

Fondo Fiduciario de UNCTAD para las Negociaciones de Facilitación del Comercio Nota Técnica № 8

La libertad de tránsito y los arreglos regionales de tránsito

Original: inglés; Traducción no oficial y no editada

La medida en el contexto de la OMC

El artículo V del GATT 1994 (Libertad de Tránsito) ordena la libertad de tránsito de las mercaderías, los buques y otros medios de transporte en el territorio de países Miembros de la OMC a través de las rutas más convenientes para el tránsito internacional, sin distinción respecto de la bandera del buque, su origen, partida, entrada, salida, destino o titularidad de las mercaderías, buques u otros medios de transporte utilizados.

El Artículo V:1 define que las mercaderías están en tránsito cuando el cruce del territorio de otro país Miembro de la OMC constituye sólo parte del viaje del país de partida al país de destino final, haya trasbordo o no,¹ depósito, segmentación del cargamento o cambio en el modo de transporte. Aún más, el Artículo V:3 impone a los Miembros la obligación de no cobrar derechos de aduana o de tránsito sobre las mercaderías en tránsito desde o hacia el exterior, a menos de que se trate de cargos administrativos o de transporte razonables.

Las propuestas en torno a los arreglos de tránsito regional presentados hasta el momento en el contexto de las negociaciones de la OMC vinculadas con la facilitación del comercio se analizan en los documentos de la OMC TN/TF/W/35, 39 y 47.²

Antecedentes

Las operaciones de tránsito tienden a sufrir de las mismas deficiencias que otras transacciones comerciales. Entre ellas se incluyen la falta de procedimientos, documentos y computadorización de los datos aduaneros simplificados y estandarizados, la publicación de derechos y cargas, la cooperación entre las autoridades aduaneras nacionales, las medidas de seguridad adecuadas para combatir el fraude y el contrabando, las técnicas de administración del riesgo, la computadorización e intercambio de mensajes por vía electrónica. Para los países en desarrollo, la logística e infraestructura de transporte, los estándares vehiculares y el precintado de los contenedores inadecuados multiplican este tipo de problemas. Estas cuestiones se tratan en las Notas Técnicas 1, 2, 3, 12, 13 y 14, relativas a los Artículos VIII y X del GATT 1994.

La Libertad de Tránsito es particularmente importante para los países pequeños y sin litoral, que generalmente se ubican entre los países en desarrollo más pobres y con tasas

¹ “Transbordo” se refiere a los procedimientos aduaneros por los cuales las mercaderías se transfieren, bajo control aduanero, del medio de transporte de la importación al medio de transporte de la exportación dentro del área de un servicio de aduana que es tanto el servicio de importación como el de exportación.

² Véase también las comunicaciones TN/TF/W/28, 30, 34 y 79 relacionadas con otras cuestiones de tránsito. En el documento de la Secretaría de la OMC TN/TF/W/43 y sus modificaciones se encuentra una compilación y sumario de las propuestas al respecto.

de crecimiento económico más bajas y que, típicamente, dependen de la exportación de productos primarios y de la importación de mercaderías intermedias y carecen de acceso territorial al mar.³ En este contexto, la Conferencia de Almaty de agosto de 2003 llamó la atención acerca de los problemas de estos países y concibió un programa de acción para resolverlos.⁴

Sistemas de tránsito existentes

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) concluyó la Convención sobre el Tránsito Internacional de Mercaderías en el año 1971, pero ella nunca entró en vigor. Sus definiciones y estándares, sin embargo, han servido de guía a las operaciones aduaneras de tránsito en el mundo entero y en el contexto de los arreglos regionales y bilaterales.⁵

Mientras los arreglos aduaneros de tránsito teóricamente cubren mercaderías transportadas a través de todos los modos de transporte, en la práctica son los sistemas por carretera los que se han desarrollado con éxito con el paso de los años. Por ejemplo, la Convención de Aduanas sobre el Transporte Internacional de Mercaderías bajo la Cobertura de los Carnets de TIR⁶ (Convención TIR, 1975) encara los movimientos de tránsito multimodales pero, actualmente, el sistema TIR solamente cubre las mercaderías transportadas por carretera.⁷

Los gastos y dificultades originados en el desarrollo de sistemas internacionales de tránsito son tales que, en la práctica, han surgido arreglos regionales o enfoques *basados en corredores*, que reflejan los requisitos de comercio y transporte de la comunidad de negocios. Para cada operación de tránsito, una persona identificable, a menudo denominada el ‘principal’, es responsable de presentar una declaración de tránsito ante la Aduana y de arreglar la garantía que cubre los derechos e impuestos en situación de riesgo. La garantía la provee una institución financiera reconocida, normalmente un banco o una compañía de seguros o un grupo de aseguradoras.

