

**COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA  
CENTRO DE LAS NACIONES UNIDAS DE  
FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y LAS  
TRANSACCIONES ELECTRÓNICAS  
(CEFACT/UN)**

**UNCTAD  
CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO**

**COMPENDIO DE RECOMENDACIONES  
SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO**



**NACIONES UNIDAS**

**CEPE**

COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA  
NACIONES UNIDAS

**UNCTAD**

CONFERENCIA SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO  
NACIONES UNIDAS

# **Compendio de recomendaciones sobre facilitación del comercio**



**NACIONES UNIDAS**

**Nueva York y Ginebra, 2002**

## **NOTA**

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o confines.

<b>ECE/TRADE/279</b>
----------------------

<b>UNCTAD/SDTE/TLB/3</b>
--------------------------

## **PREFACIO**

Esta es la segunda edición del *Compendio de recomendaciones sobre facilitación del comercio*. La compilación ha sido realizada por el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico en cooperación con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). El *Compendio*, terminado en 2000, fue aprobado por el Centro en su reunión plenaria de marzo de 2001. La edición original del *Compendio*, publicada en 1994, se efectuó en el marco del Programa Especial de la UNCTAD sobre Eficiencia Comercial.

El *Compendio* será texto de referencia para los que procuran simplificar, armonizar y racionalizar los procedimientos y las prácticas comerciales. Además, en sectores diversos -la industria, el comercio, el transporte y la administración, así como dentro de las organizaciones- informará sobre las posibilidades existentes para facilitar y armonizar el comercio y el transporte.

En la introducción (sección I) figuran informaciones generales sobre las cuestiones fundamentales y prácticas de la facilitación del comercio. Se pasa revista a las condiciones que caracterizan el actual comercio internacional con respecto a corrientes de información, normas documentales, comercio electrónico, disposiciones oficiales y métodos de pago a fin de acrecentar la eficiencia mediante el incremento de la armonización, la normalización y la simplificación.

En la sección II se hace una enumeración sistemática de las recomendaciones contenidas en el *Compendio*. La sección III contiene el texto completo o resumido (o una paráfrasis, si procede) de las recomendaciones enumeradas en la sección II. *Estos extractos de instrumentos internacionales se dan a título de referencia y no reemplazan al texto integral, que constituye la única fuente válida a efectos oficiales.*

Los instrumentos relacionados en el *Compendio* son el resultado de la labor efectuada por los correspondientes organismos internacionales. Con relación a cada uno de éstos se describen brevemente en la sección IV los objetivos y el alcance de los instrumentos respectivos.

Esta versión revisada del *Compendio de recomendaciones sobre facilitación del comercio* es una manifestación de la estrecha y continua colaboración entre dos órganos de las Naciones Unidas. Las secretarías de ambos expresan la esperanza de que el *Compendio* sea un instrumento útil y agradecen de antemano las observaciones y críticas constructivas que los usuarios tengan a bien formular.

Paolo Garona  
Secretario Ejecutivo interino  
Comisión Económica para Europa  
Naciones Unidas

Rubens Ricupero  
Secretario General  
Conferencia sobre Comercio y Desarrollo  
Naciones Unidas

## *LISTA DE ABREVIATURAS*

### *Conceptos de carácter general*

<b>ADPIC</b>	<b>Aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio</b>
<b>AGCS</b>	<b>Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios</b>
<b>CCO</b>	<b>Convenio Aduanero sobre Contenedores</b>
<b>CK [Convenio de Kyoto]</b>	<b>Convenio Internacional sobre simplificación y armonización de regímenes aduaneros</b>
<b>CRK [Convenio revisado de Kyoto]</b>	<b>Convenio Internacional revisado sobre simplificación y armonización de regímenes aduaneros</b>
<b>EDIFACT</b>	<b>Normas de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte</b>
<b>FAL</b>	<b>Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional</b>
<b>GATT</b>	<b>Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio</b>
<b>HAR</b>	<b>Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras</b>
<b>IED</b>	<b>Intercambio electrónico de datos</b>
<b>RUU</b>	<b>Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios</b>
<b>SA [Sistema Armonizado]</b>	<b>Convenio Internacional sobre el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías</b>
<b>TIR</b>	<b>Transports Internationaux Routiers</b>
<b>UNCID</b>	<b>Reglas de conducta uniformes para el intercambio de datos comerciales por teletransmisión</b>
<b>UNSM</b>	<b>Mensajes normalizados de las Naciones Unidas</b>
<b>UNTDID</b>	<b>Directorio de las Naciones Unidas para el intercambio de datos comerciales</b>

### *Organismos internacionales*

<b>CCI</b>	<b>Cámara de Comercio Internacional</b>
<b>CEFACT</b>	<b>Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico</b>
<b>CEPE</b>	<b>Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa</b>
<b>CNI</b>	<b>Cámara Naviera Internacional</b>
<b>CNUDMI</b>	<b>Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional</b>

<b>ISO</b>	<b>Organización Internacional de Normalización</b>
<b>OACI</b>	<b>Organización de Aviación Civil Internacional</b>
<b>OMA</b>	<b>Organización Mundial de Aduanas</b>
<b>OMC</b>	<b>Organización Mundial del Comercio</b>
<b>OMI</b>	<b>Organización Marítima Internacional</b>
<b>UNCTAD</b>	<b>Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo</b>

## ÍNDICE

	<i>Página</i>
Prefacio .....	iii
Lista de abreviaturas .....	v
<b>SECCIÓN I: INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>SECCIÓN II: LISTA DE RECOMENDACIONES SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO</b> .....	<b>9</b>
<b>SECCIÓN III: RECOMENDACIONES</b> .....	<b>17</b>
A. Disposiciones generales para facilitar el comercio .....	17
A.1. Comercio .....	17
A.2. Administraciones de aduanas y otros organismos reguladores .....	20
B. Disposiciones relativas a los procedimientos y controles oficiales .....	24
B.1. Disposiciones relativas a las exportaciones .....	24
B.1.1. Disposiciones generales .....	24
B.1.2. Aduanas .....	25
B.1.3. Documentos oficiales .....	27
B.2. Disposiciones relativas a las importaciones .....	27
B.2.1. Disposiciones generales .....	27
B.2.2. Aduanas .....	28
B.2.3. Documentos oficiales .....	34
B.3. Disposiciones relativas al tránsito .....	35
B.3.1. Disposiciones generales .....	35
B.3.2. Aduanas .....	36
B.3.3. Higiene y seguridad .....	38
B.3.4. Garantía .....	38
B.4. Medidas relativas al transbordo de mercancías .....	39
B.4.1. Aduanas .....	39
B.4.2. Garantía .....	40

GE.02-50544 (S) 020403 250403

## ÍNDICE (continuación)

	<i>Página</i>
<b>SECCIÓN III (continuación)</b>	
C. Disposiciones relativas al transporte y al equipo de transporte .....	40
C.1. Transporte aéreo .....	40
C.2. Transporte Marítimo .....	42
C.3. Transporte multimodal .....	46
D. Disposiciones relativas al transporte de pasajeros .....	49
E. Disposiciones relativas a la manipulación de mercancías peligrosas y de sustancias dañinas .....	50
F. Disposiciones relativas a los métodos de pago .....	51
G. Disposiciones relativas al uso de la tecnología de la información y comunicaciones .....	52
H. Disposiciones relativas a las prácticas comerciales y a la aplicación de normas internacionales .....	57
I. Aspectos jurídicos de la facilitación del comercio .....	65
<b>SECCIÓN IV: ORGANIZACIONES INTERNACIONALES QUE SE OCUPAN DE LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO .....</b>	<b>67</b>
<b>ANEXO: LISTA DE LOS PAÍSES O TERRITORIOS QUE HAN ACEPTADO INSTRUMENTOS DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO O QUE SE HAN ADHERIDO A ESTOS INSTRUMENTOS .....</b>	<b>75</b>



## SECCIÓN I

### INTRODUCCIÓN

#### 1.1. Corrientes de información

1.1.1. En el comercio y transporte internacionales, las formalidades, los procedimientos y el papeleo se deben al hecho de que tanto los gobiernos como los operadores comerciales han de vigilar y controlar el movimiento de mercancías y la transferencia de servicios, así como salvaguardar los legítimos intereses de cada una de las partes. A ello se añaden las necesidades de información y de transferencias financieras entre todas las partes en una transacción. A lo largo de los años, los esfuerzos desplegados por órganos internacionales o nacionales para facilitar el comercio en diversos países o sectores han abierto nuevos cauces a las corrientes de información analizando los métodos, simplificando las exigencias, armonizando los procedimientos y la documentación, normalizando las prácticas comerciales y poniendo en práctica claves convenidas para representar los elementos de información. Sin embargo, algunos países (a causa de precedentes históricos, inercia comercial y dificultades para adaptar los métodos de sus órganos de control o por ignorancia de las soluciones adoptadas en otros lugares) siguen manteniendo exigencias que entorpecen la obra de facilitación.

1.1.2. Los métodos y sistemas establecidos para poner en relación a expedidores, transportistas, autoridades portuarias, banqueros, compañías de seguros, servicios de aduanas, consignatarios y demás participantes en el comercio internacional se transforman continuamente para ajustarse a la evolución de las necesidades. Ello está determinado en particular por la celeridad de los transportes modernos, por la utilización de contenedores y por la distribución inmediata de mercancías, así como por la necesidad de aprovecharse de las posibilidades que brinda la tecnología de información y comunicaciones para mejorar el trámite y la transmisión de informaciones.

