembros de la comunidad.

- También se presentan los principales aspectos contemplados en el Anexo I "Aspectos Aduaneros" del Convenio sobre Transporte Inter-

nacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT, aplicable al transporte de mercancías que se encuentran sujetas al régimen de tránsito aduanero, contemplándose su ámbito de aplicación, las condiciones requeridas para las empresas de transporte, vehículos habilitados y unidades de carga que realicen operaciones de tránsito aduanero, condiciones mínimas que deben guardar los precintos aduaneros, utilización de la Declaración de Tránsito Aduanero (en este caso el MIC/DTA), garantías requeridas para las operaciones, formalidades que deben cumplirse en la aduana de partida, en la aduana de paso de frontera y en la aduana de destino, aspectos relativos a infracciones y asistencia mutua entre las aduanas de las partes.

- Con relación a la normativa aduanera contemplada por el Acuerdo sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), contenida en su Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros – PASAA, se presenta el ámbito de aplicación de este Protocolo, condiciones de los medios o unidades de transporte utilizados, condiciones mínimas de los precintos aduaneros, utilización del MIC/DTA (fluvial) aprobado como Declaración de Tránsito Aduanero, garantías previstas para las operaciones, formalidades en la aduana de partida, en la aduana de embarque y de desembarque fluvial por transbordo de las mercancías y en la aduana de destino.

Cabe reiterar que el Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros – PASAA incluye en su Apéndice I las condiciones mínimas a las que deben responder los elementos de seguridad aduanera (sellos y precintos) y en su Apéndice II el formato e instrucciones de llenado del formulario Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero MIC/DTA (fluvial)

Tema 5
LA DECISIÓN 617 -
TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO

5.1. INTRODUCCIÓN.

En el Tema Nº 4 del presente Curso, se presentó la normativa aduanera prevista en el Anexo I “Aspectos Aduaneros” del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT y en el Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros (PASAA) del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), habiéndose determinado que la Decisión 617 que establece la normativa aplicable al régimen de Tránsito Aduanero Comunitario sería objeto de estudio en este último Tema del Curso.

Realizada esta aclaración, corresponde mencionar que los Países Miembros de la Comunidad Andina acordaron la adopción de una norma sobre Tránsito Aduanero Comunitario con la finalidad de consolidar la libre circulación de mercancías en el territorio aduanero comunitario¹, destacando la importancia que representa establecer una intercomunicación permanente entre los Países Miembros a fin de precautelar que la circulación de las mercancías comunitarias desde origen a destino se realice sin que las mismas sean sometidas a operaciones de transbordo o a despachos aduaneros innecesarios en aduanas de frontera, puertos o aeropuertos.

Además, con la finalidad de que la normativa prevista para el régimen de Tránsito Aduanero Comunitario sea aplicada de manera uniforme en el territorio aduanero comunitario, se estableció la urgente necesidad de introducir nuevas definiciones y mecanismos de carácter comunitario que marcan una notoria diferencia con relación a la normativa prevista en la Decisión 477 – Tránsito Aduanero Internacional (sustituida por la Decisión 617 – Tránsito Aduanero Comunitario) y unificar en un solo instrumento jurídico las normas sobre tránsito aduanero comunitario dispersas en Decisiones y Resoluciones de la Comunidad Andina.

¹ El Territorio Aduanero Comunitario corresponde a los territorios aduaneros nacionales de los Países Miembros de la Comunidad Andina: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

Considerando lo expuesto, en este tema se incluye el desglose de las disposiciones contenidas en la Decisión 617 – Tránsito Aduanero Comunitario y sus modificatorias contempladas en la Decisión 636², en lo relativo a los artículos 10, 33, 42, 43 y su tercera disposición transitoria, que norman lo aplicable a las operaciones ejecutadas al amparo de este régimen aduanero, tomando en cuenta que estas normas son de reciente aprobación y consiguientemente requiere ser difundida entre todas las instancias que intervienen en la ejecución de estas operaciones.

5.2. OBJETIVOS.

5.2.1. Objetivo general.

Dar a conocer la normativa aprobada por la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario para su aplicación en los territorios aduaneros de todos los Países Miembros de la Comunidad Andina, considerados en su conjunto como el Territorio Aduanero Comunitario, poniendo especial énfasis en las disposiciones recientemente incorporadas por esta Decisión orientadas principalmente a facilitar la ejecución y el control de las operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario.

5.2.2. Objetivos específicos.

- Conocer los antecedentes con base a los cuales se procedió a la elaboración y aprobación de la normativa contemplada para el régimen de Tránsito Aduanero Comunitario, aprobado mediante Decisión 617 de la Comunidad Andina.
- Establecer cuales son las nuevas definiciones y los mecanismos comunitarios que la Decisión 617 incorpora para el procesamiento de las operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario.
- Presentar una síntesis de la normativa comunitaria prevista por la Decisión 617 para las operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario.
- Identificar los tipos de garantías previstos para el régimen de tránsito aduanero comunitario, así como los responsables de su presentación, custodia y procesamiento.

² Que, el Grupo de Expertos en Tránsito Aduanero Comunitario en sus Décima y Décima Primera Reuniones, recomendó precisar los alcances de lo dispuesto en los artículos 10, 33, 42 y 43 de la Decisión 617, así como la modificación a la Tercera Disposición Transitoria

- Establecer cuales son los aspectos incorporados por la Decisión 617 para las operaciones sujetas al Régimen de Tránsito Aduanero Comunitario ejecutadas en el territorio aduanero comunitario conformado por los territorios aduaneros de los Países Miembros.