Alrededor del mundo se han desarrollado diversos sistemas que permiten que las operaciones de tránsito regionales o basadas en corredores efectivamente se den, incluidos los siguientes:

El sistema TIR

El sistema TIR, establecido por la Convención TIR es administrado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE). Tiene 66 partes contratantes que cubren toda Europa, Norteamérica, el Medio Oriente, Asia Central y dos países sudamericanos. Otros países en Africa, Asia y Sudamérica han expresado su interés recientemente en adherir a la Convención. En los hechos, por lo tanto, el sistema TIR es

³ De los 30 países en desarrollo sin litoral, 16 están comprendidos entre los menos adelantados del mundo.

⁴ Almaty Programme of Action: Addressing the Special Needs of Landlocked Developing Countries within a New Global Framework for Transit Transport Cooperation for Landlocked and Transit Developing Countries. <http://www.un.org/special-rep/ohrlls/imc/Almaty%20Programme%20of%20Action.pdf>

⁵ <http://www.wcoomd.org/ie/En/Conventions/conventions.html>

⁶ Transports Internationaux Routiers - International Road Transport (TIR)

⁷ “Esta Convención se aplicará al transporte de mercaderías sin cambio intermedio de carga en vehículos de carretera, combinaciones de vehículos o en contenedores, a través de uno o más límites territoriales entre un servicio aduanero de partida y un servicio aduanero de destino de la misma u otra Parte Contratante, en tanto cuanto al menos una parte del trayecto entre el comienzo y el fin de la operación de transporte internacional por carreteras (TIR) se haga por carretera”. Véase el Artículo 2 de la Convención TIR, <http://sphere.rdc-puc-rio.br/parcerias/untpdc/library/te/docs/tirconv.pdf>.

internacional más que regional. La Unión de Transporte Carretero Internacional (IRU), a través de sus miembros, la red de asociaciones nacionales que representa a la industria del transporte, administra una cadena de garantía internacional en todos los países adonde la operación de tránsito TIR se puede establecer. Esas asociaciones miembros de la red son autorizadas por sus propios servicios de aduana y por el IRU a actuar como órganos emisores y de garantía de los carnés TIR o los documentos aduaneros de tránsito.

Los principales elementos de un sistema de tránsito exitoso como el TIR, incluyen:

- El uso de vehículos y contenedores seguros
- Un garantía internacional válida en todos los países de tránsito
- Una declaración de aduana única y válida en todos los países de tránsito
- Procedimientos aduaneros simplificados, incluido un uso extensivo de la administración del riesgo
- Reconocimiento mutuo de los controles aduaneros entre los países participantes
- Acceso controlado al sistema.

*El Tránsito Común y Comunitario en Europa*⁸

Adicionalmente al sistema TIR (que cubre Europa y otras áreas geográficas), los sistemas de Tránsito Común y Comunitario (CT), basados en la Convención de Tránsito Común de 1987, cubren el tránsito dentro de la Unión Europea (Tránsito Comunitario) y entre la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA) y los países de la Unión Europea (la Convención de Tránsito Común de 1987). La Convención relativa a la Simplificación de las Formalidades en el Comercio de Mercaderías entre la Comunidad Europea y EFTA establece los requisitos para el uso del Documento Administrativo Único (SAD), un documento unificado que se basa en la Clave de Diseño de las Naciones Unidas y que abarca a todos los regímenes aduaneros.

El tránsito comunitario se cimenta en el Código Aduanero Comunitario y en el derecho aduanero, que se aplican, entre otros, al movimiento de mercaderías no comunitarias sujetas a aranceles aduaneros y otros cargos y a las mercaderías comunitarias que deben transitar por un tercer país entre la partida y la llegada a la Comunidad Europea.