1.1.3. La difusión de la información se encuentra actualmente a medio camino entre los impresos que todavía hay que rellenar trabajosamente a mano, firmar y autorizar y los producidos por ordenador y que sigue siendo necesario transmitir manualmente (y a menudo reintroducir, también manualmente, en otro ordenador). Al mismo tiempo, el mundo de la transmisión automática de datos, en el que éstos pasan de ordenador a ordenador con un mínimo de intervención humana, se expande cada vez más hasta coincidir con las dimensiones del planeta.

1.1.4. La llegada oportuna de la información es un componente vital de toda transacción comercial internacional; sin embargo, todavía es frecuente que las mercancías lleguen al punto de destino antes que la información esencial que los operadores respectivos necesitan para desempeñar su cometido.

1.1.5. Es posible reducir los retrasos en la producción y la transferencia de información si se llega a un acuerdo para aprovechar al máximo la tecnología moderna de información y comunicaciones, es decir, utilizando los ordenadores para preparar los documentos necesarios, enviando facsímiles por correo electrónico o utilizando el intercambio electrónico de datos (IED). Cuando esto se considere demasiado complicado, la telecopia o los documentos armonizados y uniformes pueden ser una solución para simplificar la preparación de documentos. Ahora bien, hay que esforzarse más en facilitar la transmisión de informaciones (es decir, la recogida, la transferencia y el aprovechamiento de los datos). Aunque la solución puede residir en parte en simplificar los procedimientos oficiales y comerciales propiamente dichos, es necesario disponer además de algún medio de gestión sistemática de la información basado en la tecnología disponible. La creación de instrumentos comerciales electrónicos, entre ellos la red Internet, y la existencia de ordenadores baratos y fiables ofrece enormes posibilidades, incluso a los países menos adelantados.

1.1.6. Los problemas planteados por los documentos y procedimientos comerciales son de dos clases: los de suministro de datos y los relacionados con la complejidad de algunos procedimientos.

1.1.7. Como ya se ha dicho, las mercancías llegan a menudo antes que la información que debería precederlas y que es esencial para despacharlas sin pérdida de tiempo. Algunas compañías adoptan soluciones muy costosas, por ejemplo, el empleo de servicios privados de mensajería, para evitar los retrasos originados por la pérdida de documentos en puntos críticos de las operaciones de transacción. Sin embargo, esto sólo puede dar buenos resultados si las comunicaciones se ajustan a la velocidad que corresponde a la máxima rapidez de ejecución previsible en una transacción internacional ordinaria.

1.1.8. La complejidad de algunos procedimientos puede menoscabar considerablemente la eficiencia si no se toman medidas para reducir al mínimo el volumen de información requerido, por ejemplo, cuando las mercan-

cías están en tránsito. En términos más generales, es necesario reexaminar los procedimientos aplicados y simplificar los sistemas manuales antes de que puedan utilizarse metódicamente, con seguridad y ventajas económicas, los medios tecnológicos.

1.1.9. En teoría, los sistemas y procedimientos utilizados para vender mercancías de un país a otro no han de ser básicamente de una extrema complicación. De hecho, dejando de lado las exigencias oficiales que tienen por fin proteger intereses nacionales, las dificultades se deben en parte a la magnitud de las operaciones y en parte al gran número de personas, intereses, naciones e idiomas que entran en juego. Lo que en un punto de esta red puede ser una medida facilitadora, en otro puede crear, y de hecho crea, dificultades. Por ejemplo, la inspección previa a la expedición, que puede resolver un problema concreto en el país importador, puede ser a veces una traba para el exportador, que incluirá los costos correspondientes en el precio de venta. Los costos de inspección consiguientes corren en definitiva por cuenta del consumidor en el país importador. (Véanse las recomendaciones en favor del abandono de la inspección previa a la expedición.)

1.1.10. Tanto el comprador como el vendedor desean que el acuerdo de compraventa de las mercancías se lleve a efecto con un mínimo de complicaciones y gastos en el marco de las disposiciones para el control de la producción total y la comercialización. El vendedor desea que se le asegure el pago y que sus mercancías lleguen sin incidente y a tiempo al destinatario; así la transacción no sólo resultará satisfactoria para ambas partes, sino que allanará también el camino para futuros negocios. El comprador desea recibir las mercancías que se ha comprometido a comprar en el lugar y en la fecha previstos en el contrato, en buen estado y sin más formalidades ni esfuerzos por su parte de lo que es razonablemente previsible para tomar posesión de las mismas y pagarlas.

1.1.11. Todos los que intervienen en la realización del transporte -transportistas propiamente dichos, operadores de terminales y expedidores- desean recibir y entregar las mercancías por cuenta de sus clientes con un mínimo de complicaciones. También pretenden desempeñar su cometido de manera y en condiciones que correspondan en todo lo posible a las exigencias que se hayan impuesto para la buena marcha de sus medios de transporte y expedición.

1.1.12. El banquero desea financiar y facilitar los pagos de las transacciones comerciales de sus clientes por un medio que, además de atender a las necesidades de cada uno de ellos lo más estrechamente posible, ofrezca

las debidas precauciones contra probables pérdidas o confusiones. Para ello necesita que se le presenten rápidamente documentos que estén en armonía con las instrucciones que haya recibido. Cualquier divergencia en los documentos, especialmente cuando el pago se hace en el marco de un crédito documentario, puede traducirse en demoras por la necesidad de proceder a correcciones o verificaciones.

1.1.13. Por razonables y económicamente justificadas que sean estas necesidades, lo cierto es que rara vez las exigencias de un establecimiento o sector comercial entran en conflicto con los de otro. Las necesidades e incompatibilidades individuales han de determinarse antes de que se puedan armonizar. Además, las necesidades han de estar en armonía antes de que puedan quedar satisfechas. Las empresas comerciales son quienes mejor pueden explicar sus necesidades, pero esto requiere que dispongan de amplios medios para expresar sus puntos de vista a través de organizaciones diversas y de entidades nacionales de facilitación del comercio, como recomienda el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (recomendación N° 4 del Centro).

1.1.14. Como ya se ha dicho, los procedimientos y el papeleo originados en el comercio internacional son consecuencia de la necesidad que tienen los gobiernos y los operadores comerciales de vigilar y controlar el movimiento de mercancías y los pagos consiguientes. Mientras que el destino final de la información puede dividirse entre el sector oficial y el comercial, durante la transacción permanecen estrecha e inextricablemente unidos los datos requeridos por ambos sectores. Los participantes en la transacción establecen normas comerciales para atender a sus propias necesidades, las cuales, por esta razón, son flexibles y fácilmente adaptables a la evolución de las prácticas mercantiles. En cambio, las exigencias oficiales son aplicadas y controladas por los gobiernos y persiguen diversos objetivos (por ejemplo, fiscales, de protección, de inspección comercial o sanitarios). Como la facilitación del comercio no es forzosamente el objetivo primario, las posibilidades de cambio pueden ser limitadas y la evolución puede ser muy lenta en el mejor de los casos.

1.1.15. Tanto los que solicitan información como los que la proporcionan tienen ciertas responsabilidades. La esencia del trabajo técnico es movilizar un mínimo de información con la máxima eficiencia. El criterio aplicado debe ser la mínima información necesaria para llevar a cabo la transacción, pero no la mínima información que ciertas personas deseen obtener con otros fines. Esto atribuye una responsabilidad especial a las partes, en particular a los gobiernos, a los bancos y a otras

instituciones de crédito, que están en condiciones de formular exigencias en materia de datos.

1.1.16. Independientemente del uso final de los datos, la llegada a tiempo de la información, y por supuesto antes que la mercancía, es un elemento vital de toda transacción comercial internacional. A medida que las distancias "se acortan" y el tiempo ocupado en viajar es cada vez menor, es esencial que la información se transmita por el método más rápido y más eficaz de que dispongan las partes interesadas. La mejor información del mundo, si llega después que la mercancía, suscitará graves problemas, especialmente en el sector portuario. Aun cuando es evidente que la tecnología disponible puede ser distinta de una región a otra, siempre que sea posible se habrá de fomentar el empleo de técnicas modernas y establecer en los países interesados condiciones apropiadas (con inclusión del necesario marco jurídico o reglamentario).

## **1.2. Exigencias en materia de documentación**

1.2.1. Uno de los argumentos que se suelen esgrimir contra el papeleo y los procedimientos utilizados en el comercio internacional es que pueden originar gastos evitables, por ejemplo, los de copia y reproducción. Este problema es más grave cuando una transacción no se efectúa como es debido.

1.2.2. En esta acepción primaria, el costo puede ser un indicador ambiguo y hasta equívoco. Hay sistemas eficaces de control global que, aun aportando beneficios considerables al centro administrativo, dan lugar a complicaciones y costos suplementarios en cada una de las operaciones de expedición y control del transporte.

1.2.3. Como el comercio internacional exige un gran volumen de información, que puede originar una sobreabundancia de impresos, cualquier método que simplifique el establecimiento y la reproducción de gran número de documentos presenta interés. Muchas de las dificultades relacionadas con las corrientes de información pueden eliminarse con el empleo de "documentos armonizados", es decir, impresos del mismo formato con entradas comunes de información dispuestas del mismo modo en cada formulario.

