

Normativas de Tránsito Aduanero (TA) en el Transporte Internacional de mercancías

.....



Normativas de Tránsito Aduanero (TA) en el Transporte Internacional de mercancías

ALADI/SEC/Estudio 241
18 de octubre de 2021



Este documento fue elaborado por la Esp. Florencia Ferrari, con revisión por parte de la Mgtr. Diana Morales y la supervisión del Jefe del Departamento de Integración Física y Digital (DIFD), Mgtr. Rodrigo da Costa Serran. Dicho estudio fue realizado como un trabajo previsto en la actividad 44 – “Normas sobre Transporte Internacional de Mercancías” del Programa de Actividades de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), correspondiente al año 2021.

© 2021, ALADI Secretaría General
Tel.: +598 24101121 | Fax.: +598 24190649
Cebollatí 1461 | Código Postal 11200
Montevideo | Uruguay
sgaladi@aladi.org
<http://www.aladi.org>

ISBN: 978-9915-9414-0-0

Diseño y diagramación: Marcos De Oliveira, Oficina de Asuntos Institucionales y Comunicación.

Fotos: www.bigstockphoto.com

Los usuarios pueden copiar, descargar e imprimir los contenidos de la publicación sin fines de lucro, respetando la integridad de la misma y sin realizarle modificaciones, siempre que se mencione a la Secretaría General de la ALADI como fuente del material.

Tabla de contenido

Abreviaturas.....	4
I. Introducción. Alcance del estudio.....	5
II. Marco jurídico – Tránsito Aduanero Internacional.....	5
iii. Dificultades que se presentan en el TA y posibles soluciones mediante el mecanismo de armonización normativa.....	6
IV. Marcos normativos internacionales y regionales en materia de TA.....	7
V. Antecedentes de los Acuerdos y Convenios internacionales y regionales.....	8
1. Antecedentes de los Acuerdos y Convenios internacionales.....	8
Cuadro N°1: países miembros de la ALADI adheridos a los Convenios y Acuerdos internacionales en materia de TA.....	10
2. Antecedentes de los Acuerdos y Convenios regionales.....	10
Cuadro N° 2: países miembros de la ALADI adheridos a los acuerdos subregionales de TA.....	12
VI. Marco conceptual de TAI en virtud de los marcos jurídicos internacionales y subregionales.....	13
VII. Ámbito de aplicación y marco normativo de las normas internacionales y subregionales sobre TA.....	14
Cuadro comparativo N°3: análisis de las disposiciones de los Convenios y Acuerdos internacionales en materia de TA.....	15
Cuadro comparativo N° 4: análisis de las disposiciones de los Acuerdos subregionales en materia de TA.....	19
VIII. Análisis de las disposiciones a nivel internacional y subregional.....	22
IX. Sugerencias y prácticas recomendadas a nivel subregional con miras a una aproximación a lo estipulado a nivel internacional.....	25
Anexo I – cuadro comparativo N°5: análisis de las disposiciones de los acuerdos subregionales en materia de TA – inclusión de las disposiciones del Protocolo modificadorio del Anexo I “Asuntos Aduaneros” del ATIT.....	26
X. Nuevas disposiciones en materia de TA incorporadas al Protocolo modificadorio del Anexo I del ATIT.....	32
Bibliografía.....	33

Abreviaturas

Abreviaturas usadas frecuentemente en el Estudio

AFC	Acuerdo sobre Facilitación del Comercio
ATIT	Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre
CKR	Convenio de Kyoto Revisado
DTA	Declaración de Tránsito Aduanero
DUA	Documento Único Aduanero
MIC	Manifiesto Internacional de Carga
MIC/DTA	Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero
ONC	Organismo Nacional Competente
PAV	Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo sin Litoral.
PM	Proyecto Mesoamérica
RUT	Referencia única de la operación de Transporte Internacional Terrestre
TA	Tránsito Aduanero
TAC	Tránsito Aduanero Comunitario
TAI	Tránsito Aduanero Internacional
TIC	Tecnologías de la Información y la Comunicación
TIR	Convenio Tránsito Internacional Routier (TIR)
UN-OHRLLS	Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados insulares en Desarrollo.

Abreviaturas institucionales

ALADI	(Asociación Latinoamericana de Integración)
CAN	(Comunidad Andina de Naciones)
GATT	(Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio)
MERCOSUR	(Mercado Común del Sur)
OMA	(Organización Mundial de Aduanas)
OMC	(Organización Mundial de Comercio)

I. Introducción. Alcance del estudio

En el transporte punto a punto entre los países latinoamericanos y del Caribe es fundamental tener en consideración los tiempos y costes asociados a las operaciones de TA. En ese sentido, la concreción de acuerdos sobre Tránsito Aduanero Internacional (TAI) entre los países miembros de la ALADI, permite facilitar el comercio seguro de mercancías, lo que trae aparejado beneficios para los involucrados en estas operaciones: transportistas, aduanas y clientes finales.

Es así que, el presente estudio pretende analizar las normativas sobre TAI en el transporte internacional de mercancías, analizando los acuerdos de carácter internacional y subregional que regulan la materia, algunos de ellos ya incorporados en la legislación de los países miembros de la ALADI y otros posibles de serlo, con el objetivo de identificar las posibles ventajas al comercio internacional que trae consigo la aplicación de tales normativas en la región latinoamericana.

En múltiples Acuerdos y Convenios de carácter internacional que regulan el TA, se alienta a los países a cumplir con los estándares y prácticas establecidas en estos instrumentos jurídicos internacionales. Con relación a lo anterior, serán objeto de estudio las disposiciones reguladas en estos instrumentos internacionales, de modo de evaluar qué disciplinas aún no han sido contempladas por los acuerdos de carácter subregional y así analizar los posibles beneficios y efectos que traería una aproximación normativa a lo ya estipulado en tales textos jurídicos internacionales.

Al respecto, el *Convenio de Kyoto Revisado (CKR)*¹ determina que “aquellas partes contratantes que no se encuentren en condiciones de acceder a los instrumentos internacionales tendrán que, en el marco de los acuerdos bilaterales o multilaterales que celebren, a efectos de crear un régimen de TAI, tener en consideración estas normas y prácticas internacionales”.

II. Marco jurídico - Tránsito Aduanero Internacional

De acuerdo con las *Directrices de Tránsito de la Organización Mundial de Aduanas (OMA)*, un sistema de tránsito eficiente se sustenta en base a un marco jurídico riguroso a ser cumplido por las administraciones aduaneras. Es así que para afrontar las dificultades que se presentan en el régimen de TA es necesario aunar esfuerzos a nivel regional, siguiendo un marco jurídico internacional coherente como base tanto para la facilitación bilateral del tránsito como para otros tipos de cooperación multilateral.

Como se mencionó *ut supra*, este marco jurídico internacional para la facilitación del tránsito consta de una serie de Acuerdos y Convenios internacionales que tienen como propósito promover la eficiencia del TA.

Las normativas internacionales y regionales/subregionales no son mutuamente excluyentes, sino que el marco jurídico internacional fomenta esas formas de cooperación (regional y subregional) y la aplicación de disposiciones acordadas a nivel bilateral y multilateral en materia de facilitación del tránsito. A modo de ejemplo, las *Directrices sobre Tránsito Aduanero de la OMA* alientan a los países a celebrar acuerdos bilaterales con otros países o adherirse a acuerdos regionales o internacionales que fomenten la cooperación en relación al tránsito, con el objetivo de optimizar el flujo de mercancías en tránsito, lo que facilita la cooperación entre las autoridades aduaneras que intervienen en los pasos de frontera, entre otros aspectos.

¹ Como se establece en el cuadro N° 1, los países miembros de la ALADI que conforman el CKR son: Argentina, Brasil y Cuba.

En este sentido, para aplicar documentos jurídicos internacionales a nivel nacional y regional, las administraciones aduaneras requieren autorizaciones especiales para intercambiar información, aceptar formas específicas de garantías, reconocer los resultados de una evaluación de riesgos efectuada por otra administración aduanera o para realizar un control conjunto con otros organismos de control fronterizo, entre otros temas.

III. Dificultades que se presentan en el tránsito aduanero y posibles soluciones mediante la aplicación del mecanismo armonización normativa

Durante el tránsito internacional, cualquier medio de transporte puede cruzar varios países antes de llegar al país de destino de la mercancía, lo que sucede fundamentalmente con el transporte carretero. En este sentido, resulta crucial para los transportistas poder cruzar los países de tránsito con el mínimo de requisitos exigibles en cuanto a: documentos, paradas, tiempos de espera, reconocimientos, pagos garantizados, mientras que para las autoridades aduaneras en los países de tránsito es importante asegurar la validez del transporte de tránsito y evitar posibles riesgos.

El régimen de TA puede resultar complejo debido a que existen reglamentaciones a nivel nacional e internacional que no están armonizadas, lo que puede implicar condiciones severas y costosas como:

- la participación obligatoria de operadores en el país de tránsito (transportistas nacionales, agentes aduanales nacionales, etc.),
- el uso obligado de instalaciones como almacenes fiscales para mercancías que se almacenan de manera temporal antes de continuar su transporte,
- cambio obligatorio de modos de transporte,
- países de tránsito que no permiten la carga de retorno,
- requisitos de documentación adicionales en los países de tránsito, y
- cruces fronterizos, sin procedimientos ágiles que conducen a tiempos de espera y acciones adicionales.²

Asimismo, el vínculo entre dos o más países vecinos tiene un efecto inmediato en la capacidad para establecer un régimen de tránsito que funcione adecuadamente. Por ejemplo, los países mediterráneos³ se ven afectados por la posible falta de libertad de tránsito y debido a esto se forman largas filas y se llevan a cabo formalidades consideradas innecesarias en frontera.

⁴En algunas ocasiones, en cada punto de entrada, los comerciantes son exigidos de proporcionar garantías en efectivo, sin tener certeza de que éstas serán liberadas y devueltas al salir. Por esta razón, para la concreción de acuerdos en materia de TA es fundamental acordar un sistema de garantías, de acuerdo con los requisitos exigidos por las aduanas y cumplir con las obligaciones arancelarias potenciales (de corresponder) y los requerimientos exigidos por los sectores del transporte y del comercio, respecto a los términos y condiciones aceptables.

Las operaciones de TAI requieren de la celebración de acuerdos de carácter bilateral, multilateral, subregional y regional.⁵Estos acuerdos generalmente regulan temas tales como: intercambio de información, mecanismos de garantía, requisitos jurídicos y de seguridad armonizados, tasas y cargas, controles conjuntos, gestión coordinada de fronteras, medidas aplicables para sellos/precintos, entre otras medidas de facilitación del comercio.

² Directrices sobre Tránsito. "La vía para lograr un régimen eficiente". Organización Mundial de Aduanas. 2017. Bruselas. Disponible en: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-sp.pdf?db=web>

³ Países que no poseen litoral, están rodeados completamente de tierra y carecen de salida al mar.