En razón de la existencia de tres sistemas de tránsito en Europa (el comunitario, el común y el TIR), la creciente falta de paralelismo, la mayor incidencia de fraudes y las grandes pérdidas de impuestos y contribuciones, en particular respecto de productos alimenticios sensibles, alcohol y tabaco, se implementó una reforma del sistema europeo de tránsito por fases que entró en vigor en 2001. Ella se concentró en la aclaración de los procedimientos y en la legislación de tránsito, en el mejoramiento de la administración del riesgo y la cooperación aduanera y en la introducción de un nuevo sistema computadorizado de tránsito (NCTS) para acelerar la operación y fortalecer la administración. NCTS comenzó como un esquema piloto que cubría unos pocos países así como sistemas electrónicos y basados en papel, dependiendo del nivel de computadorización de cada país hasta completar los cambios y eliminar progresivamente el uso de papel.

⁸http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/customs/procedural_aspects/transit/common_community/index_en.htm

Otros sistemas de tránsito

La Unión Aduanera de Africa del Sud (SACU) ha implementado un sistema de tránsito para sus miembros; los miembros de la Comunidad de Desarrollo de Africa del Sud (SADC), el Mercado Común para el Africa Oriental y del Sud (COMESA) y la Comunidad del Este Africano (EAC) también desarrollan sistemas de tránsito. En el Africa Subsahariana, se emprenden numerosas iniciativas basadas en corredores, en el Corredor del Norte, el Corredor de Maputo, el Corredor de la Bahía de Walvis, el Corredor de Dar, el Corredor Trans-Kalahari y el Corredor Norte-Sud.

Los miembros de ECOWAS han desarrollado el sistema de tránsito TRIE en el Africa Occidental y los miembros del Mercosur en Latinoamérica y los de ASEAN en el Asia han firmado acuerdos bajo el Acuerdo Marco relativo a la Facilitación de las Mercaderías en Tránsito.

Condiciones e implicaciones de los sistemas de tránsito

Los vecinos de tránsito de los países en desarrollo y menos desarrollados sin litoral a menudo tiene economías similares, constreñimientos de recursos y una infraestructura de transporte y sistemas administrativos y aduaneros inadecuados. Algunas veces, estos países no pueden adherir a los mismos acuerdos regionales o internacionales, dando origen a prácticas de tránsito diferentes o sin coordinación. Los países de tránsito pueden proteger sus propios operadores nacionales de transporte de la competencia internacional, y así perpetúan servicios de transporte inadecuados o ineficientes, con implicaciones costosas para sus vecinos sin litoral en términos de atrasos en la frontera o intercepciones injustificadas en la ruta.

Cuando las especificaciones de visa o de vehículos no son armonizadas y los camiones tienen vedado cruzar el límite del país de tránsito, la carga se debe descargar y utilizar vehículos de transporte nacional. Este reembarque de la carga causa demoras y ruptura de precintos, brinda oportunidades para el hurto y otras prácticas corruptas y puede incrementar los costos del transporte en tránsito entre un 30 a 40 por ciento. Los acuerdos de asociación y la constitución de fondos comunes de recursos pueden servir para corregir algunos de estos problemas, así como también la adhesión a un régimen de tránsito.

Los costos de transporte internacional de los países africanos sin litoral representan un promedio del 20,7 por ciento del valor de importación, comparado con el promedio mundial de 5,1 por ciento y un promedio de 12,7 por ciento para los países africanos. Un estudio acerca de los países del Africa Central y Occidental estima que el comercio entre pares de países sin litoral fue un 92 por ciento menor que el esperable si tuvieran litoral y tener que cruzar un país de tránsito reduce el comercio bilateral en 17 por ciento.⁹

Marco legal

La existencia de un marco legal común es un requisito para la implementación de un sistema efectivo de tránsito. La Convención TIR brinda un ejemplo exitoso, como también lo hacen la Convención de Tránsito Común y el Código Aduanero Comunitario. En el Africa, por ejemplo, una complicación mayor para el tránsito es la

⁹ Véase UNCTAD, Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo, Reunión de Expertos en el Diseño y la Aplicación de Acuerdos sobre el Transporte de Tránsito, Ginebra, 24-26 de noviembre de 2004, TD/B/COM.3/EM.22/3, 21 de diciembre de 2004, http://www.unctad.org/sp/docs/c3em22d3_sp.pdf.

cantidad de marcos legales subregionales diferentes. La expansión gradual del sistema TIR está aliviando esta situación.