1.2.4. Aunque actualmente está muy difundida la armonización de documentos según un patrón común, esto es el formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales, muchas compañías no se acogen todavía a esta posibilidad. Conviene hacerles ver los beneficios que puede reportarles el empleo de documentos armonizados, sobre todo si sus propias necesidades se ajustan al sistema de armonización.

1.2.5. El sistema básico es muy sencillo y puede funcionar sin necesidad de tecnología moderna. Transcribiendo los datos de la transacción y la expedición en un documento de base (matriz), pueden prepararse formularios armonizados según un sistema de "tirada única". Los datos que no es necesario incluir en los formularios referentes a un caso concreto pueden omitirse utilizando técnicas que los eliminen del documento reproducido.

1.2.6. Se puede añadir información a la matriz en cualquier momento durante la preparación e impresión de cada formulario. Estos sistemas reducen el costo y el tiempo necesarios para preparar el documento y, una vez verificado el contenido de la matriz, garantizan la exactitud de la información contenida en todos los formularios.

1.2.7. Los programas informáticos disponibles permiten también extraer la información necesaria de las bases de datos internas y producir documentos armonizados mediante microordenadores. Las empresas pueden producir así los documentos de base que se utilizan para reproducir los formularios necesarios, consignar la información en formularios preimpresos o producir formularios completos en papel corriente mediante una impresora de láser.

1.2.8. Las empresas comerciales que proyectan reformar su documentación y sus procedimientos tendrán muy en cuenta las posibles reducciones efectivas del costo global de la financiación, la manipulación y el movimiento de las mercancías del exportador al importador y del vendedor al comprador. A este respecto conviene tener presente que el costo directo de los documentos y procedimientos sólo es un aspecto del problema. Es difícil, por no decir imposible, calcular o prever con antelación algunos costos indirectos, entre ellos las multas, las demoras, los negocios perdidos por falta de documentación adecuada, que pueden ser mucho más importantes. En una transacción los gastos de documentación y procedimiento pueden ser extremadamente reducidos, pero cualquiera de los muchos errores de poca monta que son endémicos en los actuales sistemas puede causar pérdidas de miles de dólares en caso de demora.

1.2.9. En este contexto, los que necesiten información (por ejemplo, los servicios de aduana o los transportistas) deben solicitar un mínimo de datos en el momento más oportuno y, si piden a otros que completen sus documentos (por ejemplo, las declaraciones de mercancías), deben proporcionar los documentos en un formato normalizado. Los que proporcionen información deben facilitar datos precisos, en el momento adecuado y en el formato convenido. Siempre que se cumplan estas

condiciones, cada parte -es decir, la que suministra y la que recibe la información- podrá utilizar sistemas eficientes de documentación y aplicar sus propios procedimientos en un tiempo mínimo.

### 1.3. El comercio electrónico

1.3.1. Se entiende que el comercio es electrónico cuando las transacciones se efectúan electrónicamente. Queda comprendida en el concepto la utilización compartida de informaciones comerciales no estructuradas o estructuradas, mediante instrumentos electrónicos, por parte de abastecedores, clientes, organismos administrativos, prestatarios de servicios y otros elementos cuya intervención está destinada a dirigir y realizar transacciones de carácter comercial o administrativo u otras actividades. Es una manifestación de la técnica que progresa con mayor rapidez en la actualidad, a saber, la tecnología de información y comunicaciones. Junto con la red Internet, esta tecnología hace posible el intercambio electrónico de datos (IED) y el mantenimiento de relaciones comerciales con un mínimo de intervención humana. La tecnología de información y comunicaciones ha revolucionado las relaciones de negocios al eliminar todo un sector de la práctica mercantil: el uso y el intercambio de documentos de papel. La racionalización de la circulación de datos en el seno de una compañía contribuye a la integración de las funciones comerciales y facilita, por consiguiente, la adopción de decisiones. El IED ha permitido introducir estrategias valiosas, entre ellas la fabricación "en el momento preciso". Además, ha servido para que las compañías establezcan vínculos más estrechos y eficaces con sus interlocutores comerciales.

1.3.2. Gracias al IED se efectúa la transferencia de datos estructurados, según normas convenidas, de una instalación informática a otra instalación informática a través de medios electrónicos. El IED no es ni un concepto nuevo ni una práctica nueva. Empresas industriales, administraciones públicas e institutos financieros se sirven del IED para intercambiar grandes cantidades de informaciones sumamente diversificadas, entre ellas, órdenes de compra, datos sobre las mercancías almacenadas en contenedores y datos financieros.

1.3.3. Las transacciones "sin papeleo" se están desarrollando con rapidez en muchos países, sobre todo porque el control de las existencias "en el momento preciso" se traduce en general por envíos más frecuentes y menos cuantiosos con plazos de entrega más rigurosos que los que pueden mantenerse con el uso de documentos, y también porque el IED es una evolución natural del ciclo comercial internacional. De hecho, una de las principales razones que han llevado a emplearlo es el

enorme volumen de papel que las transacciones comerciales ordinarias producen, movilizan y obligan a manipular, corregir, transcribir y copiar. El IED no adolece de ninguno de los inconvenientes del intercambio de documentos y proporciona considerables beneficios y ahorros a las compañías que lo aplican. La exactitud (los datos se reciben directamente de ficheros informáticos y no se reintroducen manualmente), la rapidez y las economías consiguientes (menores gastos de envío postal, copia, archivado, distribución y recuperación de datos) son algunas de estas ventajas.

1.3.4. El IED no puede funcionar sin normas. Para regular el IED se han establecido diferentes normas destinadas a atender a las necesidades sectoriales y nacionales de difusión rápida y eficaz en grupos cerrados, pero su aplicación a un lado y a otro de fronteras nacionales y sectoriales es difícil, pues los interlocutores han de estar en condiciones de sostener, mantener e interpretar varias normas de IED con grandes gastos y molestias. Para resolver este problema, el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y su predecesor el Grupo de Trabajo N° 4 de la CEPE han procurado durante más de diez años establecer normas esenciales que regulen los elementos de datos, los códigos, los segmentos y las reglas de sintaxis del IED. El resultado de esta labor es el conjunto de normas de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte (EDIFACT), que proporcionan al mercado mundial los componentes necesarios para servirse de los tipos de mensajes normalizados completos en el intercambio de datos comerciales. Sea cual fuere la forma que se escoja, es necesario conocer estas normas, junto con otras recomendaciones del Centro antes mencionado, cuando se intercambian datos por Internet, por los servicios de valor añadido o por cualquier otro medio. El comercio electrónico se sirve de estos medios para conseguir que las informaciones debidas estén disponibles en el debido momento.

1.3.5. Es evidente que el reemplazamiento de los documentos por las informaciones electrónicas no modifica las obligaciones básicas de los participantes en una transacción comercial internacional. Es necesario desempeñar las mismas funciones fundamentales y los participantes siguen teniendo la obligación de enviar y recibir, por ejemplo, por IED, una orden de compra o de declarar las mercancías en la aduana, así como de contratar los servicios de un transportista y de hacer los pagos consiguientes. Esto sentado, la puesta en práctica de las soluciones del comercio electrónico conducirá al empleo de métodos distintos y a una mayor simplificación.

1.3.6. En las corrientes internacionales de informaciones sobre el comercio y el transporte, la transferencia electrónica de datos hace posibles una racionalización considerable de los procedimientos y un aumento de la eficiencia, como se observa ya en el marco de sistemas comunes basados en gran parte en el empleo de la tecnología de información, incluido el IED. En algunos países será necesario introducir modificaciones en las leyes y en los reglamentos, por ejemplo, para autorizar la sustitución de los documentos de papel tradicionales o las declaraciones en aduana, por mensajes electrónicos o para conferir a estos mensajes un valor jurídico igual al de un documento de papel.

#### **1.4. Normas regulares de los cargamentos y de las mercancías**

1.4.1. Cada uno de los participantes en el comercio internacional ha de identificar con precisión extrema las mercancías consignadas y el equipo e indicar su naturaleza. Las aduanas deben conocer con precisión qué mercancías se han declarado con fines de examen y control. Las autoridades portuarias, los responsables de las terminales, los transportistas y sus representantes han de saber exactamente qué mercancías están autorizados a despachar. Las empresas navieras han de saber en detalle y llevar la cuenta de las mercancías que transportan. Los importadores y los exportadores han de saber con precisión cuáles son sus mercancías que están en tránsito y con respecto a cuáles deben efectuar pagos en concepto de transporte y manipulación.

1.4.2. En la actualidad muchas de las referencias utilizadas en los puertos y terminales sirven de señal de identificación única que ha de figurar tanto en la documentación de la carga como en los documentos conexos. Importa que los que manipulan o examinan la mercancía puedan reconocer y separar una partida de otra. Esta exigencia se cumple mediante marcas y números, junto con la indicación de la designación y del número de embalajes.

1.4.3. En consecuencia, independientemente del modo de transporte, las mercancías transportadas por los métodos habituales a través de las fronteras requieren todavía marcas bien visibles, que figuren asimismo en los documentos correspondientes y se transmitan como datos en los mensajes electrónicos. La finalidad de una marca de expedición ha sido siempre identificar la carga y facilitar su transporte rápido, sin trabas y seguro, evitando retrasos o confusiones, hasta su destino final, así como hacer posible comprobar si la carga responde a la documentación. En la actualidad, a causa del rápido incremento de la utilización de contenedores como medio de transporte, es indispensable mencionar la

relación entre las mercancías y el equipo de transporte para garantizar una manipulación y un control adecuados. Cuando no es posible identificar las mercancías, las consecuencias son gastos, errores, desconciertos y retrasos innecesarios.

