

ALADI/SEC/dt/535
17 de octubre de 2012

ANÁLISIS DE LAS NORMAS SUBREGIONALES SOBRE EL RÉGIMEN DE
TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL Y POSIBILIDAD DE ADOPTAR UNA
NORMA REGIONAL SOBRE ESTA MATERIA

Presentación

El presente documento se ha elaborado a solicitud del Grupo de Trabajo sobre Facilitación del Comercio y en cumplimiento de las actividades V.18 y V.23 programadas por la ALADI para este año. El propósito del mismo es brindar insumos a los países miembros, para avanzar en la elaboración de un Acuerdo Regional sobre Tránsito Aduanero Internacional, que facilite el multimodalismo.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	3
1.1. EVOLUCIÓN DE LOS ACUERDOS SUBREGIONALES SOBRE TAI	6
1.2. ANÁLISIS DE LOS TEXTOS DE LOS ACUERDOS SUBREGIONALES SOBRE TAI	8
1.2.1. <i>Considerandos</i>	8
1.2.2. <i>Definiciones</i>	8
1.2.3. <i>Disposiciones Generales</i>	8
1.2.4. <i>Gestión del Régimen de Tránsito Aduanero</i>	9
1.2.5. <i>Procedimiento en la Aduana de Partida</i>	10
1.2.6. <i>Procedimientos durante el Recorrido bajo el Régimen de TAI</i>	10
1.2.7. <i>Procedimientos en la Aduana de Destino</i>	11
1.2.8. <i>De los Precintos Aduaneros</i>	11
1.2.9. <i>De los Vehículos y Unidades de Carga en el TAI</i>	12
1.2.10. <i>Del Procedimiento de Garantía para el TAI</i>	12
1.2.11. <i>Infracciones en el TAI</i>	12
1.2.13. <i>Sanciones en el TAI</i>	13
1.2.14. <i>Cooperación entre las Aduanas</i>	13
1.2.15. <i>Disposiciones Complementarias</i>	13
1.2.16. <i>Disposiciones Finales, Administración, Adhesión y Denuncia del Acuerdo</i>	13
2. APLICACIÓN DE RECURSOS TECNOLÓGICOS PARA LA FACILITACIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO ADUANERO	14
2.1. SISTEMAS INFORMÁTICOS NACIONALES SOBRE TEMAS ADUANEROS EXISTENTES EN LA REGIÓN	14
2.2. SISTEMAS INFORMÁTICOS SUBREGIONALES SOBRE TRÁNSITO ADUANERO EXISTENTES EN LA REGIÓN	19
2.2.1. <i>MERCOSUR</i>	19
2.2.2. <i>Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica</i>	20
2.2.3. <i>Comunidad Andina</i>	21
CONCLUSIONES	22
ANEXO 1: CONVENIO DE KYOTO REVISADO - ANEXO ESPECÍFICO E –TRÁNSITO	23
ANEXO 2: CUADRO COMPARATIVO DE NORMAS SOBRE TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL	30
ANEXO 3: COMUNIDAD ANDINA - FORMULARIO DECLARACIÓN DE TAI (DTAI)	79
ANEXO 4: ATIT - FORMULARIO MIC/DTA	82
ANEXO 5: INSTRUCCIONES LLENADO DECLARACION DTAI PROYECTO ALADI	85

INTRODUCCIÓN

En las operaciones de transporte internacional de carga, es posible que los vehículos deban transitar por más de una frontera para llegar a su destino final. Antes, la carga que se transportaba en estas condiciones, era sometida por las autoridades aduaneras de cada país de tránsito a medidas de control y procedimientos nacionales, aplicándose medidas para asegurar el pago de tributos, las cuales casi siempre implicaban sobrecostos y retrasos, dificultando el transporte internacional.

Los problemas mencionados llevaron a la necesidad de implementar un régimen de Tránsito Aduanero Internacional (TAI), bajo el cual las mercancías (unidades de carga), así como los vehículos en los cuales son transportadas (unidades de transporte), pudiesen atravesar uno o más países que no sean los de origen y destino de la carga, gozando en esos países de tránsito de la suspensión de los gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente exigibles mientras dure la operación de TAI, sin perjuicio del pago de tasas por los servicios efectivamente prestados. Asimismo, este régimen brindaría a las aduanas un sistema internacional de control sustitutivo de los procedimientos nacionales, evitando además la necesidad de personal e instalaciones para las inspecciones físicas y de la presentación de garantías nacionales.

El primer desarrollo de TAI tuvo lugar en Europa, bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, con la elaboración del Convenio de "Transportes Internacionales Carreteros (*Transports Internationaux Routiers* – "TIR"), el cual hoy constituye de hecho el único sistema universal de tránsito que existe. Este Convenio, que se constituyó en modelo de numerosos sistemas de tránsito regional, fue revisado en 1975 teniendo en cuenta los progresos técnicos y los cambios experimentados por las aduanas y las exigencias del transporte, en especial por el surgimiento del contenedor y el transporte multimodal, cubriendo hoy además el transporte ferroviario y el modo acuático, siempre que al menos una parte de la operación total de transporte deba efectuarse por carretera. En la actualidad cuenta con 64 Partes Contratantes, comprendida la Comunidad Europea (CE). Cubre la totalidad de Europa, extendiéndose hasta el norte de África, así como a Oriente Próximo y Medio. Los Estados Unidos de América y Canadá son Partes Contratantes, al igual que Chile y Uruguay en Sudamérica.

A partir de 1996, el TAI se convirtió en tema de debate en la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el marco de las discusiones sobre facilitación del comercio surgidas a partir de la Conferencia Ministerial de Singapur, celebrada en diciembre de ese año, en la que los Miembros encomendaron al Consejo del Comercio de Mercancías "la realización de trabajos exploratorios y analíticos sobre la simplificación de los procedimientos que rigen el comercio." En julio de 2004, los Miembros de la OMC acordaron formalmente iniciar negociaciones sobre la facilitación del comercio, sobre la base de las modalidades que figuran en el Anexo D del denominado "Paquete de Julio". En ese marco, se encomendó aclarar y mejorar los artículos V (Libertad de Tránsito), VIII (Derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación) y X (Publicación y aplicación de los reglamentos comerciales) del GATT¹.

La OMC encara el tema del Tránsito teniendo en cuenta el Artículo V – Libertad de Tránsito – del Acuerdo sobre Aranceles Aduaneros y Comercio – GATT de 1947, el cual establece la aplicación de los siguientes criterios para el "tráfico en tránsito":

¹ http://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_s.htm

- Las mercancías y los medios de transporte se consideran en tránsito a través del territorio de una parte contratante (denominándose esta operación como “tráfico en tránsito”) si el paso por dicho territorio constituye sólo una parte del viaje completo que comienza y termina fuera de las fronteras de dicha parte contratante.
- Deberá haber libertad de tránsito para el “tráfico en tránsito” que se realice utilizando la ruta más conveniente, no debiendo realizarse ninguna distinción que se funde en el país de origen de los medios de transporte (barcos y otros), el lugar de origen, los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino, o a la propiedad de las mercancías o de los medios de transporte.
- Se puede exigir que el “tráfico en tránsito” sea declarado en la aduana correspondiente, no debiendo ser objeto de demoras o restricciones innecesarias, excepto las previstas por leyes y reglamentos de aduana. El tráfico en tránsito está exento de derechos de aduana y de cualquier derecho de tránsito. Los gastos de transporte y las cargas imputadas como gastos administrativos deben reflejar el costo de los servicios prestados.
- Todas las cargas y reglamentaciones deberán ser razonables.
- Debe aplicarse un trato no menos favorable.
- No habrá discriminación en materia de expedición directa.
- Los actores que intervienen en el tránsito aduanero son los siguientes:
- Los transportistas autorizados responsables de la ejecución del transporte, quienes deberán obtener las autorizaciones previstas en los acuerdos sobre transporte internacional de mercancías, sometiéndose al control aduanero en aduanas de partida, aduanas de paso de frontera y aduanas de destino declaradas en la documentación que respalda la operación.
- Las autoridades aduaneras en origen, encargadas de controlar que esté toda la documentación necesaria, las autorizaciones de la empresa de transporte contratada para movilizar la carga, las condiciones de sus vehículos, de la unidad de carga (contenedor) y de las mercancías que estarán sujetas a tránsito aduanero, procediendo a la colocación de precintos aduaneros, a la asignación de rutas y plazos y a la autorización del inicio del tránsito aduanero.
- Las autoridades aduaneras en tránsito, encargadas de controlar los precintos y datos de vehículo, permitiendo que siga su ruta.
- Las autoridades aduaneras en destino, encargadas de verificar la entrega de la documentación y de las mercancías por parte del transportista autorizado, la numeración y estado de los precintos colocados, así como el cumplimiento de rutas y plazos otorgados para la conclusión del tránsito aduanero, dando por concluida la operación.

Por su parte, la Organización Mundial de las Aduanas (OMA) contiene en su Convenio de Kyoto Revisado (CKR)², Apéndice III, Anexo específico E, normas sobre Tránsito (Ver Anexo 1), el cual permite el transporte, bajo control aduanero, de mercancías nacionales o de procedencia extranjera, de una aduana a otra situadas en el territorio aduanero nacional. Este Anexo incluye tres modalidades de Tránsito: Tránsito Aduanero, Transbordo y Cabotaje, entre los cuales existen las siguientes diferencias:

- El Tránsito Aduanero consiste en el transporte de mercancías, medios de transporte y unidades de carga, que se realiza en el territorio 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.
- El Transbordo, que regula el traslado de mercancías del medio de transporte utilizado para la llegada al territorio aduanero nacional, a otro que efectúa la salida a país extranjero, dentro de una misma aduana y bajo su control sin que se causen tributos aduaneros.
- El Cabotaje, que regula el transporte de mercancías bajo control aduanero, cuya circulación esté restringida, por agua o por aire, entre dos puertos o aeropuertos habilitados dentro del territorio aduanero nacional.

Cabe destacar que en este Anexo, el CKR insta a las Partes contratantes a *“contemplar la posibilidad de adherir a los instrumentos internacionales relativos al tránsito aduanero”, señalando que “las Partes contratantes que no se encuentren en condiciones de acceder a los instrumentos internacionales mencionados, deberían, en el marco de los acuerdos bilaterales o multilaterales que celebren a efectos de crear un régimen de tránsito aduanero internacional, tener en cuenta las normas y prácticas recomendadas en el presente Capítulo”.*

En cuanto a la Convención de Kyoto Revisado, la misma se ha ratificado por 81 países, de los cuales sólo han participado dos países de la ALADI: Chile y Cuba.

² Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto) 1973, revisado en 1999 debido a los cambios radicales acaecidos en el comercio, los transportes y las técnicas administrativas desde la aprobación del Convenio.

1. ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE LOS CONVENIOS SUBREGIONALES SOBRE TRÁNSITO ADUANERO SUSCRITOS POR PAÍSES DE LA ALADI

A continuación, se presentan los acuerdos subregionales sobre TAI y un análisis comparativo de los mismos.

1.1. Evolución de los acuerdos subregionales sobre TAI

En el año 1986, por recomendación de las autoridades aduaneras nacionales, el Comité de Representantes de la ALADI aprobó la Resolución 53, que contiene normas básicas sobre los principales regímenes aduaneros especiales, entre los cuales se encuentra el Tránsito Aduanero Internacional (TAI). Las mismas fueron tomadas en cuenta por los países miembros en sus normas nacionales, subregionales y en muchos acuerdos suscritos en el marco de la ALADI, aunque en muchos de estos casos existen diferencias con los textos de esta Resolución.

En el ámbito de la Comunidad Andina, la Decisión 399 – Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, incluye un capítulo relativo a formalidades aduaneras en el que se mencionan algunos aspectos de la utilización del Manifiesto de Carga Internacional – MCI y de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI. No obstante, los detalles relativos a este régimen se encuentran contenidos en la Decisión 617 del 15/07/2005 sobre Tránsito Aduanero Comunitario, modificada por la Decisión 636 del 19/07/2006 en los artículos 10, 33, 42, 43 y su tercera disposición transitoria, lo cual ha sido consolidado para el presente trabajo. Esta norma es fruto de las instrucciones dadas en el 2003 por el Consejo Presidencial Andino, para aplicar las recomendaciones del Proyecto GRANADUA para la interconexión entre las Aduanas.

El proyecto GRANADUA, "Fortalecimiento de la Unión Aduanera de los Países del Grupo Andino", fue iniciado en el año 2000 por la CAN, conjuntamente con la Comisión Europea, con el objetivo de apoyar a las aduanas nacionales en la armonización de técnicas y procedimientos y la agilización de las operaciones. Uno de los planes operativos del GRANADUA trata sobre el TAI, régimen considerado clave para el desarrollo del transporte multimodal en la subregión. En enero del 2012 se realizó una prueba piloto de TAI entre Perú y Ecuador, la cual culminó con éxito, al lograr reducir de 20 a 6 días el tiempo de transporte de combustible a su destino final.

En lo que respecta a los países del Cono Sur, en el marco de la XVI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de estos países, (RMOPT)³, realizada en Santiago de Chile en 1989, se aprobó el Acuerdo 1.6 "Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT- ALADI/A14TM3)" que contiene en su Anexo I los aspectos relativos a las operaciones de transporte de mercancías sujetas al régimen de TAI. Complementariamente, en la XVIII RMOPT, se aprobó el Acuerdo 1.97 sobre el formulario de Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero - MIC/DTA, cuya utilización fue adoptada por el MERCOSUR por Resolución GMC 04/91.

En el año 1996, con el ánimo de armonizar las normas sobre TAI vigentes en la Comunidad Andina y el Cono Sur, en el marco de la Cuarta Reunión de Expertos Gubernamentales en Temas Aduaneros de los países miembros de la ALADI, fue

³ Foro creado en junio de 1970 por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay con el fin de coordinar los distintos aspectos del transporte entre dichos países. Su primera reunión se realizó en Montevideo en junio de 1970. En los últimos años no ha vuelto a reunirse.

presentado un anteproyecto de Acuerdo de Alcance Parcial sobre Tránsito Aduanero Internacional, cuyo análisis fue recomendado a un Grupo de Trabajo Ad Hoc. Este Grupo se reunió en 1997 y como resultado de sus deliberaciones, resolvió encomendar a la Secretaría General de la ALADI la elaboración de un formulario regional para la Declaración de TAI y su respectivo instructivo de llenado.

Para la elaboración del citado formulario, la ALADI realizó una evaluación de los preexistentes en la región: Declaración de Tránsito Aduanero Internacional –DTAI, para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera de la Comunidad Andina (Ver Anexo 3); Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero -MIC/DTA del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los países del Cono Sur (Ver Anexo 4); Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero, anexo al Protocolo adicional del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná; propuesta de la Junta del Acuerdo de Cartagena para el diseño de un documento aduanero único; y el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero, utilizado por el Gobierno de Bolivia. La consideración de este proyecto de formulario fue transmitida a la consideración de los países miembros.

Por otra parte, en lo que respecta a Cuba, este país prevé en cuanto al TAI, las normas contempladas en el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto) de 1973⁴.

En cuanto a México y Panamá, estos dos países integran el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, uno de cuyos programas en ejecución, “Transporte y Facilitación Comercial, incluye entre sus acciones la de la “Aceleración del Corredor Pacífico (CP), como la principal vía de integración física, que implica tres componentes:

- La rehabilitación o construcción de nueva infraestructura carretera, y un eficiente trabajo de operación y mantenimiento vial, seguridad vial y personal, armonización y control de los pesos y dimensiones de vehículos;
- La modernización de los pasos fronterizos a través del fortalecimiento de su infraestructura;
- *La implementación del Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) en las fronteras que atraviesa dicho corredor. Este último consiste en el uso de procedimientos estandarizados y equipos informáticos para agilizar los trámites aduaneros (Ver Capítulo 2, punto 2.2.2.).*

A continuación, se realiza un análisis comparativo de los instrumentos jurídicos sobre el TAI, vigentes en la Comunidad Andina (D617) y en el Cono Sur/MERCOSUR (ATIT/MIC/DTA), cuyo cuadro comparativo figura en el Anexo 2. Cabe señalar que el orden y denominación de los temas en los dos textos es diferente, por lo cual optó por tomar como referencia para el desarrollo del cuadro los correspondientes a la norma andina.

⁴ <http://www.cepec.cu/comercioregimenaduanero.php>

1.2. Análisis de los textos de los acuerdos subregionales sobre TAI

1.2.1. Considerandos

En los textos comparados (CAN, ATIT), los considerandos tratan distintos aspectos, acordes a sus respectivas realidades. Cabe destacar que la CAN hace referencia al intermodalismo, señalando que el mismo requiere de “ágiles procedimientos aduaneros de tránsito que faciliten el uso de documentos unificados y sistemas de intercambio de información, complementados con el establecimiento de controles posteriores”.

Por su parte, el ATIT tiene considerandos más generales de acceso al mercado al inicio de este Acuerdo (Los temas aduaneros son un Anexo al mismo).

1.2.2. Definiciones

Los dos instrumentos jurídicos tienen las siguientes definiciones en similar tenor: Aduana de Destino, Aduana de Partida, Aduana de Paso de Frontera, Cargamento Excepcional o Especial, Control Aduanero, Medio de Transporte o Unidades de Transporte, Transbordo u Operación de Transbordo, Operación de Tránsito Aduanero Internacional o Comunitario, Transportista – Transportador – Transportista Autorizado, Tránsito Aduanero Internacional o Comunitario, Unidad de Carga.

El ATIT tiene en particular las siguientes definiciones, también similares en su contenido: Admisión Temporal o Internación Temporal, Aduana de Carga, Contenedor, Declaración de Tránsito Aduanero Internacional, Declarante, Depósito Aduanero, Documento de Transporte, Documento Único Aduanero, Garantía, Gravámenes o Gravámenes a la Importación o Exportación. Persona, Recinto Aduanero.

La CAN ha integrado especialmente a sus Definiciones los siguientes conceptos, de contenido similar: Aduana de Garantía, Aviso de Fin de Tránsito, Aviso de Partida, Aviso de Paso de Frontera, Cargas o Mercancías Peligrosas, Despacho o Despacho Aduanero, Garantía Económica, Manifiesto de Carga, Margen de tolerancia en la Carga a Granel, Mercancías, Mercancías Comunitarias, Mercancías no Comunitarias, Modo de Transporte, Obligado Principal, Precinto Aduanero, Productos Sensibles, Territorio Aduanero Comunitario, Verificación de Carga y Medios de Transporte.

1.2.3. Disposiciones Generales

En primer lugar, las dos normas describen el aspecto principal que implica el TAI, es decir, que las mercancías transportadas bajo este régimen deberán ser admitidas en el territorio aduanero nacional de los países parte con suspensión del pago de los derechos e impuestos y recargos eventualmente exigibles, mientras permanezcan bajo este mismo régimen.

Asimismo, las mismas contemplan la posibilidad de la participación de otros modos de transporte, aunque con diferencias: la CAN admite “más de un modo de transporte” sin detallar, siempre que sea dentro de un régimen de TAI. El ATIT admite el modo marítimo “sin que se produzca transbordo de las mercancías”, con lo cual se puede deducir que se trata de un sistema de transporte combinado con “Roll on Roll Off” (RO-RO)⁵.

⁵ Se denomina Roll On Roll Off (RO-RO) a todo tipo de buque que transporta cargamento rodado. Los Ro-Ro a menudo tienen rampas que permiten descargar el cargamento (roll off) y cargarlo (roll on).

En cuanto a las condiciones aplicables a las empresas y a las unidades de transporte, la CAN y el ATIT establecen las mismas condiciones para autorizar el transporte de mercancías en Tránsito Aduanero Internacional (en tres literales). El ATIT especifica además que su Anexo sobre Asuntos Aduaneros es aplicable al transporte de mercancías 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. Asimismo, descarta el transporte de mercancías provenientes o destinadas a terceros países que no sean países signatarios.

Adicionalmente, la CAN y el ATIT señalan que los mismos “no implicarán, en ningún caso, una restricción a las facilidades de libre tránsito, o a las que sobre el transporte fronterizo se hubiesen concedido o pudiesen concederse entre sí” los países parte de estos acuerdos en acuerdos bilaterales o multilaterales. La norma andina agrega las facilidades que puedan concederse en acuerdos con un tercer país y en tal sentido, señala que el TAI podrá aplicarse a los tránsitos por terceros países cuando esté prevista esta posibilidad en un acuerdo bilateral o multilateral suscrito con ese tercer país, debiendo pasar por éste al amparo de un documento de transporte expedido en el territorio aduanero comunitario.

El ATIT en particular, hace referencia a las autorizaciones para el ingreso de vehículos en admisión temporaria, conduciendo o no mercancías, exigiendo la inscripción de las empresas transportadoras y sus vehículos en la Administración de Aduanas del país de origen, la cual emitirá un documento para cada vehículo, donde conste tal inscripción para ser presentado en las aduanas habilitadas para el TAI.

El ATIT, por estar dentro del marco del Tratado de Montevideo 1980, dispone que sus normas estarán sujetas a las restricciones que se deriven de la aplicación de lo establecido en el Artículo 50 del Tratado de Montevideo 1980.

1.2.4. Gestión del Régimen de Tránsito Aduanero

La CAN y el ATIT disponen que el transportista autorizado será responsable de presentar las mercancías, el medio de transporte y las unidades de carga en la aduana de paso de frontera y de destino, en la forma en que fueron presentadas en la aduana de partida.

La CAN indica además que el Declarante u Obligado Principal será quien asumirá la responsabilidad de cumplir con las disposiciones sobre TAI. Asimismo, agrega que éste deberá constituir para el efecto una garantía a satisfacción de la aduana de partida. A efectos del control aduanero, indica además que la aduana de partida o la aduana de paso de frontera señalarán la ruta que deberá seguir el transportista en su operación de TAI por su territorio. Por otra parte, las mercancías peligrosas y los cargamentos especiales solo podrán circular por las vías especialmente habilitadas y en las condiciones establecidas. Finalmente, la CAN permite que en el transporte por carretera, cada DUA pueda amparar las mercancías acondicionadas en una o más unidades de carga, y movilizadas en uno o varios vehículos. En este caso se agrega al transporte acuático, aéreo o terrestre distinto al carretero (ferroviario).

Adicionalmente, la CAN hace una referencia particular a las distintas posibilidades de circulación de Mercancías Comunitarias y No Comunitarias al amparo del régimen de TAI. Asimismo, permite la libre circulación de los medios de transporte y unidades de carga con arreglo a las disposiciones establecidas, debiendo los mismos circular por el territorio aduanero nacional de los Países Miembros utilizando las vías y cruces o pasos de frontera habilitados por los Países Miembros, amparados siempre por un Manifiesto de Carga y el Documento Único Aduanero (DUA). Por otra parte, incluye normas sobre mercancías cuya

importación esté prohibida por distintas razones y las excepciones. Asimismo, la CAN enumera los documentos que soportan la DUA, los cuales forman parte de la misma.