⁴ Directrices sobre Tránsito. "La vía para lograr un régimen eficiente". Organización Mundial de Aduanas. 2017. Bruselas. Disponible en: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-sp.pdf?db=web>

⁵ Ídem.

Es así que diversos textos jurídicos internacionales (como las *Directrices de Tránsito de la OMA*, entre otros) recomiendan la consideración e implementación del mecanismo “*armonización normativa*” entre los países firmantes de los Acuerdos en materia de TA, como forma de consensuar el tratamiento de las disposiciones entre sí y promover una clara aplicación de la normativa para los agentes que participan en las operaciones de TA.

La aplicación de este mecanismo presenta las siguientes ventajas: i). reducción de costos de transacción (producto de una notable disminución en las diferencias de la regulación normativa), ii). unificación del derecho, iii). reducción del riesgo legal, iv). mejora de las normas que rigen el comercio internacional y v). aumento de los conocimientos/ cualidades de los agentes involucrados en las operaciones de comercio exterior.

A nivel subregional aún persisten divergencias en el tratamiento de tales disposiciones (entre otras que serán analizadas) por las normativas objeto de estudio. La aplicación de la “*armonización normativa*” permite mitigar tales diferencias, fundamentalmente a ese nivel, buscando alcanzar un alto grado de homogeneidad en el tratamiento de las disposiciones en cuestión y facilitando la gestión de las operaciones de TA.

IV. Marcos normativos internacionales y regionales en materia de TA

1) Marcos normativos internacionales

- a) Bajo la regulación de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) y de la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU, por sus siglas en inglés), el **Convenio Tránsito Internacional Routier (TIR)**.
- b) En el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC) el **Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC)**.
- c) En el marco de la OMA, el **CKR** y sus Anexos, en particular el **Anexo Específico E sobre Tránsito Aduanero**.
- d) Bajo la regulación de la UN-OHRLLS⁶ el **Programa de Acción de Viena (PAV) en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral**.⁷

Asimismo, a lo largo del presente estudio servirán como marco de referencia **las Directrices sobre Tránsito Aduanero** de la OMA. El principal objetivo de estas Directrices es ofrecer apoyo práctico para la implementación de regímenes de tránsito eficientes en los territorios de los países que firmen acuerdos entre sí para regular cuestiones de TA.

2) Marcos normativos subregionales

- a) En el ámbito de la ALADI, **el Anexo I del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)** sobre TAI.
- b) Bajo la regulación de la CAN, la **Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario (TAC)**. Esta Decisión sustituyó a la Resolución 477 sobre Tránsito Aduanero Internacional y fue actualizada por las Decisiones 636 y 787.
- c) En el ámbito del MERCOSUR, **la Norma relativa a la Informatización del Manifiesto Internacional de Cargas/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MERCOSUR** (aprobada por Resolución GMC N° 17/04).

⁶ Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo de las Naciones Unidas (UN-OHRLLS por sus siglas en inglés).

⁷ Se presentan los antecedentes, objetivos, prioridades específicas y países miembros de la ALADI que lo integran. Al ser un Programa de Acción (con lineamientos específicos) no se analizarán disposiciones concretas.

- d) En el marco del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, el **Proyecto Mesoamérica (PM)**.⁸

V. Antecedentes de los Acuerdos y Convenios internacionales y subregionales

1) Antecedentes de los Convenios y Acuerdos internacionales

a) Convenio TIR: el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR, fue adoptado por una Conferencia de revisión convocada de conformidad con el artículo 46 del Convenio TIR del 15 de enero de 1959. Este Convenio fue redactado por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE/ONU en 1975 y reemplazó al Convenio de Transporte Internacional por Carretera (TIR) de 1959, entrando en vigor el 20 de marzo de 1978.

- Este Convenio constituye el principal sistema operativo internacional para el transporte de tránsito. Al introducir una exención de derechos sobre vehículos importados, estableció que las mercancías que se transporten con precinto y dentro de vehículos aprobados, no estarán sujetas a inspecciones físicas durante el trayecto. Los pagos de derechos e impuestos relacionados se suspenden hasta el arribo de las mercancías a su destino. El Convenio fue suscrito por 74 partes contratantes.
- Objetivo del Convenio: simplificar y armonizar las formalidades administrativas del transporte carretero internacional y establecer un sistema internacional de tránsito aduanero que provea las facilidades máximas para mover las mercancías a bordo de vehículos o contenedores precintados de la aduana de salida en un país a la aduana de llegada en otro país, sin requerir inspecciones extensivas y que consuman mucho tiempo en las fronteras intermedias y a un precio rentable proporcionando a las autoridades aduaneras seguridad y garantías.

b) Acuerdo de Facilitación de Comercio de la OMC: este Acuerdo fue elaborado y adoptado en el marco de la IX Conferencia Ministerial de la OMC celebrada en Bali en diciembre de 2013, como resultado de un conjunto de negociaciones que comenzaron en 2004 en las que se acordó iniciar el tratamiento de la temática sobre facilitación del comercio, incluyéndose este asunto en el Programa de Doha para el Desarrollo.

- Entre los temas del mandato de la Agenda de Doha y en lo que concierne a la facilitación del comercio, hubo interés por aclarar y ampliar tres artículos del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), que se señalan en el preámbulo del AFC: a) el artículo V (Libertad de Tránsito), b) el VIII (derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación) y c) el artículo X (publicación y aplicación de los reglamentos comerciales).
- En noviembre de 2014 la OMC adoptó el Protocolo de Enmienda al Acuerdo de Marrakech, por el cual se incorpora el texto del AFC. Dicho Protocolo fue abierto oficialmente a la aceptación de los miembros de la OMC y entró en vigor el 22 de febrero de 2017, tras su ratificación por dos tercios de los miembros de la organización.
- Objetivo del Acuerdo: prevé disposiciones que ayudan a agilizar y a modernizar los procesos de despachos aduaneros y el flujo de mercancías, a aumentar la transparencia, la difusión de los regímenes aduaneros y la cooperación entre las aduanas y otras autoridades competentes de los países signatarios.

⁸ Se presentan los antecedentes, principales características y países miembros de la ALADI que lo integran. Al ser un proyecto que nace en el marco de un mecanismo de diálogo y concertación no se analizarán disposiciones específicas.

c) *Convenio de Kyoto Revisado (CKR) y Anexos:* este Convenio fue elaborado por la OMA y entró en vigor el 3 de febrero de 2006, constituyendo el principal Convenio de facilitación del comercio aduanero. Resulta de una revisión y actualización completa del Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto), adoptado en 1973.

- La revisión fue planteada como necesaria debido a los importantes cambios en el transporte, el comercio y las técnicas administrativas que tuvieron lugar desde su aprobación. El Cuerpo del Convenio y su Anexo General son vinculantes para las partes, mientras que los Anexo específicos no son obligatorios.
- Objetivo del Acuerdo: El CKR busca facilitar el comercio armonizado simplificando los procedimientos y practicas aduaneras. Para ello, proporciona estándares y prácticas recomendadas mediante principios uniformes que permiten establecer procedimientos más sencillos y previsibles, así como técnicas aduaneras más modernas y eficaces. Sus principios fundamentales son:
 - transparencia y previsibilidad de las acciones que realiza la Aduana,
 - estandarización y simplificación de la declaración de mercancías y los documentos de soporte,
 - procedimientos simplificados para los operadores autorizados,
 - máxima utilización de la tecnología de la información,
 - mínimos controles aduaneros necesarios para garantizar el cumplimiento con las reglamentaciones,
 - uso de la administración de riesgos y controles por auditoria,
 - intervenciones coordinadas con otras entidades fronterizas, y
 - colaboración con el sector comercial.

d) *El Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral (PAV)* para el Decenio 2014-2024 se aprobó en la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral, celebrada en Viena del 3 al 5 de noviembre de 2014.

- El objetivo de la Conferencia fue abordar las necesidades y los desafíos especiales que enfrentaban los países en desarrollo sin litoral debido a su lejanía geográfica y los bajos niveles de desarrollo socioeconómico.
- La falta de acceso directo al mar hace que dependan de países de tránsito para establecer vínculos efectivos con los mercados mundiales y la distancia geográfica al puerto marítimo más cercano los pone en situación de desventaja respecto de los plazos y los costos relacionados con el transporte de mercancía. A esto se suman los problemas de los múltiples pasos fronterizos, los procedimientos y requisitos de aduanas divergentes y los sistemas de transporte y reglamentos incompatibles.
- El Programa de Acción también se enfoca en las necesidades de desarrollo de los países de tránsito y en la necesidad de aumentar la colaboración y coordinación entre los países en desarrollo sin litoral, los países de tránsito y los asociados para el desarrollo.
- Para ello establece seis prioridades para la acción que incluyen metas y objetivos específicos para los países en desarrollo sin litoral, los países de tránsito (cuando proceda) y los asociados para el desarrollo.
 - **Primera prioridad:** Cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito.
 - **Segunda prioridad:** Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura:
 - a) Infraestructura de transporte,
 - b) Infraestructura energética y de la tecnología de la información y las comunicaciones.
 - **Tercera prioridad:** Comercio internacional y facilitación del comercio:
 - a) Comercio internacional,
 - b) Facilitación del comercio.
 - **Cuarta prioridad:** Integración y cooperación regionales.
 - **Quinta prioridad:** Transformación económica estructural.
 - **Sexta prioridad:** Medios de ejecución.

Cuadro N° 1: países miembros de la ALADI adheridos a los Convenios y Acuerdos internacionales en materia de TA

Países miembros de la ALADI	Convenios y Acuerdos internacionales de TA			
	Convenio TIR	AFC de la OMC	CKR	PAV
Argentina	✓	✓	✓	
Bolivia		✓		✓
Brasil		✓	✓	
Chile	✓	✓		
Colombia		✓		
Cuba		✓	✓	
Ecuador		✓		
México		✓		
Panamá		✓		
Paraguay		✓		✓
Perú		✓		
Uruguay	✓	✓		
Venezuela				

2) Antecedentes de los Acuerdos subregionales

a) **Anexo I del ATIT. Aspectos Aduaneros:** el ATIT fue suscrito en setiembre de 1990 en el marco del Tratado de Montevideo 1980 (TM80) y sirve de marco jurídico para la prestación de servicios de transporte terrestre en 7 países miembros de la ALADI (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay). A la fecha, otros países miembros han manifestado estar evaluando su incorporación a dicho Acuerdo.

- El ATIT es el instrumento jurídico por excelencia que regula la prestación de los servicios de transporte terrestre por carretera (tanto de carga como pasajeros) y ferrocarril. Este acuerdo busca facilitar el comercio en la región, brindando soporte jurídico, principalmente al transporte por carretera, modo mediante el cual se moviliza mayormente el intercambio de personas y de mercancías de los países miembros de la ALADI, lo que lo convierte en uno de los instrumentos integradores más importantes de la región.
- La Secretaría General de la ALADI desempeña el rol de Secretaría Técnica de la Comisión Administradora (Comisión del Artículo 16) del ATIT, apoyando a los países miembros que participan de dicho Acuerdo en la definición de políticas y medidas para continuar perfeccionando su marco normativo.
- Actualmente los países parte del Acuerdo, trabajan en la revisión para una futura modificación de algunos aspectos del Anexo I.

b) Decisión 617 de la CAN: los países miembros de la CAN (Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú) continúan aplicando, desde enero de 2006, la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario (TAC), sustituta de la Resolución 477 y modificada por las Decisiones 636 y 787.