5.3. ANTECEDENTES.

5.3.1. Decisión 477 – Tránsito Aduanero Internacional.

La Decisión 477, vigente hasta el 31 de diciembre de 2005, incluye los aspectos aplicables al Tránsito Aduanero Internacional de mercancías, régimen por el cual el territorio de cada País Miembro de la Comunidad Andina se considera como un territorio individualizado en el cual se encuentran habilitadas las distintas aduanas de partida, de paso de frontera y de destino que intervienen en el control aduanero y procesamiento de operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Además, incluye disposiciones relativas a la utilización de precintos aduaneros en operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero internacional, establecimiento de garantías aduaneras requeridas para el transporte internacional de mercancías por carretera y para otros modos de transporte, tratamiento aplicable en caso de incurrirse en infracciones aduaneras, así como disposiciones aplicables al transporte multimodal internacional de mercancías.

5.3.2. El Proyecto GRANADUA.

El Proyecto GRANADUA (Fortalecimiento de Unión Aduanera en los Países Andinos – Comisión de la Unión Europea – Secretaría General de la Comunidad Andina), en coordinación con la Secretaría General de la Comunidad Andina, impulsó la realización de una serie de actividades debidamente programadas orientadas a la reformulación de la normativa establecida por la Decisión 477 para el régimen de Tránsito Aduanero Internacional, actividades que constituyeron un importante aporte en la elaboración y posterior aprobación de la Decisión 617 y que pueden resumirse según lo siguiente:

Durante el año 2002, se realizó el diagnóstico situacional acerca de la aplicación de la normativa aprobada por la Decisión 477 en todos los Países Miembros de la Comunidad Andina, tarea que fue llevada a cabo por un consultor andino especializado en la materia que, con el apoyo de un experto nacional en cada País Miembro, realizó visitas a las aduanas de todos los Países Miembros (tanto oficinas centrales como aduanas operativas) a objeto de recabar información sobre la aplicación del régi-

men de tránsito aduanero y con base a la misma elaborar el anteproyecto de Decisión prevista para sustituir la Decisión 477.

Producto de la consultoría encomendada con el apoyo del Proyecto GRANADUA, se elaboró un primer documento que fue discutido y modificado en las sucesivas reuniones en las que participaron el experto andino y los expertos nacionales de los Países Miembros, bajo la supervisión y coordinación de la Secretaría General de la Comunidad Andina. Además, se contó con el apoyo de un experto europeo que realizó una explicación del tránsito aduanero en la Unión Europea y brindó el apoyo correspondiente en la elaboración del proyecto de Decisión.

Cabe destacar que varias reuniones del grupo de expertos en tránsito aduanero de los Países Miembros se realizaron de manera conjunta al grupo de expertos en Documento Único Aduanero (DUA), considerando que la Decisión 617 prevé la utilización del Documento Único Aduanero (DUA) como una declaración aduanera a ser utilizada en operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario.

Una vez concluido el Anteproyecto de Decisión elaborado en el marco del Proyecto GRANADUA, este documento fue considerado como base para la elaboración de las propuestas de Decisión por parte de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Finalmente, corresponde mencionar que el mencionado Anteproyecto fue revisado y modificado en reuniones de expertos en tránsito aduanero comunitario a las que convocó la Secretaría General, la cual presentó a consideración del Comité de la Comunidad Andina la Propuesta 120/Rev. 4 que posteriormente fue aprobada mediante Decisión 617 de Tránsito Aduanero Comunitario en sustitución de la Decisión 477 de Tránsito Aduanero Internacional, una vez conocida por parte de las autoridades competentes de transporte terrestre de los Países Miembros y existiendo recomendaciones favorables para su aprobación por parte del Comité Andino de Asuntos Aduaneros.

5.4. LA DECISIÓN 617 Y SU RELACIÓN CON LA NORMATIVA ANDINA SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL.

De acuerdo a lo establecido en el Tema N° 1 de este Curso, es evidente la relación existente entre la normativa aprobada por la Decisión 617 (Tránsito Aduanero Comunitario) y la normativa vigente para el transporte internacional aprobada por la Decisión 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera) reglamentada mediante Resolución 300 (Reglamento de la Decisión 399), posteriormente modificada por la Resolu-

ción 721, principalmente en cuanto se refiere al cumplimiento de los requisitos establecidos para la obtención de autorizaciones para realizar el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario y a la utilización de los documentos constituidos por el Manifiesto de Carga Internacional – MCI y la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI.

Así por ejemplo, el transporte internacional de mercancías de un País Miembro a otro requiere la utilización de un Manifiesto de Carga Internacional – MCI como documento que consigna datos del medio de transporte, la unidad de carga y de las mercancías transportadas; requiriéndose adicionalmente la presentación de una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, cuando las mercancías transportadas se encuentren sujetas al régimen de tránsito aduanero.

Respecto a la utilización de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI, en operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario, es preciso indicar que esta Declaración, a cuyo formato e instructivo de llenado hace referencia la Resolución 300, se constituye en la declaración aduanera a ser utilizada hasta la fecha de entrada en vigencia de la Decisión sobre Documento Único Aduanero (DUA) como documento válido para las operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario³.