1.4.4. Las referencias y marcas difieren mucho entre países y entre modos de transporte. Con el creciente volumen del comercio internacional, la aparición de medios multimodales e intermodales de transporte y el rápido incremento de la utilización de contenedores, es cada vez más necesario transmitir estos datos (mediante documentos de papel o mediante el IED). Con la creciente preocupación por el costo, es evidente que se necesitan normas sencillas y coherentes para marcar las mercancías. Esta es la finalidad de la práctica que se recomienda seguir mediante la simplificación de las marcas de expedición (recomendación N° 15 del CEFAC T).

1.4.5. Un gran número de referencias documentales se crea y recibe a través del intercambio electrónico de datos y mediante otros mensajes electrónicos. Los actuales sistemas de referencia, aun siendo significativos para el que los crea, significan poco o no significan nada para un tercero que, a su vez, crea su propia referencia. En una transacción comercial internacional pueden generarse hasta 30 o más referencias, todas las cuales suelen mantenerse en algún tipo de base de datos. Con la aparición del IED, se ha hecho patente que el almacenamiento, la transferencia y el empleo de muchas de estas referencias resultan caros. Por consiguiente, era necesario elaborar un método que hiciera posible armonizar y acordar estas referencias siempre que ello fuera posible.

1.4.6. Con este fin, el CEFAC T elaboró en 1992 la recomendación N° 8 sobre metodología para un código de identificación única, en la que se propone un método que permite atribuir una referencia válida para toda la duración de una transacción o de un envío. Este método puede establecerlo el comprador, el vendedor o el prestatario de un servicio y puede ser usado tanto por organizaciones comerciales como por organismos públicos. El método se ajusta a las normas EDIFAC T y a las normas documentales de las Naciones Unidas y tiene por objetivo concreto convertirse en el único sistema de referencia en el comercio internacional y, si es posible, en el nacional. La recomendación actual se basa en los códigos y referencias existentes, formulados por servicios comerciales de codificación, órganos oficiales (por ejemplo, servicios fiscales o estadísticos) y las propias compañías comerciales. El método es genérico y puede aplicarse mediante el empleo de un código de barras con los símbolos apropiados. En la actualidad la OMA y las

administraciones aduaneras de diversos países estudian la posibilidad de elaborar nuevos métodos para aplicar la recomendación mencionada y de revisarla en caso apropiado.

## **1.5. Disposiciones oficiales**

1.5.1. Muchos de los documentos y procedimientos exigidos en el comercio internacional han sido ideados por empresas comerciales teniendo en cuenta sus propias necesidades. Incluso aunque estén considerados como anticuados y no se adapten a las nuevas circunstancias (por ejemplo, a las modificaciones de los métodos de transporte), están al menos concebidos para facilitar las transacciones comerciales, mientras que las normas gubernamentales, así como la documentación y los procedimientos basados en ellas, tienen diversos objetivos de los que quizá no sea el principal la facilitación del comercio. Ahora bien, en muchos países, los comerciantes pueden beneficiarse de un proceso de revisión casi continua, efectuada en particular por las administraciones de aduanas, para atender a las exigencias de los nuevos métodos de comercio y transporte y para aumentar la eficiencia y el rendimiento de los servicios de control. Esto se debe en parte a la aplicación gradual de las disposiciones del Convenio revisado de Kyoto, obra de la OMA, y también a la introducción de sistemas automatizados, tales como el SIDUNEA de la UNCTAD, o a la adopción del IED por los servicios aduaneros de un número cada vez mayor de países.

1.5.2. Los servicios de aduanas están encargados de aplicar una amplia gama de medidas cuyos principios básicos están determinados por otros departamentos de la administración. Así, por ejemplo, aplican los reglamentos de control de cambios y las restricciones y prohibiciones de importación o exportación; se aseguran de la observancia de los reglamentos sanitarios; compilan estadísticas de comercio y perciben recaudaciones en nombre de otros organismos.

1.5.3. El hecho de que las autoridades aduaneras estén dispuestas a modificar sus normas no exime en modo alguno a los exportadores de la obligación de hacer una declaración exacta de los artículos exportados ni a los importadores de la de garantizar una expedición rápida sin perjuicio de cumplir con las detalladas normas aduaneras en materia de información y documentación. En muchos países, los servicios de aduanas están dispuestos a aceptar información transmitida por télex, telecopia o correo electrónico, llegado el caso, en lugar de las listas de especificación de embalaje o como sustituto provisional de una factura, y despachan sobre esta base las mercancías importadas. Dicho esto, un error del importador entorpece siempre el despacho expedito de las

mercancías por la aduana. Un análisis de muestras representativas de declaraciones de importación revela que del 20 al 30% de las declaraciones adolecen de defectos en uno o más aspectos. Entre los errores más frecuentes figuran la omisión de datos esenciales, una clasificación arancelaria o estadística equivocada y la falta de documentos justificativos. También en estos casos el empleo del sistema armonizado de documentos y del IED contribuirá a reducir los errores de esta índole.

1.5.4. Estos errores pueden tener consecuencias importantes en los servicios que prestan las aduanas. Por ejemplo, la aduana suele tener en cuenta la solvencia del comerciante para dar mayores facilidades y acelerar el procedimiento. Entre estas facilidades figuran el despacho de aduana en los mismos locales de la empresa, basándose en criterios de actividad y solvencia del comerciante, o la simplificación de la documentación teniendo en cuenta los resultados de la verificación de cuentas.

1.5.5. La armonización de los datos aduaneros en relación con la clasificación de los productos se ha logrado gracias a la puesta en vigor del Convenio Internacional de la OMA sobre el Sistema Armonizado de designación y codificación de mercancías (SA). El SA se creó para hacer frente a la necesidad urgente y vital de un sistema único de clasificación que respondiera a las exigencias básicas de toda la comunidad comercial internacional en materia de descripción y codificación de mercancías. Los países que emplean el SA realizan más del 85% del comercio mundial. Ahora bien, uno de los objetivos básicos del SA, que se caracteriza por su polivalencia, es aplicar la clasificación fuera del marco aduanero; es decir, conseguir su aplicación no sólo por las aduanas y los servicios de estadística, sino también por los participantes en los intercambios (comerciantes, empresas de transporte y fabricantes). Este objetivo dista de haberse alcanzado por un amplio margen y es necesario hacer todo lo posible para que no se desperdicie esta auténtica oportunidad comercial. (Véanse las recomendaciones D.7 y N.16.)

## **1.6. Métodos de pago**

1.6.1. El pago es un parámetro esencial del comercio internacional. El método de pago y su eficacia dependen no sólo de las prácticas comerciales, sino también, en algunos países, de la política oficial.

1.6.2. Los métodos de pago no son siempre tan eficaces como deberían serlo a causa de las reglamentaciones de control de cambios establecidas por las autoridades del país importador o porque los comerciantes no están

plenamente familiarizados con las consecuencias de ciertos métodos o porque pretenden beneficiarse de garantías excesivas. Estas restricciones son por lo general contraproducentes y tienden más a disuadir que a estimular el comercio.

1.6.3. Uno de los métodos de uso más extendidos es la carta de crédito. Este sistema de crédito documentario, utilizado desde hace más de 150 años, se introdujo para dar la posibilidad de hacer los pagos contra la presentación de los documentos adecuados. Las cartas de crédito se utilizan por igual para los envíos de valor muy bajo o los de valor muy alto, si bien en el caso de los primeros este método no está siempre justificado desde el punto de vista económico.

1.6.4. Las normas en materia de cartas de crédito son en extremo distintas en todo el mundo; los casos más difíciles se plantean en las relaciones con los países en desarrollo. Así, por ejemplo, es posible que un crédito de uno de estos países deba ajustarse a cuatro páginas de condiciones, a menudo contradictorias y a las que hay que atenerse con todo rigor.

1.6.5. Según estudios realizados en el Reino Unido, en más del 50% de los casos los documentos que se han de presentar para obtener el pago se rechazan en la primera presentación a causa de defectos o errores que los hacen inaceptables a la luz de lo dispuesto en las condiciones de crédito. No es sorprendente comprobar que ello se debe en gran parte a la elaboración manual de los documentos y a la necesidad de reescribir o recodificar la información.

1.6.6. Las normas en materia de crédito dependen también de las diferencias de interpretación. Esta dificultad se hace patente cuando en las condiciones de crédito se prohíbe el transbordo. Aunque está definido en las Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios (RUU) de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), el término "transbordo" se interpreta a veces de diferentes modos, lo que puede privar de contenido al crédito. Análogas dificultades pueden producirse por equívocos entre el comprador y el vendedor. El comprador suele especificar una condición (por ejemplo, "mercancía en cubierta") que para él puede tener un sentido concreto, mientras que para el vendedor no significa nada claro. Si las partes contratantes no precisan de antemano las condiciones, la discrepancia puede manifestarse en el momento de la presentación de la carta de crédito al banco cuando las posibilidades de modificación son limitadas. Aunque la CCI ha elaborado el documento antes citado (revisado recientemente y publicado con la sigla "RUU 500") y al que se hace referencia varias veces en la presente publicación, algu-

nos países se aferran a sus prácticas bancarias tradicionales, que les son propias y que en muchos casos no tienen carácter definitivo.