Por su parte, el ATIT agrega normas sobre los plazos acordados bilateralmente para la salida del vehículo, lo cual deberá ser conservando las mismas características y condiciones que tenían al ingresar, las que son controladas por las autoridades aduaneras. Asimismo, contempla el establecimiento de depósitos particulares fiscalizados a los efectos de almacenar repuestos y accesorios necesarios para el mantenimiento de las unidades de transporte y equipos de las empresas extranjeras habilitadas, estando exentos de gravámenes. Los repuestos reemplazados deben ser reexportados. Asimismo, señala que para acogerse al régimen de TAI se deberá presentar, ante la aduana de partida, una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA) conforme al modelo bilingüe español-portugués aprobado.

1.2.5. Procedimiento en la Aduana de Partida

En esta etapa, la CAN hace referencia a la presentación del DUA, documento que según la Decisión 617 debe acompañar todos los procedimientos aduaneros. Por su parte, el ATIT lo hace con el MIC/DTA y la ALADI con el DTAI. En los dos casos se presenta la secuencia de trámites.

La CAN se refiere además al “Aviso de Partida” y a los procedimientos en caso de que el transporte se inicie en un tercer país, considerando que la aduana de entrada al territorio aduanero comunitario actuará como aduana de partida. Por su parte, el ATIT agrega procedimientos sobre los cargamentos excepcionales.

1.2.6. Procedimientos durante el Recorrido bajo el Régimen de TAI

La CAN y el ATIT incluyen similares formalidades con relación a las mercancías que se declaran en TAI (Verificación de las mercancías de conformidad con la documentación y declaración aduanera recibida; establecimiento de rutas y plazos de presentación en la aduana de paso de frontera y de destino; determinación de las aduanas de paso de frontera y de destino final). Adicionalmente, las dos normas contienen, en tenor similar, disposiciones sobre la inspección aduanera de los medios de transporte y unidades de carga el cual se limita a la constatación del número, código y estado del precinto aduanero, de las marcas de identificación aduanera, de la unidad de transporte y de la unidad de carga. Asimismo, disponen de procedimientos en las aduanas de paso y destino en caso de sospecha de irregularidades, lo cual incluye la verificación de las mercancías.

La CAN y el ATIT incluyen además normas en caso de rotura del precinto o de alteración o destrucción de las marcas de identificación durante el TAI por causa ajena a la voluntad del transportista y debidamente justificada.

La CAN por su parte, tienen normas para casos de fuerza mayor o caso fortuito ocurrido durante el tránsito que impidan cumplir con la ruta y/o plazo previsto. Asimismo, que las mercancías no serán sometidas al reconocimiento durante el recorrido, en especial en los pasos de frontera, salvo determinados casos considerados en el Acuerdo correspondiente. Además, dispone que cuando una autoridad diferente a la aduanera requiera inspeccionar las mercancías en TAI en el territorio de su país, deberá dirigirse a la aduana más próxima, la que intervendrá, conforme a su legislación nacional, en la inspección solicitada.

Además, la CAN contempla procedimientos para casos en que el precinto, las marcas de identificación, el medio de transporte, la unidad de carga o las mercancías presenten señales de haber sido forzados, alterados o violados. También incluye aspectos

vinculados al transbordo y sobre la actuación a realizar en caso de que por causas que no sean imputables al transportista debidamente comprobadas, se produjeran durante el tránsito accidentes que pongan en peligro a las mercancías, la tripulación, e medio de transporte, la unidad de carga (contenedor, paletas) y terceras partes.

La CAN en particular, señala que las unidades de transporte y de carga deberán circular por vías habilitadas y ser presentadas en las aduanas de paso de frontera indicadas en la DUA, disposición que no es aplicable al modo aéreo y acuático. Aclara además que la DUA no será exigible en el caso de medios de transporte terrestre y unidades de carga que circulen por vías habilitadas al amparo de un Manifiesto de Carga Internacional, en lastre o vacíos. Además dispone que las aduanas de paso de frontera deberán remitir un "Aviso de Paso de Frontera" a las aduanas de partida y de destino, tan pronto como haya concluido su actuación, en el cual incluirán las incidencias hayan podido producirse, las cuales se recogerán también en el DUA.

El ATIT por su parte, agrega datos sobre revisión por parte de la aduana de paso del estado de los vehículos y establece medidas sobre la circulación del DTAI (MIC/DTA) y el tratamiento de las cargas excepcionales.

1.2.7. Procedimientos en la Aduana de Destino

La CAN y el ATIT presentan disposiciones sobre los procedimientos en la aduana de destino, a cumplir por el transportador (presentación de la unidad de transporte con la carga, con los precintos intactos, así como la declaración de TAI o DUA en el caso de la CAN) y las autoridades aduaneras (controles que juzguen necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante han sido cumplidas, certificando sobre la declaración de TAI o el DUA el resultado del control). Luego disponen sobre el destino de los formularios de TAI o DUA.

1.2.8. De los Precintos Aduaneros

Ambas normas incluyen disposiciones similares sobre los precintos aduaneros. En el caso del ATIT los detalles correspondientes a los mismos se encuentran en un Apéndice del Anexo sobre Asuntos Aduaneros.

La CAN dispone dos excepciones al uso de precintos: cuando el medio de transporte o la unidad de carga no sean susceptibles de ser precintados o la naturaleza de las mercancías o de sus embalajes lo impidan. Asimismo, permite que cuando la marca de identificación aduanera, puesta en la aduana de partida o en otra aduana de paso de frontera, no satisfaga a una aduana de paso de frontera, ésta podrá colocar una nueva.

Asimismo, la CAN establece medidas para asegurar la inviolabilidad del precinto, la colocación de los precintos aduaneros y las marcas de identificación. También incorpora una norma sobre la aceptación de los precintos y sellos emitidos por la aduana de un País Miembro por parte de las aduanas de los demás Países Miembros como si fuesen propios, mientras dure la operación de TAI. Por otra parte, establece la identificación que deberán tener los precintos aduaneros oficiales en bajo relieve o código de barras, de acuerdo a la Norma Internacional ISO 3166.

La CAN agrega que la autoridad aduanera de cada País Miembro procederá a aprobar el modelo de los precintos aduaneros que utilizará y permitirá su colocación por terceros. Asimismo, dispone que las aduanas de los Países Miembros podrán disponer la utilización de dispositivos electrónicos de seguridad en los medios de transporte, unidades de carga y en las mercancías.

El ATIT por su parte, dispone que los precintos provenientes de otro país miembro gocen de la misma protección jurídica que los precintos nacionales. Asimismo, tiene normas sobre especificaciones particulares de los precintos y de los materiales de los sellos.

1.2.9. De los Vehículos y Unidades de Carga en el TAI

La CAN establece que los vehículos de transporte autorizados y unidades de carga, registrados para operaciones de TAI deberán cumplir con determinados requisitos de seguridad. Asimismo, incorpora disposiciones sobre el registro de los vehículos de transporte autorizados o habilitados y las unidades de carga, lo cual corresponde a la autoridad aduanera del País Miembro en el que el transportista autorizado se haya constituido. Esta habilitación tendrá validez en todos los Países Miembros por un período de dos años y podrá ser renovado automáticamente por períodos iguales a la fecha de su vencimiento.

1.2.10. Del Procedimiento de Garantía para el TAI

La CAN y el ATIT disponen que los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas, como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países.

Por su parte, la CAN incluye la garantía económica, que corresponde al responsable que ha firmado la declaración de TAI y eventualmente al transportista, a satisfacción de las autoridades aduaneras. Establece que la misma puede ser global para varias operaciones de tránsito, o individual, para una sola operación, y se emitirá en tantas copias como países se vayan a transitar. Asimismo, dispone sobre montos y liberación de la garantía económica. Por otra parte, la CAN establece que los vehículos puestos como garantía pueden ser objeto de aprehensión y posterior enajenación en el País Miembro afectado, conforme a su legislación nacional, salvo que el transportista solicite la liberación de los mismos, pagando los gravámenes y sanciones pecuniarias aplicados

1.2.11. Infracciones en el TAI

Tanto la CAN como el ATIT contienen una norma genérica sobre estos aspectos del TAI, señalando que si la Aduana de un país detecta la existencia de presuntas infracciones aduaneras, adoptará las medidas legales correspondientes conforme a su propia legislación. Asimismo, indican que en caso de retención del vehículo, la empresa autorizada podrá presentar una garantía que satisfaga a las autoridades competentes, a fin de obtener la liberación del vehículo, mientras prosigan los trámites administrativos o judiciales.

La CAN tiene normas específicas sobre infracciones, en el caso de que las mercancías no sean presentadas a la aduana de paso de frontera o de destino, según sea el caso, dentro del plazo establecido por la aduana de partida. A su vez, la norma andina enumera varias infracciones específicas al régimen de TAI, sin perjuicio de las infracciones establecidas con carácter general.

El ATIT por su parte, habilita a las aduanas a requerir al organismo nacional competente de su país, que proceda a la suspensión del permiso originario o complementario que haya concedido a la empresa afectada, la cual, si incurre en infracciones reiteradas, puede ser pasible de la cancelación de su permiso.

1.2.13. Sanciones en el TAI

Únicamente la CAN desarrolla aspectos sobre las sanciones administrativas que se aplicarían a las infracciones previstas, las cuales clasifica en pecuniarias, de suspensión o de cancelación de la autorización para el ejercicio del tránsito aduanero comunitario. Asimismo, regula las excepciones a la aplicación de sanciones.

1.2.14. Cooperación entre las Aduanas

La CAN y el ATIT incluyen normas generales sobre la cooperación entre las aduanas para informarse mutuamente con relación a los TAI autorizados.

A su vez, la CAN incluye diversos aspectos de la mencionada cooperación, tales como la armonización de los días y horas de atención y la habilitación de controles aduaneros integrados o yuxtapuestos y la prioridad para los despachos aduaneros referentes a los animales vivos, a las mercancías perecederas y a las demás que tengan carácter urgente. La CAN agrega que las autoridades aduaneras de cada País Miembro deberán designar a un Coordinador Nacional para que atienda consultas, quejas y cualquier situación vinculada al TAI, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan a las autoridades administrativas, legislativas y judiciales. Asimismo, la CAN establece que las autoridades aduaneras de sus Países Miembros establecerán una red de transmisión electrónica de datos entre ellas y adoptarán los formatos electrónicos y esquema de seguridad, con el objeto de facilitar la aplicación de los procedimientos de gestión del tránsito aduanero comunitario y los mecanismos de control establecidos.

Por su parte, el ATIT deja a potestad de las autoridades aduaneras permitir, o no, el establecimiento de depósitos particulares por las empresas extranjeras habilitadas, a los efectos de almacenamiento de los repuestos y accesorios indispensables para el mantenimiento de sus unidades de transporte. El ingreso y egreso de los mismos estará exento de los gravámenes a la importación y a la exportación.

1.2.15. Disposiciones Complementarias

El ATIT establece que, a petición de la persona que tenga el derecho a disponer de las mercancías, la autoridad de una aduana distinta de la designada en la declaración DTA como aduana de destino, puede poner fin a esta operación, debiendo mencionarse este cambio en la declaración DTA. Asimismo, el ATIT agrega una serie de disposiciones sobre la potestad que tienen los países parte del Acuerdo para señalar plazos para que se complete la operación en su territorio; exigir que las unidades de transporte sigan itinerarios determinados; designar las aduanas habilitadas para ejercer las funciones previstas; reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades aduaneras; conceder prioridad al despacho de las mercancías perecederas, animales vivos y otras mercancías y el no pago por la intervención del personal de aduanas, salvo excepciones.

Por su parte, la CAN indica que las disposiciones contenidas en la Decisión 617 serán aplicadas al autotransporte en lo que fuera pertinente y dispone que el TAI no sea aplicable al transporte de encomiendas y paquetes postales, el que se rige por la Decisión 398 sobre Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera.

1.2.16. Disposiciones Finales, Administración, Adhesión y Denuncia del Acuerdo

Son las previstas para la protocolización del Acuerdo en su correspondiente marco jurídico.

2. APLICACIÓN DE RECURSOS TECNOLÓGICOS PARA LA FACILITACIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO ADUANERO

Dada la importancia que tiene para el comercio internacional la facilitación de los flujos internacionales de mercancías, transporte e información, los actores públicos y privados vinculados al comercio exterior están utilizando cada vez más recursos tecnológicos de punta, opción válida para las operaciones de tránsito aduanero, ya que ello contribuye en gran manera a agilizar y simplificar los trámites correspondientes a este régimen. Al respecto, el Intercambio Electrónico de Datos para la Administración, el Comercio y el Transporte (EDIFACT), creado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEE – ONU), se constituyó en el primer esfuerzo en este sentido.

Las aduanas recurren a estos sistemas adoptando modelos a medida basados en patrones tales como el Programa Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA), desarrollado por la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) para la administración de aduanas, el cual cubre gran parte de los procedimientos de comercio exterior. Cabe señalar, además, que al diseñar un sistema informático aduanero, se suelen considerar las ventajas y desventajas de cada opción, procurando un equilibrio entre la facilitación del comercio y el control que deben realizar estas autoridades.

En el caso del régimen de tránsito aduanero, los datos registrados en los sistemas informáticos a partir de los documentos previstos para esta operación, no sólo facilitan el flujo del comercio internacional, sino que además se constituyen en una fuente de información que posibilita la ejecución de medidas de asistencia mutua y cooperación entre aduanas conforme a lo previsto en los acuerdos y convenios suscritos por los países, con la finalidad de prevenir, investigar y combatir los ilícitos aduaneros que puedan presentarse en la ejecución del tránsito aduanero de mercancías.

Para el control y seguimiento de operaciones de tránsito aduanero de mercancías transportadas por carretera, se utilizan las tarjetas chip, recurso tecnológico utilizado por la Aduana Nacional de Bolivia. Esta tarjeta contiene información sobre el medio de transporte y de la empresa en la que este se encuentra inscrito, así como datos de las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero transportadas en el medio de transporte. Otros sistemas utilizados son: el control satelital de medios de transporte que realizan operaciones de tránsito aduanero de mercancías, la utilización de códigos de barras y el scanner.

2.1. Sistemas Informáticos Nacionales sobre Temas Aduaneros existentes en la Región

A continuación, se describen los sistemas informáticos aduaneros actualmente operativos en los países miembros⁶.

⁶ ALADI/SEC/Estudio 177 del 31 de marzo de 2006. “Relevamiento del estado de situación digital de los países miembros de la ALADI en los procesos vinculados al comercio internacional”.

ARGENTINA MARIA (SIM)

El Sistema Informático basado en el Arancel Integrado Aduanero, más conocido por MARIA⁷, es utilizado para formalizar el registro y darle seguimiento a las declaraciones y operaciones vinculadas a la exportación/importación de mercaderías y al tránsito en frontera. El MARIA está constituido por cuatro módulos principales: el de Declaración Sumaria, el de Declaración Detallada, el del Arancel Integrado y el de Recaudación. El alcance de este Sistema se ha extendido a Internet (Sistema Informático MARIA On Line⁸), como mecanismo de consulta abierto al público en general.

BOLIVIA SIDUNEA

La Aduana Nacional de Bolivia⁹ adoptó el Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA)¹⁰, desarrollado por la UNCTAD para el control y administración de la gestión aduanera. El SIDUNEA es un sistema computarizado para la administración de aduanas que cubre la mayor parte de los procedimientos de comercio exterior, permite realizar un seguimiento automatizado de las operaciones aduaneras y, al mismo tiempo, controlar con efectividad la recaudación de los impuestos aduaneros.

BRASIL SISCOMEX

La aduana brasileña¹¹, ha desarrollado este Sistema para integrar y consolidar todas las actividades del comercio internacional administradas por el Departamento de Comercio Exterior (DECEX), la Receita Federal (SRF) y el Banco Central (BC). La información sobre SISCOMEX y sobre los servicios que se ofertan a los operadores comerciales y a los organismos de contralor, puede encontrarse en el sitio Web que la Secretaría de la Receita Federal ha dispuesto a tal efecto o a través de una sección de acceso restringido en la Web.

CHILE ISADORA

Una de las líneas de acción que el Servicio Nacional de Aduanas (SNA) trazó en su agenda de trabajo para el periodo 2000-2006, conocida como "Informatización de la Gestión y Automatización de Procesos", posibilitó la creación y desarrollo de la iniciativa denominada "Integración de Sistemas por Internet para el Desarrollo de las Operaciones y Regulaciones Aduaneras" (ISIDORA)¹². ISIDORA es un sistema informático, basado en la arquitectura cliente/servidor, que integra todos los trámites, procedimientos y consultas que se realizan en el SNA, tanto local como a través de Internet (acceso remoto). Para realizar las consultas sobre los trámites, basta con acceder al Portal Web de Aduanas¹³, previa solicitud de clave de usuario y contraseña.

Por otra parte, el SNA ha creado el programa (software) MIDAS para la administración de documentos y mensajes aduaneros que el SNA entrega a los usuarios de

⁷ MARIA significa "sisteMa informático basado en el aRancel Integrado Aduanero". Una descripción detallada del mismo puede leerse en el Anexo III: Sistemas Informáticos de Gestión Aduanera.

⁸ http://www.afip.gov.ar/servicios_y_consultas/consultas_en_linea/sim/sim_main.asp

⁹ <http://www.aduana.gov.bo/>

¹⁰ <http://www.sidunea.aduana.gov.bo/>

¹¹ <http://www.receita.fazenda.gov.br/Grupo1/Aduana.asp>

¹² http://www.aduana.cl/p4_principal/site/artic/20040109/asocfile/ASOCFILE120040109154025.ppt

¹³ <http://isidora.aduana.cl/WebPortal>

ISIDORA. Este software permite digitar/imprimir y enviar/recibir los documentos a, y desde, el servidor del SNA, facilitando la integración con el sistema ISIDORA. El software MIDAS puede ser descargado libremente desde el sitio Web del SNA¹⁴, así como toda la documentación de apoyo requerida.

COLOMBIA MUISCA

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)¹⁵ colombiana emprendió un extenso proceso de modernización de la gestión impositiva y decidió crear un nuevo modelo de gestión denominado MUISCA –Modelo Único de Ingresos, Servicio y Control Automatizado¹⁶- que abarque los ámbitos de organización, procesos y tecnología para toda la esfera de la DIAN y, al mismo tiempo, ofrezca la posibilidad de aprovechar la información, simplificar la gestión y minimizar los riesgos de evasión y descontrol para, por un lado, optimizar los ingresos de la nación y, por otro lado, agilizar y simplificar los procedimientos utilizados en la institución, mediante una reingeniería organizativa y de procesos.

Con independencia de estas novedades, en el sitio Web de la DIAN se puede acceder a toda una gama de servicios informáticos los cuales incluyen el diligenciamiento de documentos, la presentación virtual de los mismos y la presentación de información, a través del envío de archivos. Además, se incluye un mecanismo digital mediante el cual el usuario puede hacer uso de los servicios informáticos electrónicos y firmar digitalmente los documentos virtuales inherentes a los mismos

CUBA SADEM

A principios de los años 1990 se introdujo en Cuba el sistema SIDUNEA. Sin embargo, dadas las características de la economía cubana, especialmente la dualidad monetaria en las operaciones comerciales, se decidió la creación de un sistema aduanero nacional que respondiera a estas peculiaridades. Por tal motivo, en el año 2000 comenzó a operar el Sistema Automatizado de Despacho Mercantil (SADEM)¹⁷, de diseño nacional. SADEM está formado por catorce módulos, entre los cuales se incluyen los de declaración de mercancías, administración, listas de control, estadísticas de comercio y manifiesto de embarque.

ECUADOR SICE

La Aduana del Ecuador ha desarrollado un portal en Internet¹⁸ en el cual, entre otros servicios, se encuentra el Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE)¹⁹, al que se ingresa previo registro, tras la presentación de nombre de usuario y contraseña. El SICE involucra a seis tipos de actores: agentes de aduanas, agentes de cargas, almacenes temporales, consolidadoras y transportistas y permite que los operadores de comercio exterior ingresen a los formularios en el sitio Web de la Aduana mediante la presentación de claves y certificados digitales. Así mismo, la comunicación entre los operadores y la aduana

¹⁴ http://www.aduana.cl/p4_principal/site/artic/20040109/pags/20040109161428.html

¹⁵ <http://www.dian.gov.co/>

¹⁶ <https://muisca.dian.gov.co/WebArquitectura/DefLogin.faces>

¹⁷ http://www.aduana.co.cu/index.php?option=com_content&view=article&id=27&Itemid=74&lang=es

¹⁸ <http://www.aduana.gov.ec/>

¹⁹ <http://sice1.aduana.gov.ec/aduana/>

se realiza, principalmente, mediante correo electrónico firmado, garantizándose de este modo la seguridad de las comunicaciones y la identidad de los firmantes.

MÉXICO

SOIA

La Aduana mexicana²⁰ ha desarrollado el Sistema de Operación Integral Aduanera (SOIA)²¹ mediante el cual los importadores, exportadores, agentes aduanales, apoderados aduanales y prevalidadores, pueden consultar y visualizar el estado de sus operaciones, realizadas dentro del proceso del despacho aduanero, a través de un portal en Internet. También puede consultarse el estado que guardan los pedimentos en el proceso del despacho aduanero, las “Cartas de Cupo” electrónicas y las patentes exclusivas y la situación de los pedimentos de tránsito, entre otros. Además, incluye un módulo de consulta, donde se puede obtener información de los programas Maquila y del Programa de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación (PITEX)²², incluyendo las fechas de inicio y vigencia del programa. Para acceder al sistema se requiere una clave de acceso que se debe tramitar ante la Administración de Informática de la Aduana.

PANAMÁ

SIGA

El SIGA, Sistema Integrado de Gestión Aduanera, permite el intercambio de información electrónica entre los diferentes actores de la comunidad comercial, los órganos anuentes de los diferentes Ministerios y la Autoridad Nacional de Aduanas de Panamá (ANA). Este portal sirve como una ventana unificada para la comunidad comercial de Panamá, los usuarios de las aduanas, los organismos gubernamentales y otras partes interesadas en acceder a los servicios brindados por la Autoridad. El SIGA incluye: Presentación de Manifiestos, Declaraciones y aprobaciones de los Órganos Anuentes, funciones básicas como la Inspección Aduanal, Riesgos, Valoración, Pagos, Legislación y Manejo de Faltas y Registro de Entrada y Salida de Vehículo.

PARAGUAY

SOFIA

La Dirección Nacional de Aduanas (DNA)²³ ha implementado un sistema de despacho aduanero informatizado llamado SOFIA que interactúa de forma directa con despachantes de aduanas, empresas de transporte, depositarios, funcionarios de aduanas y con los organismos vinculados al comercio exterior. El sistema SOFIA²⁴, que deriva su nombre del Sistema de Computación para el Flete Internacional francés, constituye un conjunto operacional que va incorporando, permanentemente, nuevas funcionalidades para el mejor desempeño de la aduana paraguaya. Funcionalmente, SOFIA se divide en cinco módulos: Declaración sumaria; declaración detallada; control de valor; arancel; y recaudaciones. Para la percepción de tributos, SOFIA trabaja electrónicamente con dinero depositado en un Banco de plaza o en las cajas de la DNA, una vez acreditado el monto a la cuenta conjunta Despachante / Importador. El pago se realiza posteriormente en forma electrónica, afectando los saldos disponibles de acuerdo al presupuesto del Despacho.