5.5. ALCANCE DE LA DECISIÓN 617 – TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO.

El alcance de la Decisión 617 Tránsito Aduanero Comunitario, aprobada el 15 de julio de 2005 y aplicable desde el 1 de enero de 2006 en el territorio aduanero comunitario conformado por los territorios aduaneros de los Países Miembros de la Comunidad Andina, puede resumirse según lo siguiente:

5.5.1. Definiciones.

Aparte de las definiciones tradicionalmente utilizadas en la normativa internacional vigente en materia de tránsito aduanero, la Decisión 617 incorpora en su Capítulo I algunas nuevas definiciones de las que corresponde resaltar las siguientes: Aduana de garantía, Aviso de Fin de tránsito, Aviso de partida, Aviso de paso de frontera, Documento Único Aduanero (DUA), Margen de tolerancia en la carga a granel, Obligado principal, Operación de tránsito aduanero comunitario, Tránsito Aduanero Comunitario,

³ Disposición Transitoria Quinta, Decisión 617 – Tránsito Aduanero Comunitario

Territorio aduanero comunitario y Verificación de carga y medios de transporte.

5.5.2. Disposiciones generales.

Las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario se encuentran exentas del pago de derechos e impuestos, pudiendo ser transportadas:

- a) Desde una aduana de partida ubicada en un País Miembro hasta una aduana de destino ubicada en otro País Miembro;
- b) Desde una aduana de partida ubicada en un País Miembro hasta un tercer país, en tránsito por uno o más Países Miembros;
- c) Desde una aduana de partida ubicada en un País Miembro hasta una aduana de destino ubicada en el mismo País Miembro, siempre que una parte del tránsito se realice por territorio de otro País Miembro.

Las autoridades aduaneras deben aplicar, según corresponda, lo establecido en la Decisión 574 (Control Aduanero) y en la Decisión 478 (Asistencia Mutua y Cooperación entre las Administraciones Aduaneras de los Países Miembros de la Comunidad Andina) en las operaciones sujetas al régimen de Tránsito Aduanero Comunitario.

5.5.3. Gestión del régimen de tránsito aduanero comunitario.

El Obligado Principal⁴ solicitará la aplicación del régimen de tránsito aduanero comunitario, asumiendo las responsabilidades establecidas en esta Decisión y constituyendo una garantía ante la aduana de garantía a satisfacción de la aduana de partida. Por su parte, el transportista autorizado es responsable por la ejecución del tránsito aduanero comunitario y el cumplimiento de las formalidades ante las autoridades de las aduanas por las que se desarrolle la operación.

Dentro de territorio comunitario se permite la libre circulación de mercancías comunitarias y no comunitarias, mercancías peligrosas y cargamentos especiales (previo cumplimiento de formalidades específicas para su transporte), así como de medios de transporte y unidades de car-

⁴ Obligado Principal: La persona que suscribe el Documento Único Aduanero en la sección pertinente al tránsito aduanero comunitario y que es responsable ante la Aduana por la información en ella declarada y por el pago de los derechos e impuestos y recargos percibidos por la Aduana por las mercancías objeto del régimen de tránsito aduanero comunitario, constituyendo una garantía a satisfacción de la Aduana.

ga, siempre que se utilicen vías, cruces o pasos de frontera habilitados por los Países Miembros. Asimismo, se determina que no pueden ser objeto de tránsito aduanero comunitario las mercancías de importación prohibida y aquellas prohibidas por razones de moralidad, seguridad o protección de la vida y salud de personas, plantas o animales u otros en los Países Miembros de acuerdo al ordenamiento jurídico comunitario.⁵

Acerca de la documentación, se establece la utilización obligatoria de una declaración aduanera que ampare el transporte y tránsito aduanero de las mercancías (Documento Único Aduanero – DUA⁶), la cual deberá encontrarse respaldada por la documentación soporte detallada en el artículo 12 de la Decisión.

En cuanto al ámbito operativo, un mismo medio de transporte puede realizar el transporte de mercancías detalladas en diferentes declaraciones aduaneras (DUA), desde una o varias aduanas de partida hasta una o varias aduanas de destino.

5.5.4. Procedimiento en la aduana de partida.

El Obligado Principal constituirá la garantía económica ante la aduana de garantía y presentará ante la aduana de partida la declaración aduanera solicitando el inicio del tránsito aduanero comunitario, el mismo que será autorizado una vez que la aduana de partida verifique el cumplimiento de los requisitos y formalidades establecidos en el artículo 17 de la Decisión 617 Tránsito Aduanero Comunitario.

Además de lo anterior, la aduana de partida realizará el desglose de la declaración aduanera y notificará acerca del inicio de la operación mediante la transmisión del denominado “Aviso de Partida”⁷ a la aduana de paso de frontera y a la aduana de destino.

Corresponde puntualizar que si el transporte internacional se inicia en un tercer país, la primera aduana de entrada al territorio aduanero comunitario se constituye en aduana de partida.

⁵ Ver Artículo 1 de la Decisión 636, que sustituye el texto del Artículo 10 de la Decisión 617 y modifica lo inherente a productos sensibles.

⁶ El Documento Único Aduanero (DUA) será utilizado en operaciones de tránsito aduanero comunitario una vez que se emita la Decisión que apruebe su utilización en los Países Miembros de la Comunidad Andina; en tanto eso ocurra se utilizará la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI.