1.6.7. Al igual que los métodos de pago, los métodos para las remesas de fondos son también importantes. Estos métodos son sumamente distintos: desde las transferencias "expres" de la sociedad SWIFT hasta los cheques postales y las transferencias bancarias por vía electrónica y los plazos de demora son muy diferentes. No es raro que un pago por transferencia tarde hasta 30 días y en ese caso el nuevo importe de los intereses puede representar una suma considerable. La duración de la transferencia no reporta beneficio alguno al comprador, pues la cantidad ha salido ya de su cuenta. Todos los grandes bancos declaran con firmeza que no tienen por política retrasar las transferencias ni retener el dinero de los negociantes durante más tiempo del absolutamente necesario. Ahora bien, en casi todas las transacciones internacionales en las que pasa dinero del comprador al vendedor interviene más de un banco y se producen retrasos debidos a menudo a deficiencias técnicas o a errores humanos.

1.6.8. Es posible reducir los retrasos utilizando sistemas rápidos y eficaces de remesa de fondos (por ejemplo, las transferencias "expres"), pero el costo puede ser prohibitivo: en la actualidad, este método resulta anti-económico para sumas inferiores a 10.000 dólares, pues el costo sería superior a los beneficios. Esto repercute directamente sobre la marcha del comercio internacional y tiene consecuencias sobre todo para el pequeño negociante internacional que depende intensamente de la soltura de su tesorería.

1.6.9. Otra causa adicional de posibles retrasos es la aplicación de los estrictos reglamentos de control de cambios vigentes en algunos países que exigen ciertos métodos de pago (entre ellos el uso obligatorio de la carta de crédito cuando caben en muchos casos otros métodos más flexibles tales como las letras de cambio o las cuentas abiertas, por ejemplo, en las transacciones concertadas entre interlocutores acreditados y solventes). En la práctica, algunas de estas exigencias oficiales pueden ser especialmente onerosas para el comerciante y dificultan la difusión de la información. Pueden ejercer un efecto disuasivo cierto sobre el establecimiento de relaciones comerciales con países donde las normas son demasiado estrictas. Por supuesto, sería útil que estos países estudiaran cómo pueden alcanzar su objetivo legítimo, es decir, proteger sus escasos recursos en divisas fuertes y, en algunos casos, controlar la repatriación de los beneficios de exportación por métodos que no retrasen los pagos normales entre interlocutores comerciales.

## 1.7. Conclusión

1.7.1. Del mismo modo que la rapidez de un convoy viene determinada por la del camión o del barco más lento y la resistencia de una cadena por la de su eslabón más débil, en el comercio la eficiencia no es posible si un miembro cualquiera de la transacción no actúa eficientemente. Esta regla se aplica tanto a las empresas privadas como a los organismos oficiales que controlan el tráfico de mercancías en el ámbito internacional.

1.7.2. Por consiguiente, es indispensable que los procedimientos y prácticas comerciales se rijan por normas y principios básicos universalmente aceptados que puedan ser aplicados por todos los participantes en la transacción, cualesquiera que sean la forma de intervención y la complejidad de los sistemas de gestión de las informaciones. Es indudable que el uso de técnicas electrónicas para la transferencia de la información, en particular el IED, acrecienta considerablemente la eficiencia del comercio; sin embargo, conviene tener en cuenta

que este objetivo sólo se podrá alcanzar si los procedimientos básicos funcionan con eficacia tanto en el país exportador como en el importador.

1.7.3. Para establecer procedimientos eficaces se dispone de diversos instrumentos: entre ellos las normas, las prácticas recomendadas y los procedimientos modelo. El presente *Compendio de recomendaciones sobre facilitación del comercio* contiene una extensa lista de medidas prácticas. Aunque no hay ninguna indicación reciente acerca del grado en que se aplican efectivamente en cada país, sabido es que casi todos estos instrumentos son objeto de intenso uso en un gran número de países que se encuentran en grados diversos de desarrollo y que su eficacia está perfectamente demostrada. Muchos son indispensables para simplificar los procedimientos internacionales de comercio y su aplicación generalizada podría aportar un formidable progreso a la eficiencia comercial mediante el recurso a prácticas más adecuadas.



## SECCIÓN II

### LISTA DE RECOMENDACIONES SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

En la presente sección, bajo los epígrafes que se indican a continuación, se hace una relación de las recomendaciones contenidas en el *Compendio*:

- A. Disposiciones generales para facilitar el comercio
- B. Disposiciones relativas a los procedimientos y controles oficiales
- C. Disposiciones relativas al transporte y al equipo de transporte
- D. Disposiciones relativas al transporte de pasajeros
- E. Disposiciones relativas a la manipulación de mercancías peligrosas y de sustancias dañinas
- F. Disposiciones relativas a los métodos de pago
- G. Disposiciones relativas al uso de la tecnología de información y comunicaciones
- H. Disposiciones relativas a las prácticas comerciales y a la aplicación de normas internacionales
- I. Aspectos jurídicos de la facilitación del comercio

#### A. Disposiciones generales para facilitar el comercio

##### A.1. Comercio

Fianzas generales para garantizar obligaciones relativas a aduanas, inmigración y sanidad	OACI
Medidas para facilitar la tramitación de formalidades relativas a la carga, los pasajeros, la tripulación y los equipajes	OMI
Establecimiento de un mecanismo nacional de coordinación para facilitar el comercio	CEFACT, OMI
Limitación de las solicitudes de ejemplares de documentos	CEFACT
Uso de medidas de facilitación en relación con los procedimientos comerciales internacionales	CEFACT
La inspección previa a la expedición no es una norma reglamentaria	CEFACT
Uso de la inspección previa a la expedición como recurso transitorio	CEFACT
Uso de la inspección previa a la expedición en actividades relacionadas con las aduanas	CEFACT
Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición	OMC
Simplificación máxima de los procedimientos	OMC
Acuerdo sobre Normas de Origen	OMC
Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio	OMC
Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias	OMC

##### A.2. Administraciones de aduanas y otros organismos reguladores

Coordinación y armonización de controles	OACI, CEPE, OMA
Información sobre normas de inspección veterinaria	OACI, CEPE
Los certificados sanitarios y los documentos de otro tipo serán sencillos y estarán normalizados	OMI
Suministro de recursos suficientes a los servicios de control	CEPE
Controles coordinados y conjuntos entre países vecinos	CEPE, OMA
Información sobre las normas de inspección medicosanitaria	CEPE
Información sobre las normas de inspección fitosanitaria	CEPE
Información sobre las normas de carácter técnico	CEPE
Información sobre los controles de calidad	CEPE
Coordinación de los horarios de trabajo en las fronteras	CEPE, OMA
Publicación de los aranceles oficiales, de información sobre los procedimientos de despacho, etc.	OMA
Suministro de información de carácter específico por los servicios aduaneros	OMA

Los servicios aduaneros informarán sobre derechos y tasas, valoración y procedimientos	OMA
No se sancionarán los errores deslizados en la declaración por inadvertencia	OMA
Determinación de las oficinas habilitadas para el despacho aduanero	OMA
Persona que debe hacer la declaración	OMA

## **B. Disposiciones relativas a los procedimientos y controles oficiales**

### **B.1. Disposiciones relativas a las exportaciones**

#### **B.1.1. Disposiciones generales**

Los gravámenes percibidos guardarán proporción con la labor realizada	OMC
Simplificación máxima de los procedimientos de exportación	OMC
Publicación de los reglamentos de exportación	OMC
Aplicación imparcial de los reglamentos de exportación	OMC
La inspección previa a la expedición no será discriminatoria	OMC
Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio	OMC

#### **B.1.2. Aduanas**

El manifiesto de carga certificado no será prueba de la llegada al extranjero	OACI
Despacho en cualquier oficina de aduanas autorizada	OACI
Siempre que sea posible, supresión del examen de la mercancía exportada	OACI
Examen de las exportaciones con una manipulación mínima de la carga	OACI, OMA
Posibilidad de cargar hasta el momento del despegue de la aeronave	OACI
Se prescindirá de la presentación de documentos por separado	OACI
No se exigirá normalmente prueba de la llegada al extranjero	OMA
Aceptación de las declaraciones de mercancías en oficinas situadas en el interior del país	OMA
Declaraciones periódicas de exportación	OMA
La omisión de datos poco importantes no retrasará la exportación	OMA

#### **B.1.3. Documentos oficiales**

Simplificación de las formalidades relativas a permisos y licencias de las mercancías	OACI
Armonización de los documentos según el Formulario clave de las Naciones Unidas (ISO 6422)	OACI
Limitación de los documentos a la mera declaración de exportación	OACI
Número de copias de la declaración de exportación	OMA

### **B.2. Disposiciones relativas a las importaciones**

#### **B.2.1. Disposiciones generales**

Las legislaciones nacionales establecerán procedimientos informatizados	CEFACT
Los gravámenes percibidos guardarán relación con la labor realizada	OMC
Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación	OMC

#### **B.2.2. Aduanas**

La carga de poco valor transportada por vía aérea estará exenta de derechos de importación	OACI
Aceptación de la declaración antes de la llegada de las mercancías	OACI, OMA
Supresión de las facturas y de los gravámenes consulares	OACI
Examen prioritario de los animales vivos, de las mercancías perecederas, etc.	OACI, OMA
Examen selectivo de las mercancías	OACI
Reducción de los documentos exigidos	OACI
Simplificación de la documentación aduanera para la carga transportada por vía aérea hasta un límite especificado de valor o peso	OACI