²⁰ <http://www.aduanas.sat.gob.mx/>

²¹ http://www.aduanas.sat.gob.mx/soianet/oia_default.aspx

²² <http://www.economia.gob.mx/?P=336>

²³ <http://www.aduana.gov.py/>

²⁴ <http://www.cdap.org.py/SistemaSofia.html>

PERÚ SIGAD

La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT)²⁵ ha desarrollado un centro de información y gestión en Internet, segmentado, según el origen de la contribución tributaria: impuestos internos y aduanas. Al interior de la aduana se utiliza el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGAD)²⁶, que permite más de un tipo de integración entre las entidades interrelacionadas al comercio exterior tales como Agentes de Aduana, Importadores, Exportadores y el Servicio Nacional de Aduanas. Las aplicaciones de este sistema integrado, destinadas a mantener niveles de información de valor agregado, se estructuran en dos módulos con autenticación de usuario y clave secreta para que, desde cualquier lugar del mundo, se hagan consultas en línea del estado de una operación y se pueda, incluso, interactuar para intervenir en la obtención de la documentación necesaria para el inicio, avance y término de una operación.

URUGUAY LUCIA

La Dirección Nacional de Aduanas²⁷ ha implementado el sistema informático LUCIA para la gestión de controles cruzados de declaraciones aduaneras, el cual es usado por los operadores administrados como medio de información y control de las operaciones aduaneras por parte de los organismos del estado correspondientes. Sobre las operaciones generadas, luego de verificada la consistencia cruzada de lo declarado, se registran las actuaciones de los funcionarios de la Dirección Nacional de Aduanas.

A la fecha, el sistema LUCÍA se compone de 14 módulos, los cuales se encuentran entrelazados automáticamente. Uno de ellos es el correspondiente a Tránsitos, que se desarrolla a través de la declaración electrónica por parte del transportista o despachante, permitiendo el seguimiento de las mercaderías que son transportadas desde y hacia un recinto aduanero, pudiendo ser un tránsito nacional o internacional.

VENEZUELA SIDUNEA++

El Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT)²⁸ ha desarrollado un centro de información y trámites en Internet en su portal Web desde el cual se puede acceder al sistema i-SENIAT²⁹ a través del cual los operadores y contribuyentes pueden realizar operaciones fiscales y tributarias que incluyen, entre otras, declaraciones de impuestos, la realización de pagos y las revisiones de consultas del estado de cuentas. En el caso de las operaciones aduaneras, las mismas son cursadas a través del sistema informático SIDUNEA++.

²⁵ <http://www.aduanet.gob.pe/>

²⁶ <http://www.editrade.cl/productos/sigad/sigad-introduccion.htm>

²⁷ <http://www.aduanas.gub.uy/>

²⁸ <http://www.seniat.gov.ve/>

²⁹ http://www.seniat.gov.ve/seniat/images/Textos_Home/uso.htm

2.2. Sistemas Informáticos Subregionales sobre Tránsito Aduanero existentes en la Región

A continuación, se presenta un resumen de los trabajos realizados para la digitalización de todos los aspectos aduaneros en la Comunidad Andina, el MERCOSUR y en el marco del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica.

2.2.1. MERCOSUR

En el ámbito del MERCOSUR, mediante la Resolución GMC N° 17/04, los Estados Partes acordaron la informatización del Manifiesto Internacional de Cargas/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y el seguimiento de la operación entre el punto de partida y el de destino, mediante procesos de intercambio electrónico de información entre sus administraciones aduaneras.

Hoy se trabaja en la implementación del Sistema Informático de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), que sucedió al Sistema Informático de Intercambio de Información de los Registros Aduaneros (INDIRA) y tiene como objetivo informatizar en el ámbito de este esquema subregional, incluyendo Chile y Bolivia, los procedimientos establecidos en el ATIT sobre Tránsito Aduanero Internacional. El procedimiento diseñado para el SINTIA consiste en:

- el registro informático de los datos del MIC/DTA;
- la secuencia de eventos de control aduanero sobre la operación en los distintos países participantes del tránsito;
- la disposición de la información de todos estos eventos para todos los países involucrados mediante transmisión electrónica de datos, lo que permitirá la determinación del estado de trámite de la operación.
- Registrar en el sistema de cada aduana la secuencia de operaciones que permitan el seguimiento y cancelación de los tránsitos internacionales.
- Permitir que las aduanas dispongan de información previa sobre los tránsitos antes del arribo del medio transportador.
- Optimizar la utilización de los recursos disponibles para una ejecución eficiente de los controles.
- El documento electrónico contendrá la ruta informática.

Los beneficios esperados de este Sistema son los siguientes:

- Mejorar los procesos de control en operaciones de tránsito.
- Uniformidad de registro en cada uno de los sistemas y control cruzado de Información.
- Disponer de información en línea (declaración en Origen).
- Conocer el cumplimiento de las exportaciones en el inicio del tránsito, el arribo y correcta destinación en destino,
- La disminución de costos y mayor celeridad.
- La conformación de un padrón único de Transportistas.
- Permite a la Aduana de Destino prever recursos y mecanismos de control.

El SINTIA se está tratando en el marco del Subgrupo de Trabajo No. 2 sobre Asuntos Aduaneros del Mercosur y a la fecha, se ha aprobado un esquema funcional y se han definido y aprobado las estructuras de datos del documento MIC/DTA y de los eventos y mensajes. La norma que aprueba la implementación de este Sistema (Resolución GMC 17/04) se encuentra vigente ya que ha sido internalizada por los cuatro Estados Partes.

Otro Sistema que se está trabajando en el MERCOSUR y complementa al anterior, es el correspondiente a la Iniciativa de Seguridad en el Tránsito Aduanero Internacional (ISTA). El mismo consiste en la utilización conjunta de los sistemas de registro y control, para crear una plataforma tecnológica de seguimiento satelital de unidades de transporte. De esta forma, se pueden conocer en tiempo real desvíos, detenciones, novedades, contingencias o alarmas en el curso total de la operación. Entre sus ventajas están las siguientes:

- Agilidad y fluidez en la circulación de mercaderías.
- Preservación de la integridad de la carga.
- Transparencia y seguridad en la operatoria.
- Disminución de los tiempos de espera.
- Menores costos operativos.

En el SINTIA, la comunicación entre las autoridades aduaneras se realiza a través de sus sistemas informáticos.

Finalmente, cabe señalar que en el marco del Código Aduanero del MERCOSUR (CAM), aprobado por Decisión CMC-27/10, se determina la utilización preferente de sistemas informáticos y medios de transmisión electrónica de datos en el registro de las operaciones aduaneras y para el intercambio de información con los particulares; el reconocimiento de la firma digital certificada o firma electrónica segura y la incorporación de un sistema de consultas previas vinculantes sobre aplicación de la legislación aduanera a situaciones concretas.

2.2.2. Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica

En este ámbito, con el apoyo del BID, se impulsa el Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), que consiste en la operación de sistemas informáticos y procedimientos aduaneros estandarizados en los puertos fronterizos de Mesoamérica, para optimizar los trámites migratorios, aduaneros y cuarentenarios que se integran en un solo documento: el Documento Único de Tránsito (DUT).

La primera etapa consistió en el diagnóstico y recopilación de datos y de procesos de trámite exigidos en los países parte del Proyecto Mesoamérica, evaluando la velocidad de dichos trámites. Luego se definieron los datos a intercambiar electrónicamente para el control de la operación de TAI. En el 2008, se puso en marcha un programa piloto del TIM en varios pasos fronterizos, lográndose reducir el tiempo promedio de cruce de las mercancías de más de 1 hora a menos de 8 minutos. En una segunda fase, y en el marco del proyecto Aceleración del Corredor Pacífico, se pretende implementar el TIM en los pasos fronterizos que atraviesa dicho corredor desde México hasta Panamá.

El TIM ha logrado resultados concretos en las siguientes áreas:

- Definición del Procedimiento Único y estandarizado para las operaciones de Tránsito Internacional de Mercancías, desde la frontera sur de México hasta Panamá.
- Definición del grupo de datos a intercambiar electrónicamente entre las autoridades aduaneras, migratorias y cuarentenarias de ocho países de Mesoamérica.
- Procedimiento informatizado para el tránsito internacional de mercancías.

- Interconexión y operatividad de los sistemas informáticos que gestionan las operaciones de tránsito de mercancías entre Honduras y El Salvador.
- Mejoramiento en infraestructura telemática, informática en administraciones aduaneras, cuarentenarias en sedes centrales y fronteras.
- Un solo control de tránsito unificado en frontera.
- Herramientas de vanguardia para facilitar el análisis de riesgo en aduana.
- Unificación de datos y declaraciones en una sola declaración electrónica.
- Disminución de más de 80% en tiempo invertido en operaciones en fronteras.
- Disminución de costos operativos.
- Mejoramiento sustancial en transparencia y previsibilidad.

A partir de 2012, en una tercera etapa, se busca extender el TIM a todos los puertos fronterizos terrestres, marítimos y aéreos de la región, en su modalidad multimodal, con lo que se lograría incorporar a otros países del PM que no participaron en la primera fase, como Belice, Colombia y la Zona Libre de Colón en Panamá.

2.2.3. Comunidad Andina

En el marco del GRANADUA, se está trabajando para llevar el apoyo informático a la gestión aduanera comunitaria. Por su parte, Bolivia se ha integrado a las actividades para implementar el SINTIA.

CONCLUSIONES

Del presente trabajo se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1. Que sería necesario tener en cuenta para los trabajos de armonización normativa del TAI en la región, la sugerencia incluida en el convenio de Kyoto Revisado (CKR), en la cual “insta a las Partes contratantes a *“contemplar la posibilidad de adherir a los instrumentos internacionales relativos al tránsito aduanero”*, señalando que *“las Partes contratantes que no se encuentren en condiciones de acceder a los instrumentos internacionales mencionados, deberían, en el marco de los acuerdos bilaterales o multilaterales que celebren a efectos de crear un régimen de tránsito aduanero internacional, tener en cuenta las normas y prácticas recomendadas en el presente Capítulo”*.
2. Siguiendo la sugerencia del CKR, se podrían considerar en las negociaciones para la mencionada armonización normativa, las tres modalidades de Tránsito: Tránsito Aduanero, Transbordo y Cabotaje, dado que uno de los objetivos principales de estas negociaciones es facilitar el transporte multimodal en la región.
3. De la comparación entre las diferentes normas subregionales sobre TAI, se constató que en todas – aunque con más claridad en la norma andina- se consideraron otros modos de transporte, lo cual facilitaría la armonización hacia un TAI intermodal. En cuanto a los sistemas informáticos sobre TAI, tanto el SINTIA (MIC/DTA) como el TIM, por ahora se centran en el modo por carretera.
4. En general, los temas que abarcan las normas subregionales sobre TAI han sido resueltos en forma similar, con algunos agregados según las necesidades de cada subregión. Por lo tanto, se considera que dichos agregados podrían tenerse en cuenta para consolidar un texto más completo.
5. Los modelos de formularios de cada subregión también tienen mucha similitud, lo cual facilitaría el diseño de un documento único, abriendo ello la posibilidad de su digitalización.
6. Una posibilidad, si bien no se trata estrictamente de un tema de convergencia normativa, sería evaluar a futuro la viabilidad de generar un esquema de reconocimiento mutuo entre la documentación exigida en el marco del TIM y SINTIA.

ANEXO 1: CONVENIO DE KYOTO REVISADO - ANEXO ESPECÍFICO E – TRÁNSITO

Anexo específico E **Capítulo 1** **Tránsito Aduanero**

Definiciones

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

“**consignatario autorizado**”, la persona habilitada por la Aduana para recibir las mercancías directamente en sus instalaciones sin necesidad de presentarlas ante la oficina de destino;

“**oficina de control**”, la oficina aduanera responsable de uno o más “remitentes autorizados” o “consignatarios autorizados” y que ejercen en calidad de tales una función especial de control para todas las operaciones de tránsito aduanero;

“**operación de tránsito aduanero**”, el transporte de mercancías en tránsito aduanero desde una oficina de partida a una oficina de destino;

“**oficina de partida**”, toda oficina aduanera donde comienza una operación de tránsito aduanero;

“**oficina de destino**”, toda oficina aduanera donde finaliza una operación de tránsito aduanero;

“**remitente autorizado**”, la persona habilitada por la Aduana a expedir mercancías directamente desde sus instalaciones sin necesidad de presentarlas ante la oficina de partida;

“**tránsito aduanero**”, el régimen aduanero bajo el cual se colocan las mercancías transportadas de una oficina aduanera a otra oficina aduanera, bajo el control aduanero;

“**unidad de transporte**”:

- i. los contenedores con una capacidad de un metro cúbico o más, incluyendo las carrocerías desmontables;
- ii. los vehículos carreteros, incluso remolques y semi-remolques;
- iii. los vagones ferroviarios;
- iv. las gabarras, barcasas y demás embarcaciones;
- v. aeronaves.

Principio

1. Norma

El tránsito aduanero se regirá por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo General.

Ámbito de aplicación

2. Norma

La Aduana autorizará que se transporte mercancías en tránsito aduanero dentro de su territorio: a) de una oficina de entrada a una oficina de salida; b) de una oficina de entrada a una oficina interior; c) de una oficina interior a una oficina de salida y d) de una oficina interior a otra oficina interior.

3. Norma

Las mercancías transportadas en tránsito aduanero no estarán sujetas al pago de los derechos y los impuestos, siempre que se cumpla con las condiciones establecidas por la Aduana y a condición que la garantía eventualmente exigible haya sido presentada.

4. Norma

La legislación nacional definirá las personas responsables ante la Aduana del cumplimiento de las obligaciones incurridas bajo el régimen de tránsito aduanero, a fin de asegurar especialmente la presentación intacta de las mercancías ante la oficina de destino conforme a las condiciones impuestas por la Aduana.

5. Práctica recomendada

La Aduana debería conceder la capacidad de remitente o de consignatario autorizado cuando se encuentre segura que las personas interesadas cumplirán con las condiciones establecidas por la Aduana.

Formalidades en la oficina de partida

a) Declaración de mercancías para el tránsito aduanero

6. Norma

Se aceptará todo documento comercial o de transporte que contenga claramente la información necesaria del componente descriptivo de la declaración de mercancías para el tránsito aduanero, y su aceptación será anotada en el documento.

7. Práctica recomendada

La Aduana debería aceptar como declaración de Mercancías para el tránsito aduanero a cualquier documento comercial o de transporte del envío en cuestión que cumpla con todos los requisitos de la Aduana. Esta aceptación debería ser anotada en el documento.

b) Sellado e identificación de los envíos

8. Norma

La Aduana de la oficina de partida tomará todas las medidas necesarias para permitir la identificación del envío por la oficina de destino y descubrir, si fuera el caso, toda manipulación no autorizada.

9. Práctica recomendada

Conforme a las disposiciones establecidas en otros convenios internacionales, la Aduana no debería exigir en general, la autorización previa de las unidades de transporte utilizadas para trasladar mercancías bajo sello aduanero.

10. Norma

Cuando un envío sea remitido en una unidad de transporte y requiera el sellado de la Aduana, los mismos se colocarán en esta unidad a condición que esta unidad de transporte esté construida y equipada de tal modo que:

- a) Los sellos aduaneros puedan ser colocados en ella de una manera simple y eficaz;
- b) No se pueda retirar ni introducir mercancías de las partes selladas de la unidad de transporte sin dejar huellas visibles de averías o de ruptura de los sellos aduaneros;
- c) No contenga espacios ocultos donde se pueda esconder mercancías; y
- d) Todos los lugares que puedan contener mercancías sean fácilmente accesibles para las inspecciones aduaneras.

La Aduana resolverá si las unidades de transporte son seguras para los fines del tránsito aduanero.

11. Práctica recomendada

Cuando los documentos acompañantes permitan una identificación segura de las mercancías, su transporte debería ser efectuado en general sin sellos ni precintos aduaneros. No obstante, será necesario fijar sellos o precintos aduaneros en los siguientes casos:

- Cuando la oficina aduanera de partida lo exija a la luz de la evaluación de riesgos;
- cuando se facilite la operación de tránsito aduanero en su conjunto; o
- si un acuerdo internacional así lo exigiera.

12. Norma

Cuando un envío deba ser, en principio, remitido bajo sello aduanero y la unidad de transporte no pueda ser sellada eficazmente, se asegurará su identificación y se detectará las manipulaciones no autorizadas mediante los siguientes mecanismos:

- reconocimiento completo de la mercancía consignando el resultado del mismo en el documento de tránsito;
- colocación de sellos aduaneros en cada uno de los paquetes;
- descripción exacta de las mercancías mediante muestras de referencia, planos, esbozos, fotografías, o medios similares, los cuales se adjuntarán al documento de tránsito;
- determinación de itinerario y plazos estrictos o
- transporte bajo escolta aduanera.

La resolución de eximir del sellado de la unidad de transporte será prerrogativa de la Aduana exclusivamente.

13. Norma

Cuando la Aduana establezca plazos con respecto al tránsito aduanero, los mismos serán suficientes a los efectos de la operación de tránsito aduanero.

14. Práctica Recomendada

A solicitud de la persona interesada y por razones que la Aduana considere válidas, esta última podrá extender cualquier período inicialmente establecido.

15. Norma

La Aduana impondrá las siguientes medidas únicamente en los casos que las considere indispensables:

- a) obligación de transportar las mercancías siguiendo un itinerario determinado; o
- b) obligación de transportar las mercancías bajo escolta aduanera.

Sellos aduaneros

16. Norma

Los sellos aduaneros utilizados para el tránsito aduanero deben responder a las condiciones mínimas prescritas en el apéndice del presente Capítulo.

17. Práctica recomendada

Los sellos aduaneros y las marcas de identificación colocadas a los efectos del tránsito aduanero por una Aduana extranjera, deberían ser aceptados a los efectos de la operación de tránsito aduanero salvo que:

- se consideren insuficientes;
- que no ofrecen la seguridad deseada o
- que la Aduana proceda a un reconocimiento de las mercancías.

Los sellos y precintos aduaneros extranjeros que sean aceptados en un territorio aduanero deberían recibir en dicho territorio el mismo tratamiento jurídico que los sellos y precintos nacionales.

18. Práctica recomendada

Cuando las oficinas aduaneras interesadas verifiquen los sellos y precintos aduaneros o reconozcan las mercancías, deberían registrar sus resultados en el documento de tránsito.

Formalidades en ruta

19. Norma

Se aceptará un cambio de oficina de destino sin notificación previa, excepto cuando la Aduana especifique que es necesario un acuerdo anterior.

20. Norma

Las mercancías podrán ser transferidas de una unidad de transporte a otra sin autorización de la Aduana a condición que los sellos o precintos aduaneros eventualmente presentes no se encuentren rotos ni manipulados.

21. Práctica recomendada

La Aduana debería autorizar la presencia de otras mercancías dentro de la unidad de transporte en la medida en que la misma se encuentre segura de poder identificar las mercancías en tránsito aduanero y a condición que se cumpla con los demás requisitos establecidos por la misma.

22. Práctica recomendada

La Aduana debería exigir que la persona interesada informe inmediatamente a la oficina de Aduana o a otra autoridad competente más próxima sobre los accidentes u otros hechos imprevistos que afecten directamente a la operación de tránsito aduanero.

Terminación del tránsito aduanero

23. Norma

Para la terminación de una operación de tránsito aduanero, la legislación nacional no prevé otra condición que la presentación de las mercancías y de la declaración correspondiente ante la oficina de destino dentro del plazo eventualmente establecido a estos efectos, sin que las mercancías hayan sufrido ninguna modificación ni hayan sido utilizadas y con los sellos, precintos o marcas de identificación intactos.

24. Norma

En cuanto las mercancías sean colocadas bajo su control, la oficina de destino se asegurará que se haya cumplido con todas las condiciones y de inmediato tomará todas las medidas necesarias para la terminación de la operación de tránsito aduanero.

25. Práctica recomendada

El hecho que el itinerario prescrito no haya sido seguido o que no se haya respetado el plazo establecido no debería aparejar el cobro de los derechos y los impuestos eventualmente exigibles, a condición que se haya cumplido con todas las otras condiciones a satisfacción de la Aduana.

Acuerdos internacionales relativos al tránsito aduanero

26. Práctica recomendada

Las Partes contratantes deberían contemplar la posibilidad de adherir a los instrumentos internacionales relativos al tránsito aduanero. Las Partes contratantes que no se encuentren en condiciones de acceder a los instrumentos internacionales mencionados, deberían, en el marco de los acuerdos bilaterales o multilaterales que celebren a efectos de crear un régimen de tránsito aduanero internacional, tener en cuenta las normas y prácticas recomendadas en el presente Capítulo.

APENDICE

Requisitos mínimos que deben cumplir los sellos y precintos aduaneros

A. Los sellos y precintos aduaneros deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

1. Requisitos generales relativos a sellos y precintos:

Los sellos y precintos aduaneros deberán ser:

- (a) Fuertes y durables;
- (b) Fáciles y rápidos de colocar;
- (c) Fáciles de examinar y de identificar;
- (d) Imposibles de quitar o deshacer sin ser rotos o sin dejar marcas de manipulaciones irregulares.
- (e) Imposibles de utilizar más de una vez, excepto en el caso de sellos destinados a varios usos (sellos electrónicos, por ejemplo);
- (f) Diseñados y fabricados de modo tal que sea sumamente difícil copiarlos o falsificarlos.

2. Especificaciones materiales de los sellos:

- (a) la forma y el tamaño del sello deberán permitir que las marcas de identificación sean fácilmente distinguibles;
- (b) los ojettillos del sello deberán ser de un tamaño que se corresponda con el del precinto empleado, y deberán encontrarse dispuestos de modo que se mantenga firmemente sujetos en su lugar cuando se cierre el sello;
- (c) el material empleado deberá ser suficientemente resistente como para evitar roturas accidentales o su deterioro precoz (por agentes atmosféricos o químicos, por ejemplo) y para que no sea posible efectuar en ellos manipulaciones irregulares sin dejar huellas;
- (d) el material empleado será seleccionado en función del sistema de sellado adoptado.

3. Especificaciones materiales de los precintos:

- (a) los precintos deberán ser fuertes y durables y resistentes a la intemperie y a la corrosión;
- (b) el largo del precinto deberá ser calculado de modo que sea imposible abrir total o parcialmente un cerramiento precintado sin dañar el sello o el precinto, o sin deteriorarlos de manera visible;
- (c) el material a utilizar será seleccionado según el sistema de sellado adoptado.

4. Marcas de identificación:

El sello deberá portar marcas que:

- a) Indiquen que se trata de un sello aduanero aplicando la palabra "Aduana" preferentemente en uno de los lenguajes oficiales del Consejo (inglés o francés);
- b) Indiquen el país que aplica el sello, preferentemente por medio de los signos utilizados para señalar el país de matrícula de los vehículos automóviles en el tráfico internacional;
- c) Permitan la determinación de la oficina aduanera que colocó el sello o bajo cuya autoridad fue colocado, por ejemplo, por medio de letras o cifras convencionales.