⁷ Aviso de Partida: Comunicación que emite la aduana de partida a las aduanas de paso de frontera y a la aduana de destino, informándoles sobre el inicio de una operación de Tránsito Aduanero Comunitario, previa constitución y aceptación de la garantía correspondiente.

5.5.5. Procedimientos durante el recorrido bajo el régimen de tránsito aduanero comunitario.

Para transporte terrestre, los medios de transporte, unidades de carga y mercancías, así como la documentación requerida para el tránsito aduanero comunitario de las mismas, deben ser presentados en las aduanas de paso de frontera indicadas en la declaración aduanera que ampara la operación.

De existir circunstancias de fuerza mayor que impidan la utilización de la aduana de paso de frontera indicada, a solicitud del transportista autorizado, corresponderá la asignación de nueva ruta y plazo por parte de la autoridad aduanera más próxima, dejando la constancia pertinente en la declaración aduanera utilizada para la operación.

Además, se determina que en tanto se cumplan las condiciones establecidas por esta Decisión, las aduanas de paso de frontera procedan a la revisión de precintos, medios de transporte, unidades de carga y mercancías, enfatizándose que las mercancías no sean sometidas a verificación física durante el recorrido, especialmente en aduanas de paso de frontera; excepto en los siguientes casos:

- En caso de sospecha de irregularidades aduaneras,
- A requerimiento de una autoridad diferente a la autoridad aduanera, o
- Cuando los precintos, medios de transporte, unidades de carga o las mercancías presenten señales de haber sido forzados, alterados o violados.

De no existir irregularidades la aduana de paso de frontera dejará constancia de su actuación en la declaración aduanera presentada por el transportista autorizado y permitirá la continuación del tránsito aduanero comunitario hasta la aduana de destino declarada; caso contrario, detendrá la operación y aplicará el procedimiento sancionador previsto en la Decisión 617.

Para el caso específico del transbordo de mercancías, se establece que esta operación puede ser solicitada a la aduana por el Obligado Principal o por el transportista autorizado, cuando deba realizarse por razones operativas o comerciales o cuando sea requerida por situaciones fortuitas o de fuerza mayor que impidan la continuación de la operación de tránsito aduanero, determinándose en ambos casos que las incidencias de la operación de transbordo sean anotadas en la declaración aduanera presentada por el transportista autorizado.

Para concluir con las tareas llevadas a cabo en la aduana de paso de frontera, ésta procederá a la notificación del control efectuado mediante la transmisión del denominado “Aviso de Paso de Frontera”⁸ tanto a la aduana de partida como a la aduana de destino

5.5.6. Procedimientos en la aduana de destino.

El tránsito aduanero comunitario concluye en la aduana de destino con la presentación de la documentación requerida, los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías, dentro del plazo y en las condiciones establecidas en la declaración aduanera utilizada para la operación, debiendo la autoridad aduanera proceder a revisar los siguientes aspectos:

- Que en la declaración aduanera presentada por el transportista autorizado figuren las actuaciones de las aduanas de paso de frontera,
- Que el precinto, unidad de carga, medio de transporte y mercancías correspondan a los declarados en la documentación y que no presenten señales de haber sido violados o manipulados irregularmente,
- Que no se haya incurrido en infracción aduanera.

La aduana de destino dejará constancia de su actuación en la declaración aduanera presentada por el transportista autorizado y comunicará la finalización del tránsito aduanero comunitario mediante la transmisión del denominado “Aviso de Fin de Tránsito”⁹ a la aduana de partida, a la aduana de garantía y a las aduanas de paso de frontera, quedando las mercancías bajo control aduanero de la aduana de destino hasta que se les autorice otro régimen aduanero.

5.5.7. De los precintos aduaneros.

Toda mercancía en tránsito aduanero comunitario deberá asegurarse mediante la colocación de los precintos aduaneros, excepto cuando los medios de transporte, las unidades de carga y las mercancías no sean susceptibles de ser precintados, en cuyo caso la aduana deberá adoptar las medidas que aseguren el desarrollo de la operación, como ser la colo-

⁸ Aviso de Paso de Frontera: Comunicación que emite una aduana de paso de frontera a la aduana de partida y a la aduana de destino, informándoles sobre el paso por esa oficina de una mercancía transportada al amparo del régimen de Tránsito Aduanero Comunitario.

⁹ Aviso de Fin de Tránsito: Comunicación que emite la aduana de destino a la aduana de partida, informándole sobre la terminación de una operación de Tránsito Aduanero Comunitario, para la liberación de la garantía.

cación de marcas de identificación aduanera u otras medidas previstas en la legislación de cada País Miembro.

Además, se establece que las autoridades aduaneras son las únicas autorizadas para colocar precintos aduaneros o marcas de identificación aduanera, debiendo precautelarse que no puedan extraerse o introducirse mercancías de las partes precintadas o sujetas a identificación sin dejar huellas visibles.

Para tal efecto, las autoridades aduaneras deberán aprobar el modelo de los precintos aduaneros que utilizará cada País Miembro (considerando las características generales de precintos descritas en el artículo 39 de la Decisión 617) y comunicar tal situación a la Secretaría General de la Comunidad Andina, para que a su vez esta informe a los demás Países Miembros. Los Países Miembros aceptarán los precintos colocados por otro País Miembro como si fuesen propios, en tanto dure la operación de tránsito aduanero comunitario.