Consideración de la factura comercial como documento básico	OACI
Declaración provisional sino se dispone de todos los datos	OACI
No se exigirá información aduanera ni otra información oficial en la carta de porte aéreo	OACI
Despacho acelerado de las mercancías	CEFACT
Autorización inmediata del traslado de la mercancía al local del importador	CEFACT, OMA
Los servicios de aduanas informarán sobre el procedimiento de despacho	OMA
Los servicios de aduanas suministrarán información que permita rellenar la declaración de mercancías	OMA
Trámites de aceptación análogos a los aplicados a las mercancías nacionales equivalentes	OMA
Importación temporal de equipo especial de manipulación	OMA
Control aduanero mínimo de las mercancías importadas	OMA
Garantía general para las mercancías en depósito temporal	OMA
Supresión de la garantía si la administración de aduanas tiene a su cargo el depósito temporal	OMA
No se aplicarán derechos a las mercancías destruidas mientras estén en depósito temporal	OMA
Limitación del depósito temporal	OMA
Responsabilidades y derechos del declarante	OMA
La administración de aduanas dará información sobre el procedimiento de despacho	OMA
No se exigirá una declaración por separado en caso de extracción de muestras	OMA
Declaraciones periódicas de uso interno	OMA
Examen rápido de las mercancías	OMA
Limitación del control aduanero	OMA
Siempre que sea posible, despacho mediante examen sumario	OMA
Examen detallado según métodos selectivos	OMA
Declaración provisional si no se dispone de todos los datos	OMA

### **B.2.3. Documentos oficiales**

Simplificación de las formalidades relativas a permisos y licencias de las mercancías	OACI
Armonización de las declaraciones aduaneras relativas a las mercancías de importación	OACI, OMA
Número de copias de la declaración de mercancías	OMA
No se exigirán certificados de origen innecesarios	OMA
Aceptación de la declaración de origen	OMA
Información sobre las exigencias en materia de origen	OMA
Armonización de los certificados de origen	OMA

### **B.3. Disposiciones relativas al tránsito**

#### **B.3.1. Disposiciones generales**

Normalmente no habrá un control de la aplicación de las normas técnicas	CEPE
Normalmente no habrá controles de calidad	CEPE
Se concederá libertad de tránsito	OMC
No se hará distinción que tenga por base el pabellón, el origen, la propiedad, etc.	OMC
Se evitarán demoras o restricciones innecesarias	OMC

#### **B.3.2. Aduanas**

Limitación de la inspección	CEPE
Exención de derechos de aduana	CEPE, OMA
Fianzas de cuantía uniforme para las mercancías en tránsito	CEPE
Los derechos aplicables a las mercancías en tránsito no se calcularán de modo maquina	CEPE
El régimen de tránsito TIR será válido para todos los modos de transporte	CEPE
Normalmente las mercancías no serán escoltadas	CEPE
No se exigirán derechos por las mercancías en tránsito deterioradas o perdidas accidentalmente	OMA
No se escoltarán las mercancías en tránsito o itinerantes	OMA

El documento comercial o de transporte será considerado como parte descriptiva de la declaración en tránsito	OMA
Se evitarán las demoras o restricciones innecesarias	OMC

### **B.3.3. Higiene y seguridad**

No se exigirá la inspección medicosanitaria de las mercancías en tránsito si no hay riesgo de contaminación	CEPE
No se exigirá la inspección veterinaria de los productos de origen animal en tránsito si no hay riesgo de contaminación	CEPE
No se exigirá la inspección fitosanitaria de las mercancías en tránsito si no hay riesgo de contaminación	CEPE

### **B.3.4. Garantía**

El declarante elegirá la forma de garantía	OMA
Garantía general para varias operaciones de tránsito	OMA
Terminada la operación, se procederá a la cancelación inmediata de la garantía	OMA

## **B.4. Medidas relativas al transbordo de mercancías**

### **B.4.1. Aduanas**

No se exigirán derechos por las mercancías en transbordo	OMA
No se exigirán derechos por las mercancías en transbordo destruidas	OMA
Se reducirán los derechos si las mercancías han sido averiadas y no exportadas	OMA
Normalmente no se examinarán las mercancías en transbordo	OMA
Normalmente no se escoltarán las mercancías en transbordo	OMA

### **B.4.2. Garantía**

El declarante elegirá la forma de garantía	OMA
Garantía general para los transbordos regulares	OMA

## **C. Disposiciones relativas al transporte y al equipo de transporte**

### **C.1. Transporte aéreo**

Reducción al mínimo del tiempo de permanencia de la carga aérea	OACI
No se exigirá declaración general para el transporte aéreo	OACI
De exigirse, se usará la declaración general normalizada de la OACI	OACI
El agente o el comandante podrán firmar la declaración	OACI
Manifiesto normalizado para la carga aérea	OACI
No se habrá de indicar la naturaleza de las mercancías en el manifiesto normalizado	OACI
Documentación mínima para la llegada y la salida de aeronaves	OACI
No se exigirán documentos de llegada o salida para las escalas interiores, salvo en los vuelos de procedencia o destino internacional	OACI
No se aplicarán derechos al equipo de tierra para el transporte aéreo	OACI
No se aplicarán derechos al equipo de formación para el transporte aéreo	OACI

### **C.2. Transporte marítimo**

Aceptación del manifiesto normalizado	CNI
Uso del conocimiento de embarque normalizado	CNI
Garantía global única para los armadores	OMI
No se exigirá la autenticación previa de los documentos del buque y de la carga	OMI

Formalidades mínimas en el segundo puerto de escala	OMI
Concesión de la libre práctica por radio	OMI
Limitación de los documentos exigidos a la llegada de buques	OMI
Uso de la declaración general	OMI
Formulario idéntico para la declaración general de llegada	OMI
Información exigida en la declaración general	OMI
Autenticación de la declaración general	OMI
Uso de la declaración de carga a la llegada y a la salida	OMI
Información exigida en la declaración de carga	OMI
Información limitada sobre la carga que permanece a bordo	OMI
Número de ejemplares de los documentos	OMI
Autenticación de la declaración de carga	OMI, OACI
Manifiesto en vez de declaración de carga	OMI
Notificación por separado de bultos no incluidos en el manifiesto	OMI
Aceptación del conocimiento de embarque en vez de la declaración de carga	OMI
No se exigirá declaración de carga a la salida para la mercancía que permanece a bordo	OMI
Corrección de los errores por inadvertencia sin demora para el buque	OMI
Uso de formularios modelo de llegada	OMI
No se sancionarán los errores cometidos por inadvertencia	OMI
Emisión de un documento original único de conocimiento de embarque	CEFACT
Uso de la carta de porte marítimo en vez del conocimiento de embarque	CEFACT
Simplificación de las marcas de expedición	CEFACT

### C.3. Transporte multimodal

Uso de formularios con el reverso en blanco	CEFACT
Uso de códigos para los modos de transporte	CEFACT
Formulario clave para las instrucciones normalizadas de expedición	CEFACT
Importación temporal sin documentos de vehículos o contenedores que transportan mercancías en régimen TIR	CEPE
Aceptación de sellos aduaneros extranjeros en los contenedores	CEPE, OMA
Formalidades aduaneras mínimas para los medios de transporte	OMA
Importación temporal de medios de transporte	OMA
Derechos aplicados a los medios de transporte destruidos o averiados	OMA
No se exigirá autenticación previa de los documentos sobre los medios de transporte	OMA
Número reducido de ejemplares de la declaración de llegada	OMA
Uso de contenedores extranjeros en el tráfico interno	OMA
Aceptación de contenedores extranjeros en admisión temporal	OMA
Admisión temporal de piezas y repuestos para contenedores	OMA
Admisión temporal de accesorios y equipo para contenedores	OMA
Importación temporal sin documentos de contenedores extranjeros	OMA
Aceptación de contenedores extranjeros aprobados	OMA

### D. Disposiciones relativas al transporte de pasajeros

No se exigirá un manifiesto de pasajeros en el transporte aéreo	OACI
De exigirse, uso de un manifiesto normalizado de pasajeros	OACI

### E. Disposiciones relativas a la manipulación de mercancías peligrosas y de sustancias dañinas

Indicación por separado de las mercancías peligrosas	OMI
Información relativa a las mercancías peligrosas	CEFACT
Uso de la declaración de mercancías peligrosas	CEFACT

## F. Disposiciones relativas a los métodos de pago

Uso de abreviaturas en las condiciones de pago (PAYTERMS)	CEFACT
Pago de los derechos sin desembolso de dinero efectivo	OMA
Pagos diferidos de los derechos	OMA
Se expedirá un comprobante del pago de los derechos	OMA
Reembolso de los pagos en exceso	OMA