- Esta normativa busca consolidar la libre circulación de mercancías entre los Países Miembros, facilitando su traslado de un lugar de origen a un lugar de destino sin transbordos obligatorios y despachos innecesarios en frontera, puertos y aeropuertos, todo ello sustentado en la utilización de documentos unificados y sistemas de intercambio de información entre las aduanas de los Países Miembros de la CAN, complementado con el establecimiento de controles posteriores.
- Actualmente la Secretaría General de la CAN, en coordinación con los países miembros, trabaja en la actualización de esta normativa con la finalidad de armonizar los procesos que actualmente se ejecutan en las administraciones aduaneras.

c) Norma relativa a la Informatización del Manifiesto Internacional de Cargas/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MERCOSUR: fue aprobada por Resolución GMC N° 17/04 en el ámbito del MERCOSUR.

- Por medio de esta Resolución, los Estados Partes del MERCOSUR aprobaron la “Norma relativa a la Informatización del Manifiesto Internacional de Cargas / Declaración de Tránsito Aduanero y al Seguimiento de la Operación entre los Estados Partes del MERCOSUR”, así como sus Apéndices (Apéndice I - “Datos de la Declaración de TAI”, Apéndice II - “Referencia Única de la Operación de TAI (RUT)”, Apéndice III - “Novedades (Ocurrencias) Parametrizadas de la operación de TAI, y Apéndice IV - “Eventos a Transmitir”.
- Con ello, los países del MERCOSUR se comprometieron al seguimiento de la operación entre el punto de partida y el de destino, mediante procesos de intercambio electrónico de información entre sus administraciones aduaneras.

d) Proyecto Mesoamérica: sus antecedentes se remontan al año 2001 surgiendo en el marco del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla (foro de diálogo político impulsado permanentemente por México y Centroamérica el cual se amplió con la incorporación de República Dominicana y Colombia).

- Este Proyecto constituye una plataforma de integración y desarrollo integrada por los diez países que forman parte del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla: Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana. En ese ámbito de trabajo y diálogo, se acuerdan prioridades de desarrollo y se diseñan y se ejecutan proyectos para el progreso económico y social inclusivo de los países mediante grupos de trabajo regionales.
- Objetivo del Proyecto: facilitar el cruce fronterizo de las operaciones de tránsito internacional de mercancías, disminuyendo los costos de transporte e incrementando la competitividad mediante la optimización y simplificación de los trámites y procedimientos aduaneros y cuarentenarios, mejorando el control fiscal y para fiscal por medio de la trazabilidad de la operación y la aplicación de análisis de riesgo.

Cuadro N° 2: países miembros de la ALADI adheridos a los acuerdos subregionales de TA

Países miembros de la ALADI	Acuerdos subregionales sobre TA			
	Anexo I - ATIT	Decisión 617 de la CAN	Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados del MERCOSUR	Proyecto Mesoamérica
Argentina	✓		✓	
Bolivia	✓	✓		
Brasil	✓		✓	
Chile	✓			
Cuba				
Colombia		✓		✓
Cuba				
Ecuador		✓		
México				✓
Panamá				✓
Paraguay	✓		✓	
Perú	✓	✓		
Uruguay	✓		✓	
Venezuela			✓	

Nota:

- El Convenio TIR, el AFC y el CKR están abiertos a la adhesión de otras partes contratantes.
- Para integrar el Anexo I del ATIT, la Decisión 617 de la CAN y la Norma relativa a la Informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MERCOSUR es necesario adherirse previamente, sin reservas, a los tres bloques que regulan dichas normativas: ALADI, CAN y MERCOSUR, según las condiciones establecidas en sus tratados constitutivos para las adhesiones.
- No hay posibilidades de adhesión de otros países al PAV y al PM. Esto se debe a que desde el momento en que fueron firmados los documentos para la entrada en vigor de dicho Programa y Proyecto, se fijaron las directrices/pautas de acción en virtud de las necesidades y los plazos estipulados para cumplir con los objetivos propuestos entre los países firmantes. Con el transcurso del tiempo se revisa la implementación del Programa y del Proyecto y se acuerdan las prioridades de acción.

VI. Marco conceptual de TAI en virtud de los marcos jurídicos internacionales y subregionales

1) Normativa internacional

a) **Convenio TIR** - una operación internacional de tránsito bajo el régimen TIR no requiere documentos aduaneros nacionales ni una garantía nacional. Debido a la seguridad de los contenedores, las mercancías tampoco están sujetas a su reconocimiento físico. Como consecuencia, las ventajas que presenta son: menos retrasos en los cruces fronterizos y en la operación de tránsito en general.

b) **El AFC de la OMC** - define al tránsito aduanero dentro de un país de la siguiente manera: “cada miembro permitirá que las mercancías destinadas a la importación sean trasladadas en su territorio, bajo control aduanero, desde una oficina de aduanas de entrada hasta otra oficina de aduanas, en su territorio, en la que se realizaría el levante o el despacho de las mercancías, adoptando formalidades y requisitos de documentación que conlleven a la rapidez del despacho y la reducción de costos”.

- Respecto al tránsito internacional, el AFC establece que un país miembro permitirá que se introduzcan en su territorio aduanero mercancías con suspensión total o parcial condicional del pago de los derechos e impuestos de importación, si dichas mercancías son introducidas en su territorio aduanero con un fin determinado y están destinadas a la reexportación. Además, cada miembro concederá a los productos que pasen en tránsito por el territorio de cualquier otro miembro un trato no menos favorable que el que se les concedería si fueran transportados desde su lugar de origen hasta el de destino sin pasar por dicho territorio.

c) **El Anexo Específico E del CKR** - define al tránsito aduanero como el régimen aduanero bajo el cual las mercancías se transportan de una oficina aduanera a otra oficina aduanera, sin la aplicación de derechos aduaneros y quedando bajo el control aduanero. Esta definición incluye a las operaciones de tránsito nacional, al transporte entre las oficinas de llegada y de salida dentro del mismo país o territorio, así como al tránsito aduanero internacional, es decir, el transporte que cruza una o más fronteras en virtud de un acuerdo bilateral o multilateral.

2) Normativa subregional

a) El **Anexo I del ATIT** establece un régimen aduanero especial, el de TAI, bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas desde la jurisdicción de un recinto aduanero ubicado en un país hacia la jurisdicción de otro recinto aduanero ubicado en otro país, en una misma operación de transporte que cruza una o varias fronteras y en vehículos lacrados o precintados. Las mercancías así transportadas, gozarán de una suspensión del pago de los gravámenes a la importación o a las exportaciones eventualmente exigibles.

b) La **Decisión 617 de la CAN** define al Tránsito Aduanero Comunitario (TAC) como 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 régimen.

- c) **La Norma relativa a la Informatización del Manifiesto Internacional de Cargas/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MERCOSUR** alude a la definición del Anexo I del ATIT sobre tránsito aduanero para abordar el proceso de informatización de los documentos esenciales para el tránsito aduanero.

VII. Ámbito de aplicación y marco normativo de la normas internacionales y subregionales sobre TA

1) Normativa internacional

- a) El **Convenio TIR** se aplicará a los transportes de mercancías efectuados sin manipulación intermedia de la carga, a través de una o varias fronteras, desde una aduana de salida de una parte contratante hasta una aduana de destino de otra o de la misma parte contratante en vehículos de transporte por carretera, conjuntos de vehículos o contenedores siempre que parte del viaje entre el principio y el final de la operación TIR se efectúe por carretera.
- Asimismo, en el artículo 2 de este Convenio, se prevé la posibilidad de que una operación de transporte efectuada al amparo de un cuaderno TIR empiece y termine en el mismo país a condición de que parte del viaje se efectúe por territorio extranjero.
 - Este régimen promueve la utilización de un documento aduanero común: el carnet TIR, un sistema de garantías comunes, el reconocimiento mutuo de los controles aduaneros y los contenedores seguros para los vehículos. El uso del Régimen TIR está limitado a los operadores autorizados.

- b) El **AFC** se aplicará solamente a los miembros de la OMC que lo hayan aceptado. En el caso de los miembros que acepten el AFC después de su entrada en vigor, el Acuerdo surtirá efecto una vez lo hayan aceptado, de conformidad con el párrafo 3 del artículo X del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la OMC.

- c) El **CKR** está estructurado en un cuerpo principal denominado "Anexo General" y 10 anexos específicos que contienen disposiciones de aplicación general, en cualquier régimen o procedimiento aduanero.
- Las normas del Anexo General no admiten reservas a su contenido y su suscripción es obligatoria para la adhesión al Convenio.
 - Los capítulos contienen normas, normas transitorias y prácticas recomendadas que deben ser aplicadas por las partes que hayan aceptado los correspondientes capítulos.
 - Las normas y las normas transitorias refieren a medidas necesarias para alcanzar la simplificación y armonización de los procedimientos.
 - Las prácticas recomendadas consisten en medidas sugeridas para avanzar en la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros, pudiendo ser acogidas por las partes y transformadas en normas.
 - El **Anexo Específico E del CKR** trata en el Capítulo I sobre las disposiciones pertinentes al régimen de tránsito aduanero estableciendo los principios fundamentales.
 - Los países que deseen convertirse en partes contratantes de este Convenio deberán aceptar el Cuerpo y el Anexo General del CKR que son vinculantes.