El marco legal protege la aplicación uniforme de las normas y procedimientos, el régimen de garantía para los derechos e impuestos en riesgo y los medios de transporte aprobados y también debe regular materias tales como:

- La simplificación de procedimientos y documentos
- La introducción de técnicas de administración del riesgo, incluidos los programas de comerciante autorizado, para brindar una facilitación del tránsito eficiente sin comprometer la protección del ingreso público
- La tecnología de la información y las comunicaciones, incluido el intercambio de datos y mensajes, la seguridad y el seguimiento de las cargas
- La coordinación con otras agencias involucradas en el tráfico transfronterizo, por ejemplo, aquellas responsables de la seguridad, la inmigración o la salud de las especies animales y vegetales
- El desarrollo de asociaciones entre las agencias gubernamentales y el sector privado
- El trato no discriminatorio de los comerciantes y los modos de transporte
- La reducción al mínimo razonable de los cargos administrativos y de transporte sobre los movimientos de tránsito y su oportuna notificación y publicación, así como su revisión periódica
- El intercambio de información y la cooperación entre los diferentes servicios y agencias involucrados.

Procedimientos simplificados y administración del riesgo

Con el crecimiento del comercio internacional durante las últimas décadas, se ha vuelto imposible para los servicios aduaneros aplicar controles documentarios y físicos tradicionales sobre el movimiento de mercadería al nivel de cada transacción. Esto ha llevado a incrementar el uso de técnicas de administración de riesgo para el despacho final, permitiendo que la gran mayoría de las mercaderías se liberen con un mínimo de interferencia al mismo tiempo que se asigna los recursos escasos de personal al control de aquellas mercaderías que se perciben como pasibles de un mayor riesgo de evasión de ingresos aduaneros o de contravenir prohibiciones o restricciones. Sin embargo, para el tránsito no existe un enfoque común de administración del riesgo.

En regímenes de tránsito tales como TIR, el riesgo se reduce mediante el **establecimiento de condiciones mínimas para los transportadores** que desean usar el sistema y, por ejemplo, tienen experiencia en el negocio de transporte internacional, una sólida base financiera y no registran infracciones serias en materia aduanera o impositiva.

Por el contrario, bajo los sistemas de tránsito Comunitario y Común (CT), se otorgan **concesiones** especiales, a menudo llamadas 'procedimientos simplificados' a favor de comerciantes dignos de confianza y con antecedentes comprobados. A estos comerciantes, llamados 'remitentes o consignatarios autorizados', se les permite presentar declaraciones aduaneras por vía electrónica y embarcar y despachar las mercaderías de tránsito desde sus propias instalaciones, si bien dependiendo de la aprobación de la aduana de salida. De modo similar, al final del movimiento de tránsito,

las mercaderías se pueden entregar en las instalaciones del consignatario, quien presenta una declaración electrónica a la aduana de destino cuando arriban las mercaderías. Los comerciantes autorizados están sujetos a auditorías por parte de la aduana para asegurar que sus sistemas internos de control y cobertura de garantía cumplen con los estándares requeridos.

Este enfoque facilita el tránsito en su máxima extensión. Las ventajas comerciales, que con el tiempo llegan a dispensas de garantía del 100%, brindan un incentivo poderoso al comerciante para que respete las condiciones bajo las cuales las concesiones fueron otorgadas. La filosofía es utilizar lo más posible los mecanismos de control internos del comerciante y no duplicarlos innecesariamente.

La administración de riesgo está, por lo tanto, estrechamente vinculada con el uso extendido de la tecnología de la información y las comunicaciones y promueve un enfoque asociativo entre el gobierno y el sector privado. Este enfoque se puede desarrollar aún más mediante la conexión de todas las agencias gubernamentales de control fronterizo mediante un servicio de Ventanilla Unica para la presentación y procesamiento electrónicos de todos los documentos comerciales. Esto también incluye el pago electrónico de derechos y cargos de tránsito.

