

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

G/C/W/426
8 de octubre de 2002

(02-5406)

Consejo del Comercio de Mercancías

Original: inglés

CUESTIONES RELATIVAS A LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO INCLUIDAS EN LA DECLARACIÓN MINISTERIAL DE DOHA

EXAMEN DE LOS ARTÍCULOS DEL GATT

ARTÍCULO V

Comunicación de la Organización Mundial de Aduanas

Se ha recibido de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) la siguiente comunicación, de fecha 1º de octubre de 2002.

I. Introducción

El presente documento sobre el artículo V del GATT forma parte de la contribución de la OMA para el modo en que los instrumentos de la OMA respaldan la aplicación de las normas de la OMC. Como explicamos en nuestra anterior comunicación sobre el artículo X (**documento G/C/W/392**) y sobre el artículo VIII (**documento G/C/W/407**) todas las disposiciones jurídicas y los principios de los instrumentos de la OMA son compatibles con los tres artículos del GATT, y complementan esos artículos. En los artículos del GATT se establecen las normas para la facilitación del comercio, mientras que los instrumentos de la OMA -incluido el Convenio de Kyoto revisado- establecen la base y proporcionan orientación práctica e información para la implementación de esas normas.

En el artículo V se establecen las normas relativas a la libertad de tránsito basándose en los principios NMF y de no discriminación. Los instrumentos de la OMA proporcionan medios prácticos y técnicos para aplicar este artículo del GATT y para facilitar aún más el tránsito en las cuestiones que puedan ser resueltas por las aduanas. Sin embargo, la libertad de tránsito exige un compromiso político y la cooperación de otros organismos; las aduanas no pueden garantizar por sí solas un tránsito fluido. Esta es otra área que demuestra la complementariedad entre las normas de la OMC y los instrumentos de la OMA.

El tránsito implica necesariamente cooperación regional, a causa de la proximidad geográfica de las Partes interesadas. De ahí que la OMA promueva la cooperación regional en la elaboración y aplicación de los regímenes de tránsito. A este respecto, consideramos la cooperación entre las aduanas como un medio que sirve para crear capacidad en esta área.

En un contexto más amplio, la OMA lleva a cabo principalmente tres actividades de creación de capacidad:

- en primer lugar, la OMA brinda varios instrumentos que permiten a las aduanas basar sus prácticas en normas aceptadas internacionalmente;
- en segundo lugar, la OMA ofrece un foro para la cooperación internacional a nivel mundial y regional; y
- en tercer lugar, proporciona formación y asistencia técnica.

Tenemos la intención de abordar esta cuestión en un documento independiente titulado: Compendio de las herramientas de creación de capacidad de la OMA.

Cómo se refleja en el artículo V del GATT de 1994 en los instrumentos de la OMA

- i) El artículo V del GATT de 1994 se refiere a la libertad de tránsito. Desde el principio, la OMA reconoce que este artículo tiene un alcance más amplio que las cuestiones relativas al *tránsito aduanero* que abarcan los instrumentos de la OMA. Las condiciones estipuladas en el artículo del GATT que regulan las condiciones que un Miembro puede imponer a las mercancías transportadas a través de su territorio por otra Parte y cuyo destino sea el extranjero y las obligaciones impuestas por el artículo sobrepasan el ámbito puramente aduanero.
- ii) En el presente documento se aclara, en la medida en que están relacionadas con las aduanas, la manera en que se abordan las prescripciones del artículo V del GATT de 1994, incluidos los procedimientos y formalidades para el régimen de tránsito aduanero, en el Convenio de Kyoto revisado y en otros instrumentos de la OMA.
- iii) Los principios del régimen de tránsito aduanero figuran en detalle en el Capítulo E1 del Anexo Específico E del Convenio de Kyoto revisado y establecen un régimen de tránsito estable, seguro y normalizado. Otros instrumentos de la OMA, como el Convenio de Estambul y el Convenio ATA, también facilitan regímenes de *tránsito* para la admisión temporal de mercancías utilizando los regímenes del carnet ATA.
- iv) Las disposiciones del Convenio de Kyoto revisado y de los demás instrumentos de la OMA que se refieren a los regímenes de tránsito se adaptan a las prescripciones que se estipulan en el artículo V del GATT de 1994 y las respetan, en la medida en que las cuestiones puedan ser resueltas por las aduanas. Además, estipulan regímenes de facilitación complementarios y prescripciones simplificadas en materia de documentación para las mercancías en tránsito.
- v) Para facilitar el transporte internacional de mercancías que atraviesan varios territorios aduaneros, otros organismos internacionales estipulan también acuerdos y arreglos especiales, entre ellos el Convenio TIR de las NU/CEPE. El Convenio de Kyoto revisado promueve la aplicación de estos otros acuerdos internacionales por las aduanas a fin de facilitar los arreglos de tránsito. La OMA recomienda a las administraciones de sus Miembros que establezcan sus regímenes nacionales de tránsito basándose en los principios del Convenio de Kyoto revisado o en otros instrumentos internacionales en vigor relativos al tránsito.