Cuadro comparativo N° 3: análisis de las disposiciones de los Convenios y Acuerdos internacionales en materia de TA

Disposiciones	Convenio TIR	AFC	CKR y Anexos
Formalidades y requisitos de documentación	Las partes contratantes aplicarán un trato sencillo y rápido a las mercancías en tránsito, especialmente a las que circulen en un régimen de TA, limitando las inspecciones a casos justificados.	Las formalidades y requisitos de documentación, se adoptarán y/o aplicarán: i). con miras al rápido levante y despacho de mercancías, ii). para reducir el tiempo y costos asumidos por comerciantes y operadores, iii). sean la medida menos restrictiva del comercio elegida y iv) no se mantengan si ya no son necesarios.	- <u>Anexo General, norma 3.12</u> : la aduana exigirá sólo los datos necesarios para: liquidación y cobro de derechos y cargas en la declaración de mercancías. - <u>Anexo específico E, norma 6</u> : se aceptará todo documento comercial o de transporte que contenga información necesaria del <u>componente descriptivo de la declaración</u> de mercancías.
Presentación de la declaración de tránsito previo a la llegada de las mercancías	No está previsto.	Los miembros permitirán y preverán la presentación y tramitación anticipada de: documentos y datos relativos al tránsito antes de la llegada de las mercancías.	- <u>Anexo General, norma 3.25</u> : la legislación nacional de los miembros establecerá condiciones para: presentación, registro y verificación de la declaración de mercancías y documentos de respaldo, previo a la llegada de las mercancías. - <u>Norma 3.41</u> : autorización del despacho de mercancías por las aduanas (aunque falte información) sobre la base de un documento comercial u oficial, solo cuando éstas tengan certeza de que se cumplirá con las formalidades ⁹ una vez despachadas las mercancías.
Procedimiento electrónico	Objetivo del sistema internacional eTIR: garantizar el intercambio seguro de datos entre los sistemas aduaneros nacionales para el tránsito internacional de mercancías, vehículos o contenedores y permitir a las aduanas gestionar datos sobre las garantías emitidas.	Los miembros preverán la presentación anticipada de documentos en formato electrónico para la tramitación de documentos antes de la llegada.	- <u>Anexo General, norma transitoria 3.18</u> : la aduana permitirá la presentación de documentos de respaldo a través de medios electrónicos. - <u>Norma transitoria 3.2</u> : la aduana permitirá que la declaración de mercancías sea presentada por vía electrónica (a través de sistemas informáticos internacionalmente aceptables).

⁹ Como ser la presentación de una declaración de mercancías.

Disposiciones	Convenio TIR	AFC	CKR y Anexos
Régimen de garantías	<ul style="list-style-type: none"> - Los países de tránsito y de destino cuentan con garantías que ofrecen los controles que se efectúan en la aduana de salida. - Sistema de garantía internacional: asegura que los impuestos y derechos de aduana exigibles estén cubiertos por una Asociación Garante Nacional¹⁰ cuando el transportista no pueda ser declarado responsable. 	<p>Cuando un miembro exija una garantía en forma de fianza, depósito, u otro instrumento monetario o no monetario apropiado para el tráfico en tránsito, esa garantía se limitará a asegurar el cumplimiento de requisitos derivados de ese tráfico en tránsito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La aduana conforme a la legislación nacional determinará: monto y forma de garantía a presentar. - Toda persona elegirá cualquier forma de garantía prescrita por la legislación nacional.
Derechos y cargas	<ul style="list-style-type: none"> - Si las garantías exigidas fueron depositadas, las mercancías transportadas no estarán sujetas al pago o depósito de impuestos de importación/exportación en las aduanas de tránsito. - Estas tasas deben garantizarse en toda la operación de tránsito, merced a una garantía reconocida internacionalmente. 	<p>Los derechos y cargas aplicables a la tramitación aduanera se limitarán al costo de los servicios prestados para la operación de importación/exportación y no tienen por qué relacionarse con una operación de importación/exportación específica siempre que se perciban por servicios vinculados con la tramitación aduanera de mercancías.</p>	<p><u>Anexo Específico E</u>: las mercancías transportadas no estarán sujetas al pago de derechos e impuestos siempre que se cumpla con las condiciones establecidas por la aduana y se presente la garantía exigida.</p>
Control aduanero	<ul style="list-style-type: none"> - Los controles aduaneros se basarán en <u>la evaluación y gestión de riesgos</u>. - No se llevarán a cabo controles físicos si la información de las mercancías fue proporcionada y si éstas se encuentran bajo condiciones¹¹ establecidas en el "procedimiento TIR", salvo si hay sospechas de irregularidad. En las aduanas de paso de frontera no se prevé inspección física de mercancías. 	<ul style="list-style-type: none"> - Cada miembro: i). adoptará un <u>sistema de gestión de riesgo</u> para el control aduanero, ii). concentrará el control aduanero en los envíos de <u>alto riesgo</u> y agilizará el levante de los de bajo riesgo, iii) seleccionará aleatoriamente, los envíos que someterá a controles en su gestión de riesgo por medio de: iv). la evaluación del riesgo y v). la aplicación de criterios de selectividad adecuados¹². 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Anexo General, norma 3.31</u>: verificación de la declaración de mercancías: la aduana llevará a cabo sólo acciones indispensables para cumplir con la legislación aduanera de los países miembros. - <u>Norma 6</u>: sistemas de control aduanero: incluirán controles basados en auditorías. - <u>Anexo Específico E, norma 3</u>: la aduana utilizará la <u>gestión de riesgo</u> (análisis de riesgo) para designar: personas, mercancías y medios de transporte a ser examinados.
Casos de rotura de precintos aduaneros, avería, pérdida, destrucción o abandono de mercancías	<p>El transportista se dirigirá (de inmediato) a las autoridades aduaneras más cercanas o a cualquier otra autoridad del país en que se encuentra. Estas autoridades extenderán el acta de comprobación que figura en el cuaderno TIR.</p>	<p>No está previsto.</p>	<p><u>Anexo Específico E, práctica recomendada 22</u>: la aduana debería exigir que la persona interesada informe inmediatamente a la oficina de aduana o a otra autoridad más próxima sobre: accidentes u otros hechos imprevistos que afecten la operación de TA.</p>

¹⁰ Actúa como representante de los intereses en un país y es aceptada como fiadora por la administración aduanera de ese país. Garantiza los derechos e impuestos que serían exigibles en caso de irregularidad cometida durante un transporte bajo el régimen TIR. El conjunto de asociaciones garantes internacionales constituye una cadena de garantía que vincula a todos los países que conforman el régimen TIR.

¹¹ En unidad para material rodante, contenedor, semirremolque o vagón multimodal, cerrados y sellados correctamente.

¹² Como por ejemplo: el Código del Sistema Armonizado, la naturaleza y descripción del país de origen, el país desde el que se expidieron las mercancías, el valor de éstas, el historial de cumplimiento de los comerciantes y el tipo de medio de transporte, entre otros.

Disposiciones	Convenio TIR	AFC	CKR y Anexos
Infracciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - Toda infracción expone al contraventor a sanciones previstas por la legislación de su propio país. - Ante infracciones de los transportistas a sus obligaciones: se aplicarán sanciones pecuniarias al titular del cuaderno TIR o persona responsable de la infracción y no a la Asociación Garante. 	<ul style="list-style-type: none"> - Las sanciones por infracción a leyes, reglamentos y formalidades aduaneras se impondrán solo a los responsables de la infracción con arreglo a sus leyes. - La sanción dependerá de los hechos y circunstancias del caso y será proporcional al grado y gravedad de la infracción cometida. 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Anexo General, norma 3.39</u>: ninguna parte contratante impondrá multas severas por infracciones menores¹³. - <u>Normas transitorias 3.28 y 3.29</u>: rectificación y retiro de la declaración de mercancías¹⁴ la aduana procede a aplicar sanciones ante constatación de infracciones en la verificación de la declaración de mercancías. - En caso de constatación de infracciones, la aduana habilitará el despacho de mercancías (aunque no se hayan completado acciones judiciales o administrativas)¹⁵.
Intercambio electrónico de información	<p><u>Objetivo proyecto e-Tir</u>: garantizar el intercambio seguro de datos entre los sistemas aduaneros nacionales para el tránsito internacional de mercancías, vehículos o contenedores y permitir a las aduanas gestionar los datos sobre las garantías emitidas.</p>	<p>Los miembros intercambiarán información para verificar una declaración de importación o exportación en caso en que haya dudas sobre la veracidad de la declaración, siguiendo el procedimiento estipulado en este Acuerdo.</p>	<p>Propone la opción de <u>medios electrónicos de intercambio de datos</u>. La información se dividirá en dos bases de datos: i). datos de control, analizados antes que las mercancías lleguen a la frontera y ii). datos relativos a las transacciones, revisados por controles de auditoría.</p>
Aplicación de las TIC	<ul style="list-style-type: none"> - Utilización de las TIC por las administraciones aduaneras para mejorar la eficiencia del procedimiento TIR. - Propone mejorar los controles aduaneros mediante el uso de las tecnologías de <u>análisis de riesgo</u> y el procesamiento electrónico de datos. 	<p>Los miembros utilizarán, en la medida en que sea posible, tecnología de la información en apoyo de la ventanilla única¹⁶.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La aduana empleará las TIC para respaldar las operaciones aduaneras. - Anexo General, norma 7.2: los sistemas informáticos deberán ser internacionalmente aceptables. - Utilización de <u>métodos de comercio electrónico</u> como solución alternativa a documentos emitidos en papel.

Nota:

Las normativas internacionales en materia de TA se interrelacionan y complementan entre sí. A modo explicativo, el *Convenio TIR* cumple con la promoción y aplicación de los artículos estipulados en el *AFC de la OMC* que refieren a: i) publicación y disponibilidad de la información, ii) medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia, iii) levante y despacho de las mercancías, iv) cooperación entre Organismos que intervienen en la frontera, v) traslado de mercancías destinadas a la importación bajo control aduanero, vi) formalidades en relación con la importación, exportación y tránsito y vii) libertad de tránsito y cooperación aduanera. Las autoridades del comercio, de las aduanas y del transporte colaboraran para facilitar el cruce de fronteras. Es decir, el *Convenio TIR* permite la implementación práctica del *AFC* de la OMC. Asimismo, el CKR y el artículo 11 del AFC constituyen el marco relativo al carácter del tránsito, al prohibir la aplicación de derechos e impuestos sobre las mercancías en tránsito y al garantizar su libre circulación.

¹³ Con respecto a reglamentaciones o al procedimiento aduanero.

¹⁴ Por el declarante, ante inexactitudes en la información y para solicitar otro régimen aduanero.

¹⁵ Salvo que las mercancías no se encuentren sujetas a intervención o decomiso o sean necesitadas como pruebas en una fase posterior y que el declarante pague los derechos e impuestos suministrando una garantía para asegurar el cobro de derechos e impuestos adicionales y multas que puedan resultar exigibles.

¹⁶ La ventanilla única como instrumento que facilita los trámites aduaneros, al avanzar hacia procesos digitales, asegurar la transparencia y reducir los costos para los operadores comerciales y para la aduana en la realización de las operaciones de tránsito.

2) Normativa subregional

a) Anexo I del ATIT - El presente Anexo es aplicable al transporte de mercancías en unidades de transporte, cuya realización comprenda al menos los territorios de dos países, a condición de que la operación de transporte incluya el cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino.

- Cuenta en su estructura con 14 capítulos y 30 artículos. Las disciplinas regulan lo siguiente: "el ámbito de aplicación", "suspensión de gravámenes a la importación o a la exportación", "condiciones aplicables a las empresas y a las unidades de transporte", "precintos aduaneros", "declaración de mercancías y responsabilidad", "garantías sobre las mercancías y los vehículos", "formalidades a observar en las aduanas de partida, de paso de frontera y de destino", "infracciones aduaneras", "reclamaciones y accidentes" así como "asistencia mutua administrativa".

b) Decisión 617 de la CAN - en virtud del artículo 7, los países miembros, con arreglo a los procedimientos establecidos en la presente Decisión, permitirán la circulación al amparo del régimen de tránsito aduanero comunitario de: a) mercancías comunitarias y b) mercancías no comunitarias (con arreglo a lo dispuesto en la presente Decisión).