B. El material de los sellos y precintos colocados por remitentes autorizados y por otras personas autorizadas a los efectos del tránsito aduanero para proteger la seguridad de los fines aduaneros, deberán ofrecer una seguridad y resistencia físicas comparables a la de los sellos fijados por la Aduana y permitirán la identificación de la persona que los colocó por medio de números que deberán ser consignados en el documento de tránsito.

Anexo específico E
Capítulo 2
Transbordo

Definición

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

“**transbordo**”, el régimen aduanero conforme al cual se opera, bajo control de la Aduana, la transferencia de mercancías que son retiradas del medio de transporte utilizado para la importación y cargadas en el medio utilizado para la exportación, realizándose esta transferencia bajo la jurisdicción de una oficina aduanera que constituye, a la vez, la oficina de entrada y la oficina de salida.

Principios

1. Norma

El transbordo se regirá por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo general.

2. Norma

Las mercancías admitidas al amparo del transbordo no se encontrarán sujetas al pago de los derechos y de los impuestos, a condición que se cumpla con las condiciones prescritas por la Aduana.

3. Práctica recomendada

No se debería negar el transbordo a causa del país de origen, procedencia o destino de las mercancías.

Colocación en transbordo

a) Declaración

4. Norma

Se exigirá una única declaración de mercancías a los fines del transbordo.

5. Norma

Todo documento comercial o documento de transporte que proporcione claramente la información necesaria deberá ser aceptada como integrante del componente descriptivo de la declaración de mercancías a los fines del transbordo, y la mencionada aceptación será consignada en el documento.

6. Práctica recomendada

La Aduana deberá aceptar como declaración de Mercancías para transbordo, cualquier documento comercial o de transporte del envío en cuestión, que cumpla con los requisitos de Aduana. Esta aceptación debería ser indicada en el documento.

b) Reconocimiento e identificación de las mercancías.

7. Norma

Cuando la considere necesario, la Aduana tomará las medidas necesarias en la etapa de importación para cerciorarse que las mercancías a transbordar puedan ser identificadas en el momento de su exportación y que toda manipulación no autorizada pueda ser fácilmente descubierta.

c) Medidas de control adicionales

8. Norma

Cuando la Aduana imponga un plazo para la exportación de las mercancías declaradas para transbordo, el mismo deberá ser suficiente a los efectos del transbordo.

9. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada y por razones que la Aduana considere válidas, esta última debería prorrogar el plazo inicialmente fijado.

10. Práctica recomendada

El incumplimiento de plazos establecidos no debería traer como consecuencia el cobro de derechos e impuestos potencialmente exigibles, a condición que se haya cumplido con todas las otras condiciones a satisfacción de la Aduana.

d) Operaciones autorizadas

11. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada, la Aduana debería permitir, en la medida de lo posible, que las mercancías en transbordo sean objeto de operaciones que faciliten su exportación, bajo las condiciones establecidas por la Aduana.

Anexo específico E Capítulo 3

Transporte de mercancías por cabotaje Definición

A los efectos del presente Capítulo se entenderá por:

“transporte de mercancías por cabotaje” el régimen aduanero bajo el cual:

- a) mercancías en libre circulación, y
- b) mercancías importadas que no hayan sido declaradas bajo la condición de que sean transportadas en un buque distinto del buque en que fueran importadas y a bordo del cual llegaron a territorio aduanero son cargadas a bordo de un buque en un lugar del territorio aduanero y transportadas a otro lugar dentro del mismo territorio aduanero donde serán descargadas.

Principios

1. Norma

El transporte de mercancías por cabotaje estará regido por las disposiciones del presente Capítulo y, en la medida en que sean aplicables, por las disposiciones del Anexo general.

Campo de aplicación

2. Norma

La Aduana autorizará el transporte de mercancías bajo el régimen de cabotaje a bordo de un buque que transporte otras mercancías al mismo tiempo, a condición que se encuentre segura que las mercancías podrán ser identificadas y que se cumplirá con los demás requisitos.

3. Práctica recomendada

La Aduana debería solicitar que las mercancías en libre circulación transportadas bajo el régimen de cabotaje sean separadas de las demás mercancías transportadas a bordo del buque sólo cuando lo considere necesario a los efectos de control.

4. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada y sujeto a las condiciones que la Aduana considere necesarias, esta última debería permitir que el régimen de cabotaje sea aplicado a las mercancías transportadas a bordo de un buque que haga escala en un puerto extranjero durante su viaje de cabotaje.

5. Práctica recomendada

Cuando un buque que deba hacer escala en uno o varios lugares fuera del territorio aduanero haya sido autorizado a transportar mercancías bajo el régimen de cabotaje, las mercancías mencionadas deberán ser selladas solamente a solicitud de la persona interesada o cuando la Aduana considere que el sellado sea necesario a fin de asegurar que las mercancías no sean retiradas del lugar o que le sean agregadas otras mercancías sin que sea notado.

6. Práctica recomendada

Cuando un buque que transporte mercancías bajo el régimen de cabotaje se encuentre obligado a desviarse de su ruta previamente planeada y a hacer escala en un punto situado fuera del territorio aduanero, la Aduana debería continuar considerando a estas mercancías bajo el régimen de cabotaje a condición que se constate satisfactoriamente que se trata de las mismas mercancías que habían sido inicialmente colocadas bajo este régimen.

Carga y descarga

7. Norma

La legislación nacional determinará los lugares autorizados para la carga y la descarga de mercancías colocadas bajo el régimen de cabotaje así como los días y las horas durante los cuales se podrá efectuar la carga y la descarga.

8. Práctica recomendada

A solicitud del interesado, y en el caso de buques que transporten mercancías en libre circulación bajo el régimen de cabotaje, la Aduana debería permitir que estas mercancías sean cargadas o descargadas en cualquier lugar y en cualquier momento.

9. Práctica recomendada

A solicitud de la persona interesada, la Aduana debería permitir que las mercancías bajo el régimen de cabotaje sean cargadas o descargadas en un lugar distinto del normalmente aprobado a tales efectos, aún cuando el buque transporte al mismo tiempo mercancías importadas que no hubieran sido objeto de una declaración de mercancías o mercancías colocadas bajo otro régimen aduanero. Los gastos a cobrar se limitarán al costo aproximado de los servicios prestados.

10. Práctica recomendada

Cuando un buque que transporte mercancías bajo el régimen de cabotaje se desvíe de su ruta durante el viaje, la Aduana, a solicitud de la persona interesada, debería permitir la descarga de las mercancías bajo el régimen de cabotaje en un lugar distinto al inicialmente previsto. Los gastos a cobrar se limitarán al costo aproximado de los servicios prestados.

11. Norma

Cuando el transporte de mercancías bajo el régimen de cabotaje sea interrumpido como consecuencia de un accidente o por un motivo de fuerza mayor, la Aduana solicitará al capitán o a cualquier otra persona interesada tomar todas las medidas necesarias a fin de evitar que las mercancías circulen en condiciones no autorizadas e informar a la Aduana o a otras autoridades competentes sobre la naturaleza del accidente o sobre otras circunstancias que hayan interrumpido el viaje.

12. Norma

Cuando un buque que transporte mercancías bajo el régimen de cabotaje transporte mercancías importadas que no hubieran sido objeto de una declaración de mercancías o mercancías colocadas bajo otro régimen aduanero, la Aduana permitirá la carga y la descarga de las mercancías bajo el régimen de cabotaje tan pronto como sea posible después de la llegada del buque al lugar de carga o de descarga.

Documentación**13. Norma**

La Aduana solicitará al capitán o a otra persona interesada que presente solamente un único documento con los datos del buque, un listado de las mercancías a ser transportadas bajo régimen de cabotaje e indicando el o los puertos en el territorio aduanero donde serán descargadas. Este documento, una vez visado por la Aduana, constituirá la autorización para el transporte de las mercancías bajo el régimen de cabotaje.

14. Práctica recomendada

La Aduana debería otorgar una autorización general para transportar mercancías bajo el régimen de cabotaje a los buques que mantengan intercambios comerciales regularmente entre puertos determinados.

15. Práctica recomendada

Cuando un buque se beneficie con una autorización general, la Aduana solamente debería solicitar la presentación de la lista de mercancías destinadas a ser transportadas bajo el régimen de cabotaje, antes que las mercancías sean cargadas.

16. Práctica recomendada

Con respecto a las mercancías descargadas de un buque amparado con una autorización específica, la Aduana debería solicitar al capitán o a cualquier otra persona interesada solamente la presentación de una copia de la autorización con una lista de las mercancías a ser descargadas en ese puerto. En el caso de un buque que tenga una autorización general, solamente se solicitará una lista de las mercancías a ser descargadas.

Garantía**17. Norma**

Solamente cuando la Aduana lo considere indispensable se solicitará una garantía respecto a las mercancías en libre circulación transportadas bajo el régimen de cabotaje y que sean pasibles de derechos e impuestos a la exportación si fueran exportadas o que se encuentren sujetas a prohibiciones o restricciones de exportación.

ANEXO 2: CUADRO COMPARATIVO DE NORMAS SOBRE TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p align="center">Considerandos</p>	<p align="center">DECISIÓN 617 Tránsito Aduanero Comunitario (Con las modificaciones aprobadas en Dec. 636)</p> <p>CONSIDERANDO: Que, resulta necesario adoptar una norma comunitaria sobre Tránsito Aduanero Comunitario para consolidar la libre circulación de mercancías entre los Países Miembros;</p> <p>Que, el desarrollo eficiente y correcto del régimen de Tránsito Aduanero Comunitario requiere la intercomunicación permanente de las aduanas de los Países Miembros y que las mercancías comunitarias circulen de origen a destino, sin transbordos obligatorios y despachos innecesarios en frontera, puertos y aeropuertos;</p> <p>Que en la Subregión la articulación de los diferentes modos de transporte ha contribuido al desarrollo del Transporte Intermodal, así como del Transporte Multimodal, los que requieren ágiles procedimientos aduaneros de tránsito que faciliten el uso de documentos unificados y sistemas de intercambio de información, complementados con el establecimiento de controles posteriores;</p> <p>Que es necesario introducir nuevas definiciones y mecanismos de carácter comunitario, de tal forma que el régimen de Tránsito Aduanero Comunitario sea aplicado de manera uniforme en todos los Países Miembros;</p> <p>Que asimismo, resulta conveniente unificar en un solo instrumento jurídico las normas relativas al tránsito aduanero comunitario, actualmente dispersas en Decisiones de la Comisión y Resoluciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina;</p>	<p>ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (ATIT) - Aspectos Aduaneros</p> <p>Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República de Chile, de la República del Paraguay, de la República del Perú y de la República Oriental del Uruguay...</p> <p>CONSCIENTES De la necesidad de adoptar una norma jurídica única que refleje los principios esenciales acordados por dichos Gobiernos, particularmente aquellos que reconocen al transporte internacional terrestre como un servicio de interés público fundamental para la integración de sus respectivos países y en el cual la reciprocidad debe entenderse como el régimen más favorable para optimizar la eficiencia de dicho servicio,</p> <p>CONSIDERANDO Que tal cuerpo legal debe contribuir a una efectiva integración de los países de la región, contemplando las necesidades y características geográficas y económicas de cada uno de ellos,</p> <p>CONFORME A la experiencia recogida en la aplicación del Convenio suscrito por los mismos países el 11 de noviembre de 1977,</p> <p>TENIENDO PRESENTE Lo dispuesto en el artículo décimo de la Resolución 2 del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores de la ALADI,</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Considerandos</p>	<p>Que el Consejo Presidencial Andino, reunido en Quirama el 28 de junio de 2003, dio instrucciones a las entidades pertinentes de aplicar las recomendaciones del Proyecto GRANADUA, con apoyo de la Secretaría General, para la interconexión entre las Aduanas, con base en la adopción del Arancel Integrado Andino (ARIAN), el Documento Único Aduanero (DUA), la Armonización de Regímenes Aduaneros y otros mecanismos para evitar las distorsiones, incluyendo aquellas generadas por diferencias en las preferencias otorgadas a terceros e impulsar la lucha contra el contrabando y el fraude fiscal en el comercio intraandino;</p> <p>Que la Secretaría General presentó a consideración de la Comisión su Propuesta 120/Rev. 4, la misma que ha tomado como base el Anteproyecto de Decisión elaborado en el Proyecto GRANADUA (Fortalecimiento de la Unión Aduanera en los Países Andinos.- Comisión de la Unión Europea-Secretaría General de la Comunidad Andina); que ha sido conocida por las autoridades competentes de transporte terrestre de los Países Miembros; así como respecto a la cual el Comité Andino de Asuntos Aduaneros ha presentado recomendaciones favorables;</p> <p>DECIDE: Aprobar la presente Decisión sobre: Tránsito Aduanero Comunitario</p>	<p>CONVIENEN En celebrar, al amparo del Tratado de Montevideo 1980, un Acuerdo sobre transporte internacional terrestre.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
Definiciones	<p style="text-align: center;">CAPITULO I DEFINICIONES</p> <p>Artículo 1.- Para los efectos de la presente Decisión se entiende por:</p> <p>Aduana de Destino: La aduana de un País Miembro donde termina una operación de tránsito aduanero comunitario.</p> <p>Aduana de Garantía: La aduana de un País Miembro que acepta las garantías que amparen operaciones de tránsito aduanero comunitario, a favor de cualquiera de los Países Miembros donde circulen las mercancías bajo dicho régimen.</p> <p>Aduana de Partida: La aduana de un País Miembro donde comienza una operación de tránsito aduanero comunitario.</p> <p>Aduana de Paso de Frontera: La aduana de un País Miembro, ubicada en una de sus fronteras, que interviene en el trámite de una operación de tránsito aduanero comunitario por la cual las mercancías cruzan con motivo de tal operación.</p> <p>Cargas o Mercancías Peligrosas: Toda materia que durante su producción, almacenamiento, transporte, distribución o consumo, genere o pueda generar daño a los seres vivos, bienes y/o el medio ambiente. Así como los residuos tóxicos y los envases vacíos que los han contenido y las consideradas como peligrosas por organismos internacionales, las legislaciones nacionales de los Países Miembros y demás normas comunitarias.</p>	<p>CAPITULO I Definiciones</p> <p>Artículo 1.- A los fines del presente Anexo, se entiende por:</p> <p>1. Admisión temporal: régimen aduanero especial que permite recibir en un territorio aduanero, con suspensión del pago de los gravámenes a la importación, ciertas mercancías ingresadas con un fin determinado y destinadas a ser reexportadas, dentro de un plazo establecido, sin haber sufrido modificaciones salvo la depreciación normal como consecuencia del uso que se haga de ellas.</p> <p>3. Aduana de destino: la aduana de un país bajo cuya jurisdicción se concluye una operación TAI.</p> <p>2. Aduana de carga: la aduana bajo cuyo control son cargadas las mercancías en las unidades de transporte y donde se colocan precintos aduaneros, a fin de facilitar el comienzo de una operación TAI en una aduana de partida.</p> <p>4. Aduana de partida: la aduana de un país bajo cuya jurisdicción comienza una operación TAI.</p> <p>5. Aduana de paso de frontera: la aduana de un país por la cual ingresa o sale del país una unidad de transporte en el curso de una operación TAI.</p> <p>Mercancías Peligrosas: Aquellas que la legislación nacional de los países signatarios del presente Acuerdo califique como tales. Las nóminas de estas mercancías serán llevadas al conocimiento de la Comisión Administradora del Acuerdo, para su divulgación al resto de los países signatarios.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p style="text-align: center;">Definiciones</p>	<p>Control Aduanero: Es el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de las aduanas.</p>	<p>7. Contenedor: elemento del equipo de transporte (cajón portátil, tanque móvil o análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas, etc.) que responda a las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Constituya un compartimiento cerrado, total o parcialmente, destinado a contener mercancías; b) Tenga carácter permanente y, por lo tanto, sea suficientemente resistente como para soportar su empleo repetido; c) Haya sido especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o más medios de transporte, sin manipulación intermediaria de la carga; d) Esté construido de manera tal que permita su desplazamiento fácil y seguro, en particular al momento de su traslado de un medio de transporte a otro; e) Haya sido diseñado de tal suerte que resulte fácil llenarlo y vaciarlo; f) Su interior sea fácilmente accesible a la inspección aduanera, sin la existencia de lugares donde puedan ocultarse mercancías; g) Esté dotado de puertas u otras aberturas provistas de dispositivos de seguridad que garanticen su inviolabilidad durante su transporte o almacenamiento y que permitan recibir sellos, precintos, marchamos u otros elementos de seguridad aduanera; h) Sea identificable mediante marcas y números grabados en forma que no puedan mortificarse o alterarse y pintados de manera que sean fácilmente visibles; e i) Tengan un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos. <p>8. Control aduanero: conjunto de medidas tomadas con vistas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana esté encargada de aplicar.</p> <p>9. Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA): la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante.</p> <p>10. Declarante: la persona que, de acuerdo a la legislación de cada país, solicita el inicio de una operación de tránsito aduanero internacional, en los términos del presente Anexo, presentando una declaración DTA ante la aduana de partida y responde frente a las autoridades competentes por la exactitud de su declaración.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Definiciones</p>	<p>Despacho: El cumplimiento del conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías puedan ser importadas a consumo, exportadas, sometidas a otro régimen o destino aduanero que lo requiera.</p> <p>Documento de Transporte: El documento que prueba la existencia de un Contrato de Transporte bajo cualquiera de los modos de transporte.</p> <p>Documento Único Aduanero (DUA): Documento que contiene el conjunto de datos comunitarios y nacionales necesarios para hacer una declaración aduanera de mercancías en las aduanas de los Países Miembros y para los destinos y regímenes aduaneros que lo requieran.</p> <p>Garantía Económica: Documento emitido por una institución bancaria, financiera, de seguros u otra de naturaleza similar o equivalente, con representación en cada uno de los Países Miembros por donde se realiza el tránsito, debidamente autorizada para emitirla, que asegure, a satisfacción de las autoridades aduaneras, el pago de los derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias, eventualmente exigibles sobre las mercancías transportadas, así como el cumplimiento de otras obligaciones contraídas con relación a dichas mercancías</p> <p>Manifiesto de Carga: Documento que contiene información respecto del medio de transporte, número de bultos, peso e identificación genérica de la mercancía que comprende la carga, incluida la mercancía a granel, que debe presentar todo transportista internacional a la aduana de un país miembro.</p>	<p>11. Depósito aduanero: régimen aduanero especial en virtud del cual las mercancías son almacenadas bajo control de la aduana en un recinto aduanero con suspensión del pago de los gravámenes que inciden sobre la importación o exportación.</p> <p>12. Garantía: obligación que se contrae, a satisfacción de la aduana, con el objeto de asegurar el pago de los gravámenes o el cumplimiento de otras obligaciones contraídas frente a ella.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Definiciones</p>	<p>Margen de tolerancia en la carga a granel: Es la diferencia de peso en la mercancía a granel, no mayor al 5%, que la autoridad aduanera podrá aceptar sin que se considere irregularidad o infracción administrativa, siempre que obedezca a fenómenos atmosféricos, físicos o químicos justificados.</p> <p>Medio de Transporte: El vehículo con tracción propia o autopropulsión autorizado o habilitado por el Organismo Nacional Competente, que permita el transporte de las mercancías y/o unidades de carga. Estos medios de transporte son los que se detallan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aeronaves - Buques o naves - Camiones o tracto camiones - Gabarras - Ferrocarriles - Otros medios de transporte similares <p>Mercancías: Son todos los bienes susceptibles de ser clasificados en la nomenclatura NANDINA y sujetos a control aduanero.</p> <p>Mercancías comunitarias:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Las mercancías obtenidas, elaboradas, transformadas o producidas en el territorio aduanero comunitario y que cumplen con las normas de origen establecidas en la Comunidad Andina; y b) Las mercancías importadas para el consumo y en libre circulación en el territorio aduanero comunitario. 	<p>13. Gravámenes a la importación o exportación: derechos aduaneros y cualquier otro recargo de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario, cambiario o de otra naturaleza que incidan sobre las importaciones y exportaciones. No quedan comprendidos en este concepto las tasas y recargos análogos cuando respondan al costo de los servicios prestados.</p> <p>20. Unidades de transporte:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Los contenedores; b) Los vehículos de carretera, comprendidos los remolques y semirremolques; y c) Los vagones de ferrocarril.