II. Cómo respaldan y potencian el artículo V las disposiciones del Convenio de Kyoto revisado y otros instrumentos de la OMA

A. Párrafo 1 del artículo V. Alcance de la expresión "tráfico en tránsito"

- i) El artículo V dispone en su párrafo 1 que las mercancías (con inclusión de los equipajes), así como los barcos y otros medios de transporte serán considerados en tránsito a través del

territorio de una parte contratante, cuando el paso por dicho territorio constituya sólo una parte de un viaje completo. En el presente artículo, el tráfico de esta clase se denomina "tráfico en tránsito".

- ii) La definición del "tránsito aduanero" en el Convenio de Kyoto revisado abarca tanto el tránsito dentro de un territorio aduanero como el tránsito que implica a más de un territorio, dado que los principios aplicables son los mismos. Cuando las mercancías deben pasar de una oficina de aduanas a otra dentro de un territorio aduanero a efectos de control, esto se denomina tránsito nacional; cuando las oficinas de aduanas se hallan en más de un territorio aduanero, tránsito internacional.
- iii) La cobertura del tránsito aduanero internacional es en principio la misma que la del "tráfico en tránsito" definido por el GATT. El artículo V estipula que el "tráfico en tránsito" puede ser "con o sin transbordo, almacenamiento, fraccionamiento del cargamento o cambio de medio de transporte". Se presupone que, en caso necesario, todos estos procedimientos se llevarán a cabo bajo el control de la aduana, como parte del tránsito aduanero. Sin embargo, hay dos excepciones en las que el Convenio de Kyoto revisado se ocupa del "tráfico en tránsito" en otras disposiciones que quedan fuera del ámbito del tránsito aduanero propiamente dicho:
 - en primer lugar, el régimen de tránsito aduanero no se aplica a las mercancías transportadas por correo, ya que las mercancías postales normalmente se rigen por el Convenio de la Unión Postal Universal (UPU). Sin embargo, el capítulo 2 del Anexo Específico J, relativo al Tráfico Postal, se ocupa de esta cuestión;
 - en segundo lugar, las mercancías transportadas en el equipaje de un viajero quedarán sujetas a los regímenes aplicables a los viajeros *especificados en el capítulo 1 del Anexo Específico J relativo a los viajeros*. Sin embargo, los equipajes en tránsito no acompañados serán tratados de la misma manera que las demás mercancías sometidas al tránsito aduanero.

B. Párrafo 2 del artículo V. Libertad de tránsito

Esta prescripción específica garantiza la libertad de tránsito basada en el principio de la no discriminación. Los instrumentos de la OMA proporcionan medios técnicos y prácticos para aplicar esta norma.

C. Párrafo 3 del artículo V. Prescripción relativa al tráfico en tránsito

Esta prescripción requiere que el tráfico en tránsito:

- **sea declarado en la aduana correspondiente, no sea objeto de ninguna demora innecesaria y esté exento de derechos de aduanas;**
- **salvo en el caso de inobservancia de las leyes y reglamentos de aduana aplicables, los transportes de esta naturaleza procedentes del territorio de otra parte contratante o destinados a él no sean objeto de ninguna demora ni de restricciones innecesarias.**

Las disposiciones relativas al tránsito aduanero de mercancías en el Convenio de Kyoto revisado respaldan plenamente las prescripciones *supra* estipuladas en el párrafo 3 del artículo V y brindan una orientación detallada para aplicarlas. En ese párrafo figuran las prescripciones relativas a los derechos y cargas, así como la obligación de evitar demoras

innecesarias, requisitos éstos que son similares a la obligación establecida en virtud del artículo VIII. Las disposiciones del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado también son de aplicación a este respecto. (Véase la comunicación de la OMA sobre el artículo VIII (**documento G/C/W/407**).)