De igual manera, las aduanas de los Países Miembros podrán adoptar la utilización de dispositivos electrónicos de seguridad en medios de transporte, unidades de carga y mercancías, debiendo comunicar tal situación a la Secretaría General, al Comité Andino de Asuntos Aduaneros y a los demás Países Miembros de la Comunidad Andina.

5.5.8. De los vehículos y unidades de carga en el tránsito aduanero comunitario.

El tránsito aduanero comunitario necesariamente deberá realizarse en medios de transporte y unidades de carga autorizados o habilitados por los organismos nacionales competentes de los Países Miembros, siempre que los mismos puedan ser precintados sencilla y eficazmente, aseguren que ninguna mercancía pueda ser extraída o introducida sin dejar huellas visibles; no tengan espacios que permitan esconder mercancías y sean fácilmente accesibles al control aduanero.

Para el transporte internacional de mercancías por carretera, las autoridades aduaneras de cada País Miembro procederán al registro de medios de transporte y unidades de carga para operaciones de tránsito aduanero comunitario. Este registro tendrá validez por 2 años renovables automáticamente por igual periodo a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista un acto administrativo expreso suspendiéndolo o cancelándolo.¹⁰

¹⁰ Ver Artículo 3 de la Decisión 636, que sustituye el texto del Artículo 42 de la Decisión 617 y elimina lo inherente a inspección de medios de transporte por parte de la aduana e identificación de los mismos mediante la sigla TAC (Tránsito Aduanero Comunitario)

La aduana de cada País Miembro podrá utilizar un sistema de identificación magnético del medio de transporte u otro de efecto similar.

5.5.9. Del procedimiento de garantía del tránsito aduanero comunitario.

5.5.9.1. De la Garantía Económica.

En toda operación de tránsito aduanero comunitario, ejecutada bajo cualquier modo de transporte, el Obligado Principal debe constituir una garantía económica para garantizar el pago de tributos e impuestos exigibles por las mercancías y la veracidad de la información contenida en la declaración aduanera utilizada en dicha operación.

La garantía económica deberá constituirse ante la aduana de garantía¹¹ (pudiendo ser global o específica) debiendo ser calculada por la aduana de garantía con base al valor CIF de las mercancías transportadas y tener cobertura en todos los Países Miembros por los que se desarrolle la operación de tránsito aduanero comunitario.

En cuanto a su liberación, la Garantía Económica será liberada una vez que la aduana de garantía haya recibido el “Aviso de Fin de Tránsito” transmitido por la aduana de destino. De incurrirse en infracciones estipuladas en el Capítulo X de la Decisión, la aduana donde se cometió la infracción deberá notificar sobre esta situación tanto a la aduana de partida como a la aduana de garantía.

Asimismo, considerando que la garantía económica debe tener cobertura en todos los Países Miembros, corresponde mencionar que cuando se requiera la ejecución de la garantía económica, la aduana de garantía deberá remitir el documento de garantía solicitado por la aduana del País Miembro en el que se cometió la infracción.

Cabe aclarar que si el transportista actúa a su vez como obligado principal, los medios de transporte habilitados y las unidades de carga registradas por la autoridad nacional competente se constituyen, de pleno derecho, en garantía exigible y válida por el monto de los tributos e impuestos exigibles por las mercancías que circulen en los territorios de los Países Miembros bajo el régimen de Tránsito Aduanero Comunitario; garantía que podrá ser sustituida por una garantía económica a satisfacción de las autoridades aduaneras.¹²

¹¹ Aduana de garantía: La aduana de un País Miembro que acepta las garantías que amparen operaciones de tránsito aduanero comunitario, a favor de cualquiera de los Países Miembros donde circulen las mercancías bajo dicho régimen.

¹² Ver Artículo 4 de la Decisión 636, que sustituye el artículo 43 de la Decisión 617 y modifica lo inherente a garantías aplicables cuando el transportista actúa a su vez como obligado principal.

5.5.9.2. Del vehículo como garantía para el transporte bajo el régimen de tránsito aduanero.

Para el tránsito aduanero comunitario de mercancías transportadas por carretera, los medios de transporte y las unidades de carga registradas ante la aduana se constituyen de pleno derecho en garantía exigible y válida que avala, por una parte, la internación de tales medios de transporte y unidades de carga y, por otra, el cumplimiento de las obligaciones del transportista autorizado. Sin embargo, se faculta al transportista autorizado a sustituir esta garantía por una garantía económica a satisfacción de la aduana.

En caso de existir irregularidades cometidas por el transportista autorizado, los medios de transporte y las unidades de carga involucradas podrán ser objeto de aprehensión y posterior enajenación en el País Miembro donde se cometió la irregularidad, previéndose la aprehensión de otros medios de transporte de la misma empresa cuando el producto de la enajenación mencionada en primera instancia no cubriera los derechos, impuestos y sanciones exigibles y la diferencia no hubiese sido cubierta oportunamente por el transportista autorizado.

No obstante, el transportista autorizado puede sustituir la aprehensión de medios de transporte y unidades de carga con la presentación de una garantía económica a satisfacción de la aduana.

Si el medio de transporte involucrado no fuese localizado en el País Miembro en el que se cometió la irregularidad, el transportista autorizado está en la obligación de pagar los derechos e impuestos y sanciones que correspondan, estableciéndose las acciones aplicables en caso de incumplirse con dicho pago.