## G. Disposiciones relativas al uso de la tecnología de la información y comunicaciones

Principios básicos para la adopción del IED	OACI
La participación de los operadores será facultativa	OACI
Se estudiará la posibilidad de utilizar la tecnología de la información para facilitar el transporte por vía aérea	OACI
Estímulo al uso del IED	OACI
Las aduanas intercambiarán datos con los usuarios comerciales	OACI
Aceptación de los manifiestos de carga preparados mediante la tecnología de la información	OACI
Técnicas electrónicas de tramitación de los datos para facilitar el despacho de los buques	OMI
Aceptación de la autenticación sin firma	CEFACT
Uso de las normas EDIFACT, entre ellas las del Directorio de las Naciones Unidas para el intercambio de datos comerciales (sintaxis: ISO 9735)	CEPE
Las legislaciones nacionales establecerán procedimientos informatizados	OMA
Contactos permanentes entre las aduanas y los servicios nacionales de tecnología de la información	OMA
Las administraciones aduaneras intercambiarán datos sobre la tecnología de la información	OMA
Las aduanas utilizarán al máximo las técnicas de la tecnología de la información	OMA
Los sistemas informáticos de las aduanas aplicarán normas internacionales	OMA
Se revisarán los procedimientos manuales de las aduanas antes de informatizarlos	OMA
Las aduanas intercambiarán datos con los usuarios comerciales	OMA
Las aduanas aplicarán los criterios de la tecnología de información	OMA
Las administraciones aduaneras intercambiarán datos sobre la tecnología de información	OMA
Las aduanas y demás participantes intercambiarán datos sobre la tecnología de información	OMA

## H. Disposiciones relativas a las prácticas comerciales y a la aplicación de normas internacionales

Se evitarán precisiones excesivas en los créditos	CCI
La teletransmisión autenticada se considerará suficiente para los créditos o para la modificación de los créditos, salvo reserva al respecto	CCI
Tramitación sin demora del crédito o de la modificación de éste en condiciones prácticas, después de la teletransmisión bajo reserva	CCI
Aceptación por los bancos de fotocopias, de copias en papel carbón y de documentos elaborados mediante la tecnología de información	CCI
No será necesario que las copias estén firmadas	CCI
Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija un conocimiento de embarque	CCI
Aceptación limitada del transbordo cuando el crédito lo prohíba	CCI
Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija una carta de porte no negociable	CCI
Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija un conocimiento de embarque en relación con el contrato de fletamento	CCI
Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija un documento de transporte multimodal	CCI
Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija un documento de transporte aéreo	CCI
Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija un documento de transporte por carretera, por ferrocarril o por una vía de navegación interna	CCI

Aceptación del recibo postal o del certificado de envío postal (condiciones)	CCI
Aceptación del recibo de un servicio de mensajería (condiciones)	CCI
Aceptación limitada de un documento de transporte expedido por el transitario	CCI
Las facturas comerciales no habrán de estar firmadas	CCI
Aceptación del certificado de peso en el documento de transporte	CCI
Aceptación de la descripción de las mercancías en términos generales	CCI
Uso de documentos comerciales armonizados	CEFACT
Uso de códigos de países	CEFACT
Uso de las abreviaturas INCOTERMS	CEFACT
Uso del formulario clave armonizado para las facturas	CEFACT
Uso de códigos para las fechas, horas y espacios de tiempo	CEFACT
Uso de un código de identificación único (UNIC)	CEFACT
Uso de códigos internacionales de monedas	CEFACT
Uso de códigos para la identificación de los buques	CEFACT
Adopción oficial de los códigos convenidos para las localidades (LOCODE/Naciones Unidas)	CEFACT
Uso de códigos para las unidades de medida	CEFACT
Uso de códigos para los embalajes	CEFACT
Uso de instrucciones normalizadas para las expediciones	CEFACT
Uso de códigos para los fletes	CEFACT
Uso de códigos para los regímenes de comercio y de transporte	CEFACT
Uso de la norma IED	CEFACT
Uso comercial de los acuerdos para el intercambio electrónico de datos	CEFACT
Uso de los elementos de los datos comerciales en el ámbito internacional (ISO 7372)	CEPE
Las normas y los sistemas de certificación no crearán obstáculos al comercio	OMC
Uso de normas internacionales	OMC

#### **I. Aspectos jurídicos de la facilitación del comercio**

Uso de las Reglas de conducta uniformes para el intercambio de datos comerciales por tele-transmisión (UNCID)	CCI
Acuerdo sobre el comercio electrónico	CEFACT

## SECCIÓN III

### RECOMENDACIONES

El presente *Compendio* contiene referencias a instrumentos internacionales, así como extractos de éstos. Conviene poner de relieve que los textos aquí expuestos no deben utilizarse en vez de los textos completos. Hay que remitirse siempre a la versión íntegra del texto, única fuente válida a efectos oficiales.

#### A. Disposiciones generales para facilitar el comercio

##### A.1. Comercio

###### **Fianzas generales para garantizar obligaciones relativas a aduanas, inmigración y sanidad**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (8.1), Método recomendado.* "Si un Estado Contratante exige, conforme a sus leyes, fianzas de un explotador para garantizar sus obligaciones relativas a aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, u otras leyes similares del Estado, debería permitir que se use una sola fianza para todo ello, siempre que sea posible."

###### **Medidas para facilitar la tramitación de formalidades relativas a la carga, los pasajeros, la tripulación y los equipajes**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (3.11), Práctica recomendada.* "Las autoridades públicas, con la cooperación de armadores y administraciones portuarias, debieran tomar todas las medidas para acelerar las formalidades, tanto para los pasajeros como para la tripulación y equipajes y a este fin prever el personal e instalaciones adecuados, teniendo muy en cuenta los dispositivos de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de medios mecanizados), e igualmente los puntos en los que los pasajeros pueden sufrir un mayor retraso."

###### **Establecimiento de un mecanismo nacional de coordinación para facilitar el comercio**

*CEFACT, recomendación N° 4.* "... recomienda que los gobiernos establezcan y mantengan órganos nacionales de facilitación del comercio con una participación equilibrada del sector privado y del sector público a fin de: establecer un mecanismo nacional de coordinación encargado de reunir y difundir informaciones sobre las

prácticas más eficaces para facilitar el comercio internacional;..."

*OMI, Conferencia Internacional sobre Facilitación de Viajes y Transportes Marítimos, 1965, resolución III.* "Además de esta resolución, en agosto de 1989, la Organización Marítima Internacional (OMI) elaboró unas directrices para el establecimiento y funcionamiento de comités nacionales de facilitación. Dichas directrices recomiendan el establecimiento de un órgano compuesto por los principales intereses relacionados con la facilitación, incluidas las entidades gubernamentales de habilitación como las de inmigración, aduanas, servicios consulares, pasaportes y visados, sanidad pública, agricultura, seguridad y control de estupefacientes; otras entidades gubernamentales incluidos los servicios de correos, y departamentos de turismo y comercio; autoridades portuarias; armadores y cargadores; transitarios y agentes marítimos y de transporte."

###### **Limitación de las solicitudes de ejemplares de documentos**

*CEFACT, recomendación N° 12, párrs. 7 y 8.* "A los participantes en el comercio internacional, entre ellos los armadores, los expedidores, los consignatarios, los bancos y los aseguradores y a otras partes interesadas en el transporte marítimo de mercancías, así como a los poderes públicos, las organizaciones internacionales competentes y los órganos nacionales de facilitación del comercio..."

i) con relación al conocimiento de embarque negociable:

- a) que se opongan a un uso innecesario;
- b) que limiten el número de los originales y copias distribuidos;..."



### **Uso de medidas de facilitación en relación con los procedimientos comerciales internacionales**

*CEFACT, recomendación N° 18.* "... recomienda a los poderes públicos, a las administraciones y a las organizaciones que tengan a su cargo los reglamentos y prácticas nacionales relativos al transporte de mercancías en el comercio internacional que apoyen la labor internacional de facilitación con la aplicación de las medidas descritas a continuación;

Recomienda que las organizaciones internacionales encargadas de los acuerdos internacionales correspondientes tengan presentes estas medidas cuando revisen los instrumentos internacionales existentes o preparen nuevos instrumentos;

Recomienda a los participantes en el comercio internacional que acepten y apliquen las medidas de facilitación descritas seguidamente, que estén comprendidas dentro de su esfera de interés;..."

### **La inspección previa a la expedición no es una norma reglamentaria**

*CEFACT, recomendación N° 27.* "El Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio..."

- consciente de que las formalidades administrativas y oficiales excesivas constituyen obstáculos no arancelarios al comercio que pueden causar demoras y gastos suplementarios;
- observando que cierto número de gobiernos exigen una inspección previa a la expedición de las mercancías desde el país exportador, y
- evocando su recomendación anterior de oposición al uso de la inspección previa a la expedición,
- recomienda que no se exija la inspección previa a la expedición como norma reglamentaria."

### **Uso de la inspección previa a la expedición como recurso transitorio**

*CEFACT, recomendación N° 27.* "Cuando en determinadas circunstancias se siga considerando como necesario el recurso transitorio a la inspección previa a la expedición, el CEFACT recomienda lo siguiente:

- la inspección previa a la expedición se debe considerar como medida de breve duración y el procedimiento se debe revisar en adelante cuando transcurran 12 ó 18 meses para conseguir el logro de los objetivos;

- se debe establecer un plazo, de cinco años como máximo, para eliminar los procedimientos reguladores de la inspección previa a la expedición;
- es necesario adherirse en buena y debida forma al Acuerdo de la OMC sobre Inspección Previa a la Expedición..."