Cuando se diseñan estos regímenes facilitados para comerciantes especialmente autorizados, es importante que también se atienda a las necesidades de las empresas medianas y pequeñas (PyMEs). Las empresas de mayor envergadura, que disponen de mayores recursos humanos y financieros, están en una mejor posición de aprovechar esos esquemas y no se debe excluir de ellas a las empresas más pequeñas, incrementando el costo o la complejidad (véase las Notas Técnicas 9 y 14).

Simplificación, estandarización y automatización de los procedimientos y documentos de tránsito

La automatización no es un fin en sí misma. Es un componente esencial de los objetivos de facilitación del comercio del tránsito aduanero. Los sistemas manuales que confían en el movimiento de documentos en papel para cubrir los riesgos de garantías terminan inundados por la cantidad de papel que manejan. La lentitud en el cumplimiento resulta en que los comerciantes deban otorgar garantías mayores de lo necesario, a un costo adicional, para mantener los camiones en movimiento. Los sistemas basados en documentos en papel son ineficientes y más vulnerables a ataques fraudulentos.

Previo a su automatización, los procedimientos de tránsito se deben simplificar y alinear con la Convención Revisada de Kyoto de la Organización Mundial de Aduanas (la Convención Internacional relativa a la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros de 1999). El paso siguiente es la simplificación y estandarización de los documentos comerciales aduaneros y en papel, a través de la reducción de su número así como la alineación de sus formatos conforme la Clave de Diseño de las Naciones Unidas (UNLK).

Se debe adoptar el Directorio de Elementos de Datos Comerciales de las Naciones Unidas (UNTDDED) y UN/EDIFACT para alinear los mensajes electrónicos a los estándares internacionales. Tal coincidencia no solamente alinea los datos con los estándares internacionales sino también facilita la transición a los documentos de comercio electrónico, tales como UNEDocs.

La automatización debe permitir a los responsables presentar sus declaraciones electrónicas a la aduana mediante el ingreso de datos directamente por parte del comerciantes (DTI), permitir la notificación previa de las mercaderías en tránsito a los servicios de salida,

tránsito y destino, administrar el riesgo de control de las sumas y cumplimiento de garantías y asegurar la generación de datos estadísticos con fines de política fiscal y gerencial.

Asociación entre las agencias gubernamentales y entre los gobiernos y el sector privado

La participación y cooperación efectivas entre las agencias gubernamentales y los operadores de negocios y comercio son vitales para facilitar el comercio de tránsito. En muchos casos, las funciones de control gubernamental se pueden delegar en el servicio de aduana, según la agencia de que se trate.

La aduana, como servicio con responsabilidad directa, debe tomar la iniciativa y cimentar relaciones de cooperación entre las agencias gubernamentales (ministerios de comercio, transporte, finanzas/tesoro, inmigración, agricultura, servicios veterinarios y fitosanitarios) así como con la comunidad de negocios (importadores, exportadores, mandantes de tránsito, fletadores, despachantes, transportadores, operadores de terminales, bancos y agentes de seguros). Véase también la Nota Técnica 18.

Para asistir a la comunidad de negocios de modo práctico, la aduana debe, por ejemplo, organizar la publicación de todas las normas y guías oficiales relativas al tránsito y asegurar su distribución gratuita, preferiblemente también a través de la Internet. Esta información debe incluir los domicilios y horarios de atención de las oficinas aduaneras de tránsito, las rutas de tránsito aprobadas y cualesquiera requisitos y cargos a nivel nacional, que deben ser en todo caso razonables y commensurables al costo de los servicios brindados (véase también la Nota Técnica 6).

No discriminación entre medios de transporte

Según el Artículo V:1 del GATT 1994, los medios de transporte de mercaderías de tránsito también son considerados 'tráfico en tránsito'. De acuerdo con los arreglos prácticos de tránsito de las aduanas regionales, a los medios de transporte que llevan mercaderías en tránsito se les debe autorizar el acceso a los territorios aduaneros de los estados miembros participantes y se les debe permitir que regresen vacíos sin necesidad de documentación adicional. Algunos países de tránsito exigen, incorrectamente, que los vehículos que regresan vacíos deban obtener un Carné de Paso por aduanas (*Carnet de passages*¹⁰) para cubrir la admisión temporaria del vehículo durante el trayecto de retorno.