De manera complementaria, corresponde indicar que los medios de transporte y las unidades de carga aprehendidos podrán ser liberados mediante el pago de los derechos, impuestos y sanciones que correspondan por su internación temporal o los que correspondan por incumplimiento de las obligaciones del transportista autorizado.

5.5.10. Infracciones y sanciones en materia de tránsito aduanero comunitario.

5.5.10.1. Infracciones.

Respecto a las infracciones, se dispone que las autoridades aduaneras de los Países Miembros conozcan y adopten las medidas cautelares que sean necesarias y sancionen las infracciones cometidas en sus terri-

torios aduaneros durante la ejecución de una operación de tránsito aduanero comunitario.

También se detallan las faltas que se consideran infracciones específicas al régimen de tránsito aduanero comunitario, relacionadas principalmente a inexactitudes o errores en la declaración aduanera presentada por el transportista autorizado, utilización de rutas no autorizadas, no brindar información a la aduana sobre incidencias en la operación de tránsito aduanero comunitario, no presentar mercancías, medios de transporte y unidades de carga ante la aduana de paso de frontera o presentarlas fuera de plazo ante la aduana de destino, diferencias en cantidad y peso declarados o diferencias entre las mercancías verificadas y las declaradas, por mencionar algunas de las infracciones detalladas en el artículo 56 de la Decisión 617.

5.5.10.2. Sanciones.

Acercas de las sanciones, se establece que las sanciones administrativas aplicables por las infracciones cometidas podrán ser pecuniarias, de suspensión o de cancelación de la autorización para tránsito aduanero comunitario, según la Reglamentación que emita la Secretaría General de la Comunidad Andina previa consulta con el Comité Andino de Asuntos Aduaneros.

De la misma manera, se establecen los aspectos aplicables para aquellos casos en los que se origine una deuda aduanera como resultado de la conclusión irregular de una operación de tránsito aduanero comunitario, delimitando la responsabilidad del Obligado Principal y del transportista autorizado.

5.5.11. Cooperación entre las aduanas de los Países Miembros para la facilitación del tránsito aduanero comunitario.

Entre los aspectos previstos para establecer el marco de cooperación entre las aduanas de los Países Miembros para la facilitación del tránsito aduanero comunitario se pueden mencionar los siguientes:

- Designación por parte de cada aduana de los Países Miembros de un Coordinador Nacional que precautele el cumplimiento de la Decisión 617 y atienda las consultas, quejas y situaciones derivadas de la aplicación de la misma.
- Comunicación mutua de información relacionada a tránsitos aduaneros comunitarios que cada aduana haya autorizado, así como la atención de las solicitudes de información efectuadas por las aduanas de los Países Miembros.

- Reducción del tiempo requerido para las formalidades aduaneras en aduanas de paso de frontera y adopción de un procedimiento simplificado y expedito para el régimen de tránsito aduanero comunitario.
- Priorizar el despacho aduanero de ciertas mercancías como ser animales vivos, mercancías perecederas y las que imperativamente requieran un rápido despacho (envíos de socorro, ayuda para desastres naturales, vacunas, por mencionar algunos).
- Finalización de operaciones de tránsito aduanero en una aduana distinta a la aduana de destino declarada, a solicitud del destinatario y del Obligado Principal, estableciendo el cumplimiento de las formalidades previstas para estos casos por la Decisión 617.
- Establecimiento de una red de transmisión electrónica de datos entre aduanas de los Países Miembros para facilitar la gestión del tránsito aduanero comunitario y los mecanismos de control que representan la transmisión del “Aviso de Partida”, “Aviso de Paso de Frontera” y “Aviso de Fin de Tránsito” en el desarrollo de una operación de tránsito aduanero comunitario.

5.5.12. Disposiciones complementarias.

En lo que corresponda, esta Decisión se aplica al autotransporte; no correspondiendo su aplicación al transporte de encomiendas y paquetes postales.

El Comité Andino de Asuntos Aduaneros velará por el cumplimiento de la Decisión y podrá recomendar a la Secretaría General de la Comunidad Andina las normas que se requieran para su cumplimiento y aplicación.

Para los aspectos no previstos en la Decisión se aplicará la normativa pertinente según lo establecido en las legislaciones nacionales.

Como se había mencionado anteriormente, la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario sustituye a la Decisión 477 sobre Tránsito Aduanero Internacional.

5.5.13. Disposiciones transitorias.

Se prevé que mediante Resolución de la Secretaría General de la Comunidad Andina, se apruebe la Reglamentación respecto a: la nómina de productos sensibles al tránsito aduanero comunitario, los modelos de “Aviso de Partida”, “Aviso de Paso de Frontera” y “Aviso de Fin de Tránsito”, así como lo relativo a las medidas cautelares.

Por otra parte, se otorga a las autoridades aduaneras de los Países Miembros el plazo máximo de 6 meses a partir de la vigencia de la Decisión 617, para la adopción de precintos aduaneros conforme a lo previsto en el artículo 38 y para el registro de medios de transporte y unidades de carga según lo establecido en el artículo 42.

Asimismo, en el plazo de 90 días a partir de la vigencia de la Decisión 617, las autoridades aduaneras deben proceder a: designar las oficinas de aduanas habilitadas para tránsito aduanero comunitario, así como las rutas autorizadas y los plazos previstos para su recorrido.

Con relación a la transmisión del “Aviso de Partida”, “Aviso de Paso de Frontera” y “Aviso de Fin de Tránsito”, en tanto se establezca una red de transmisión electrónica de datos, y estas deberán ser transmitidos entre las aduanas de los Países Miembros por los medios existentes.