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
Definiciones	<p>Mercancías no comunitarias:</p> <p>a) Las mercancías que no cumplen los requisitos para ser consideradas como mercancías comunitarias.</p> <p>b) Las mercancías que pierdan su condición de comunitarias al ser exportadas a título definitivo fuera del territorio aduanero comunitario.</p> <p>Modo de Transporte: El empleado para el transporte de las mercancías que entran o salen del territorio aduanero comunitario. Los modos de transporte pueden ser aéreo; carretero; ferroviario; marítimo; fluvial; lacustre y por instalación fija.</p> <p>Obligado Principal: La persona que suscribe el Documento Único Aduanero en la sección pertinente a tránsito aduanero comunitario y que es responsable ante la Aduana por la información en ella declarada y por el pago de los derechos e impuestos y recargos percibidos por la aduana, por las mercancías objeto del régimen de tránsito aduanero comunitario, constituyendo una garantía a satisfacción de la Aduana.</p> <p>Operación de Transbordo: Traslado de mercancías, efectuado bajo control aduanero de una misma aduana, desde un medio de transporte o unidad de carga a otro, o al mismo en distinto viaje, incluida o no su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta la aduana de destino.</p> <p>Operación de Tránsito Aduanero Comunitario: El transporte de mercancías, medios de transporte y unidades de carga, que se realiza en el territorio aduanero comunitario 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, dando cumplimiento a las disposiciones contenidas en la presente Decisión, así como a las demás normas comunitarias y nacionales complementarias o conexas.</p>	<p>17. Transbordo: traslado de mercancías efectuado bajo control aduanero de una misma aduana, desde una unidad de transporte a otra, o a la misma en distinto viaje, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta su lugar de destino.</p> <p>14. Operación de tránsito aduanero internacional (TAI): el transporte de mercancías desde la jurisdicción de una aduana de partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada en otro país, bajo el régimen establecido en el presente Anexo.</p> <p>15. Persona: indistintamente una persona física o natural o una persona jurídica, a menos que el contexto disponga otra cosa.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
Definiciones	<p>Precinto Aduanero: Dispositivo exigido por las autoridades aduaneras, que dada su naturaleza y características ofrece seguridad a las mercancías contenidas en una unidad de carga o medio de transporte.</p> <p>Productos Sensibles: Todas las mercancías consideradas como de alto riesgo de fraude al utilizar el régimen de tránsito aduanero comunitario.</p> <p>Transportista Autorizado: Aquel autorizado por el Organismo Nacional Competente de su país de origen para ejecutar o hacer ejecutar el transporte internacional de mercancías, en cualquiera de sus modos de transporte, de conformidad con la normativa comunitaria correspondiente.</p> <p>Tránsito Aduanero Comunitario: El régimen aduanero con arreglo al cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de los Países Miembros, con suspensión del pago de los derechos e impuestos y recargos eventualmente exigibles, mientras permanezcan bajo este mismo régimen.</p> <p>Territorio Aduanero Comunitario: Es el territorio aduanero que comprende los territorios aduaneros nacionales de los Países Miembros de la Comunidad Andina.</p> <p>Unidad de Carga: El continente utilizado para el acondicionamiento de mercancías con el objeto de posibilitar o facilitar su transporte, susceptible de ser remolcado, pero que no tenga tracción propia. Estas unidades de carga son las que se detallan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Barcazas o planchones - Contenedores - Furgones - Paletas - Remolques y semi-remolques - Tanques - Vagones o plataformas de ferrocarril - Otros elementos similares. 	<p>16. Recinto aduanero: lugar habilitado por la aduana destinado a la realización de operaciones aduaneras.</p> <p>19. Transportador: la persona autorizada para realizar el transporte internacional terrestre en los términos del presente Acuerdo, y que asume la responsabilidad ante las autoridades competentes por la correcta ejecución de la operación TAI, en todo lo que es de su incumbencia.</p> <p>18. Tránsito aduanero internacional: régimen aduanero especial bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de acuerdo con arreglos bilaterales o multilaterales.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Definiciones</p>	<p>Verificación de carga y medios de transporte: Actuación de control efectuada por la autoridad aduanera, ejercida sobre los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías para comprobar la veracidad de los datos declarados respecto a características del medio de transporte, identificación de contenedores, precintos, y cuando se trate de carga suelta el número de bultos, cantidad, peso y los demás datos de descripción externa de la mercancía y su coincidencia con los consignados en los documentos que amparan la operación.</p>	<p>Artículo 2.- 4. En el presente Anexo, salvo disposiciones en contrario, la expresión "unidades de transporte" comprende igualmente los cargamentos excepcionales.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Disposiciones Generales</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO II DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Artículo 2.- Las mercancías transportadas bajo el régimen de tránsito aduanero comunitario serán admitidas en el territorio aduanero nacional de los Países Miembros con suspensión del pago de los derechos e impuestos y recargos eventualmente exigibles, mientras permanezcan bajo este mismo régimen.</p> <p>Artículo 3.- Las disposiciones de la presente Decisión regirán para las operaciones de tránsito de mercancías, medios de transporte y unidades de carga que utilizando <u>uno o más modos de transporte</u>, se realicen al amparo del régimen de <u>Tránsito Aduanero Comunitario</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino de otro País Miembro; b) Desde una aduana de partida de un País Miembro con destino a un tercer país, en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del de la aduana de partida; c) Desde una aduana de partida hasta una aduana de destino ubicadas en el mismo País Miembro, siempre que se transite por el territorio de otro País Miembro; 	<p style="text-align: center;">CAPITULO III Suspensión de gravámenes a la importación o exportación</p> <p>Artículo 3.- Las mercancías transportadas en tránsito aduanero internacional (TAI) al amparo del presente Anexo, gozarán de la suspensión de los gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente exigibles mientras dure la operación TAI, sin perjuicio del pago de tasas por los servicios efectivamente prestados.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO II Campo de aplicación</p> <p>Artículo 2.-</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.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. 2. Las disposiciones del presente Anexo no son aplicables al transporte de mercancías provenientes o destinadas a terceros países que no sean países signatarios. 3.Las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo son aplicables incluso si la operación de tránsito comprende un <u>trayecto por vía acuática</u> sin que se produzca transbordo de las mercancías... 5. Asimismo, las operaciones de tránsito aduanero internacional estarán sujetas a las restricciones que se deriven de la aplicación de lo establecido en el artículo 50 del Tratado de Montevideo 1980. <p>Artículo 3.-Las autoridades aduaneras competentes de cada país signatario autorizarán el transporte de mercancías en Tránsito Aduanero Internacional por su territorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) De una aduana de partida de un país signatario a una aduana de destino de otro país signatario; b) De una aduana de partida de un país signatario, con destino a un tercer país, en tránsito por uno o más países signatarios distintos del de la aduana de partida; y, c) De una aduana de partida a una aduana de destino ubicadas en el mismo país signatario, siempre que se transite por territorio de otro país signatario.

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p style="text-align: center;">Disposiciones Generales</p>		<p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV</p> <p>Condiciones aplicables a las empresas y a las unidades de transporte</p> <p>Artículo 4.-</p> <p>1. Para autorizar la admisión temporal de vehículos, conduciendo o no mercancías, se exigirá la inscripción de las empresas transportadoras y sus vehículos en la Administración de Aduanas del país de origen, la cual emitirá un documento para cada vehículo, donde conste tal inscripción para ser presentado en las aduanas habilitadas para el tránsito aduanero internacional de acuerdo al artículo 26 del presente Anexo. Dicho documento deberá contener los mismos datos que se indican en el permiso originario que deberá presentar la empresa transportadora para su inscripción.</p> <p>2. Las administraciones ferroviarias de los países quedarán exceptuadas de las exigencias a que se refiere el párrafo anterior.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p style="text-align: center;">Disposiciones Generales</p>	<p>Artículo 4.- Las normas y procedimientos establecidos en la presente Decisión no implicarán, en ningún caso, una restricción a las facilidades de libre tránsito, o a las que sobre el transporte fronterizo se hubiesen concedido o pudiesen concederse entre sí los Países Miembros o entre un País Miembro y un Tercer País.</p> <p>Artículo 5.- Las Autoridades Aduaneras de los Países Miembros podrán proceder al control posterior de la operación de tránsito aduanero comunitario, de acuerdo con lo dispuesto en la Decisión 574 sobre Control Aduanero y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.</p> <p>Asimismo, las Autoridades Aduaneras deberán atender en forma inmediata los requerimientos que reciban respecto de la realización de un control posterior de una declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, de acuerdo con lo dispuesto en la Decisión 478 y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.</p>	<p>Artículo 5.-</p> <p>1. Las unidades de transporte precintables utilizadas para el transporte de mercancías en aplicación del presente Anexo deben estar construidas y fabricadas de tal modo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Que pueda serles colocado un precinto aduanero de manera sencilla y eficaz b) Que ninguna mercancía pueda ser extraída de la parte precintada de la unidad de transporte o ser introducida en ésta sin dejar huellas visibles de manipulación irregular o sin ruptura del precinto aduanero; c) Que no tengan ningún espacio oculto que permita disimular mercancías; d) Que todos los espacios capaces de contener mercancías sean fácilmente accesibles para las inspecciones aduaneras; y e) Que sean identificables mediante marcas y números grabados que no puedan alterarse o mortificarse. <p>2. Los países reunidos conforme a las disposiciones del artículo 31 del presente Anexo prepararán, en caso necesario, recomendaciones que estipulen las condiciones y modalidades de aprobación de las unidades de transporte, para que la actuación de las diferentes aduanas que intervengan en una operación TAI sea uniforme</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p><i>Gestión del Régimen de Transito Aduanero</i></p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO III</p> <p style="text-align: center;">GESTION DEL REGIMEN DE TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO</p> <p>Artículo 6.- El régimen de tránsito aduanero comunitario será solicitado por el Obligado Principal.</p> <p>El Obligado Principal será quien asumirá la responsabilidad de cumplir con las disposiciones de la presente Decisión, debiendo constituir para el efecto una garantía a satisfacción de la aduana de partida, conforme a lo establecido en el Capítulo IX de esta Decisión.</p> <p>El transportista autorizado es responsable de presentar las mercancías, el medio de transporte y las unidades de carga en la aduana de paso de frontera y de destino, en la forma en que fueron presentadas en la aduana de partida.</p> <p>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:</p> <p>1. Mercancías Comunitarias</p> <p>1.1 Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino del mismo País Miembro u otro País Miembro, en tránsito por uno o más Países Miembros.</p> <p>1.2 Desde una aduana de partida de un País Miembro con destino a un tercer país, en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del de la aduana de partida.</p> <p style="text-align: right;">/...</p>	<p>Artículo 16.-</p> <p>1. En cada aduana de paso de frontera a la entrada al territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Gestión del Régimen de Transito Aduanero</p>	<p>.../ 2. Mercancías No Comunitarias 2.1 Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino de otro País Miembro, en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del País Miembro de partida. 2.2 Desde una aduana de partida de un País Miembro con destino a un tercer país, en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del País Miembro de partida. 2.3 Desde un tercer país hasta una aduana de destino de un País Miembro, en tránsito por uno o más Países Miembros.</p>	<p>Artículo 6.- Los vehículos y su equipo deben salir del país al que ingresaron dentro de los plazos que bilateralmente se acuerden, conservando las mismas características y condiciones que tenían al ingresar, las que serán controladas por las autoridades aduaneras.</p> <p>Artículo 7.- Las aduanas por las cuales se admitan temporalmente los vehículos amparados por el presente Acuerdo y sus anexos, procederán a verificar el equipamiento normal del mismo, para su correcta identificación al momento del ingreso, salida o reingreso, según corresponda, oportunidades en las cuales se tendrá en cuenta el desgaste natural provocado por el uso.</p> <p>Artículo 8.-</p> <p>1. Las autoridades aduaneras podrán permitir el establecimiento de depósitos particulares fiscalizados a los efectos de almacenar repuestos y accesorios indispensables para el mantenimiento de las unidades de transporte y equipos de las empresas extranjeras habilitadas.</p> <p>2. El ingreso y egreso de los mismos estará exento de gravámenes a la importación y exportación, siempre y cuando procedan de cualquier país, aunque sean originarios de un tercer país.</p> <p style="text-align: right;">/...</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Gestión del Régimen de Tránsito Aduanero</p>	<p>Artículo 8.- Las Aduanas de los Países Miembros permitirán la libre circulación de los medios de transporte y unidades de carga, con arreglo a las disposiciones establecidas en el ordenamiento jurídico comunitario y los Convenios Internacionales y Convenios Bilaterales de transporte suscritos por los Países Miembros que sean compatibles con el primero.</p> <p>Artículo 9.- Los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías transportadas por éstos, deberán circular por el territorio aduanero nacional de los Países Miembros utilizando las vías y cruces o pasos de frontera habilitados por los Países Miembros de conformidad con la normativa comunitaria y subsidiariamente por las que determinen autoridades nacionales competentes debiendo estar siempre amparados por un Manifiesto de Carga y la correspondiente declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.</p>	<p>.../</p> <p>3. Los repuestos y accesorios que hayan sido reemplazados serán reexportados a su país de procedencia, abandonados a favor de la Administración de Aduanas o destruidos o privados de todo valor comercial, bajo control aduanero, debiendo asumir el transportador cualquier costo que ello origine.</p> <p>Artículo 9.-Cada aduana en cuya jurisdicción se produzca la entrada o salida de los vehículos sujetos al régimen de admisión temporal, llevará un registro de control de dichos movimientos.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO VI Declaración de las mercancías y responsabilidad</p> <p>Artículo 11.- Para acogerse al régimen de tránsito aduanero internacional establecido en el presente Anexo se deberá presentar, para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA) conforme al modelo bilingüe español-portugués que se apruebe por la Comisión de; artículo 16 del Acuerdo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 30 del presente Anexo, debidamente completada y en el número de ejemplares que sean necesarios para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación TAI.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Gestión del Régimen de Tránsito Aduanero</p>	<p>Artículo 9.- Las autoridades aduaneras de cada País Miembro deberán comunicar a las aduanas de los demás Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina los cruces o pasos habilitados dentro de sus territorios aduaneros para el tránsito aduanero comunitario, así como las rutas habilitadas y los plazos fijados con carácter general para transitarlas.</p> <p>Las mercancías peligrosas y los cargamentos especiales solo podrán circular por las vías especialmente habilitadas y en las condiciones establecidas por la normativa comunitaria o, en ausencia de ésta por la legislación nacional de cada País Miembro.</p> <p>Artículo 10.- No podrán ser objeto de tránsito aduanero comunitario las mercancías cuya importación esté prohibida expresamente en el ordenamiento jurídico comunitario; o cuya prohibición por razones de moralidad, seguridad o protección de la vida y salud de personas, plantas o animales u otros, esté contemplada en éste. Asimismo, no serán objeto de tránsito aduanero comunitario las mercancías cuya importación esté prohibida expresamente en Tratados y Convenios Internacionales o en las legislaciones de los Países Miembros compatibles con el ordenamiento jurídico comunitario.</p> <p>En el caso de las mercancías que sean de prohibida importación en un País Miembro de tránsito, pero no en el País Miembro de partida o de destino, la aduana del País Miembro de tránsito podrá autorizar el tránsito, otorgándole el tratamiento de Producto Sensible.</p> <p>Los Países Miembros comunicarán a la Secretaría General de la Comunidad Andina la relación de mercancías de prohibida importación vigente según sus legislaciones internas y ésta a su vez las comunicará a los organismos de enlace y a las autoridades aduaneras para su correspondiente publicación.</p> <p>La lista de los Productos Sensibles será aprobada mediante Resolución, en la que se indicará sus mecanismos de actualización. No obstante, dicha comunicación y publicación no prejuzgarán necesariamente respecto de la compatibilidad de la prohibición con el ordenamiento jurídico comunitario.</p> <p>Artículo 11.- Todas las mercancías transportadas en una operación de tránsito aduanero comunitario deberán estar amparadas por una declaración aduanera de acuerdo con lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA).</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Gestión del Régimen de Transito Aduanero</p>	<p>Artículo 12.- Para efectos del tránsito aduanero comunitario y conforme a lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA), los documentos que soportan a la declaración aduanera, formarán parte integrante de la misma, según el caso, serán los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Factura Comercial; b) Garantía; c) Documento de transporte; d) En caso de mercancías procedentes de Zonas Francas o similares, copia del documento que ampare la salida de mercancías de dicha zona, refrendada por la Aduana cuando corresponda; e) Certificado emitido por la Autoridad de Sanidad Agropecuaria, en caso de productos agropecuarios; y otros certificados exigidos en su caso por disposiciones nacionales o comunitarias, de acuerdo con la naturaleza de las mercancías; f) Otros documentos que sean establecidos mediante Resolución por la Secretaría General de la Comunidad Andina, previo concepto técnico del Comité Andino de Asuntos Aduaneros. <p>Estos documentos requeridos por la administración aduanera podrán ser copia de los originales.</p> <p>Artículo 13.- En un mismo medio de transporte podrán ser movilizadas mercancías o unidades de carga amparadas en diferentes declaraciones aduaneras que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, originadas en una o varias aduanas de partida para una o varias aduanas de destino.</p> <p>Artículo 14.- Cuando se trate de transporte terrestre por carretera, cada declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, podrá amparar las mercancías acondicionadas en una o más unidades de carga, y movilizadas en uno o varios vehículos que las trasladarán desde una aduana de partida hasta una aduana de destino.</p> <p>Artículo 15.- Cuando se trate de transporte acuático, aéreo o terrestre distinto al carretero, cada declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, podrá amparar las mercancías acondicionadas en una o varias unidades de carga y movilizadas por el medio de transporte que las trasladará desde una aduana de partida hasta una aduana de destino.</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Procedimiento en la Aduana de Partida</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO IV PROCEDIMIENTO EN LA ADUANA DE PARTIDA</p> <p>Artículo 16.- El obligado principal deberá presentar ante la aduana de partida una declaración aduanera con arreglo a lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA).</p> <p>Artículo 17.- Las mercancías que se declaran en Tránsito Aduanero Comunitario están sujetas, en la aduana de partida para la aceptación del régimen, al cumplimiento de los siguientes requisitos y formalidades, que deberán, en su caso, quedar establecidas en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, de acuerdo con lo previsto en la presente Decisión:</p> <p>a) Verificar si las mercancías son o no de origen comunitario de conformidad con la documentación y declaración aduanera recibida;</p> <p>b) Establecer las rutas y los plazos dentro de los cuales deberán ser presentadas en la aduana de paso de frontera y de destino;</p> <p>c) Determinar las aduanas de paso de frontera y la aduana de destino final;</p> <p>d) Someterse a verificación de carga y medios de transporte de acuerdo con lo establecido en la presente Decisión y en la Decisión 574 sobre Control Aduanero, sus modificatorias o ampliatorias y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan;</p> <p>e) Someterse al precintado o establecimiento de marcas de identificación aduanera u otras medidas de control;</p> <p>/...</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO VIII Formalidades a observar en las aduanas de partida</p> <p>Artículo 14.-</p> <p>1. En la aduana de partida la unidad de transporte con la carga deberá ser presentada junto con la declaración DTA.</p> <p>2. Las autoridades de la aduana de partida controlarán:</p> <p>a) Que la declaración DTA esté en regla;</p> <p>b) Que la unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria conforme a las condiciones estipuladas en el artículo 5;</p> <p>c) Que las mercancías transportadas correspondan en naturaleza y número a las especificadas en la declaración; y</p> <p>d) Que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación.</p> <p>4. Las autoridades de la aduana de partida se limitarán, en la medida de lo posible, y sin perjuicio del derecho que tienen con carácter general de proceder al examen de las mercancías, a efectuar este examen por el sistema de muestreo.</p> <p style="text-align: right;">/...</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Procedimiento en la Aduana de Partida</p>	<p>.../</p> <p>f) Presentación de los documentos anexos establecidos en el artículo 12 de la presente Decisión; y</p> <p>g) Otros requisitos y formalidades de acuerdo con las características de la operación de tránsito aduanero comunitario, del medio de transporte, unidad de carga y la mercancía transportada, previstas en disposiciones comunitarias.</p> <p>Artículo 18.- Una vez aceptada la declaración aduanera según lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA), la aduana de partida conservará el ejemplar a ella destinado y devolverá los otros ejemplares al Transportista o al Obligado Principal, procediendo a notificar en forma inmediata la operación de tránsito aduanero comunitario que se ha iniciado, mediante el envío del "Aviso de Partida" a las aduanas de paso de frontera y de destino. El "Aviso de Partida" será transmitido por la aduana de partida de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 67 de esta Decisión.</p> <p>Artículo 19.- En caso que el transporte se inicie en un tercer país, la aduana de entrada al territorio aduanero comunitario actuará como aduana de partida y aplicará el procedimiento dispuesto en el presente Capítulo.</p>	<p>.../</p> <p>6. En lo que concierne a los cargamentos excepcionales se seguirá el siguiente procedimiento:</p> <p>a) La autorización para realizar la operación TAI se subordina a que según el criterio de las autoridades aduaneras sea posible identificar fácilmente los cargamentos excepcionales así como cualquier accesorio en relación con los mismos. Para estos efectos, como medio de identificación se utilizarán especialmente las marcas o números de fabricación de que vayan provistos, o la descripción que se haga de los mismos, o la colocación de marcas de identificación o precintos aduaneros, de tal forma que estos cargamentos o accesorios no puedan ser sustituidos en su totalidad o en parte por otros y que ninguno de sus componentes pueda ser retirado, sin que ello sea evidente;</p> <p>b) Si las autoridades aduaneras exigen que se adjunte documentación adicional identificatoria de la carga se hará mención de la misma en la declaración DTA.</p>

	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Procedimientos durante el Recorrido bajo el Régimen de TAI</p>	<p align="center">CAPITULO V</p> <p align="center">PROCEDIMIENTOS DURANTE EL RECORRIDO BAJO EL REGIMEN DE TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO</p> <p>Artículo 20.- Los medios de transporte, las unidades de carga y las mercancías precintadas o con sus marcas de identificación aduanera, circularán por vías habilitadas y serán presentadas en las aduanas de paso de frontera indicadas en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte. Esta disposición no será aplicable a los medios de transporte de navegación aérea o de navegación acuática (marítima, fluvial, lacustre).</p> <p>La declaración aduanera no será exigible en el caso de medios de transporte internacional terrestre y unidades de carga que circulen por vías habilitadas al amparo de un Manifiesto de Carga Internacional, en lastre o vacíos.</p> <p>Tratándose del transporte internacional por carretera, estas rutas serán las señaladas en el Sistema Andino de Carreteras o las que bilateral o multilateralmente acuerden los Países Miembros.</p> <p>Artículo 21.- Cuando por causa de fuerza mayor o caso fortuito ocurrido durante el tránsito aduanero comunitario, el transportista no pueda utilizar la aduana de paso de frontera indicada en la declaración aduanera o cumplir con la ruta o plazos previstos, deberá dar aviso a la autoridad aduanera más próxima en el más breve plazo.</p> <p align="right">/...</p>	<p align="center">CAPITULO IX</p> <p align="center"><u>Formalidades a observar en las aduanas de paso de frontera</u></p> <p>Artículo 15.-</p> <p>1. En cada aduana de paso de frontera a la salida del territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías. Estas autoridades controlarán que la unidad de transporte no haya sido objeto de manipulaciones no autorizadas, de que los precintos aduaneros o las marcas de identificación estén intactos y refrendarán la declaración DTA.</p> <p>2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de salida podrán conservar un ejemplar de la declaración DTA para su constancia de la operación y enviarán otro ejemplar refrendado a la aduana de partida o de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguía, para, que ésta pueda cancelar definitivamente la operación TAI en el territorio de ese país.</p>