Asimismo, a fin de cumplir con los objetivos de facilitación del tránsito aduanero, todos los países de tránsito y destino deben aceptar el medio de transporte por el que se transportan las mercaderías en tránsito. No tiene sentido, por ejemplo, que las mercaderías en tránsito se descarguen en el límite nacional bajo el pretexto de que el camión no se ajusta con las especificaciones técnicas nacionales o la política nacional de transporte. Esto tiene el mismo efecto que una barrera no arancelaria y se debe evitar mediante el desarrollo de reglas transparentes y claras acerca de la especificación de los medios de transporte. La Convención TIR, por ejemplo, preve tales especificaciones para los compartimentos de carga del camión y para los contenedores. Para acompañar estas especificaciones técnicas, se debe concluir una serie de acuerdos bilaterales o

¹⁰ El carné de paso por aduanas (*Carnet de passages en douane*, CPD) es emitido por la Alianza Internacional de Turismo (Alliance Internationale de Tourisme / Fédération Internationale de l'Automobile, AIT-FIA). Para los países que requieren el CPD se puede consultar http://www.aitgva.ch/AIT_Site/Public/InterDocs/CPD_countries.htm.

multilaterales para asegurar el libre movimiento de camiones y otros medios de transporte entre países que participan de un acuerdo regional de tránsito.

Cooperación e intercambio de información entre los diferentes servicios de aduana y otras agencias involucrados

Un principio fundamental del sistema TIR es el reconocimiento mutuo de los controles aduaneros. Los controles llevados a cabo a la salida, como el control de la documentación, el examen de las mercaderías, el precintado del compartimento de carga, etc., son aceptados por las autoridades aduaneras de los países de tránsito y destino. Esto permite que la gran mayoría de los envíos se liberen en las oficinas subsiguientes de salida y entrada con un mínimo de control de los documentos, precintos y compartimentos de carga.

La aduana también debe cooperar con los servicios administrativos de los países vecinos, como por ejemplo tomando nota de los horarios de la oficina de inmigración.

Para que el sistema de tránsito funcione con efectividad, este reconocimiento mutuo de controles es esencial. Este principio se debe extender para incluir el intercambio de información relevante relativa a cuestiones administrativas y operativas y, adonde se lo requiera, respecto de comerciantes individuales, especialmente cuando se detecte o sospeche que hay contrabando.

Beneficios y costos

Entre los beneficios de un sistema efectivo de tránsito se encuentran:

- Una menor congestión en los pasos fronterizos, especialmente si se reserva una vía especial para el tráfico de tránsito.
- Una mayor garantía de ingresos públicos
- Controles más eficientes, menos inspecciones físicas y una mejor utilización del personal mediante el uso de administración y estimación del riesgo.
- Tiempos de tránsito reducidos
- Documentos y procedimientos simplificados
- Una mayor transparencia
- Una mayor predictibilidad
- Una competitividad internacional superior

Los costos son difíciles de cuantificar porque dependen de las condiciones de la infraestructura existente, las instalaciones aduaneras, los escanógrafos y los procedimientos, como se discutió más arriba. La adhesión a convenciones y estándares internacionales, tanto para la documentación como para los procedimientos y la cooperación entre agencias de control fronterizo coadyuvarían a facilitar el tránsito. Es crucial que haya un alto grado de compromiso por parte de los gobiernos, las organizaciones regionales y la comunidad de negociación para su implementación.

Referencias y herramientas disponibles

La Convención de Kyoto Revisada

La Convención de Kyoto Revisada de la OMA relativa a la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros (1999), específicamente el Anexo E1 sobre Tránsito, establece los estándares internacionales y las prácticas recomendadas para la implementación de los sistemas de tránsito.

www.wcoomd.org.