Un aspecto importante que debe enfatizarse es el relativo a la utilización del formato e instrucciones de llenado de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) para operaciones de tránsito aduanero comunitario, en tanto se ponga en vigencia la Decisión que apruebe el Documento Único Aduanero (DUA)

5.5.14. Disposiciones finales.

Como se había mencionado anteriormente, la Decisión 617 de Tránsito Aduanero Comunitario se encuentra en vigencia a partir del 1 de enero de 2006, siendo la Secretaría General de la Comunidad Andina la instancia encargada de adoptar las normas reglamentarias para su aplicación.

Finalmente, con relación a un aspecto que marca diferencias entre la Decisión 477 y la Decisión 617, se aclara que las operaciones de Transporte Multimodal Internacional se rigen por lo dispuesto en la Decisión 331 Transporte Multimodal Internacional, la Decisión 393 Modificaciones a la Decisión 331 y disposiciones complementarias emitidas en el marco de la Comunidad Andina.

5.6. RESUMEN

Este tema contempla los aspectos relativos a la Decisión 617 aprobada para operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario ejecutadas en los Países Miembros de la Comunidad Andina que conforman el territorio aduanero comunitario, mencionándose como antecedentes la normativa contenida en la Decisión 477 sobre Tránsito Aduanero Internacional, vigente hasta la puesta en vigencia de la Decisión 617, y el

apoyo brindado por el Proyecto GRANADUA (Fortalecimiento de Unión Aduanera en los Países Andinos – Comisión de la Unión Europea – Secretaría General de la Comunidad Andina) en las tareas encaradas para la elaboración del Anteproyecto de Decisión que posteriormente fue aprobado bajo la coordinación y supervisión de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

También se enfatiza acerca de la relación existente entre la normativa aprobada por la Decisión 617 (Tránsito Aduanero Comunitario) y la Decisión 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera) reglamentada mediante Resolución 300, posteriormente modificada por la Resolución 721.

Respecto a la normativa contemplada por la Decisión 617 para el régimen de Tránsito Aduanero Comunitario, esta puede resumirse de acuerdo a lo previsto en cada uno de sus Capítulos, correspondiendo resaltar los siguientes aspectos:

- Definiciones. Se incluyen nuevas definiciones emergentes de las condiciones previstas para la ejecución de operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario que son mencionadas en el texto de la Decisión 617.
- Disposiciones generales. Se establece que el transporte de mercancías puede realizarse entre Países Miembros y hacia terceros países en tránsito por uno o más Países Miembros, con exención del pago de derechos e impuestos en tanto dure la operación de tránsito aduanero comunitario, determinándose la aplicación de lo dispuesto por las Decisiones 574 y 478 de la Comunidad Andina.
- Gestión del régimen de tránsito aduanero comunitario. Corresponde destacar el rol que desempeña el Obligado Principal que solicita la aplicación del régimen de tránsito aduanero comunitario y la responsabilidad del transportista autorizado que ejecuta la operación de transporte de mercancías comunitarias o no comunitarias amparadas por el Documento Único Aduanero – DUA previsto para el efecto.
- Procedimiento en la aduana de partida. Se determina que el Obligado Principal constituya una garantía económica ante la aduana de garantía y presente a la aduana de partida el Documento Único Aduanero – DUA que ampara la operación de tránsito aduanero comunitario a ser ejecutada por el transportista autorizado, estableciéndose que una vez realizadas las verificaciones por parte de la autori-

dad aduanera, ésta remita el “Aviso de Partida” a la aduana de paso de frontera y a la aduana de destino.

- Procedimientos durante el recorrido bajo el régimen de tránsito aduanero comunitario. Para el transporte terrestre, se determina la obligación de los transportistas autorizados de cumplir con la presentación de los documentos, medios de transporte, unidades de carga y mercancías ante las autoridades aduaneras de las aduanas de paso de frontera, las cuales procederán a verificar la documentación presentada, el medio de transporte y los precintos aduaneros colocados por la aduana de partida y dejan constancia de su actuación en el Documento Único Aduanero – DUA. Además se prevé que las autoridades aduaneras de la aduana de paso de frontera remitan el “Aviso de Paso de Frontera” a la aduana de partida y a la aduana de destino.
- Procedimientos en la aduana de destino. En aduanas de destino, una vez arribadas las mercancías y presentada la documentación, los medios de transporte y las mercancías ante las autoridades aduaneras, éstas son responsables de verificar que la operación se haya concluido dentro el plazo otorgado, que figuren las actuaciones de las aduanas de paso de frontera y que el precinto aduanero, el medio de transporte y las mercancías correspondan a los declarados y no presenten signos de haber sido violados o manipulados irregularmente. Concluido lo anterior, en señal de conformidad, las aduanas de destino deben dejar constancia de su actuación en el Documento Único Aduanero – DUA y remitir el “Aviso de Fin de Tránsito” a la aduana de partida, a la aduana de garantía y a las aduanas de paso de frontera.
- De los precintos aduaneros. Acerca de los precintos aduaneros, deben utilizarse en toda operación de tránsito aduanero comunitario (excepto cuando se trate de medios de transporte y unidades de carga no susceptibles de ser precintados) y ser colocados por las autoridades aduaneras. Los precintos aduaneros deben ser aprobados por las aduanas de los Países Miembros considerando las características generales establecidas.
- De los vehículos y unidades de carga en el tránsito aduanero. Todos los medios de transporte y unidades de carga utilizados para el tránsito aduanero comunitario deben encontrarse autorizados y registrados ante los organismos nacionales competentes de transporte de los Países Miembros. En el caso específico del transporte carre-

tero, las autoridades aduaneras de cada País Miembro deben efectuar el registro de los medios de transporte y unidades de carga que conforman la flota de los transportistas autorizados.

