



Norma del transporte directo / no manipulación

Saba Vallipuram
Administración de Aduanas de
Nueva Zelanda
Febrero de 2023



NEW ZEALAND
CUSTOMS SERVICE
TE MANA ĀRAI O AOTEAROA

Protecting and promoting
New Zealand across borders

Norma del transporte (expedición directa, tránsito, transbordo etc.) – una perspectiva histórica

- El concepto relacionado con la norma de transporte existe desde principios del siglo pasado, pero se utiliza ampliamente desde los años 70 en el marco de los acuerdos comerciales preferenciales (ACP). En los años 70 se introdujo el Sistema Generalizado de Preferencias (SGP).
- Una gran mayoría del comercio internacional se hacía entonces en forma de carga a granel. El tránsito a través de países terceros, incluyendo los países sin litoral, constituía una necesidad. Este sistema, especialmente relacionado con la carga a granel, habría aumentado el riesgo de alteración en el puerto de tránsito. En el marco de los ACP, es importante que las mercancías exportadas no sufran alteraciones que les impidan recibir un trato preferencial.
- Las prácticas comerciales en el entorno comercial moderno han cambiado. Los sistemas comerciales han cambiado. El comercio internacional consiste en una serie de flujos materiales de mercancías que no necesariamente utilizan el camino más directo, sino el de menor coste.
- El término ' transporte directo ' no refleja la realidad. En el sistema de transporte moderno, el transbordo o transporte a través de países y la realización de determinadas operaciones durante el tránsito son inevitables.



Se precisa una terminología neutra que despeje la confusión (¿transbordo o transporte a través de terceros países?)

Las diferentes terminologías utilizadas crean confusión. Algunos ejemplos de ACP:

- **Expedición** directa (por ejemplo, en el **Acuerdo** sobre el Comercio de **Mercancías** de la ASEAN, se permite el paso por estados que no son miembros de la ASEAN por razones geográficas, siempre que los productos no entren en su circuito comercial, y algunas operaciones son posibles durante el tránsito).
- **Transbordo** (TLCAN. No se permiten operaciones adicionales a la carga y descarga en tránsito)
- **Transporte directo** (PAN-EURO-MED. Se permite el transporte a través de otros territorios siempre que las mercancías permanezcan bajo vigilancia aduanera y no experimenten operaciones distintas de
- **Tránsito y transbordo** (Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica (se permite el tránsito o el transbordo siempre que ...))
- Entendamos primero el concepto claramente. Hay que evitar utilizar un concepto que proporcione una interpretación engañosa, por ejemplo, expedición directa). Las aduanas tienen procedimientos de tránsito o transbordo, pero no de transporte directo o expedición directa.



Motivos a los que obedecen las normas de transporte, transbordo, etc.

- Los ACP exigen disposiciones sobre el transporte/ transbordo que garanticen que la mercancía importada es la misma que la exportada (ideadas para impedir la elusión y la manipulación abusiva, la alteración o la mezcla de mercancías originarias).
- Únicamente algunos ACP exigen que el transporte no atravesase un tercer país, pero la mayoría de los ACP permiten el tránsito a través de un tercer país. No obstante, imponen ciertas condiciones para reducir el riesgo de alteración o mezcla durante el tránsito.
- **Un gran mayoría de ACP justifican la entrada en tránsito debido a:**
 - Motivos geográficos (por ejemplo, países sin litoral), logísticos (disponibilidad de transporte o instalaciones de almacenamiento), comerciales (en relación al coste).
 - Los procesos de producción modernos y las cadenas de suministro han influido en la forma en que se llevan a cabo los negocios internacionales y los procedimientos aduaneros deben adaptarse a esta realidad comercial.
 - Los requisitos del transbordo deben atender **todas** estas situaciones.



Consideraciones sobre el requisito del transporte

Cuando las mercancías pasan por el puerto de un tercer país, los ACP imponen ciertas condiciones para reducir el riesgo de alteración de dichas mercancías. Ejemplos de estas condiciones son:

- Las mercancías no se despachan a consumo en el puerto de un tercer país
- Las mercancías no se comercializan en el puerto de un tercer país
- Las mercancías no entran en libre circulación en el puerto de un tercer país
- Las mercancías permanecen bajo control y vigilancia aduaneras en el puerto de un tercer país
- Las mercancías permanecen sometidas a otra autoridad (distinta de la aduana)
- Se permiten algunas operaciones (por ejemplo, la carga, la descarga, la conservación de las mercancías).