- La Decisión 617 de la CAN, sustitutiva de la Decisión 257, fue aprobada por los países miembros de la CAN, al considerar la necesidad de adopción de una norma comunitaria sobre TAC y para consolidar la libre circulación de mercancías entre los países miembros y la necesidad de introducir nuevas definiciones y mecanismos de carácter comunitario, de forma que el régimen de TAC sea aplicado de manera uniforme en todos los países miembros.

c) Norma relativa a la Informatización del Manifiesto Internacional de Cargas/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MERCOSUR - en virtud del artículo 1, el procedimiento establecido por esta Resolución es aplicable en el ámbito de los Estados Partes del MERCOSUR a las operaciones de TAI efectuadas al amparo del ATIT.

- El artículo 2 establece que esta Resolución es aplicable a operaciones de: transporte terrestre con tráfico bilateral a través de frontera común y a las de tráfico bilateral con tránsito por terceros países signatarios y al tránsito internacional efectuado por la vía ferroviaria.

Cuadro comparativo N° 4: análisis de las disposiciones de los Acuerdos subregionales en materia de TA

Disposiciones	Anexo I - ATIT	Decisión 617 - CAN	Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MCS
Formalidades y requisitos de documentación	<p>- Para cada unidad de transporte se deberá presentar ante las autoridades de partida, de paso de frontera y de destino una DTA referente a las mercancías.</p> <p>- Para el paso de las unidades de transporte por las aduanas de <u>paso de frontera</u> de los países, se presentará un MIC ¹⁷.</p>	<p>- Se presentará una declaración aduanera referente a las mercancías¹⁸.</p> <p>- Documentos que integran la declaración aduanera: i). factura comercial, ii). garantía, c). documento de transporte, iii). para mercancías procedentes de zonas francas: copia del documento que ampare la salida de mercancías de esas zonas y iv). para productos agropecuarios: certificado emitido por autoridades de sanidad agropecuaria.</p>	<p>- Presentación de MIC/DTA para el transporte terrestre con tráfico bilateral a través de frontera común y a las de tráfico bilateral con tránsito por terceros países signatarios, incluyendo el transporte sin carga (en lastre).</p>
Constatación de inexactitudes en documentación que ampara las operaciones de TA	<p>Inexactitudes en una declaración DTA u otra irregularidad: la autoridad aduanera de un país comunicará de oficio y en el más breve plazo a las autoridades aduaneras de los demás países afectados.</p>	<p>Inexactitudes en una declaración aduanera que la Decisión sobre el DUA adopte u otra irregularidad: la autoridad aduanera comunicará de oficio a las autoridades aduaneras de los demás países miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina.</p>	<p>Rectificación o anulación de una declaración electrónica de TAI oficializada: a pedido del interesado o de oficio. Estas operaciones solo se efectuarán por la aduana de registro y antes del evento de partida del medio de transporte y no eximen al transportador de las responsabilidades por eventuales delitos o infracciones¹⁹.</p>
Régimen de garantías	<p>- Las empresas²⁰ están dispensadas de presentar garantías para cubrir gravámenes exigibles por mercancías y vehículos bajo régimen de admisión temporal.</p> <p>- Los vehículos de las empresas autorizadas se constituyen como garantía para responder por gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables²¹.</p>	<p>- El obligado principal constituirá una <u>garantía económica</u> para garantizar el pago de: derechos, impuestos, recargos, intereses y sanciones que los países miembros puedan exigir por mercancías que circulen en sus territorios y la información declarada en el DUA.</p> <p>- Esta garantía puede ser: i) global para varias operaciones de TAC o ii) individual para una sola operación de TAC.</p>	<p>No está previsto.</p>
Derechos y cargas	<p>Las mercancías transportadas en TAI gozarán de: suspensión de gravámenes a la importación o exportación mientras dure la operación TAI, pudiendo pagar tasas por servicios prestados.</p>	<p>Las mercancías transportadas bajo régimen de TAC serán admitidas en el territorio aduanero nacional de los países miembros con suspensión del pago de derechos e impuestos y recargos exigibles, mientras permanezcan bajo ese régimen.</p>	<p>No está previsto.</p>

¹⁷ No se exigirá la DTA en el caso de medios de transporte internacional terrestre y unidades de carga que circulen por vías habilitadas al amparo de un MIC, en lastre o vacíos.

¹⁸ En virtud de lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA).

¹⁹ En virtud de lo dispuesto en la legislación de los Estados Partes.

²⁰ Que se encuentran autorizadas para realizar el transporte internacional terrestre de carga.

²¹ Que pudieran afectar a las mercancías transportadas y a los vehículos bajo régimen de admisión temporal.

Disposiciones	Anexo I - ATIT	Decisión 617 - CAN	Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MCS
Control aduanero	<ul style="list-style-type: none"> - Autoridades de la <u>aduanas de partida</u> controlarán que: i). la DTA esté en regla, ii). la unidad de transporte ofrezca seguridad, iii). las mercancías correspondan a lo especificado en la declaración y iv) estén adjuntos todos los documentos. - <u>Autoridades de paso de frontera y de destino</u> controlan que: i) la unidad de transporte no haya sido manipulada y ii) los precintos aduaneros o marcas de identificación estén intactos. 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Aduanas de partida</u> verifican: carga y medios de transporte. -<u>Aduanas de paso de frontera</u> revisan: marcas de identificación aduanera o número, código y estado del precinto aduanero y que éste, la unidad/medio de transporte estén en buen estado. - <u>Aduanas de destino</u> revisan: i) registro de lo actuado por las aduanas de paso de frontera en la declaración aduanera y ii) que el precinto, unidad de carga, medio de transporte y mercancías correspondan a lo declarado. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se establecen “puntos de control” determinados en la ruta informática que brindan información sobre la operación de TAI.
Casos de rotura de precintos aduaneros, alteración o destrucción de marcas de identificación	<p>La persona que efectúa el transporte comunicará los hechos a la aduana más próxima en el menor plazo posible. Las autoridades de esta aduana levantarán acta de comprobación de accidente y tomarán medidas para que la operación de TA pueda continuar.</p>	<p>El transportista y la autoridad aduanera intervinientes en estos casos solicitarán a la aduana más próxima o a cualquier autoridad competente (en el país en el que se encuentren en tránsito) que levante acta y deje constancia del hecho en la Declaración aduanera que la Decisión sobre el DUA adopte.</p>	<p>No está previsto.</p>
Infracciones	<ul style="list-style-type: none"> - No se enumeran infracciones específicas. - El ONC, a petición de la autoridad competente, suspenderá el permiso originario o complementario, pudiendo ser pasible de cancelación en caso de infracciones reiteradas. - No prevé disposiciones sobre interrupción del tránsito. 	<ul style="list-style-type: none"> - Enumeración de infracciones específicas y estipulación de normas sobre infracciones (en caso de que las mercancías no sean presentadas a la aduana de paso de frontera o de destino). - Procedimiento: i) se impide la continuación del tránsito para mercancías, unidades de carga y medios de transporte, ii) se informa a las aduanas de partida y de destino y iii) se inicia el procedimiento sancionador acorde con esta Decisión. 	<ul style="list-style-type: none"> - No se enumeran infracciones específicas. - Al ocurrir un evento que deba ser registrado informáticamente, la administración aduanera del Estado Parte en el cual se produce dicho evento transmitirá el mensaje a sus similares de los Estados partes participantes en la respectiva operación de tránsito.
Sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - Suspensión o cancelación del permiso para el ejercicio del TA. - No está previsto procedimiento sancionatorio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Clasificación de sanciones: pecuniarias, de suspensión o de cancelación de la autorización para ejercicio del TA conforme a la reglamentación de la Secretaría General de la CAN.- Procedimiento para la imposición de sanciones y las condiciones administrativas para el cobro de éstas: se regirán por la legislación interna de los países miembros. 	<p>No está previsto.</p>

Disposiciones	Anexo I - ATIT	Decisión 617 - CAN	Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MCS
Intercambio electrónico de información	La Comisión procurará la utilización de la transmisión electrónica de datos para facilitar la cooperación entre aduanas y propondrá medidas que aseguren uniformidad de los procedimientos empleados por cada aduana.	Las autoridades aduaneras establecerán entre ellas una red de transmisión electrónica de datos y adoptarán formatos electrónicos y esquemas de seguridad.	<p>- Intercambio electrónico de información, como método de seguimiento global de las operaciones de TAI, vinculadas a la RUT²² entre sistemas informáticos de las administraciones aduaneras de los Estados Partes.</p> <p>- <u>Tornaguía electrónica</u>: operatoria informativa que brinda información sobre el estado y conclusión de las operaciones TAI.</p>
Utilización de sistemas informáticos	Asociado a la transmisión electrónica de datos.	- Refiere a los procedimientos estipulados en la Decisión 574 ²³ para análisis y evaluación del riesgo aduanero: se utilizarán fuentes de información que incluyan: datos contenidos en la declaración aduanera, bases de datos internas de las administraciones aduaneras e información de otros organismos.	<p>- El transportador solicita el régimen de TAI mediante <u>registro informático</u> de la declaración relativa a la operación.</p> <p>- Los sistemas informáticos de las administraciones aduaneras (*) y los utilizados por las aduanas de los Estados Partes (**) brindan información diversa ²⁴. Estos últimos sistemas responden preguntas específicas²⁵ y efectúan el seguimiento informático de los MIC²⁶.</p>
Aplicación de las TIC	Su aplicación se asocia a la transmisión electrónica de datos.	Su aplicación se asocia a la transmisión electrónica de datos.	Propone aplicación de las TIC para: i) procedimientos de seguimiento de las operaciones de TAI y ii). procesos de intercambio electrónico de datos entre las administraciones aduaneras de los Estados Partes.

Nota:

Existe interrelación entre el Anexo I del ATIT y la normativa en el ámbito del MERCOSUR: el procedimiento establecido por la norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MERCOSUR es aplicable en el ámbito del MERCOSUR, a las operaciones de TAI efectuadas al amparo del ATIT y de otros regímenes²⁷. Los Estados Partes del MERCOSUR son signatarios del ATIT, en cuyo Anexo I, Capítulo XIV, artículo 30, inciso 2 se prevé la utilización de tecnología informática disponible para la transmisión de datos (temática principal regulada por esta normativa). Asimismo, “el acceso a los sistemas informáticos de los Estados Partes solamente será permitido a operadores debidamente habilitados, inclusive en el caso de transportistas habilitados con carácter ocasional, en las condiciones establecidas en el ATIT”. “Las responsabilidades del transportista serán aquellas establecidas en el ATIT y en la legislación de los Estados Partes”.

²² Referencia Única de la Operación de TAI.

²³ Sustituida por la Decisión 778 de la CAN.