	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Procedimientos durante el Recorrido bajo el Régimen de TAI</p>	<p>.../</p> <p>Esta autoridad, así como la aduana de paso de frontera utilizada, dejarán constancia de tal hecho en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte y lo comunicarán a la aduana de partida y de destino, determinando la nueva ruta y plazo.</p> <p>Artículo 22.- Siempre que se cumplan las condiciones establecidas en la presente Decisión, las mercancías no serán sometidas a verificación física durante el recorrido, en especial en los pasos de frontera, salvo lo dispuesto en los artículos 24, 25 y 26 de la presente Decisión.</p> <p>Artículo 23.- En la aduana de paso de frontera se procederá a revisar las marcas de identificación aduanera o el número, código y estado del precinto aduanero y se asegurará que éste, la unidad de carga y el medio de transporte, no tengan señales de haber sido forzados o violados.</p> <p>Las aduanas de paso de frontera dejarán constancia de la revisión en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte y, de corresponder, actuarán en los términos establecidos en los literales a) al c) del artículo 17 de la presente Decisión.</p> <p>Cuando deba realizarse una actuación por las autoridades aduaneras, en cualquier parte del recorrido por los Países Miembros, ésta se limitará a lo dispuesto en el presente artículo.</p>	<p>Artículo 16.-</p> <p>1. En cada aduana de paso de frontera a la entrada al territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías.</p> <p>2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera controlarán que:</p> <p>a) La declaración DTA está en regla;</p> <p>b) La unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria y que los precintos aduaneros están intactos o, si se trata de un cargamento excepcional, que corresponda a las prescripciones del párrafo 6 del artículo 14 del presente Anexo.</p> <p>3. Para todos los efectos, la declaración DTA hará las veces de manifiesto de las mercancías y por lo tanto no se exigirá otro documento para cumplir con dicho trámite.</p> <p>4. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de paso de frontera refrendarán la declaración DTA y colocarán sus precintos solamente si los existentes les merecen dudas de su efectividad y en cuyo caso dejarán constancia de ellos en la declaración DTA.</p> <p>1. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de entrada conservarán un ejemplar de la declaración DTA para constancia de la operación.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p align="center">Procedimientos durante el Recorrido bajo el Régimen de TAI</p>	<p>Artículo 24.- En caso de sospecha de irregularidades aduaneras, la aduana de paso o de destino podrá realizar verificación física de las mercancías. El medio de transporte y la unidad de carga, deberán llevarse a un recinto aduanero, dejando constancia expresa de lo actuado, en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.</p> <p>De encontrarse conforme, las mercancías, el medio de transporte y las unidades de carga se procederán a dejar constancia de todo lo actuado en el ejemplar correspondiente de la declaración aduanera, registrando el nuevo número de precinto colocado o las marcas de identificación adoptadas.</p> <p>En caso de comprobación de irregularidades, se impedirá la continuación del tránsito tanto para las mercancías como para las unidades de carga y el medio de transporte, se informará a las aduanas de partida y destino y se iniciará el procedimiento sancionador correspondiente de acuerdo con las disposiciones contenidas en esta Decisión. Las mercancías se someterán a las disposiciones legales establecidas en el País Miembro donde se detectó la irregularidad.</p> <p>Artículo 25.- Cuando una autoridad diferente a la aduanera, en uso de sus facultades, requiera inspeccionar las mercancías en tránsito aduanero comunitario en el territorio de su país, deberá dirigirse de inmediato a la administración de aduana más próxima, la que intervendrá, conforme a su legislación nacional, en la inspección solicitada y procederá de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior.</p> <p>Artículo 26.- En los casos en que el precinto, las marcas de identificación, el medio de transporte, la unidad de carga o las mercancías presenten señales de haber sido forzados, alterados o violados, la autoridad aduanera deberá verificar las mercancías comprobando que su naturaleza, cantidad y peso, coincidan con lo declarado en los documentos que amparan la operación de tránsito aduanero comunitario.</p>	<p>Artículo 17.- Cuando en una aduana de paso de frontera o en el curso del trayecto las autoridades aduaneras remuevan un precinto aduanero para proceder a la inspección de una unidad de transporte cargada, harán constar este hecho en la declaración DTA que acompaña a la unidad de transporte, las observaciones que les merezca la inspección y las características del nuevo precinto aduanero colocado.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Procedimientos durante el Recorrido bajo el Régimen de TAI</p>	<p>Si como resultado de la actuación prevista en el párrafo anterior se determina coincidencia entre lo verificado y lo declarado, la autoridad aduanera precintará nuevamente y autorizará la continuación de la operación.</p> <p>De presentarse diferencias no justificadas se impedirá la continuación del tránsito tanto para las mercancías como para las unidades de carga y el medio de transporte, se informará a las aduanas de partida y destino y se iniciará el procedimiento sancionador correspondiente de acuerdo con las disposiciones contenidas en esta Decisión. Las mercancías se someterán a las disposiciones legales establecidas en el País Miembro donde se detectó la irregularidad.</p> <p>En cualquiera de los supuestos antes señalados la autoridad aduanera dejará constancia, en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, de su actuación y de todas las observaciones adicionales que estime pertinentes.</p> <p>Artículo 27.- En los casos en que por razones operativas o comerciales, el Transportista o el Obligado Principal soliciten la operación de transbordo a la autoridad aduanera, ésta deberá dejar constancia de su actuación en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.</p> <p>Tratándose de la operación de transbordo de las mercancías en su unidad de carga, de un medio de transporte a otro, la aduana respectiva anotará solamente los nuevos datos del medio de transporte en la declaración aduanera, sin colocar un nuevo precinto aduanero.</p> <p>El traslado de las mercancías de una unidad de carga a otra, así como la operación de transbordo de las mercancías de un medio de transporte a otro, deberá comprender siempre la totalidad de las mercancías contenidas en la declaración aduanera.</p> <p>En los casos de traslado de las mercancías de una unidad de carga a otra, en los pasos de frontera o en cualquier parte del recorrido, la aduana colocará un nuevo precinto aduanero o nuevas marcas de identificación, anotando lo actuado en la declaración aduanera, incluyendo todos los detalles de las mercancías: número de bultos, clase y peso de mercancías.</p> <p>/...</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p style="text-align: center;">Procedimientos durante el Recorrido bajo el Régimen de TAI</p>	<p>.../</p> <p>En cualquiera de los casos mencionados en éste artículo, deberán mantenerse los documentos de transporte y manifiesto de carga iniciales presentados a la aduana de partida, debiendo aceptarse documentos complementarios o subsidiarios de éstos, para efectos de control, por parte de las demás autoridades aduaneras.</p> <p>Artículo 28.- Si en caso fortuito o fuerza mayor o por causas que no sean imputables al transportista debidamente comprobadas, se produjeran durante el tránsito daños o accidentes que pongan en peligro inminente a la tripulación, al medio de transporte, la unidad de carga, a la mercancía o a terceras partes, impidiendo la continuación de la operación de tránsito aduanero comunitario, las mercancías amparadas por una declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte podrán ser trasbordadas, bajo la vigilancia de las autoridades aduaneras del país en cuyo territorio se efectúe el trasbordo, dejando constancia de su actuación en la declaración aduanera.</p> <p>En tales situaciones, el obligado principal o el transportista deberá dar aviso a la brevedad a la autoridad aduanera más próxima quien verificará y autorizará el trasbordo de las mercancías a otro medio de transporte o unidad de carga de la misma empresa o de otra empresa habilitada y registrada ante aduanas, dejando constancia del hecho en la declaración aduanera y si el caso amerita colocará un nuevo precinto aduanero, lo que comunicará a la aduana de partida, de paso de frontera y de destino.</p> <p>Artículo 29.- En caso de rotura del precinto o de alteración o destrucción de las marcas de identificación durante el tránsito por causa ajena a la voluntad del transportista y debidamente justificada, éste deberá solicitar en el país en que se encuentre en tránsito, en el plazo más breve posible, que la aduana más próxima y cualquier otra autoridad competente en los casos que se requiera, levante acta y deje constancia de tal hecho en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte. La aduana que intervenga verificará las mercancías y colocará un nuevo precinto aduanero o nuevas marcas de identificación según lo dispuesto en los artículos 26, 27 y 28 de la presente Decisión.</p>	<p>Artículo 21.-</p> <p>1. Si los precintos aduaneros se rompieran o si se destruyesen o se averiasen accidentalmente mercancías en el curso de una operación TAI, la persona que efectúa el transporte comunicará, en el más breve plazo, los hechos a la aduana más próxima. Las autoridades de esta aduana levantarán un acta de comprobación de accidente y tomarán las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar. Un ejemplar del acta de comprobación deberá adjuntarse a la declaración DTA.</p> <p style="text-align: right;">/...</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p style="text-align: center;">Procedimientos durante el Recorrido bajo el Régimen de TAI</p>	<p>Artículo 30.- Las aduanas de paso de frontera deberán remitir un “Aviso de Paso de Frontera” a las aduanas de partida y de destino, tan pronto como haya concluido su actuación, de acuerdo con el artículo 23.</p> <p>El aviso de paso de frontera deberá incluir las incidencias que de acuerdo con lo establecido en los artículos anteriores, hayan podido producirse y estén recogidas en el ejemplar correspondiente de la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.</p> <p>El “Aviso de paso de Frontera” será transmitido por las aduanas de paso de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 67 de esta Decisión.</p>	<p>../</p> <p>2.Si no es posible ponerse inmediatamente en contacto con una autoridad aduanera, el transportador deberá dirigirse a la autoridad policial más próxima. Esta levantará un acta de comprobación de accidente y la adjuntará a la declaración DTA.</p> <p>Esta acta de comprobación deberá presentarse al mismo tiempo que la unidad de transporte con la carga y la declaración DTA en la próxima aduana, la que tomará las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar.</p> <p>3. En caso de peligro inminente que haga necesaria la descarga inmediata de una parte o de la totalidad de la carga, la persona que efectúa el transporte puede tomar por propia iniciativa cuantas medidas estime oportunas.</p> <p>Consecutivamente, se seguirá, según el caso, el procedimiento indicado en el párrafo 1 o en el párrafo 2 del presente artículo.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Procedimientos en la Aduana de Destino</p>	<p align="center">CAPITULO VI PROCEDIMIENTOS EN LA ADUANA DE DESTINO</p> <p>Artículo 31.- Las mercancías, unidades de carga y los medios de transporte deberán presentarse en la aduana de destino dentro del plazo establecido en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.</p> <p>Artículo 32.- El régimen de tránsito aduanero comunitario finalizará en la aduana de destino con la presentación del medio de transporte, la unidad de carga y las mercancías, de conformidad con lo que figure en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte aceptada por la aduana de partida, sin perjuicio de las incidencias que se hayan incorporado durante dicho tránsito.</p> <p>Artículo 33.- Las aduanas de destino revisarán, según proceda:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Que en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, consten las notas correspondientes a la actuación de las aduanas de paso de frontera; b) Que el precinto, unidad de carga, medio de transporte y las mercancías correspondan a lo establecido en dicha declaración aduanera; c) Que el precinto, la unidad de carga y el medio de transporte estén en buen estado, de forma tal que no presenten señales de haber sido violados o manipulados irregularmente; d) Que las marcas de identificación aduanera sean las mismas que fueron colocadas en la aduana de partida o en las aduanas de paso de frontera, de las cuales exista constancia en la declaración aduanera; y e) Que no se haya incurrido en infracción, de acuerdo a lo establecido en el artículo 56 de esta Decisión." 	<p align="center">CAPITULO X Formalidades a observar en la aduana de destino</p> <p>Artículo 18.-</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En la aduana de destino el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías. 2. Estas autoridades aduaneras efectuarán los controles que juzguen necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante han sido cumplidas. 3. Asimismo, estas autoridades aduaneras certificarán sobre la declaración DTA la fecha de presentación de la unidad de transporte con la carga y el resultado de sus controles. Un ejemplar de la declaración DTA así diligenciado será devuelta a la persona interesada.

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p><i>Procedimientos en la Aduana de Destino</i></p>	<p>Artículo 34.- Concluida la operación de tránsito aduanero comunitario, la aduana de destino dejará constancia en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte de las actuaciones practicadas y enviará en forma inmediata el mensaje “Aviso de Fin de Tránsito” a la aduana de partida, a la aduana de garantía y a las aduanas de paso de frontera de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de esta Decisión. A solicitud del Obligado Principal o Transportista debe entregar el soporte correspondiente.</p> <p>En caso de irregularidades, se procederá conforme a lo establecido en el Capítulo X correspondiente a sanciones de la presente Decisión.</p> <p>Artículo 35.- Las mercancías presentadas en la aduana de destino quedarán bajo control aduanero hasta que se les autorice otro destino aduanero.</p>	<p>Artículo 18.-</p> <p>...</p> <p>4. La aduana de destino conservará un ejemplar de la declaración DTA y exigirá la presentación de un ejemplar adicional de esta declaración para ser enviado a la aduana de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguía, para la cancelación definitiva de la operación TAI.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p align="center">De los Precintos Aduaneros</p>	<p align="center">CAPITULO VII DE LOS PRECINTOS ADUANEROS</p> <p>Artículo 36.- Las mercancías en tránsito aduanero comunitario se asegurarán por medio de precintos aduaneros, en los términos establecidos en el presente Capítulo, excepto:</p> <p>a) Cuando el medio de transporte o la unidad de carga no sean susceptibles de ser precintados; y, b) Cuando, por la naturaleza de las mercancías o de sus embalajes, éstas no puedan ser precintadas.</p> <p>En estos casos, las autoridades aduaneras adoptarán las medidas que garanticen la realización del tránsito aduanero comunitario, tales como marcas de identificación aduanera u otras medidas previstas en las legislaciones nacionales, las que serán aceptadas por las autoridades aduaneras de los otros Países Miembros.</p> <p>Cuando la marca de identificación aduanera, puesta en la aduana de partida o en una aduana de paso de frontera, no satisfaga a otra aduana de paso de frontera, ésta podrá colocar una nueva, de lo cual se dejará constancia en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.</p> <p>En ningún caso la aduana de paso de frontera que coloca la nueva marca de identificación aduanera podrá retirar aquella puesta por la aduana de partida u otra aduana de paso de frontera.</p>	<p align="center">CAPÍTULO V Precintos aduaneros</p> <p>Artículo 10.-</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los precintos aduaneros utilizados en una operación de tránsito aduanero internacional efectuada al amparo del presente Anexo deben responder a las condiciones mínimas prescritas en el Apéndice 1 al presente Anexo. 2. En la medida de lo posible, los países aceptarán los precintos aduaneros que respondan a las condiciones mínimas prescritas en el párrafo 1, cuando hayan sido colocados por las autoridades aduaneras de otro país. Sin embargo, cada país tendrá el derecho de colocar sus propios precintos cuando los que se hayan empleado se consideren insuficientes o no ofrezcan la seguridad requerida. 3. Cuando los precintos aduaneros colocados en el territorio de un país son aceptados por el otro país, gozarán en el territorio de éste de la misma protección jurídica que los precintos nacionales.

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p style="text-align: center;">De los Precintos Aduaneros</p>	<p>Artículo 37.- Las autoridades aduaneras de los Países Miembros son las únicas autorizadas para colocar los precintos aduaneros y, en su caso, las marcas de identificación. Los precintos aduaneros serán de uso obligatorio en el medio de transporte, en la unidad de carga y en las mercancías susceptibles de ser precintadas.</p> <p>Los precintos aduaneros y, en su caso, las marcas de identificación, se colocarán en el medio de transporte, en la unidad de carga o en las mercancías, de tal manera que éstas no puedan extraerse de las partes precintadas o sujetas a identificación, o introducirse en ellas otras mercancías sin dejar huellas visibles de fractura o rotura de dicho precinto o marca de identificación.</p> <p>Artículo 38.- La autoridad aduanera de cada País Miembro procederá a aprobar el modelo de los precintos aduaneros que utilizará y lo comunicará a la Secretaría General de la Comunidad Andina, la que deberá informarlo a las autoridades aduaneras de los restantes Países Miembros.</p> <p>Asimismo, la autoridad aduanera de un País Miembro podrá autorizar la utilización de precintos aduaneros particulares, decisión que deberá ser comunicada a la Secretaría General de la Comunidad Andina, la que deberá informarlo a las autoridades aduaneras de los demás Países Miembros.</p> <p>Los precintos colocados por las aduanas de un País Miembro serán aceptados por las aduanas de los demás Países Miembros como si fuesen propios, mientras dure la operación de tránsito aduanero comunitario.</p>	<p>Artículo 10.-</p> <p>4. Los precintos aduaneros utilizados en una operación de tránsito aduanero internacional efectuada al amparo del presente Anexo deben responder a las condiciones mínimas prescritas en el Apéndice 1 al presente Anexo.</p> <p>5. En la medida de lo posible, los países aceptarán los precintos aduaneros que respondan a las condiciones mínimas prescritas en el párrafo 1, cuando hayan sido colocados por las autoridades aduaneras de otro país. Sin embargo, cada país tendrá el derecho de colocar sus propios precintos cuando los que se hayan empleado se consideren insuficientes o no ofrezcan la seguridad requerida.</p> <p>Cuando los precintos aduaneros colocados en el territorio de un país son aceptados por el otro país, gozarán en el territorio de éste de la misma protección jurídica que los precintos nacionales.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p style="text-align: center;">De los Precintos Aduaneros</p>	<p>Artículo 39.- Los precintos aduaneros deberán tener, por lo menos, las siguientes características generales:</p> <p>a) Deberán ser sólidos, duraderos y ofrecer adecuada seguridad;</p> <p>b) Deberán colocarse rápida y fácilmente;</p> <p>c) Deberán examinarse e identificarse fácilmente;</p> <p>d) Estarán hechos de tal forma que para abrirse, necesariamente tengan que romperse, o que sea imposible efectuar manipulaciones irregulares sin dejar huellas;</p> <p>e) Estarán hechos de tal forma que sea imposible utilizar el mismo precinto más de una vez;</p> <p>f) Estarán hechos de material suficientemente resistente para evitar roturas accidentales o deterioro rápido por agentes atmosféricos o químicos;</p> <p>g) Diseñados y fabricados de modo tal que sea sumamente difícil copiarlos o falsificarlos;</p>	<p style="text-align: center;">ANEXO I - APENDICE 1 CONDICIONES MINIMAS A QUE DEBEN RESPONDER LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD ADUANERA (SELLOS Y PRECINTOS)</p> <p><u>1. Requisitos generales de los elementos de seguridad aduanera</u></p> <p>a) ser fuertes y durables;</p> <p>b) ser fáciles de colocar;</p> <p>c) ser fáciles de examinar e identificar;</p> <p>d) no poder quitarse o deshacerse sin romperlos o efectuarse manipulaciones irregulares sin dejar marcas;</p> <p>e) no poder utilizarse más de una vez; y</p> <p>f) ser de copia o imitación tan difícil como sea posible.</p> <p><u>3. Especificaciones de los precintos</u></p> <p>a) los precintos deberán ser fuertes y durables, resistentes al tiempo y a la corrosión;</p> <p>b) el largo del precinto debe ser calculado de manera de no permitir que una abertura sellada sea abierta en todo o en parte sin que el sello o precinto se rompa o deteriore visiblemente; y</p> <p>c) el material utilizado debe ser escogido en función del sistema de precintado adoptado.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p style="text-align: center;">De los Precintos Aduaneros</p>	<p>/...</p> <p>h) Los precintos aduaneros oficiales contendrán la siguiente identificación en bajo relieve o código de barras:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Siglas identificadoras de la aduana del País Miembro; o ii. El empleo de la palabra "Aduana" y el código del País Miembro de acuerdo a la Norma Internacional ISO 3166 (Bolivia: BO; Colombia: CO; Ecuador: EC; Perú: PE; Venezuela: VE); y, iii. Número consecutivo. <p>Artículo 40.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores, las aduanas de los Países Miembros podrán disponer la utilización de dispositivos electrónicos de seguridad en los medios de transporte, unidades de carga y en las mercancías. Estos dispositivos deberán ser puestos en conocimiento de la Secretaría General y del Comité Andino de Asuntos Aduaneros y comunicados a las aduanas de los demás Países Miembros.</p>	<p style="text-align: center;">CONDICIONES MINIMAS A QUE DEBEN RESPONDER LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD ADUANERA (SELLOS Y PRECINTOS)</p> <p>2. <u>Especificaciones materiales del sello</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) el tamaño y forma del sello deberán ser tales que las marcas de identificación sean fácilmente legibles; b) la dimensión de cada ojal de un sello corresponderá a la del precinto utilizado y deberá estar ubicado de tal manera que éste se ajuste firmemente cuando el sello esté cerrado; c) el material utilizado deberá ser suficientemente fuerte como para prevenir roturas accidentales Un deterioro demasiado rápido (debido a condiciones climáticas, agentes químicos, etc.) o manipulaciones irregulares que no dejen marcas; y d) el material utilizado se escogerá en función del sistema de precintado adoptado. <p>4. <u>Marcas de identificación</u></p> <p>El sello o precinto, según convenga, debe comprender marcas que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) indiquen que se trata de un sello aduanero, por la aplicación de la palabra "aduanas", en español o portugués; b) identifiquen el país que aplica el sello, preferiblemente por medio de los signos que se emplean para indicar el país de matrícula de los vehículos motorizados en el tráfico internacional; y c) permitan la identificación de la aduana que coloca el sello, o bajo cuya autoridad fue colocado.