- Del procedimiento de garantía del tránsito aduanero comunitario. Uno de los aspectos importantes contemplado en la Decisión 617 es el relativo a las garantías previstas para el tránsito aduanero comunitario. Por una parte está la Garantía Económica, ya sea global o específica, a ser constituida por el Obligado Principal para garantizar el pago de tributos e impuestos exigibles por las mercancías y la veracidad de la información declarada, y por otra parte están los medios de transporte y las unidades de carga registrados ante la aduana que garantizan la internación de los mismos a territorio aduanero de los otros Países Miembros y el cumplimiento de las obligaciones del transportista autorizado.
- Infracciones y sanciones en materia de tránsito aduanero comunitario. Acerca de las infracciones, se hace referencia a las faltas que se consideran como infracciones específicas en operaciones sujetas al régimen de tránsito, detalladas en el Artículo 56 de la Decisión 617; estableciéndose las categorías de las sanciones administrativas aplicables por infracciones cometidas por el transportista autorizado, clasificadas en sanciones pecuniarias y sanciones que implican la suspensión o cancelación de las autorizaciones otorgadas para tránsito aduanero comunitario.
- Cooperación entre las aduanas de los Países Miembros para la facilitación del tránsito aduanero comunitario. Se establecen las condiciones previstas para efectivizar la cooperación entre aduanas de los Países Miembros para la facilitación del tránsito aduanero comunitario, como ser la designación de un coordinador nacional para velar el cumplimiento de la Decisión y atender consultas y reclamos inherentes a su aplicación en cada País Miembro, formalizar la comunicación mutua de información sobre tránsitos aduaneros comunitarios entre aduanas, atención de solicitudes de información, simplificación de procedimientos, cambios de destino y el establecimiento de una red de transmisión de datos para facilitar la gestión aduanera y la remisión de los Avisos de Partida, de Paso de Frontera y de Fin de Tránsito.
- Corresponde recordar que los aspectos relativos a la nómina de productos sensibles, modelos de los avisos a ser remitidos entre aduanas y medidas cautelares inherentes al régimen de tránsito aduane-

ro comunitario serán reglamentadas mediante Resolución de la Secretaría General de la Comunidad Andina y que las autoridades aduaneras de los Países Miembros deben adoptar los precintos aduaneros conforme a lo previsto en esta Decisión, designar las aduanas habilitadas para el tránsito aduanero comunitario, además de comunicar acerca de las rutas y plazos establecidos en sus territorios.

- Sobre la declaración requerida para el tránsito aduanero comunitario, se establece la utilización de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI hasta que se apruebe la Decisión sobre Documento Único Aduanero – DUA, que determine el formato a ser utilizado como declaración de tránsito aduanero comunitario y la información requerida para su llenado.
- Otro aspecto que corresponde destacar de la Decisión 617 es el referido a que las operaciones de Transporte Multimodal Internacional se rigen por lo dispuesto en la Decisión 331 Transporte Multimodal Internacional y la Decisión 393 Modificaciones a la Decisión 331.

6.1. BIBLIOGRAFÍA DE CONSULTA.

- Decisión 399 Transporte Internacional de Mercancías por Carretera
- Resolución 300 Reglamento de la Decisión 399
- Resolución 721 Modificaciones a la Resolución 300
- Decisión 331 Transporte Multimodal Internacional
- Decisión 393 Modificaciones a la Decisión 331
- Resolución 425 Reglamento para el registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional
- Decisión 478 Asistencia Mutua y Cooperación entre las Administraciones Aduaneras de los Países Miembros de la Comunidad Andina
- Decisión 574 Régimen Andino sobre Control Aduanero
- Decisión 467 Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera
- Decisión 617 Tránsito Aduanero Comunitario
- Decisión 636 Modifica la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario (Artículos 10, 33, 42, 43 y la Disposición Transitoria Tercera)
- Decisión 618 Incorporación progresiva del Anexo General y referencia de los Anexos Específicos del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto)

Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT, incluido su Anexo I de Aspectos Aduaneros.

Acuerdo 1.97 aprobación del formulario MIC/DTA

Acuerdo 1.100 aprobación del formulario TIF/DTA

Acuerdo sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), incluido su Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros – PASAA.

Convenio para la Simplificación y Armonización de Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto)

6.2. FORMULARIOS.

CPIC	Carta de Porte Internacional por Carretera (Comunidad Andina –Carretero)
MCI	Manifiesto de Carga Internacional (Comunidad Andina – Carretero)
DTAI	Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (Comunidad Andina – Carretero)
CRT	Carta de Porte Internacional / Conhecimento de Transporte Internacional (ATIT – Carretero)
MIC/DTA	Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (ATIT – Carretero)
TIF/DTA	Conocimiento – Carta de Porte Internacional / Declaración de Tránsito Aduanero (ATIT – Ferroviario)
MIC/DTA	Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (Acuerdo Hidrovía Paraguay Paraná – Fluvial)