²⁴ (*) sobre el registro de la declaración de la operación de TAI a ser transmitida y los eventos que resulten de la operatoria aduanera y (**) sobre la situación de todas las operaciones TAI en su jurisdicción y el plazo de llegada a destino de cada documento de transporte.

²⁵ Sobre: a) tránsitos por arribar, b) tránsitos vencidos, c) tránsitos interrumpidos, d) tránsitos finalizados y destinaciones u operaciones aduaneras en destino.

²⁶ Por cada documento de transporte, determinando su partida, su paso por frontera y su arribo a destino.

²⁷ Del Régimen de Transporte de Encomiendas en Ómnibus de Pasajeros de Línea Regular habilitados para el transporte internacional y podrá aplicarse al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná con las adecuaciones y ajustes que tal vía de transporte requiera.

VIII. Análisis de las disposiciones a nivel internacional y subregional

Al analizar las disposiciones de las normativas internacionales y subregionales (presentadas en los cuadros comparativos N° 3 y 4) se observa que las normas internacionales prevén un tratamiento más flexible en cuanto a las formalidades y requisitos de documentación exigidos, así como un abordaje más completo en materia de procedimientos electrónicos para la presentación de documentación e intercambio de información, mecanismos de control aplicables a la verificación de mercancías, régimen de garantías, y aplicación de las TIC, entre otros temas, en comparación con la normativa subregional.

Lo anterior refleja el avance de la normativa internacional que regula el TA hacia procesos de facilitación aduanera y de comercio exterior, así como hacia las áreas de digitalización y automatización de los procesos aduaneros (mediante el intercambio electrónico de información, la utilización de sistemas informáticos y el empleo de las TIC). De esta manera, los instrumentos jurídicos internacionales alientan a los países a compatibilizar la normativa subregional con las normas internacionales en materia de TA, de modo de avanzar hacia procedimientos de tránsito más armonizados y dinámicos entre los países que hacen parte de los Acuerdos (entre ellos países miembros de la ALADI).

En cuanto a las formalidades y requisitos de documentación, los tres instrumentos jurídicos internacionales objeto de estudio prevén un trato rápido y sencillo a las mercancías en tránsito, estableciendo condiciones particulares según cada normativa. Además, tanto el *AFC* como el *CKR* estipulan la presentación por los transportistas de la declaración de tránsito previo a la llegada de las mercancías como mecanismo para agilizar el proceso de trámites aduaneros, determinando el *Anexo General del CKR* condiciones específicas para ello.

Las normas subregionales analizadas, especifican en sus disposiciones la documentación que es exigida en las aduanas de partida, de paso de frontera y de destino para las operaciones de TA. Sin embargo, estas normativas no estipulan la posibilidad de presentación anticipada de la documentación (previo a la llegada de mercancías) como en el caso de los instrumentos internacionales referidos.

Por otra parte, en los Acuerdos y Convenios internacionales mencionados, se prevé el procedimiento electrónico para el intercambio seguro de datos. El *TIR*, asocia este procedimiento con la tramitación de documentos con antelación a la llegada de las mercancías (a las aduanas de paso de frontera o de destino), el *AFC* prevé que por medio de procedimientos electrónicos sea presentada la declaración de mercancías y, en virtud del *CKR* la presentación de esta declaración tiene efecto mediante la utilización de sistemas informáticos internacionalmente aceptables.

La normativa subregional no establece disposiciones sobre procedimientos electrónicos para la tramitación y/o verificación de documentación, sino que propone su aplicación únicamente para el intercambio de datos e información (como será señalado más adelante).

Con relación al régimen de garantías, de acuerdo al *TIR*, los países de tránsito y de destino cuentan con las garantías que se ofrecen en los controles de las aduanas de salida y se procura que éstas sean "internacionales". La normativa del *CKR* dispone que sea la aduana la que determina los montos y formas de garantías a presentar y la elección de éstas se hace en base a lo que está prescrito en la legislación de los países miembros. De acuerdo al *AFC*, las garantías se limitan a asegurar el cumplimiento de los requisitos derivados de los tráficados en tránsito.

Por su parte, el *Anexo I del ATIT* estipula que los vehículos de empresas autorizadas se constituyen como garantía para responder por gravámenes y sanciones pecuniarias (eventualmente aplicables). La *Decisión 617* de la CAN determina la constitución de una garantía económica para garantizar el pago de: derechos, impuestos, sanciones, entre otros que puedan ser exigidos por los países miembros por mercancías que circulen en sus territorios. Como se refleja en el cuadro comparativo N° 4, la normativa correspondiente al ámbito MERCOSUR, no prevé disposiciones a este respecto.

En cuanto al pago de derechos y cargas, el *TIR* y el *CKR* establecen lo siguiente: si las garantías exigidas son presentadas ante las autoridades aduaneras, las mercancías transportadas bajo el régimen

de TA no estarán sujetas al pago de derechos e impuestos. Por su parte, el AFC estipula que los derechos y cargas aplicables a la tramitación aduanera tienen relación con el costo de los servicios prestados para operaciones de importación/exportación.

De acuerdo al *Anexo I del ATIT*, las mercancías gozan de suspensión de gravámenes a la importación/exportación durante la operación TAI y la *Decisión 617 de la CAN* también establece que habrá suspensión de estos derechos e impuestos mientras que, las mercancías sean admitidas en el territorio aduanero nacional de los países miembros y permanezcan bajo el régimen de TA.

En virtud de lo anterior, hay concordancia entre lo establecido en la regulación internacional y subregional dado que generalmente, en el régimen de TA analizado, las mercancías no están sujetas al pago de gravámenes. Al respecto, la normativa internacional reitera la importancia de la presentación de garantías con el objetivo de suspender el pago de impuestos.

Por otra parte, las tres normativas de carácter internacional analizadas, prevén el sistema de gestión de riesgo para efectuar el control aduanero, estableciendo la normativa de la OMC condiciones particulares para su aplicación, de acuerdo a criterios específicos. Con la aplicación del sistema de gestión de riesgo se busca agilizar los procesos y las inspecciones tendrán lugar solamente en casos justificados, lo cual constituye una ventaja si se consideran los tiempos y costes asociados.

Por su parte, el *Anexo I del ATIT* y la *Decisión 617* de la CAN establecen los criterios para efectuar los controles en las aduanas de partida, de paso de frontera y de destino, de acuerdo al cumplimiento de condiciones específicas. Particularmente, la *Decisión 617* de la CAN hace alusión a lo establecido en la *Decisión 574* de la CAN sobre “control aduanero”, la cual promueve la utilización de procedimientos informáticos para el análisis y evaluación del riesgo, siendo la única normativa de las tres subregionales analizadas, que promueve la evaluación de riesgo como sistema de control aplicable para los procesos de verificación (en concordancia con la normativa de carácter internacional). Los beneficios de este sistema son: mayor seguridad en la gestión de control aduanero, optimización de los tiempos de levante y despacho de las mercancías y menores costes asociados a las operaciones de TA.

En materia de “controles” en aduana, la Res GMC N° 17/04 establece “puntos de control” que son determinados en la ruta informática las cuales otorgan información sobre la operación de TAI. La normativa subregional determina diversos criterios para efectuar el control aduanero mediante comprobaciones específicas. Estas comprobaciones son efectuadas, en muchos casos de forma física, lo cual genera retrasos en los tiempos de levante y despacho de las mercancías.

Por otra parte, en caso de rotura de precintos aduaneros, avería, pérdida o destrucción/abandono de mercancías tanto el *TIR* como el *Anexo Específico E del CKR* estipulan la necesidad de que el transportista informe, de forma inmediata, a las autoridades más cercanas o a cualquier otra autoridad del país en que se encuentra. En este aspecto, la normativa subregional se asemeja a lo estipulado a nivel internacional.

Asimismo, ante rotura de precintos, alteración o destrucción de marcas de identificación (como definido en la normativa subregional), tanto el *Anexo I del ATIT* como la *Decisión 617 de la CAN* establecen la obligación del transportista de comunicar los hechos a la autoridad aduanera más próxima y de levantar acta de comprobación de accidente para que la operación de TA pueda continuar.

Ante infracciones y sanciones, el *TIR* establece la aplicación de sanciones al contraventor previstas en la legislación nacional de cada país. El AFC de la OMC dictamina que las sanciones serán proporcionales al grado y gravedad de la infracción cometida. El *CKR* prevé la posibilidad de rectificación y retiro de la declaración de mercancías y la aplicación de sanciones ante comprobación de infracciones en la declaración de mercancías.

Con relación a la normativa subregional, la *Decisión 617* de la CAN enumera las infracciones y estipula normas específicas en caso de que las mercancías no sean presentadas en las aduanas de paso o de frontera. Además, esta Decisión establece un procedimiento para impedir la continuidad del tránsito, informar a las aduanas de partida y de destino e iniciar el procedimiento sancionador correspondiente.

Al respecto, el *Anexo I del ATIT*, establece que el Organismo Nacional Competente (ONC) suspenderá el permiso originario o complementario pudiendo estos permisos ser cancelados en caso de infracciones reiteradas.

La *normativa MERCOSUR* (Res GMC N° 17/04) establece que al ocurrir un evento -que requiera ser registrado informáticamente- la administración aduanera del Estado Parte en que ocurrió dicho evento comunicará a los demás Estados Partes que participen en la respectiva operación de tránsito.

Ante constatación de sanciones, el *Anexo I del ATIT* prevé la suspensión o cancelación del permiso para el ejercicio del TA y no estipula un procedimiento sancionador. En cambio, la *Decisión 617 de la CAN* clasifica las sanciones y estipula un procedimiento sancionador acorde al tipo de infracción comprobada.

En lo relativo al intercambio electrónico de información este procedimiento se encuentra previsto en el *TIR* con miras a intercambiar datos de forma segura entre los sistemas aduaneros nacionales para el tránsito internacional de mercancías, vehículos o contenedores. Asimismo, el *CKR* también procura el intercambio de datos, dividiendo la información en dos bases de datos distintas. En el ámbito del *AFC* de la OMC, se prevé el intercambio electrónico como medio de verificación de la veracidad de una declaración de importación/exportación entre los miembros.

En cuanto a la normativa subregional, el *Anexo I del ATIT* prevé la transmisión electrónica de datos con el propósito de facilitar la cooperación entre aduanas. La *Decisión 617* de la *CAN* adopta un abordaje similar al disponer que las autoridades aduaneras establezcan entre ellas una red de transmisión electrónica de datos y formatos electrónicos y esquemas de seguridad. Por su parte, la *normativa MERCOSUR* (Res GMC N° 17/04) prevé el intercambio electrónico de información, como método de seguimiento global de las operaciones de TAI entre sistemas informáticos de las administraciones aduaneras de los Estados Partes. En este sentido, la *normativa MERCOSUR* (Res GMC N° 17/04) regula la informatización del MIC/DTA²⁸, lo cual es un avance considerable en materia de digitalización de la documentación referida al TA.