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p><i>De los Vehículos y Unidades de Carga en el TAI</i></p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO VIII DE LOS VEHICULOS Y UNIDADES DE CARGA EN EL TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO</p> <p>Artículo 41.- Las operaciones de tránsito aduanero comunitario se podrán realizar en todo tipo de vehículos de transporte autorizados o habilitados y en unidades de carga, registradas cuando proceda, para transporte internacional por los organismos nacionales competentes de los Países Miembros, siempre que cumplan los siguientes requisitos de seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Puedan ser precintados de manera sencilla y eficaz; b) Estén contruidos de tal manera que aseguren que ninguna mercancía pueda ser extraída o introducida sin fractura que deje huellas visibles, o sin rotura del precinto aduanero; c) No tengan espacios que permitan esconder mercancías u otros objetos; y d) Todos los espacios reservados para la carga sean fácilmente accesibles a la intervención de las autoridades aduaneras. <p>Artículo 42.- En el caso de transporte internacional de mercancías por carretera, corresponde a la autoridad aduanera del País Miembro en el que el transportista autorizado se haya constituido, el registro de los vehículos de transporte autorizados o habilitados y las unidades de carga.</p> <p>Este registro de la autoridad aduanera tendrá validez en todos los Países Miembros por un período de dos años, y podrá ser renovado automáticamente por períodos iguales a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista un acto administrativo suspendiéndola o cancelándola y será notificado a las aduanas de los demás Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina. Dicho registro se hará sin perjuicio de lo establecido en las Decisiones sobre transporte internacional por carretera.</p> <p>La autoridad aduanera podrá utilizar un sistema de identificación magnético del vehículo u otro de efecto similar.</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p><i>Del Procedimiento de Garantía para el TAI</i></p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO IX DEL PROCEDIMIENTO DE GARANTIA PARA EL TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO</p> <p>Sección Primera</p> <p>De la Garantía Económica</p> <p>Artículo 43.- En toda operación de Tránsito Aduanero Comunitario que se efectúe bajo cualquier modalidad de transporte, el Obligado Principal deberá constituir una garantía económica, a fin de garantizar el pago de los derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones, que los Países Miembros eventualmente puedan exigir por las mercancías que circulen en sus territorios, con ocasión de una operación de Tránsito Aduanero Comunitario y la información consignada en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, en la parte correspondiente al Tránsito Aduanero Comunitario.</p> <p>La garantía será constituida ante la aduana de garantía que, de encontrarla conforme, la aceptará y conservará en custodia, procediendo a notificar a las demás aduanas de los Países Miembros involucradas en el Tránsito Aduanero Comunitario.</p> <p>La aduana de partida deberá consignar en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, y en el Aviso de Partida, la identificación de la garantía que ampara la operación de Tránsito Aduanero Comunitario.</p> <p>Cuando el transportista actúe a su vez como obligado principal, los vehículos habilitados y las unidades de carga registradas por la autoridad nacional competente se constituyen, de pleno derecho, en garantía exigible y válida por el monto de los derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones que los Países Miembros eventualmente puedan exigir por las mercancías que circulen en sus territorios, con ocasión de una operación de Tránsito Aduanero Comunitario. El transportista podrá sustituir tal garantía por una garantía económica a satisfacción de las autoridades aduaneras.”</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO VII</p> <p style="text-align: center;"><u>Garantías sobre las mercancías y los vehículos</u></p> <p>Artículo 13</p> <p>1. Las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional terrestre de carga están dispensadas de presentar garantías formales para cubrir los gravámenes eventualmente exigibles por las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional y por los vehículos bajo el régimen de admisión temporal.</p> <p>2. Los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p><i>Del Procedimiento de Garantía para el TAI</i></p>	<p>Artículo 44.- La garantía económica podrá ser de dos clases: a) global para varias operaciones de tránsito aduanero comunitario, o b) individual para una sola operación de tránsito aduanero comunitario.</p> <p>Artículo 45.- La garantía individual se calculará sobre la base del valor CIF de las mercancías a ser transportada, para cubrir los máximos derechos e impuestos, recargos, eventualmente exigibles en los países de tránsito o de destino, como consecuencia de una única operación de tránsito aduanero comunitario.</p> <p>Artículo 46.- Las Administraciones Aduaneras velarán por que el monto de la garantía global sea suficiente para cubrir los máximos derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones, eventualmente exigibles en los países de tránsito o de destino, sobre la base del valor CIF de las mercancías a ser transportadas como consecuencia de varias operaciones de tránsito aduanero comunitario.</p> <p>Artículo 47.- La garantía económica tendrá cobertura en todos los Países Miembros de la Comunidad Andina por donde se efectúe la operación de tránsito aduanero comunitario. La clase de garantía que presente el Obligado Principal para ser aceptada por la aduana de garantía será sujeta a la condición señalada en el párrafo anterior.</p> <p>Artículo 48.- El monto de la garantía económica será determinado por la aduana de garantía de conformidad con el valor CIF de la mercancía a ser transportada, para cubrir los máximos derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones, eventualmente exigibles en los países de tránsito o de destino.</p> <p>Artículo 49.- La aduana de garantía procederá a la liberación de las garantías una vez recibida por parte de la aduana de destino el mensaje de "Aviso de Fin de Tránsito" indicando que el régimen de tránsito aduanero comunitario ha finalizado en debida forma.</p> <p>Artículo 50.- En caso de incurrirse en cualquiera de las infracciones estipuladas en el Capítulo X de la presente Decisión, la aduana que ha constatado dicha situación notificará de inmediato a la aduana de partida y a la aduana de garantía sobre el particular. La aduana de garantía, a solicitud de la aduana del País Miembro donde se cometió la infracción, remitirá el documento de garantía a dicha aduana para su ejecución.</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p><i>Del Procedimiento de Garantía para el TAI</i></p>	<p>Sección Segunda Del Vehículo como Garantía para el Transporte bajo el régimen de tránsito aduanero comunitario Artículo 51.- Cuando el tránsito aduanero comunitario se efectúe bajo una operación de transporte internacional de mercancías por carretera, los vehículos habilitados y unidades de carga registradas por la Aduana, se constituyen de pleno derecho, en garantía exigible y válida por el monto de los derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones derivados de la internación temporal de dichos vehículos y unidades de carga y del incumplimiento de sus obligaciones como transportista en los territorios aduaneros de los Países Miembros. El transportista podrá sustituir tal garantía por una garantía económica a satisfacción de las autoridades aduaneras. Cuando el transportista presente garantía económica, ésta se regirá, en lo pertinente, por lo dispuesto en la Sección correspondiente de la presente Decisión. Artículo 52.- Para efecto de lo establecido en los artículos 43 y 51, los vehículos habilitados y unidades de carga registradas podrán ser objeto de aprehensión y posterior enajenación en el País Miembro afectado, conforme a su legislación nacional. La aduana respectiva podrá disponer de su producto líquido para satisfacer las obligaciones adeudadas. Cuando el producto líquido de la enajenación no alcanzare a cubrir el monto de los derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias aplicables, la diferencia será cubierta por el transportista dentro del plazo que establezca la aduana. En caso de no cumplir con dicho pago, la aduana podrá aprehender otros vehículos habilitados o unidades de carga registradas del mismo transportista y proceder de acuerdo con lo expresado en la presente Decisión y su legislación nacional. El transportista podrá sustituir dicha aprehensión por una garantía económica a satisfacción de las autoridades aduaneras. En el evento de que el vehículo habilitado no fuese localizado en el territorio nacional o exista evidencia de que ha salido del País Miembro a cualquier otro país, el transportista deberá pagar la totalidad de los derechos e impuestos comprometidos, así como las sanciones pecuniarias aplicables dentro del plazo que establezca la respectiva legislación aduanera.</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p><i>Del Procedimiento de Garantía para el TAI</i></p>	<p>En caso de incumplimiento de lo anteriormente dispuesto, la autoridad aduanera notificará este hecho a las aduanas de los Países Miembros y al Organismo Nacional Competente en materia de transporte, para los fines pertinentes.</p> <p>Artículo 53.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista podrá liberar el vehículo habilitado o la unidad de carga registrada que hubieren sido aprehendidos, pagando los montos equivalentes a derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones, eventualmente exigibles por la internación temporal del vehículo, y por el incumplimiento de sus obligaciones como transportista en concordancia con las legislaciones nacionales, o constituyendo garantía a satisfacción de las autoridades aduaneras.</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Infracciones en el TAI</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO X</p> <p style="text-align: center;">INFRACCIONES Y SANCIONES EN MATERIA DE TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO</p> <p>Sección Primera - De las Infracciones</p> <p>Artículo 54.- La autoridad aduanera de cada País Miembro conocerá y adoptará las medidas cautelares que sean necesarias; y sancionará las infracciones contra las disposiciones contenidas en esta Decisión, sus modificatorias o complementarias, cometidas en su territorio, en el curso de una operación de tránsito aduanero comunitario o con ocasión de la misma, de conformidad con las normas comunitarias correspondientes.</p> <p>Artículo 55.- Cuando las mercancías no sean presentadas a la aduana de paso de frontera o de destino, según sea el caso, dentro del plazo establecido por la aduana de partida, se considerará que la infracción se ha cometido en el territorio del País Miembro:</p> <p>a) al que corresponda la aduana de partida, cuando no se haya cruzado ninguna frontera;</p> <p>b) al que corresponda la aduana del último paso de frontera, cuando se ha registrado el cruce de esa frontera; o,</p> <p>c) en el que se hubieren aprehendido las mercancías, las unidades de carga o los vehículos.</p> <p>Cuando no sea posible determinar el lugar de la infracción se considerará que ésta se ha cometido en el País Miembro en que se ha probado el incumplimiento de las normas comunitarias sobre tránsito aduanero comunitario.</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO XI</p> <p style="text-align: center;">Infracciones aduaneras, reclamaciones y accidentes</p> <p>Artículo 19</p> <p>1. Si la Aduana de un país detecta la existencia de presuntas infracciones aduaneras, adoptará las medidas legales correspondientes conforme a su propia legislación. En caso de retención del vehículo, la empresa autorizada podrá presentar una garantía que satisfaga a las autoridades competentes, a fin de obtener la liberación del vehículo, mientras prosigan los trámites administrativos o judiciales.</p> <p>Artículo 19</p> <p>...</p> <p>2. Sin perjuicio de las acciones administrativas y judiciales que se persigan por las infracciones aduaneras a que se refiere el párrafo anterior, las Aduanas se reservan el derecho a requerir al organismo nacional competente de su país, que proceda a la suspensión del permiso originario o complementario que haya concedido a la empresa afectada. Si una empresa autorizada incurre en infracciones reiteradas, el organismo nacional competente, a petición de la autoridad aduanera, cancelará el permiso originario o complementario, según corresponda.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Infracciones en el TAI</p>	<p>Artículo 56.- Constituirán infracción específica al régimen de tránsito aduanero comunitario, sin perjuicio de las infracciones establecidas con carácter general en la legislación aduanera comunitaria:</p> <p>a) Incurrir en inexactitud o error en los datos consignados en el DUA, cuando estos conlleven a variar el monto que garantice adecuadamente los derechos e impuestos, la obtención de un beneficio al cual no se tiene derecho o el incumplimiento de los requisitos exigidos para el Tránsito Aduanero Comunitario.</p> <p>b) Transitar por rutas diferentes a las autorizadas por las administraciones aduaneras de cada País Miembro.</p> <p>c) No informar a la autoridad aduanera, de las incidencias ocurridas durante el tránsito aduanero comunitario;</p> <p>d) No informar a la administración aduanera, de la ruptura accidental de precintos y marcas de identificación aduaneros ocurrida durante el tránsito aduanero comunitario;</p> <p>e) No presentar las mercancías, las unidades de carga o el medio de transporte, en las aduanas de paso de frontera.</p> <p>f) No presentar las mercancías, las unidades de carga o el medio de transporte, en la aduana de destino dentro del plazo establecido por la aduana de partida y señalado en la declaración aduanera;</p> <p>g) Presentar diferencias injustificadas en cantidad y peso en los controles que efectúen las aduanas de paso de frontera o de destino, con respecto al contenido en la declaración aduanera;</p> <p>h) Presentar diferencias, en los controles efectuados en las aduanas de paso de frontera y en la aduana de destino, entre la clase de mercancía verificada y la declarada;</p> <p>i) Presentar en la aduana de destino, para efectos del ingreso de la mercancía a los lugares habilitados, documentos soportes distintos de los entregados en la aduana de partida para la aprobación del tránsito aduanero comunitario;</p> <p>j) Presentar en la aduana de paso o de destino los medios de transporte o unidades de carga con los precintos o marcas de identificación aduanera, rotos, adulterados o violados;</p> <p style="text-align: right;">/...</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR	PROYECTO ALADI
Infracciones en el TAI	<p>.../</p> <p>k) Presentar un precinto o marcas de identificación aduaneras diferentes al debidamente autorizado;</p> <p>l) Utilizar firmas y sellos de funcionarios aduaneros en el DUA, declarados como falsos por la autoridad competente de cada País Miembro; y</p> <p>m) Utilizar medios de transporte y unidades de carga distintos a los autorizados por la aduana para el tránsito aduanero comunitario.</p>		

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p><i>Sanciones en el TAI</i></p>	<p>Sección Segunda De las Sanciones Artículo 57.- Las sanciones administrativas que se aplicarán a las infracciones previstas en el artículo anterior, podrán ser pecuniarias, de suspensión o de cancelación de la autorización para el ejercicio del tránsito aduanero comunitario, conforme con la reglamentación que para el efecto expida la Secretaría General de la Comunidad Andina, mediante Resolución, previa consulta con el Comité Andino de Asuntos Aduaneros.</p> <p>La autoridad aduanera de cada País Miembro aplicará las sanciones por la comisión de las infracciones previstas sin perjuicio de la responsabilidad civil, penal, fiscal o cambiaria que puedan derivarse de las conductas o hechos investigados. El procedimiento aplicable para la imposición de las sanciones, así como las condiciones administrativas para el cobro de las mismas, se regirán por las disposiciones contempladas en la legislación interna de cada uno de los Países Miembros.</p> <p>Artículo 58.- En el caso de que se origine una deuda aduanera como consecuencia de la conclusión irregular de una operación de tránsito aduanero comunitario, la liquidación de los derechos e impuestos exigibles tendrá lugar ante la aduana competente del País Miembro en el que haya ocurrido la infracción. La liquidación de la deuda aduanera se practicará tomando en cuenta el valor CIF de la mercancía declarado en el DUA y el monto de los derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones, exigibles al momento de la aceptación de la declaración aduanera de las mercancías, que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario.</p> <p>El obligado principal será el responsable del pago de la deuda aduanera liquidada, por las obligaciones nacidas del incumplimiento al régimen de tránsito aduanero comunitario.</p> <p>El transportista autorizado será responsable solidario del pago de la deuda aduanera liquidada por las obligaciones nacidas del incumplimiento del régimen de tránsito aduanero comunitario, cuando se comprueben que son consecuencia de la indebida ejecución de la operación de Tránsito Aduanero Comunitario.</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR	PROYECTO ALADI
<p>Sanciones en el TAI</p>	<p>Artículo 59.- Las siguientes mercancías no estarán sujetas al pago de la deuda aduanera:</p> <p>a) Las que se hayan perdido o destruido totalmente, por razones de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobados, de conformidad con la legislación nacional de cada País Miembro;</p> <p>b) Las que se hayan perdido o destruido parcialmente, por razones de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobado, de conformidad con la legislación nacional de cada País Miembro, en la parte correspondiente a la pérdida o destrucción; y</p> <p>c) Las que hayan sufrido mermas consideradas como margen de tolerancia en la carga a granel.</p>		

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Cooperación entre las Aduanas</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO XI</p> <p style="text-align: center;">COOPERACIÓN ENTRE LAS ADUANAS DE LOS PAÍSES MIEMBROS PARA LA FACILITACION DEL TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO</p> <p>Artículo 60.- Las autoridades aduaneras de cada País Miembro deberán designar a un Coordinador Nacional, a más tardar a la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, quien velará por el cumplimiento de esta Decisión, atenderá y resolverá consultas, quejas y cualquier situación que se derive de la aplicación de la misma, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan a las autoridades administrativas, legislativas y judiciales en el cumplimiento de esta Decisión.</p> <p>Artículo 61.- Las autoridades aduaneras de los Países Miembros se comunicarán mutuamente las informaciones relativas a los tránsitos aduaneros comunitarios que ellos hayan autorizado.</p> <p>Cuando la autoridad aduanera de un País Miembro constate inexactitudes en una declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, o cualquier otra irregularidad con ocasión de una operación de transporte efectuada en aplicación de las disposiciones de la presente Decisión, las comunicarán de oficio y en forma inmediata, a las autoridades aduaneras de los demás Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina.</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO XII</p> <p style="text-align: center;">Asistencia mutua administrativa</p> <p>Artículo 22.-</p> <p>1. A petición escrita de las autoridades aduaneras de un país que haya iniciado investigaciones en caso de infracción o de sospecha de infracción a las disposiciones del presente Anexo, las autoridades aduaneras de cualquier otro país comunicarán tan pronto como sea posible:</p> <p>a) Cualquier información de que dispongan en relación con declaraciones de tránsito aduanero internacional de mercancías que hayan sido presentadas o aceptadas en su territorio y que se presuman falsas;</p> <p>b) Cualquier información de que dispongan y que permita comprobar la autenticidad de precintos que puedan haber sido colocados en su territorio.</p> <p>Artículo 23.-Cuando las autoridades aduaneras de un país constaten inexactitudes en una declaración DTA o cualquier otra irregularidad con ocasión de una operación de transporte efectuada en aplicación de las disposiciones del presente Anexo, lo comunicarán de oficio y en el más breve plazo a las autoridades aduaneras de los demás países afectados, si estiman que estas informaciones presentan interés para dichas autoridades.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Cooperación entre las Aduanas</p>	<p>Artículo 62.- Cuando una autoridad aduanera de un País Miembro solicite información a otra autoridad aduanera de otro País Miembro, referente a una operación de tránsito aduanero comunitario, la autoridad aduanera requerida debe proporcionar la información solicitada en forma inmediata, de acuerdo con la Decisión 478 y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.</p> <p>Artículo 63.- Las autoridades aduaneras de los Países Miembros designarán las oficinas de aduanas habilitadas para ejercer las funciones relativas al tránsito aduanero comunitario, así como los horarios de atención de las mismas.</p> <p>La lista de las oficinas de aduana habilitadas y sus respectivas actualizaciones para operaciones de tránsito aduanero comunitario, los plazos y rutas establecidos en el territorio nacional para el tránsito aduanero comunitario, el Coordinador Nacional y los horarios de atención se harán conocer a las autoridades aduaneras de los restantes Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina, según lo establecido en la Tercera Disposición Transitoria de la presente Decisión.</p> <p>Cuando estas oficinas de aduana estén situadas en una frontera común, las autoridades aduaneras de los países limítrofes, a fin de facilitar las operaciones de tránsito aduanero comunitario, deberán armonizar los días y horas de atención y podrán disponer la habilitación de controles aduaneros integrados o yuxtapuestos.</p> <p>Artículo 64.- Los Países Miembros procurarán reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades aduaneras en las aduanas de paso de frontera y ordenar un procedimiento simplificado y expedito para las operaciones de tránsito aduanero comunitario.</p> <p>Con el fin de aplicar las disposiciones establecidas en la presente Decisión, se dispondrán las medidas administrativas, de infraestructura y de recursos humanos que permitan que el tránsito aduanero comunitario pueda ser realizado las 24 horas al día y todos los días del año.</p> <p>Artículo 65.- Se concederá prioridad para los despachos aduaneros referentes a los animales vivos, a las mercancías perecederas y a las demás de tránsito aduanero comunitario que, por sus características, requieran imperativamente un rápido despacho.</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Cooperación entre las Aduanas</p>	<p>Artículo 66.- A solicitud del destinatario y del Obligado Principal, la autoridad de una aduana distinta de la aduana de destino designada en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, situada en un País Miembro distinto del País Miembro en el que esté situada la aduana de partida, podrá poner fin a la operación de tránsito aduanero comunitario y constituirse en nueva aduana de destino, debiendo cumplir con lo establecido en el Capítulo VI de esta Decisión.</p> <p>Artículo 67.- Las autoridades aduaneras de los Países Miembros establecerán una red de transmisión electrónica de datos entre ellas, y adoptarán los formatos electrónicos y esquema de seguridad, con el objeto de facilitar la aplicación de los procedimientos de gestión del tránsito aduanero comunitario y los mecanismos de control establecidos en los artículos 18, 30 y 34 de la presente Decisión.</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
<p>Disposiciones Complementarias</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO XII DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS</p> <p>Artículo 68.- Las disposiciones contenidas en la presente Decisión serán aplicadas al autotransporte en lo que fuera pertinente.</p> <p>Artículo 69.- El tránsito aduanero comunitario no será aplicable al transporte de encomiendas y paquetes postales, el que se rige por la Decisión 398 sobre Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera.</p> <p>Artículo 70.- Sin perjuicio de las funciones que al respecto corresponden a los órganos comunitarios, el Comité Andino de Asuntos Aduaneros velará por el cumplimiento y aplicación de la presente Decisión y podrá recomendar a la Secretaría General de la Comunidad Andina las normas que resulten necesarias para la correcta aplicación y cumplimiento de la presente Decisión.</p> <p>Artículo 71.- En todo lo no previsto por esta Decisión se aplicarán las disposiciones pertinentes contenidas en las legislaciones nacionales de los Países Miembros en tanto sean compatibles con aquella.</p> <p>Artículo 72.- La presente Decisión sustituye la Decisión 477 de la Comisión de la Comunidad Andina.</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO XIII Disposiciones diversas</p> <p>A petición de la persona que tenga el derecho a disponer de las mercancías, la autoridad de una aduana distinta de la designada en la declaración DTA como aduana de destino, puede poner fin a esta operación, debiendo mencionarse este cambio en la declaración DTA por la autoridad aduanera que así lo autorice. Esta deberá comunicar el hecho tanto a la aduana de paso de frontera de entrada al país como a la de destino.</p> <p>Artículo 66.-En lo que no se ha previsto expresamente en el presente Acuerdo, se aplicarán supletoriamente las legislaciones aduaneras nacionales sobre la materia.</p> <p>Artículo 24 Los países podrán, para la realización del tramo de una operación TAI que se desarrolla en su territorio:</p> <p>Artículo 25 a) Señalar un plazo para que se complete la operación en su territorio; b) Exigir que las unidades de transporte sigan itinerarios determinados.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR	PROYECTO ALADI
<p>Disposiciones Complementarias</p>		<p>Artículo 26 1. Cada país designará las aduanas habilitadas para ejercer las funciones previstas por el presente Anexo. 2. Los países deberán: a) Reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades aduaneras en las aduanas de paso de frontera y establecer un procedimiento separado y expedito para las mercancías sujetas a la operación TAI; b) Conceder prioridad al despacho de las mercancías perecederas, animales vivos y otras mercancías que requieren imperativamente un transporte rápido, tales como los envíos urgentes o de socorro con ocasión de catástrofes.</p> <p>Artículo 27 1. Por la práctica de las formalidades aduaneras mencionadas en el presente Anexo, la intervención del personal de aduanas no dará lugar a pago alguno, a excepción de lo dispuesto en el párrafo siguiente. 2. Los Países permitirán, a pedido de cualquier persona interesada, el funcionamiento de las aduanas de paso de frontera en días, horas y locales fuera de los establecidos normalmente. En tal caso, se podrá cobrar el costo de los gastos realizados con motivo de dicha atención especial, inclusive la remuneración extraordinaria del personal.</p> <p>Artículo 28.- Para el paso de las unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se deberá presentar un Manifiesto Internacional de Carga (MIC).</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR	PROYECTO ALADI
<p><i>Disposiciones Complementarias</i></p>		<p>Artículo 29.- Las disposiciones del presente Anexo establecen facilidades mínimas y no se oponen a la aplicación de facilidades mayores que determinados países se hayan concedido o pudieren concederse, bien por disposiciones unilaterales o bien en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, a condición de que la concesión de facilidades mayores no comprometa el desenvolvimiento de las operaciones efectuadas en aplicación del presente Anexo.</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
Disposiciones Finales	<p style="text-align: center;">DISPOSICIONES FINALES</p> <p>Primera.- La presente Decisión se aplicará a partir del 1 de enero del 2006.</p> <p>Segunda.- La Secretaría General de la Comunidad Andina, adoptará las normas reglamentarias que resulten necesarias para la aplicación de la presente Decisión.</p> <p>Tercera.- Las operaciones de Transporte Multimodal se regirán por las Decisiones 331 y 393 de la comisión del Acuerdo de Cartagena, y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.</p> <p>Dada en la ciudad de Lima, Perú, a los quince días del mes de julio del año dos mil cinco.</p>	

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
Administración del Acuerdo		<p style="text-align: center;">CAPITULO XIV Disposiciones finales</p> <p>Artículo 30.-</p> <p>1. A petición de uno o más de los países se convocará a reuniones de la Comisión establecida por el artículo 16 del Acuerdo con la participación de expertos de aduana de los mismos, con el objeto de examinar las disposiciones del presente Anexo y proponer la aplicación de medidas que aseguren la uniformidad de los procedimientos empleados por cada aduana para su puesta en práctica.</p> <p>2. Asimismo, la citada Comisión procurará que se utilice la transmisión electrónica de datos para el intercambio de información de las aduanas de los países entre sí y con otros proveedores y usuarios de información del comercio internacional, a fin de lograr un mejor aprovechamiento de los avances tecnológicos en esa materia, facilitar la aplicación de los procedimientos aduaneros y estrechar la cooperación entre las aduanas de los países.</p>

ANEXO 3: COMUNIDAD ANDINA - FORMULARIO DECLARACIÓN DE TAI (DTAI)

 COMUNIDAD ANDINA		Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI)			Nº _____		
1 Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado		10 País y aduana de partida					
2 Nombre y dirección del declarante		11 País y aduana de destino					
3 Nombre y dirección del remitente		12 País de origen de las mercancías					
4 Nombre y dirección del destinatario		13 Traslado SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> País _____					
5 Nombre y dirección del consignatario		Unidad de transporte _____ Unidad de carga _____ Transportista autorizado _____ Observaciones: _____					
6 Placa y país de matrícula de los vehículos habilitados							
7 Placa y país de matrícula de las unidades de carga							
8 Manifiesto de carga N°(s)							
9 Aduana de carga, si es distinta a la de partida		14 Contenedor N°		15 Precinto N°			
16 Carta de porte N°	17 Descripción de las mercancías	18 Cantidad de bultos	19 Clase y marcas de los bultos	Peso en kilogramos		22 volumen en metros cúbicos	23 Precio de las mercancías en US\$
				20 Bruto	21 Neto		
24 Aduanas de cruce de frontera							
El suscrito se obliga a cumplir con las disposiciones que regulan esta operación de tránsito aduanero internacional de acuerdo con las condiciones prescritas en el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.				26 Documentos anexos			
25 Firma y sello del declarante				27 Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida			
Lugar y fecha				Fecha			

CONTROL DE LAS ADUANAS DE CRUCE DE FRONTERAS

PAIS DE PARTIDA - ADUANA DE SALIDA

Observaciones:	Estado e identificación de los precintos
	Estado de la unidad de carga
	Firma y sello de la aduana de salida
	Fecha

PRIMER PAIS EN TRANSITO-ADUANA DE CRUCE DE FRONTERA A LA ENTRADA

Observaciones:
Firma y sello de la aduana de cruce de frontera a la entrada
Fecha

PRIMER PAIS EN TRANSITO-ADUANA DE CRUCE DE FRONTERA A LA SALIDA

Observaciones
Firma y sello de la aduana de cruce de frontera a la salida
Fecha

SEGUNDO PAIS EN TRANSITO-ADUANA DE CRUCE DE FRONTERA A LA ENTRADA

Observaciones:
Firma y sello de la aduana de cruce de frontera a la entrada
Fecha

SEGUNDO PAIS EN TRANSITO-ADUANA DE CRUCE DE FRONTERA A LA SALIDA

Observaciones
Firma y sello de la aduana de cruce de frontera a la salida
Fecha

TERCER PAIS EN TRANSITO-ADUANA DE CRUCE DE FRONTERA A LA ENTRADA

Observaciones:
Firma y sello de la aduana de cruce de frontera a la entrada
Fecha

TERCER PAIS EN TRANSITO-ADUANA DE CRUCE DE FRONTERA A LA SALIDA

Observaciones
Firma y sello de la aduana de cruce de frontera a la salida
Fecha

PAIS DE DESTINO - ADUANA DE ENTRADA

Observaciones:
Firma y sello de la aduana de entrada
Fecha

ADUANA DE DESTINO

Observaciones de la aduana de destino
Estado e identificación de los precintos
Estado de la unidad de carga
Ruta autorizada y plazo del transporte
Firma y sello de la aduana de destino
Fecha

La diagramación del formato "Declaración de Tránsito Aduanero Internacional" (DTAI) se rige por las Normas de la Organización Internacional de Normalización (OIN) para el diseño de formatos alineados en serie, que se señalan a continuación:

a) ISO 216-1975, que establece la serie internacional para los formatos.