Nota:

- Si estos requisitos no se especifican/definen claramente, las aduanas tendrán dificultades.



Requisitos probatorios: Favorecer el uso de pruebas ya disponibles

Ejemplos de tipos de pruebas que sirven para probar la no manipulación y la ausencia de alteración :

- Los documentos existentes como el conocimiento de embarque, el certificado de origen, la declaración de exportación/importación, el contrato comercial, la factura, la lista de embalaje, los documentos de almacenaje, etc.
- Precintos de contenedores y dispositivos electrónicos modernos
- Nota – La Decisión (Ministerial) de Nairobi anima a los miembros que otorgan preferencias a que se abstengan de exigir un certificado de no manipulación respecto de los productos originarios de un PMA salvo que exista preocupación en relación con el transbordo.
- Muchos países de tránsito no expiden dichos certificados para las mercancías objeto de transbordo.



Un país no parte de un ACP no está obligado a proporcionar pruebas de no manipulación

- Una Administración de Aduanas no parte no está obligada a expedir un certificado de no manipulación : el país (donde transita un envío) es generalmente no parte de un ACP. Dicho país no tiene la obligación de expedir ninguna prueba documental. Por lo tanto, la mejor opción para una Administración de Aduanas de un país importador es utilizar las pruebas ya disponibles. Un ejemplo es el siguiente:
- Un envío es exportado del país A (parte en un ACP) al país B (también parte de la misma ACP).
- Dicho envío atraviesa un tercer país, el país C (no parte en dicho ACP). El ACP permite realizar algunas operaciones en un tercer país respetando ciertas condiciones.
- Si es necesaria una comprobación, el país de importación (país B) deberá utilizar documentos aduaneros, comerciales, de almacén y transporte disponibles, precintos de contenedores y otras pruebas, etc. para determinar si una mercancía exportada ha sufrido alteraciones en el país de tránsito.
- Un país no parte en un ACP no está obligado a proporcionar pruebas de no alteración. No es justo que un país parte de un ACP pida a un país no parte, es decir, el país C, por el que el envío ha pasado en tránsito, que proporcione pruebas documentales de no manipulación. El país C no está obligado a ello.



Estudio de caso de Nueva Zelanda relacionado con un ACP

- NZ tiene un ACP con el país X
- Norma del transporte directo del ACP (resumen): una mercancía originaria conservará su carácter originario si se transporta directamente. La mercancía perderá su carácter originario si experimenta cualquier operación (distinta de las permitidas) o se produce el levante de la aduana en el país no parte [el texto completo de la norma figura en la siguiente diapositiva].
- Los envíos atravesaron una zona franca no parte (en el país Y), que no es una zona controlada por la aduana, sino gestionada por la autoridad portuaria.
- Se deniega la preferencia en el momento de la importación debido a que el envío no permaneció bajo control aduanero.
- El importador interpone un recurso ante la Autoridad aduanera de apelación. El recurso prospera. La Autoridad de Apelación está convencida de que el transbordo en la forma descrita a través de la zona franca no afectó a la situación de la mercancía en el marco del ALC. En este caso, el envío se encontraba dentro de la zona franca y no estaba bajo control aduanero. Pero la mercancía no estaba disponible para el consumo interno en el país Y.
- **Nota – El país Y no expide un certificado de no manipulación.**



Norma del transporte directo a la que se hace referencia en el estudio de caso

Transporte directo

- 1. Una mercancía originaria conservará su carácter originario como se establece en el artículo 3.2, siempre que sea transportada directamente a la parte importadora sin pasar a través de un territorio no Parte.*
- 2. Una mercancía originaria que es transportada a través de un territorio no Parte no conservará su condición originaria, si dicha mercancía :*
 - (a) Ha experimentado cualquier producción u operación posterior fuera de los territorios de las Partes, distintas de la descarga, almacenamiento temporal, fraccionamiento de cargas por razones de transporte, recarga o cualquier otra operación necesaria para conservarla en buenas condiciones o para transportarla a la parte importadora; o*
 - (b) Se haya producido el levante de aduana en el territorio de la no Parte*