Por otro lado, en el *Anexo I del ATIT* la utilización de sistemas informáticos se asocia con la transmisión electrónica de datos. La *Decisión 617 de la CAN* vincula su utilización con los procedimientos para análisis y evaluación del riesgo aduanero, promoviendo la utilización de diversas fuentes de información. Por su parte, la *normativa del MERCOSUR* (Res GMC N° 17/04) establece que la solicitud por el transportador del régimen de TAI se hará mediante registro informático de la declaración relativa a la operación.

Por último, las TIC se utilizan para mejorar la eficiencia en el procedimiento *TIR* mediante la utilización de tecnologías de análisis de riesgo y procesamiento electrónico de datos para mejorar los controles aduaneros. El *AFC* de la OMC prevé su utilización en apoyo a la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). El *CKR* promueve su uso para respaldar las operaciones aduaneras así como el empleo de métodos de comercio electrónico como solución alternativa a la emisión de documentos en papel.

A nivel subregional, la utilización de las TIC se asocia en el *Anexo I del ATIT* y en la *Decisión 617 de la CAN* con la transmisión electrónica de datos. En la *normativa MERCOSUR* (Res GMC N° 17/04) esta tecnología es aplicada para efectuar el seguimiento de las operaciones de TAI y para el intercambio electrónico de datos entre las administraciones aduaneras de los Estados Partes.

²⁸ Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero.

IX. Sugerencias y prácticas recomendadas a nivel subregional con miras a una aproximación a lo estipulado a nivel internacional

En virtud del análisis anterior y la consideración de la regulación en materia de TA a nivel internacional, se desprenden las siguientes prácticas recomendadas pasibles de ser incorporadas y aplicadas en el marco de los acuerdos a nivel subregional (concertados entre países miembros de la ALADI) con miras a avanzar en materia de facilitación aduanera y del comercio exterior:

- Exigencia de los mismos requisitos (uniformización) de documentación (y documentos de respaldo) para todos los agentes involucrados en las operaciones de TA (en las aduanas de partida, de paso de frontera y de destino) de manera de facilitar los trámites y operaciones aduaneras.
- Presentación y tramitación anticipada de documentos relativos al TA previo a la llegada de las mercancías de modo de agilizar la gestión de despacho aduanero.
- Presentación y registro de la documentación por medios electrónicos a las autoridades aduaneras, de manera de avanzar en el comercio sin papel y promover la digitalización de la documentación en materia de TA, que resulta en beneficios al medio ambiente.
- Intercambio electrónico de información como forma de registro y verificación de la documentación, a través de sistemas informáticos utilizados de forma conjunta por las autoridades aduaneras de los países involucrados en operaciones de TA.
- Consolidación y aplicación de un sistema de gestión de riesgo integrado a nivel subregional para el control aduanero de mercancías, unidades de transporte, etc. que permita el análisis de riesgo mediante la utilización de sistemas informáticos con base de datos integrada²⁹
- Prever un abordaje más completo en materia de infracciones lo cual permitirá una mayor coordinación y cooperación entre aduanas en la materia. Para ello, es necesario consolidar avances en su regulación, considerando que el Anexo I del ATIT no prevé un régimen de sanciones ni procedimiento sancionador ante la comprobación de infracciones aduaneras.

Sin duda, avanzar en la utilización de las TIC, lo que permitirá un seguimiento efectivo de las operaciones aduaneras, a través del intercambio de la información por medios electrónicos, el procesamiento de datos e información por medio de sistemas informáticos “internacionalmente aceptables”, procurando una utilización máxima de esta tecnología, en virtud de las ventajas que ofrece en cuanto a seguridad y control aduaneros, reducción de tiempos y costes, facilitación aduanera y del comercio exterior.

²⁹ Sistema repositorio de datos que de forma interactiva sirve para almacenar, recuperar y compartir datos.

Anexo I

Cuadro comparativo N° 5: análisis de las disposiciones de los Acuerdos subregionales en materia de TA - Inclusión de las disposiciones del Protocolo modificador del Anexo I "Asuntos Aduaneros" del ATIT

Disposiciones	Protocolo modificador del Anexo I - ATIT	Decisión 617 – CAN	Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MCS
Formalidades y requisitos de documentación	<p>- El transportador deberá presentar en la <u>aduana de partida, de frontera y de destino</u>: i) unidad de transporte con la carga y ii) MIC/DTA. En la <u>aduana de destino</u>, presentará lo establecido en los puntos i) y ii) así como los precintos intactos.</p> <p>- El MIC/DTA hará las veces de manifiesto de carga y de DTA, <u>no exigiéndose otro documento para cumplir con el trámite de TA.</u></p>	<p>- Se presentará una declaración aduanera referente a las mercancías³⁰.</p> <p>- Documentos que integran la declaración aduanera: i). factura comercial, ii). garantía, iii). documento de transporte, iv). para mercancías procedentes de zonas francas: copia del documento que ampare la salida de mercancías de esas zonas y v). para productos agropecuarios: certificado emitido por autoridades de sanidad agropecuaria.</p>	<p>- Presentación del MIC/DTA para el transporte terrestre con tráfico bilateral a través de frontera común y a las de tráfico bilateral con tránsito por terceros países signatarios, incluyendo el transporte sin carga (en lastre).</p>
Constatación de inexactitudes en documentación de TA	<p>- La autoridad aduanera de un país comunicará de oficio y en el más breve plazo a las autoridades aduaneras de los demás países afectados.</p> <p>- El declarante será responsable por infracciones aduaneras derivadas de <u>inexactitudes en sus declaraciones</u>, según la legislación de cada país signatario.</p>	<p>La autoridad aduanera comunicará de oficio a las autoridades aduaneras de los demás países miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina.</p>	<p>Rectificación o anulación de una declaración electrónica de TAI oficializada: a pedido del interesado o de oficio. Estas operaciones solo se efectuarán por la aduana de registro y antes del evento de partida del medio de transporte y no eximen al transportador de las responsabilidades por eventuales delitos o infracciones³¹.</p>
Régimen de garantías	<p>- Los <u>vehículos</u> de empresas habilitados para realizar TAI se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por gravámenes y sanciones que puedan afectar a mercancías transportadas y vehículos admitidos temporalmente en territorios de los países.</p> <p>- Empresas podrán optar por presentar garantías formales³² en sustitución de vehículos.</p>	<p>- El obligado principal constituirá una <u>garantía económica</u> para garantizar el pago de: derechos, impuestos, recargos, intereses y sanciones que los países miembros puedan exigir por mercancías que circulen en sus territorios y la información declarada en el DUA.</p> <p>- Esta garantía puede ser: i) global para varias operaciones de TAC o ii) individual para una sola operación de TAC.</p>	<p>No está previsto.</p>

³⁰ De acuerdo a lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA).

³¹ De acuerdo con lo dispuesto en la legislación de los Estados Partes.

³² La forma y condiciones de la garantía formal a presentar serán determinadas en la legislación de los países signatarios.

Disposiciones	Protocolo modificatorio del Anexo I - ATIT	Decisión 617 – CAN	Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MCS
Derechos y cargas	Las mercancías transportadas en TAI gozarán de: suspensión de gravámenes a la importación o exportación mientras dure la operación TAI, pudiendo pagar tasas por servicios prestados.	Las mercancías transportadas bajo régimen de TAC serán admitidas en el territorio aduanero nacional de los países miembros con suspensión del pago de derechos e impuestos y recargos exigibles, mientras permanezcan bajo ese régimen.	No está previsto.
Control aduanero	<p>- Controles aduaneros³³ y sistema de muestreo para el examen de mercancías. Autoridades de la <u>aduana de partida</u> controlarán que: i) el MIC/DTA esté en regla, ii) la unidad de transporte ofrezca <u>seguridad</u>, iii) las mercancías correspondan a lo especificado en la declaración; iv) estén adjuntos los documentos para la operación³⁴. Luego, colocarán sus precintos, controlarán los dispositivos de seguridad y refrendarán.</p> <p>- Autoridades de la <u>aduana de frontera</u> controlarán: i) que el MIC/DTA cumpla con los requisitos, ii) que la unidad de transporte ofrezca seguridad y que los precintos aduaneros estén intactos³⁵ y iii) los dispositivos de seguridad. Estas autoridades refrendarán el MIC/DTA y colocarán sus precintos (ante dudas de efectividad).³⁶ - <u>Autoridades de destino</u> certificarán sobre el MIC/DTA: fecha³⁷ y resultado de sus controles.</p>	<p>- <u>Aduanas de partida</u> verifican: carga y medios de transporte.</p> <p>- <u>Aduanas de paso de frontera</u> revisan: marcas de identificación aduanera o número, código y estado del precinto aduanero y que éste, la unidad/medio de transporte estén en buen estado.</p> <p>- <u>Aduanas de destino</u> revisan: a) registro de lo actuado por las aduanas de paso de frontera en la declaración aduanera y b) que el precinto, unidad de carga, medio de transporte y mercancías correspondan a lo declarado.</p>	- Se establecen “puntos de control” determinados en la ruta informática que brindan información sobre la operación de TAI.

³³ Las autoridades aduaneras adoptarán criterios de selectividad, basados en conceptos de análisis de riesgo, para ser aplicados a controles aduaneros - de acuerdo con perfiles elaborados de forma conjunta por países involucrados en la operación de TAI.

³⁴ En soporte papel o por medios electrónicos a través de sistemas informáticos.

³⁵ Así como el cumplimiento de las disposiciones especiales en materia de cargamentos excepcionales.

³⁶ Las autoridades refrendarán el MIC/DTA de forma manual o por medios electrónicos.

³⁷ de presentación de la unidad de transporte con la carga.

Disposiciones	Protocolo modificadorio del Anexo I - ATIT	Decisión 617 – CAN	Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MCS
Seguridad en el TA	<ul style="list-style-type: none"> - Los precintos aduaneros utilizados en una operación TAI responderán a condiciones mínimas prescritas en el Apéndice 1³⁸ y cuando estos precintos sean colocados por autoridades aduaneras de otro país, los países aceptarán tales condiciones mínimas. - Cada país colocará sus propios precintos cuando los que hayan sido empleados, sean insuficientes o no ofrezcan seguridad. - Misma protección jurídica para los precintos nacionales y los precintos aduaneros colocados en el territorio de un país y aceptados por otro país. 	<p>- Las operaciones de TAC se podrán realizar en todo tipo de vehículos de transporte autorizados y en unidades de carga para transporte internacional por los ONC de los países miembros, cumpliendo con requisitos de seguridad específicos³⁹.</p>	<p>No está previsto.</p>
Casos de rotura de precintos aduaneros, alteración o destrucción de marcas de identificación	<ul style="list-style-type: none"> - La persona que efectúa el transporte comunicará los hechos a la aduana más próxima en el plazo más breve. Las autoridades de esta aduana levantarán acta de comprobación de accidente y tomarán medidas para que la operación de TA pueda continuar. Un ejemplar del acta de comprobación será adjuntado al MIC/DTA, lo que podrá ser sustituido por proceso informático. - Posibilidad de recurrir a la autoridad policial más próxima⁴⁰, levantando acta de comprobación. 	<p>El transportista y la autoridad aduanera intervinientes en estos casos, solicitarán a la aduana más próxima o a cualquier autoridad competente (en el país en el que se encuentren en tránsito) que levante acta y deje constancia del hecho en la Declaración aduanera que la Decisión sobre el DUA adopte.</p>	<p>No está previsto.</p>

³⁸ En cuanto a requisitos generales de los elementos de seguridad aduanera y especificaciones en materia de materiales del sello, precintos y marcas de identificación.