El tamaño del papel del formato será el del formato A4 (210 mm x 297 mm) o el del formato 216 mm x 280 mm. En ambos casos se debe mantener los mismos márgenes superior e izquierdo y una superficie útil común de 183 mm x 262 mm.

b) ISO 3535-1977, que establece los principios básicos para el diseño de formatos.

El espaciado entre líneas será de 1/6 de pulgada (4,233 mm) y el espaciado de caracteres será de 1/10 de pulgada (2,54 mm). El margen superior será de 10 mm y el margen izquierdo de 20 mm. Las medidas aplicadas a la superficie deben dar un espacio útil de 72 caracteres a lo ancho y 62 líneas.

En la reproducción del formato "Declaración de Tránsito Aduanero Internacional" (DTAI) debe acatarse estrictamente las normas de diagramación y diseño señaladas en los literales anteriores. El reverso del formato mantiene el margen superior de 10 mm, pero traslada el margen lateral de 20 mm al costado derecho de la hoja para que su superficie útil se alinee perfectamente con la del anverso.

Cada Operación de Tránsito Aduanero Internacional requerirá de una DTAI. Una misma DTAI puede amparar a varios envíos de mercancías embarcadas en un solo vehículo, o bien a una sola partida fraccionada entre varios vehículos. Sin embargo, una Operación de Tránsito Aduanero Internacional no podrá ser fraccionada en el tiempo.

En los casos en que la información a consignarse en las Casillas de la DTAI requieran de mayor espacio, el transportista autorizado puede hacer uso de hojas anexas, en las cuales indicará el(los) número(s) de la(s) casilla(s) y la(s) firmará el Declarante o su representante, el funcionario de la Aduana de Partida, e indicará el número de identificación de la DTAI pertinente.

Las casillas al reverso de la DTAI se reservan para el uso de las autoridades de aduana que intervienen en los trámites fronterizos asociados con la Operación de Tránsito Aduanero Internacional, tanto en el país de partida como en los de tránsito y de destino, así como para la aduana de este último donde se efectúe la nacionalización de las mercancías o se le asigne otro régimen al término de la Operación de Tránsito Aduanero Internacional.

ANEXO 4: ATIT - FORMULARIO MIC/DTA

MIC/DTA		Manifiesto Internacional de Cargo por Carretera / Declaração de Trânsito Aduaneiro Manifesto Internacional do Cargo Rodoviário / Declaração de Trânsito Aduaneiro			
1. NOMBRE Y DOMICILIO DEL PORTADOR NOME E ENDEREÇO DO TRANSPORTADOR		3. TRANSITO ADUANERO TRÂNSITO ADUANEIRO		4. N.º DE TRANSITO ADUANERO	
		SÍ NO SIM NÃO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		5. HOJA / FOLHA	
		6. FECHA DE EMISIÓN / DATA DE EMISSÃO		7. ADUANA, CIUDAD Y PAÍS DE PARTIDA / ALFÂNDEGA, CIDADE E PAÍS DE PARTIDA	
2. ROL DE CONTRIBUYENTE / CADASTRO GERAL DE CONTRIBUYENTES		8. CIUDAD Y PAÍS DE DESTINO FINAL / CIDADE E PAÍS DE DESTINO FINAL			
9. CAMIÓN ORIGINAL: NOMBRE Y DOMICILIO DEL PROPIETARIO CAMIÓN ORIGINAL: NOME E ENDEREÇO DO PROPRIETÁRIO		10. CAMIÓN SUSTITUTO: NOMBRE Y DOMICILIO DEL PROPIETARIO CAMIÓN SUSTITUTO: NOME E ENDEREÇO DO PROPRIETÁRIO			
16. ROL DE CONTRIBUYENTE CADASTRO GERAL DE CONTRIBUYENTES	11. PLACA DEL CAMIÓN PLACA DO CAMIÓN	17. ROL DE CONTRIBUYENTE CADASTRO GERAL DE CONTRIBUYENTES	18. PLACA DEL CAMIÓN PLACA DO CAMIÓN		
12. MARCA Y NÚMERO / MARCA E NÚMERO	13. CAPACIDAD DE ARRASTRE (L) CAPACIDADE DE TRACÇÃO (L)	19. MARCA Y NÚMERO / MARCA E NÚMERO	20. CAPACIDAD DE ARRASTRE (L) CAPACIDADE DE TRACÇÃO (L)		
14. AÑO / ANO	15. SEMIREMOLQUE REMOLQUE SEMIREBOQUE REBOQUE PLACA: <input type="text"/>	21. AÑO / ANO	22. SEMIREMOLQUE REMOLQUE SEMIREBOQUE REBOQUE PLACA: <input type="text"/>		
23. N.º DE CARTA DE PORTE N.º DO CONHECIMENTO	24. ADUANA DE DESTINO / ALFÂNDEGA DE DESTINO		25. REMITENTE / REMETENTE		
26. MONEDA / MOEDA	27. ORIGEN DE LAS MERCANCIAS / ORIGEM DAS MERCADORIAS		28. DESTINATARIO / DESTINATÁRIO		
29. VALOR FOT / VALOR FOT	30. FLETE EN US\$ FRETE EM US\$	31. SEGURO EN US\$ SEGURO EM US\$	32. CONSIGNATARIO / CONSIGNATÁRIO		
33. TIPO DE BULTOS TIPO DOS VOLUMES	34. CANTIDAD DE BULTOS QUANTIDADE DE VOLUMES	35. PESO BRUTO (KG) PESO BRUTO (KG)	36. DOCUMENTOS ANEXOS / DOCUMENTOS ANEXOS		
37. NÚMERO DE LOS PRECINTOS / NÚMERO DOS LACRES		38. MARCAS Y NÚMEROS DE LOS BULTOS, DESCRIPCIÓN DE LAS MERCANCIAS / MARCAS E NÚMEROS DOS VOLUMES, DESCRIÇÃO DAS MERCADORIAS			
Declaramos que las informaciones prestadas en este documento son expresión de verdad, que los datos referentes a las mercancías fueron transcritos exactamente conforme a la declaración del remitente, los cuales son de su exclusiva responsabilidad, y que la operación obedece a lo dispuesto en el convenio sobre transporte internacional terrestre de los países del Cono Sur. Declaramos que as informações prestadas neste documento são a expressão da verdade, que os dados referentes as mercadorias foram transcritos exatamente conforme a declaração do remetente, os quais são de sua exclusiva responsabilidade, a que esta operação obedece ao disposto no convenio sobre transporte internacional terrestre dos países do Cone Sul.		39. N.º DTA, RUTA Y PLAZO DE TRANSPORTE N.º DTA, ROTA E PRAZO DE TRANSPORTE		40. FIRMA Y SELLO DE LA ADUANA DE PARTIDA / ASSINATURA E CARIMBO DE ALFÂNDEGA DE PARTIDA	
		Fecha / Data		Fecha / Data	

MIC/DTA

PAÍS DE PARTIDA / PAÍS DO PARTIDA

OBSERVACIONES / OBSERVAÇÕES

CERTIFICO QUE FUERON VERIFICADAS LAS INFORMACIONES QUE CONSTAN EN ESTE MANIFIESTO INTERNACIONAL DE CARGA POR CARRETERA / DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO, ASÍ COMO LA INTEGRIDAD DE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE IDENTIFICADA EN ESTE DOCUMENTO, EN LA SALIDA DE ESTE PAÍS, A QUE PUE COMPLETADA LA OPERACIÓN DE TRÁNSITO EN EL TERRITORIO NACIONAL.

CERTIFICO QUE FORAM VERIFICADAS AS INFORMACOES CONSTANTES NESTE MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGA RODOVIARIA / DECLARACAO DE TRANSITO ADUANERO, ASSIM COMO A INTEGRIDADE DOS ELEMENTOS DE SEGURANCA DA UNIDADES DE TRANSPORTE IDENTIFICADA NESTE DOCUMENTO, NA SADA DE ESTE PAIS, E QUE FOI CONCLUIDA A OPERACAO DE TRANSITO NO TERRITORIO NACIONAL.

FIRMA Y SELLO DE LA ADUANA DE SALIDA
ASSINATURA E CARIMBO DE ALFANDEGA
DO SADA

FECHA / DATA

PAÍS DE TRÁNSITO / PAÍS DO TRÁNSITO

RUTA Y PLAZO DE TRANSPORTE / ROTA E PRAZO DE TRANSPORTE

OBSERVACIONES / OBSERVAÇÕES

CERTIFICO QUE FUERON VERIFICADAS LAS INFORMACIONES QUE CONSTAN EN ESTE MANIFIESTO INTERNACIONAL DE CARGA POR CARRETERA / DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO, ASÍ COMO LA INTEGRIDAD DE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE IDENTIFICADA EN ESTE DOCUMENTO, EN LA ENTRADA DE ESTE PAÍS.

CERTIFICO QUE FORAM VERIFICADAS AS INFORMACOES CONSTANTES NESTE MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGA RODOVIARIA / DECLARACAO DE TRANSITO ADUANERO, ASSIM COMO A INTEGRIDADE DOS ELEMENTOS DE SEGURANCA DA UNIDADES DE TRANSPORTE IDENTIFICADA NESTE DOCUMENTO, NA ENTRADA DE ESTE PAIS.

FIRMA Y SELLO DE LA ADUANA DE SALIDA
ASSINATURA E CARIMBO DE ALFANDEGA
DO SADA

FECHA / DATA

CERTIFICO QUE FUERON VERIFICADAS LAS INFORMACIONES QUE CONSTAN EN ESTE MANIFIESTO INTERNACIONAL DE CARGA POR CARRETERA / DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO, ASÍ COMO LA INTEGRIDAD DE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE IDENTIFICADA EN ESTE DOCUMENTO, EN LA SALIDA DE ESTE PAÍS, A QUE PUE COMPLETADA LA OPERACIÓN DE TRÁNSITO EN EL TERRITORIO NACIONAL.

CERTIFICO QUE FORAM VERIFICADAS AS INFORMACOES CONSTANTES NESTE MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGA RODOVIARIA / DECLARACAO DE TRANSITO ADUANERO, ASSIM COMO A INTEGRIDADE DOS ELEMENTOS DE SEGURANCA DA UNIDADES DE TRANSPORTE IDENTIFICADA NESTE DOCUMENTO, NA SADA DE ESTE PAIS, E QUE FOI CONCLUIDA A OPERACAO DE TRANSITO NO TERRITORIO NACIONAL.

FIRMA Y SELLO DE LA ADUANA DE SALIDA
ASSINATURA E CARIMBO DE ALFANDEGA
DO SADA

FECHA / DATA

PAÍS DE DESTINO / PAIS DE DESTINO

RUTA Y PLAZO DE TRANSPORTE / ROTA E PRAZO DE TRANSPORTE

OBSERVACIONES / OBSERVAÇÕES

CERTIFICO QUE FUERON VERIFICADAS LAS INFORMACIONES QUE CONSTAN EN ESTE MANIFIESTO INTERNACIONAL DE CARGA POR CARRETERA / DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO, ASÍ COMO LA INTEGRIDAD DE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE IDENTIFICADA EN ESTE DOCUMENTO, EN LA ENTRADA DE ESTE PAÍS.

CERTIFICO QUE FORAM VERIFICADAS AS INFORMACOES CONSTANTES NESTE MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGA RODOVIARIA / DECLARACAO DE TRANSITO ADUANERO, ASSIM COMO A INTEGRIDADE DOS ELEMENTOS DE SEGURANCA DA UNIDADES DE TRANSPORTE IDENTIFICADA NESTE DOCUMENTO, NA ENTRADA DE ESTE PAIS.

FIRMA Y SELLO DE LA ADUANA DE SALIDA
ASSINATURA E CARIMBO DE ALFANDEGA
DO SADA

FECHA / DATA

CERTIFICO QUE FUERON VERIFICADAS LAS INFORMACIONES QUE CONSTAN EN ESTE MANIFIESTO INTERNACIONAL DE CARGA POR CARRETERA / DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO, ASÍ COMO LA INTEGRIDAD DE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE IDENTIFICADA EN ESTE DOCUMENTO, EN LA SALIDA DE ESTE PAÍS, A QUE PUE COMPLETADA LA OPERACIÓN DE TRÁNSITO EN EL TERRITORIO NACIONAL.

CERTIFICO QUE FORAM VERIFICADAS AS INFORMACOES CONSTANTES NESTE MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGA RODOVIARIA / DECLARACAO DE TRANSITO ADUANERO, ASSIM COMO A INTEGRIDADE DOS ELEMENTOS DE SEGURANCA DA UNIDADES DE TRANSPORTE IDENTIFICADA NESTE DOCUMENTO, NA SADA DE ESTE PAIS, E QUE FOI CONCLUIDA A OPERACAO DE TRANSITO NO TERRITORIO NACIONAL.

FIRMA Y SELLO DE LA ADUANA DE SALIDA
ASSINATURA E CARIMBO DE ALFANDEGA
DO SADA

FECHA / DATA

Anexo

Cuando la operación de tránsito internacional se realice por un país de tránsito, se presentarán ejemplares del triplicado y del duplicado del MIC/DTA, respectivamente, para las aduanas de los países de tránsito.

TORNAGUIAS: Se utilizarán adicionales del MIC/DTA.

Generalidades

Especificaciones

Formato: ISO A4 (210 x 297)

Margen: Superior 10 mm.

Izquierdo 20 mm.

Los campos que no corresponda llenar serán inutilizados mediante "xxx" o bien con línea o diagonal.

Cuando se utilice papel químico el sector reservado a la Aduana del País de Partida, del País de Tránsito y del País de Destino, será impreso en forma separada, identificándose con el número del MIC/DTA (campo 4).

ANEXO 5: INSTRUCCIONES LLENADO DECLARACION DTAI PROYECTO ALADI

I. Indicaciones para rellenar las casillas del anverso del formulario

No. de Declaración y Fecha. Se reserva para el número de registro dado a la DTAI por la Aduana de Partida, así como la fecha en que se acepta en trámite la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI).

1. Se individualizará la persona que suscribe y presenta la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) a la Aduana de Partida, señalando su dirección con indicación de la ciudad y país de su domicilio, y el registro de la información fiscal que permita identificarlo como contribuyente.
Si se trata de una persona jurídica se identificará además la denominación o razón social de la empresa.
2. Se individualizará al transportista habilitado por el organismo competente de su país de origen, señalando su dirección con indicación de la ciudad y país de su domicilio, y el registro de la información fiscal que permita identificarlo como contribuyente.
3. Si se trata de una persona jurídica se identificará además la denominación o razón social de la empresa.
4. Se indicará la unidad o unidades de transporte que se utilicen en la operación de transporte internacional de carga: terrestre y acuática, en forma directa o combinada, y aérea cuando solo participe de dicha operación en forma combinada.
5. Se indicarán los datos que permitan identificar a las unidades de transporte así como el país de origen de las mismas.
6. Se indicará el número y la fecha del Manifiesto Internacional de Carga (MIC).
7. Se indicará el número de la Carta de Porte Internacional que acompaña la DTAI.
8. Se individualizará a la persona que remite al exterior las mercancías, señalando su dirección con indicación de la ciudad y país de su domicilio, así como el número de registro de información fiscal.
9. Se individualizará a la persona a la cual van destinadas las mercancías, señalando su dirección con indicación de la ciudad y el país de su domicilio, así como el registro de información fiscal.
10. Se individualizará a la persona natural o jurídica facultada para recibir las mercancías en destino, señalando su dirección con indicación de la ciudad y país de su domicilio. Si el consignatario es al mismo tiempo el destinatario, se repetirá en este numeral la información consignada en el numeral 8 del presente anexo.
11. Se indicará el país del cual son originarias las mercancías de conformidad con las normas de origen adoptadas en la legislación nacional de cada uno de los países signatarios.
12. Se indicarán los datos de la oficina aduanera, ciudad y país donde se inicia la operación de Tránsito Aduanero Internacional.
13. Se indicarán los datos de la oficina aduanera, ciudad y país de destino donde se dará término a la operación de Tránsito Aduanero Internacional.
14. Se indicarán los datos de cada una de las oficinas aduaneras que figuren en la ruta establecida por la Aduana de Partida.
15. Se indicará el código arancelario y una descripción resumida de las mercancías contenidas en cada envío.
16. Se indicará la cantidad total de los bultos que componen cada envío de mercancías.
17. Se indicarán las marcas y números de identificación aduanera que figuran en los bultos de cada envío de mercancías.
18. Se indicará para cada envío, el peso bruto en kilogramos de las mercancías, o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida.
19. Se indicará el valor que tenía cada envío de mercancías en el tiempo y lugar en que el transportista autorizado se hizo cargo de ellas, expresado en dólares de los Estados Unidos de América.
20. Cuando las mercancías se transporten en contenedores se indicará el número de identificación de cada uno de ellos. En caso contrario, se indicarán los datos que permitan identificar la unidad de carga utilizada.
21. Se indicará la serie y el número del precinto aduanero colocado, bien a la unidad de transporte y/o unidad de carga, bien a cada uno de los bultos que componen cada envío de mercancías.
22. Cuando por las causales que figuran en el presente Acuerdo los precintos originales deban ser sustituidos, se indicará la serie y el número de los nuevos precintos aduaneros colocados por la autoridad aduanera, bien a la unidad de transporte y/o unidad de carga, bien a cada uno de los bultos que componen cada envío de mercancías.
23. Se indicará el país de origen y el número de matrícula de la nueva unidad de transporte y/o la identificación de la nueva unidad de carga en los mismos términos que figura en el numeral 19 del presente anexo.
24. -26 Firma y sello del transportista responsable por el transporte realizado en cada tramo.
27. Se indicará la ruta y el plazo establecidos por la Aduana de Partida.
28. Se indicarán cada uno de los documentos anexos a la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI).
29. Se registrará la firma del Declarante y la fecha (día, mes y año).
30. Se consignará la firma y el sello del funcionario responsable en la Aduana de Partida que autoriza el inicio de la operación de Tránsito Aduanero Internacional. En la parte inferior se anotará el día, mes y año de su intervención.

II. Indicaciones para rellenar las casillas del reverso del formulario

Las casillas del reverso del formulario de Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) se reservarán para el uso de las autoridades aduaneras que intervienen en los trámites fronterizos asociados con la operación de tránsito aduanero internacional, tanto en los países de tránsito como en los de salida y destino.

La casilla correspondiente a observaciones, está reservada para las anotaciones que deban efectuar las autoridades de aduanas, cuando medien circunstancias que merezcan ser registradas en el formulario de Declaración de Tránsito Aduanero Internacional, tales como: la disposición del transportista de utilizar el Régimen de Depósito Aduanero, sustitución de precintos durante el recorrido, entre otros.

III. Cantidad y destino de los ejemplares de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI)

El formulario de Declaración de Tránsito Aduanero Internacional será autorizado por la Administración Aduanera u otro organismo competente, en cada uno de los países signatarios. El mismo podrá ser reproducido por el declarante a los efectos de su utilización para iniciar la operación de tránsito aduanero internacional.

Dicho formulario será emitido en cinco ejemplares como mínimo, pudiendo incrementarse su número conforme lo demanden las particularidades administrativas de cada país signatario.

Los ejemplares estarán identificados en la forma que seguidamente se indica:

Original:	Aduana de Partida
Duplicado:	Aduana de Paso de Frontera (Entrada)
Triplicado:	Aduana de Paso de Frontera (Salida)
Cuadruplicado:	Aduana de Destino
Quintuplicado:	Declarante

IV. Normas de Diagramación

La diagramación del formulario de Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) se rige por las siguientes normas de la Organización Internacional de Normalización (OIN) para el diseño de formularios alineados en serie:

1. Especificaciones

Formato:	ISO A4 (210 x 297 mm)
Margen:	Superior 10 mm Lateral izquierdo 20 mm

2. Los campos que no corresponda llenar serán inutilizados mediante "XXX" o bien con línea horizontal o diagonal.
3. Cuando se utilice papel "autocopiativo", el ejemplar reservado a la aduana del país de partida, del país de tránsito y del país de destino, será impreso en forma separada, identificándose con el número de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional.
- V. En los casos en que la información que deba consignarse en las casillas del formulario de Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) no entre en los espacios asignados a ella, el declarante puede hacer uso de hojas anexas, en las que se indicará el número de las casillas y el número de identificación del Manifiesto Internacional de Carga. Las hojas anexas deberán ser firmadas por el declarante y el funcionario correspondiente de la aduana de partida.