La Convención TIR

La Convención TIR establece que las mercaderías transportadas bajo el procedimiento del TIR en vehículos de carretera aprobados y precintados, o una combinación de vehículos y contenedores, no están sujetas a inspección aduanera, a menos que se sospeche la existencia de irregularidades. La Convención reduce los requisitos regulares de los procedimientos de tránsito regulares al mismo tiempo que evita la necesidad de la inspección física durante el tránsito con excepción del chequeo del precintado y las condiciones externas del compartimento de carga o contenedor. Adicionalmente, dispensa de la necesidad de aplicar garantías nacionales y sistemas nacionales de documentación.

www.unece.org/trans/bcf/tir/welcome.html

El Carné TIR

El Carné TIR Carnet es un documento de tránsito único, usado dentro del sistema TIR, que emite la Unión Internacional del Transporte por Carretera a favor de las asociaciones de camioneros de nivel nacional y que procura reducir el riesgo de presentar información inexacta o incompleta a las autoridades aduaneras.

www.unece.org/trans/bcf/tir/welcome.html

La Convención Internacional Relativa a la Armonización de los Controles Fronterizos de Mercaderías

La Convención Internacional relativa a la Armonización de Controles Fronterizos de Mercaderías de la UNECE (conocida como la Convención de Armonización) provee estándares internacionales para facilitar el movimiento de mercaderías a través de límites internacionales. Los anexos de la Convención incluyen los siguientes tipos de controles e inspecciones: aduanero, médico-veterinario, veterinario, fitosanitario, de estándares técnicos y de calidad.

www.unece.org/trans.

Clave de Diseño para los Documentos Comerciales de las Naciones Unidas (United Nations Layout Key for Trade Documents, UNLK, ISO 6422)

La Clave de Diseño para los Documentos Comerciales de las Naciones Unidas es un estándar internacional para los documentos comerciales y aduaneros que integra un conjunto de estándares y códigos internacionales para su uso en el diseño alineado de series de formularios sobre la base de un documento matriz. También puede servir para diseñar un trazado de pantalla para la exhibición visual de los documentos electrónicos.

www.unece.org/cefact.

Guía de las Naciones Unidas relativa a los Elementos de los Datos Comerciales (United Nations Trade Data Elements Directory, UNTDED; ISO 7372)

Guía de las Naciones Unidas relativa a los Elementos de los Datos Comerciales (UNTDED, ISO 7372) contiene elementos de datos estándar, que se pueden utilizar tanto en documentos en papel como en la comunicación de datos electrónicos.

www.unece.org/cefact.

Reglas de las Naciones Unidas para el Intercambio de Datos Electrónicos para la Administración, el Comercio y el Transporte (UN/EDIFACT, ISO 9735)

Las Reglas de las Naciones Unidas para el Intercambio de Datos Electrónicos para el Intercambio de Datos Electrónicos para la Administración, el Comercio y el Transporte (UN/EDIFACT) es un conjunto de estándares, guías y lineamientos acordados a nivel internacional para el intercambio electrónico de datos estructurados y, en particular, aquellos relacionados con el comercio de bienes y servicios entre sistemas informáticos independientes.

www.unece.org/trade/untdid/welcome.html.

El Modelo de Datos Aduaneros de la OMA

El Modelo de Datos Aduaneros de la OMA es un estándar aduanero global para la implementación de requisitos reducidos de datos y la presentación electrónica de declaraciones y documentos comprobantes. Se espera que sirva de base para el desarrollo de mensajes electrónicos comunes basados en estándares internacionales.

www.wcoomd.org.

SIDUNEA

El Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA en español, ASYCUDA en inglés) es un sistema computadorizado de administración aduanera, desarrollado e implementado por UNCTAD, que se ocupa de los regímenes nacionales de tránsito y cuya próxima versión cubrirá los sistemas de tránsito regional.

www.asycuda.org.

La Recomendación 33 de UN/CEFACT

La Recomendación 33 de UN/CEFACT recomienda establecer un servicio de Ventanilla Unica, lo que permite a las partes involucradas en el comercio y el transporte a presentar información y documentos estandarizados en un solo punto de entrada a fin de cumplir con todos los requisitos regulatorios de importación, exportación y tránsito. Si la información es electrónica, entonces los elementos de datos individuales se deben presentar solamente una vez. Esto también puede brindar una plataforma para coordinar los controles entre las agencias de gobierno involucradas así como el pago de derechos, impuestos y tasas relevantes.

www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.htm.