³⁹ i) puedan ser precintados de manera sencilla y eficaz; ii) estén contruidos de manera que: ninguna mercancía pueda ser extraída o introducida sin fractura que deje huellas visibles, o sin rotura del precinto aduanero; iii) no tengan espacios que permitan esconder mercancías u otros objetos; y iv) todos los espacios reservados para la carga sean fácilmente accesibles a la intervención de las autoridades aduaneras.

⁴⁰ En caso que no sea posible comunicarse con autoridad aduanera próxima.

Disposiciones	Protocolo modificadorio del Anexo I - ATIT	Decisión 617 – CAN	Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MCS
Infracciones	<ul style="list-style-type: none"> - Responsabilidad del declarante por infracciones aduaneras derivadas de inexactitudes en sus declaraciones según la legislación de cada país signatario. - El ONC podrá suspender el permiso originario o complementario, pudiendo estos ser cancelados ante infracciones reiteradas. - Adopción por las aduanas de medidas legales según su propia legislación. En caso de retención del vehículo, la empresa autorizada podrá presentar garantía para liberarlo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Enumeración de infracciones específicas y estipulación de normas sobre infracciones (en caso de que las mercancías no sean presentadas a la aduana de paso de frontera o de destino). - Procedimiento: i) se impide la continuación del tránsito para mercancías, unidades de carga y medios de transporte, ii) se informa a las aduanas de partida y de destino y iii) se inicia el procedimiento sancionador de acuerdo con esta Decisión. 	<ul style="list-style-type: none"> - No se enumeran infracciones específicas. - Al ocurrir un evento que deba ser registrado informáticamente, la administración aduanera del Estado Parte en el cual se produce dicho evento deberá transmitir, el mensaje a sus similares de los Estados partes participantes en la respectiva operación de tránsito.
Sanciones	<ul style="list-style-type: none"> - Suspensión o cancelación (ante infracciones reiteradas) del permiso originario o complementario para el ejercicio del TA ante petición de la aduana al ONC del país. - No se prevé procedimiento sancionador. 	<ul style="list-style-type: none"> - Clasificación de sanciones: pecuniarias, de suspensión o de cancelación de la autorización para ejercicio del TA conforme a la reglamentación de la Secretaría General de la CAN. - Procedimiento para la imposición de sanciones y condiciones administrativas para el cobro de éstas será regido por la legislación interna de los países miembros. 	<p>No está previsto.</p>

Disposiciones	Protocolo modificatorio del Anexo I - ATIT	Decisión 617 – CAN	Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MCS
<p>Intercambio electrónico de información</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <u>MIC/DTA presentado por medios electrónicos</u>: la aduana de partida registra su intervención en el sistema informático y transmite los datos a las demás aduanas intervinientes. - Las aduanas de los países signatarios adoptarán datos y procedimientos armonizados para facilitar el intercambio de información entre las administraciones aduaneras y los trámites de control del TA entre países. - Aduanas y autoridades de transporte de los países dispondrán de procedimientos de intercambio de información (mediante mecanismos determinados por los países (ej: suministro y uso conjunto de datos registrales de transportistas habilitados). - La Comisión procurará utilizar la transmisión electrónica de datos para facilitar la cooperación entre aduanas y propondrá medidas para uniformizar los procedimientos. 	<p>Las autoridades aduaneras establecerán entre ellas una red de transmisión electrónica de datos y adoptarán formatos electrónicos y esquemas de seguridad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Intercambio electrónico de información, como método de seguimiento global de las operaciones de TAI, vinculadas a la RUT⁴¹ entre sistemas informáticos de las administraciones aduaneras de los Estados Partes. - <u>Tornaguía electrónica</u>: operatoria informativa que brinda información sobre el estado y conclusión de las operaciones TAI.
<p>Utilización de sistemas informáticos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Asociado a la transmisión electrónica de datos. - Para el paso de unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se presentará un MIC/DTA que será procesado por medios informáticos, cuando estén disponibles. 	<p>- Refiere a los procedimientos estipulados en la Decisión 574 para <u>análisis y evaluación del riesgo aduanero</u>; se utilizarán fuentes de información que incluyan: datos contenidos en la declaración aduanera, bases de datos internas de las administraciones aduaneras e información de otros organismos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - El transportador solicita el régimen de TAI mediante <u>registro informático</u> de la declaración relativa a la operación. - Los sistemas informáticos de las administraciones aduaneras (*) y los utilizados por las aduanas de los Estados Partes (**) brindan información diversa⁴². Estos últimos sistemas responden preguntas específicas⁴³ y efectúan el seguimiento informático de los MIC⁴⁴.

⁴¹ Referencia Única de la Operación de TAI.

⁴² (*) sobre el registro de la declaración de la operación de TAI a ser transmitida y los eventos que resulten de la operatoria aduanera y (**) sobre la situación de todas las operaciones TAI en su jurisdicción y el plazo de llegada a destino de cada documento de transporte.

⁴³ Sobre: a) tránsitos por arribar, b) tránsitos vencidos, c) tránsitos interrumpidos, d) tránsitos finalizados y destinaciones u operaciones aduaneras en destino.

⁴⁴ Por cada documento de transporte, determinando su partida, su paso por frontera y su arribo a destino.

Disposiciones	Protocolo modificadorio del Anexo I - ATIT	Decisión 617 – CAN	Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MCS
Aplicación de las TIC	<p>Su aplicación se asocia con la transmisión electrónica de datos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implementación por autoridades aduaneras de instrumentos que brinden los avances tecnológicos: declaraciones anticipadas, herramientas informáticas, precintos electrónicos y otros que propicien la facilitación de las operaciones de TAI y brinden seguridad a las mismas. 	Su aplicación se asocia a la transmisión electrónica de datos.	Propone aplicación de las TIC para: i) procedimientos de seguimiento de las operaciones de TAI y ii). procesos de intercambio electrónico de datos entre las administraciones aduaneras de los Estados Partes.

X. Nuevas disposiciones en materia de TA incorporadas al Protocolo modificadorio del Anexo I del ATIT

El Protocolo modificadorio del Anexo I de “Asuntos Aduaneros” del ATIT presenta algunas diferencias en su redacción al propio Anexo e incorpora nuevas disposiciones con relación a:

- a) el MIC/DTA como único documento requerido para las operaciones de TA (lo que implica la uniformización de la documentación exigida a nivel de aduanas entre los países signatarios del ATIT),
- b) el declarante será responsable ante infracciones aduaneras a causa de inexactitudes en sus declaraciones,
- c) posibilidad de presentar vehículos como garantías y/o garantías formales,
- d) “control aduanero”: incorpora la adopción de criterios de selectividad que incluye conceptos de análisis de riesgo a ser aplicados a los controles en aduana (como recomienda la normativa de carácter internacional analizada) y controles en aduanas de partida, de frontera y de destino que tienen que ver con la revisión del MIC/DTA (como único documento exigido en las operaciones de TA) y de los dispositivos de seguridad. Asimismo, para efectuar el examen de mercancías prevalecerá el sistema de muestreo.
- e) “la seguridad en el TA” refiere a la regulación sobre los precintos aduaneros y las condiciones mínimas (requisitos generales de los elementos de seguridad aduanera y especificaciones en materia de: materiales del sello, precintos y marcas de identificación) que estos precintos tendrán que cumplir,
- f) el “intercambio electrónico de información” tiene que ver con:
 - i. la presentación del MIC/DTA por medios electrónicos, mediante el registro en sistemas informáticos por la aduana de partida y la difusión de los datos al resto de las autoridades aduaneras intervinientes,
 - ii. la adopción por las aduanas de los países signatarios de datos y procedimientos armonizados para facilitar el intercambio de información entre administraciones aduaneras y trámites de control del TA entre los países,
 - iii. procedimientos de intercambio de información entre aduanas y autoridades de transporte y
 - iv. “utilización de sistemas informáticos”: procesamiento del MIC/DTA por medios informáticos, cuando esté disponible (para el paso de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países).
- g) “aplicación de las TIC”: implementación por autoridades aduaneras de instrumentos tales como: declaraciones anticipadas, herramientas informáticas, precintos electrónicos y otros que propicien la facilitación de las operaciones de TA y brinden seguridad a las mismas.

Finalmente, el Protocolo modificadorio del Anexo I de “Asuntos Aduaneros” del ATIT pretende reflejar la voluntad de los países signatarios de incorporar los avances tecnológicos (descriptos precedentemente) a las operaciones de TA, entre otros aspectos considerados, de manera de avanzar hacia la facilitación de estas operaciones, a través de procedimientos armonizados, seguros y efectivos.

Bibliografía

Documentos

- Directrices sobre Tránsito. *“La vía para lograr un régimen eficiente”*. Organización Mundial de Aduanas (OMA).
- *“Estado de la implementación del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024”*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Textos normativos internacionales

- Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) de la OMC
- Convenio Tránsito Internacional Routier (Convenio TIR)
- Convenio de Kyoto Revisado (CKR) y Anexos
- Acuerdo de Transporte Internacional por Carretera (ATIT) y el Anexo I sobre “Aspectos Aduaneros”.
- Decisiones 617 y 574 de la CAN.
- MERCOSUR/GMC/RES. N° 17/04 - Norma relativa a la informatización del MIC/DTA y al seguimiento de la operación entre los Estados Partes del MERCOSUR.
- Proyecto Mesoamérica.
- Programa de Acción de Viena (PAV) en favor de los Países en Desarrollo sin Litoral para el decenio 2014-2024.

Páginas webs consultadas

- Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC)
https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/tfa-nov14_s.htm
- ALADI
www.aladi.org
- CAN
<http://www.comunidadandina.org/>
- Convenio de Kyoto Revisado (CKR)
<https://tfig.unece.org/SP/contents/revised-kyoto-convention.htm>
- Convenio TIR
<https://tfig.unece.org/SP/contents/TIR-convention.htm>
- Organización Mundial del Comercio (OMC)
<https://www.wto.org/>

- OMA - Directrices sobre el Tránsito
<http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-sp.pdf>
- Proyecto Mesoamérica
<http://www.proyectomesoamerica.org/index.php>
- Programa de acción de Viena (PAV) en favor de los Países en Desarrollo sin Litoral para el decenio 2014-2024.
https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/47041/S1900860_es.pdf



Cebollatí 1461 CP 11200
Montevideo - URUGUAY
Tel: +598 24101121
Email: sgaladi@aladi.org
web: www.aladi.org