Además, el Convenio de Kyoto revisado estipula medidas adicionales para facilitar aún más el tránsito, mediante el esfuerzo por evitar cualesquiera restricciones o demoras innecesarias relacionadas con el tránsito; entre ellas están:

i) *Los regímenes simplificados para los remitentes y consignatarios autorizados que participen en el régimen de tránsito*

El Convenio de Kyoto revisado estipula procedimientos simplificados para remitentes y consignatarios autorizados en virtud del régimen de tránsito aduanero que son similares a los principios de "los regímenes simplificados para las personas autorizadas" (véase la comunicación de la OMA sobre el artículo VIII - **documento G/C/W/407**). A este respecto, las aduanas designan a comerciantes que cumplan los criterios establecidos como remitentes y consignatarios autorizados, a los cuales se les permite llevar a cabo en sus instalaciones determinadas operaciones aduaneras.

Ventajas

El procedimiento especial para el tránsito tiene ventajas para el comerciante y para las aduanas, puesto que al llevar a cabo las operaciones aduaneras en las instalaciones del comerciante se evitan demoras en frontera. También permite a la aduana controlar mejor y desplegar sus recursos de manera más eficaz mediante la utilización de sistemas de control del cumplimiento por los comerciantes.

ii) *La utilización de un documento comercial o de transporte como el componente descriptivo de la declaración de mercancías y la aceptación de un documento comercial o de transporte como la declaración de mercancías para el envío en cuestión*

El Convenio de Kyoto revisado recomienda que, para reducir al mínimo los datos exigidos a efectos de la declaración de mercancías para el tránsito, se debería aceptar el documento comercial como el componente descriptivo de la declaración. De la misma manera, dada la naturaleza jurídica de un contrato de transporte (por ejemplo, el conocimiento de embarque por ferrocarril o por carretera) o de una factura comercial, se recomienda la aceptación de estos documentos como declaraciones de tránsito, siempre que cumplan las prescripciones aduaneras.

Estas dos recomendaciones ayudan a reducir al mínimo los requisitos en materia de documentación y de datos para una declaración de tránsito.

iii) *Los regímenes simples y claros para el sellado e identificación de los envíos, reduciendo así las demoras en el régimen de tránsito*

Los regímenes para el sellado e identificación de los envíos son muy importantes en el contexto actual, en el que la atención se centra en las cuestiones de seguridad, particularmente por lo que se refiere a los envíos transportados en contenedores. Los sellos seguros y los avances de la tecnología para colocar tipos especiales de sellos son muy importantes a fin de facilitar la circulación de las mercancías en tránsito, sobre todo en el tránsito internacional. Los sellos que están intactos y que se aceptan

en virtud de la legislación nacional permiten que los envíos se despachen sin abrir y, por consiguiente, minimizan las demoras en las operaciones de tránsito.

D. Párrafo 4 del artículo V. Cargas y reglamentaciones

- i) Las leyes o reglamentos aduaneros normalmente no imponen cargas y reglamentaciones del tipo mencionado en este artículo. Sin embargo, se dan casos en los que se exige a la aduana que recaude cargas y aplique reglamentos en nombre de otros organismos.
- ii) Hay que señalar que en el Anexo General del Convenio de Kyoto revisado se estipula que si se exige a la aduana llevar a cabo cualesquiera funciones relacionadas con una práctica o régimen aduanero (en este caso, a los efectos del tránsito aduanero) fuera de las horas de atención al público establecidas o fuera de las oficinas de la aduana, cualquier carga que imponga la aduana se deberá limitar al costo aproximado de los servicios prestados. (Véase la comunicación de la OMA sobre el artículo VIII del GATT (G/C/W/407).)

E. Párrafos 5 y 6 del artículo V. NMF y no discriminación

Estos principios constituyen requisitos previos con respecto a los cuales los instrumentos de la OMA proporcionan orientación práctica a las aduanas.

F. Párrafo 7 del artículo V. No aplicación a las aeronaves en tránsito

El Convenio de Kyoto original excluía las aeronaves, en consonancia con el artículo del GATT. Sin embargo, el Convenio de Kyoto revisado incluye las aeronaves en el ámbito de aplicación del tránsito porque se señaló que no existe ninguna razón particular para distinguir las aeronaves de los demás medios de transporte.

III. Acuerdos internacionales relacionados con el tránsito aduanero

- i) La OMA insta a sus Miembros a adherirse a los instrumentos internacionales relacionados con el tránsito aduanero. La propia OMA ha participado activamente en la elaboración y revisión del Convenio TIR de las NU/CEPE y mantiene estrechas relaciones con la Unión Internacional de Transportes por Carretera que aplica el sistema TIR. Este sistema es el más comúnmente utilizado para el tránsito de mercancías por carretera.
- ii) El Convenio de Kyoto revisado afirma que 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 Anexo Específico relativo al tránsito del Convenio de Kyoto.
- iii) Hay varios instrumentos internacionales que contienen disposiciones relacionadas con el tránsito aduanero. Los más conocidos son:
 - el Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), Ginebra, 14 de noviembre de 1975;
 - Convenios de la OMA relativos a la utilización de los carnets ATA.

El carnet ATA es un documento único que sirve como declaración de exportación, tránsito e importación de mercancías para las mercancías y también sirve de garantía de los derechos e impuestos a que puedan estar sujetas las mercancías. Se utiliza normalmente en el caso de las mercancías cuya importación se permite temporalmente a diferentes efectos. A fin de simplificar los regímenes para esa importación, la OMA tiene dos Convenios que recomiendan la utilización de los carnets ATA. La Oficina Internacional de las Cámaras de Comercio expide estos carnets a través de una cadena internacional garante que está autorizada a emitir los carnets en virtud de los Convenios de la OMA.

Los carnets ATA son pertinentes para la admisión temporal en el contexto del **tránsito de mercancías** que han de ser transportadas a través de un territorio aduanero o a través de países que se hallan entre el de exportación y el de importación temporal.

El texto del capítulo E1 del Convenio de Kyoto revisado se adjunta como anexo al presente documento.

IV. Asistencia técnica

- i) Los programas de asistencia técnica de la OMA, incluida la asistencia técnica dirigida a determinados países miembros, así como los seminarios regionales y otros programas están a disposición de los miembros de la OMA. Su objetivo es: explicar las disposiciones jurídicas; examinar la legislación nacional con miras a introducir modificaciones para cumplir los principios del Convenio de Kyoto revisado; y examinar la legislación nacional en revisión o en proceso de formulación.
- ii) Además, por lo que se refiere al tránsito aduanero, la OMA, a través de estos programas de asistencia técnica, fomenta los principios de los regímenes de tránsito aduanero que se establecen en el Convenio de Kyoto revisado, así como otros instrumentos internacionales que se ocupan del tránsito. La OMA promueve además la cooperación regional para elaborar y aplicar regímenes de tránsito, función particularmente pertinente e importante en el caso de los países sin litoral y permite la aplicación de regímenes regionales normalizados al comercio intrarregional.
- iii) Se insta a las aduanas, siempre que sea posible, a basar la redacción de los regímenes para esos acuerdos regionales o intrarregionales en los principios relativos al tránsito aduanero contenidos en el Convenio de Kyoto revisado o en otros acuerdos regionales al respecto que existan.
- iv) También se está poniendo a disposición de los Miembros un documento independiente sobre los programas de asistencia técnica de la OMA.

V. Información adicional

Los textos jurídicos del Convenio de Kyoto revisado, las directrices para su aplicación y los demás instrumentos conexos, así como el Modelo de Datos Aduaneros de la OMA y las Directrices para el Despacho Inmediato se pueden consultar en el sitio Web de la OMA: www.wcoomd.org.

Los textos y directrices sobre el Anexo General del Convenio de Kyoto revisado pueden consultarse en el sitio Web de la OMA:

http://www.wcoomd.org/ie/En/Topics_Issues/FacilitationCustomsProcedures/kyoto/kyreport.html

Los textos y directrices sobre el Anexo E1 (Tránsito Aduanero) del Convenio de Kyoto revisado pueden consultarse en el sitio Web de la OMA:

<http://www.wcoomd.org/ie/En/Conventions/conventions.html>

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":

- a) los contenedores con una capacidad de un metro cúbico o más, incluyendo las carrocerías desmontables;
- b) los vehículos carreteros, incluso remolques y semirremolques;
- c) los vagones ferroviarios;
- d) las gabarras, barcasas y demás embarcaciones;
- e) 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;
- no ofrecen la seguridad deseada; o
- 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 aparezcar 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.

APÉNDICE

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 "aduanas" 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.