### **Uso de la inspección previa a la expedición en actividades relacionadas con las aduanas**

*CEFACT, Recomendación N° 27.* "Cuando la inspección previa a la expedición se usa para realizar actividades relacionadas con las aduanas, el CEFACT recomienda lo siguiente:

- que los poderes públicos y las administraciones aduaneras adopten formalmente la Declaración de Arusha de la OMA relativa a la integridad en materia aduanera;
- que se combine un programa detallado de reforma y modernización aduanera, provisto de los recursos adecuados, con la introducción del programa de inspección previa a la expedición, y
- que se haga el mayor uso posible de la información disponible sobre la inspección previa a la expedición."

### **Acuerdo sobre inspección previa a la expedición**

*El Acuerdo de la OMC sobre Inspección Previa a la Expedición se negoció con el objeto de reducir los obstáculos no arancelarios que pudieran deberse al recurso a agentes privados para verificar la cantidad, la calidad y el precio de las importaciones. En el Acuerdo no se alienta a los países a recurrir a la inspección previa a la expedición, pero se reconoce que algunos países en desarrollo pueden emplear entidades privadas con carácter transitorio. El Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición no se aplica directamente a las entidades verificadoras; se aplica más bien por conducto de los miembros de la OMC que se sirven de dichas actividades para asegurarse, por medio de sus contratos, que las entidades se ajustan a las disposiciones contenidas en el Acuerdo. Al establecer un conjunto de disposiciones reguladoras de las actividades de inspección, el Acuerdo armoniza las reglas que se aplican en todo el mundo a las actividades de inspección previa a la expedición.*

### **Simplificación máxima de los procedimientos**

*OMC, Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, artículo VIII, 1), c).* "Las Partes Contratantes reconocen también la necesidad de reducir al míni-

mo los efectos y la complejidad de las formalidades de importación y exportación y de reducir asimismo y simplificar los requisitos relativos a los documentos exigidos para la importación y la exportación."

### **Acuerdo sobre Normas de Origen**

*El Acuerdo de la OMC sobre Normas de Origen* tiene por objeto armonizar las normas de origen *no preferenciales* y asegurar que estas normas no creen por sí mismas obstáculos innecesarios al comercio. En el Acuerdo se propone un programa de trabajo para la armonización de las normas de origen *no preferenciales* que deberá emprenderse junto con la OMC. Es principio básico que el país que se determine como país de origen de un producto sea aquel en el que se haya obtenido totalmente el producto o, cuando en su producción estén implicados más de un país, aquel en el que se haya llevado a cabo la última transformación sustancial. El trabajo de armonización está en curso en la OMC. Hasta la terminación del programa de trabajo, los miembros se asegurarán de que sus normas de origen no discriminen entre los miembros; de que las normas de origen se definan claramente y sean transparentes; de que se administren de manera coherente, uniforme, imparcial y razonable y de que se basen en un criterio positivo. Los miembros han de publicar sus normas de origen con prontitud; toda medida administrativa que se adopte en relación con la determinación de origen será susceptible de pronta revisión por tribunales o procedimientos judiciales, arbitrales o administrativos independientes de la autoridad que haya emitido la determinación; sus conclusiones podrán modificar o anular la determinación. Previa petición, los dictámenes de origen se emitirán lo antes posible, pero nunca después de los 150 días siguientes a la recepción de la petición.

### **Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio**

*En el Acuerdo de la OMC sobre Obstáculos Técnicos al Comercio* se reconoce la importancia para el funcionamiento de las economías modernas de las normas internacionales, de los reglamentos técnicos y de los sistemas internacionales de evaluación. La OMC no establece normas para los productos, ni exige que los miembros tengan tales normas. Por su parte, el Acuerdo abre la posibilidad de que los miembros establezcan sus propios reglamentos técnicos, normas y sistemas de evaluación para ciertos objetivos legítimos, entre ellos la protección de la salud y la vida de las personas y de los animales o la preservación de vegetales, la protección del medio ambiente o la prevención de prácticas que puedan inducir a error, y trata de asegurarse de que no se opongan obstáculos innecesarios al comercio. Los reglamentos técnicos no restringirán el comercio más de

lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo. Cuando sea procedente, los reglamentos para los productos serán definidos en función de las propiedades más bien que en función de su diseño o de sus características descriptivas.

En el Acuerdo se enuncia el principio de la no discriminación entre los miembros y se alienta a éstos a utilizar las normas internacionales existentes para la elaboración de sus reglamentos nacionales. Los miembros considerarán favorablemente la posibilidad de aceptar como equivalentes los reglamentos técnicos de otros miembros, aun cuando difieran de los suyos, siempre que tengan la convicción de que estos reglamentos cumplen adecuadamente los objetivos de sus propios reglamentos. Por último, se alienta a los miembros a concertar acuerdos de reconocimiento mutuo para la aceptación de los procedimientos de evaluación de la conformidad.

### **Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias**

*El Acuerdo de la OMC sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias* contiene disposiciones relativas a la facilitación del tráfico de mercancías a través de las fronteras. Es obligación fundamental a este respecto que los miembros se aseguren de que sus medidas sanitarias y fitosanitarias no discriminan de manera arbitraria o injustificable entre miembros en los que prevalezcan condiciones idénticas o similares. Se dispone también que se aplicará el trato nacional. Además, las medidas sanitarias y fitosanitarias no se aplicarán de manera que constituyan una restricción encubierta del comercio internacional (párrafo 3 del artículo 2). Cierta número de disposiciones más concretas se refieren a la facilitación del comercio, en particular las relativas a la armonización de las medidas sanitarias y fitosanitarias, la equivalencia, el reconocimiento de la existencia de zonas libres de plagas o enfermedades, la transparencia y los procedimientos de control, inspección y aprobación.

Se fomenta la utilización de normas, directrices y recomendaciones internacionales que favorezcan la transparencia y la seguridad. Se dispone que los miembros aceptarán como equivalentes las medidas sanitarias y fitosanitarias de otros miembros, aun cuando difieran de las suyas propias o de las utilizadas por otros miembros. La obligación de demostrar la equivalencia incumbe al miembro exportador. Además, se alienta a los miembros a entablar consultas con la finalidad de concertar acuerdos bilaterales y multilaterales de reconocimiento de la equivalencia (art. 4). Los miembros han de notificar el establecimiento de nuevas normas sanitarias y fitosanitarias o la modificación de normas que tengan un

efecto sobre el comercio. Han de crear también servicios de información que respondan a las peticiones de información complementaria sobre nuevas medidas o sobre las medidas vigentes, por ejemplo, sobre la manera en que éstas se apliquen para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales. En el anexo C figuran disposiciones detalladas que tienen por objeto conseguir que los procedimientos de control, inspección y aprobación no sean discriminatorios, sino que tengan la mayor eficacia posible teniendo en cuenta los legítimos intereses comerciales.

## **A.2. Administraciones de aduanas y otros organismos reguladores**

### **Coordinación y armonización de controles**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.30), Método recomendado.* "Cuando la índole de un envío pueda atraer la atención de diferentes organismos de control, por ejemplo, autoridades aduaneras y veterinarias o sanitarias, los Estados Contratantes deberían tratar de delegar la autoridad de despacho en las aduanas o en uno de los otros organismos o, cuando no sea posible, tomar todas las medidas necesarias para asegurarse de que el despacho se realiza simultáneamente, en un solo punto y con la mínima demora."

*CEPE, Convenio Internacional sobre armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, artículo 4.* "Las Partes Contratantes se comprometen, en la medida de lo posible, a organizar de manera armónica la intervención de los servicios de aduanas y de los demás servicios de control."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma transitoria 35.* "Si las mercancías han de ser inspeccionadas por otras autoridades competentes y la autoridad aduanera prevea también un examen, la autoridad aduanera procurará que las inspecciones estén coordinadas y que, de ser posible, se efectúen al mismo tiempo." (Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 34.)

### **Información sobre normas de inspección veterinaria**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.58).* "Los Estados Contratantes que en ciertos casos exigen certificados sanitarios o documentos afines, respecto a los envíos de determinados animales y plantas, publicarán los detalles de sus requisitos sobre el particular."

*CEPE, Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, anexo 3, artículo 3.* "Cada Parte Contratante velará por que toda persona interesada pueda obtener con facilidad información sobre:

- las mercancías sujetas a condiciones fitosanitarias especiales;
- los lugares en que podrán presentarse determinadas plantas y productos vegetales para su inspección;
- la lista de las plagas de plantas y productos vegetales para los que están vigentes prohibiciones y restricciones;
- la lista de los requisitos establecidos en leyes y reglamentos con respecto a la inspección fitosanitaria y los procedimientos de aplicación general de esos requisitos."

### **Los certificados sanitarios y los documentos de otro tipo serán sencillos y estarán normalizados**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (5.3), práctica recomendada.* "Cuando se exijan certificados sanitarios u otros documentos análogos para la expedición de ciertos animales o de ciertas plantas o de productos animales o vegetales, dichos certificados y documentos debieran ser simples y ampliamente divulgados; los Estados Contratantes debieran colaborar con vistas a la normalización de estos documentos."

### **Suministro de recursos suficientes a los servicios de control**

*CEPE, Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, artículo 5.* "A fin de asegurar el buen funcionamiento de los servicios de control las Partes Contratantes harán lo necesario para que, en la medida de lo posible y con arreglo a la legislación nacional, se ponga a disposición de esos servicios:

- a) personal calificado en número suficiente para atender a las necesidades del tráfico;
- b) equipos e instalaciones apropiados para la inspección, teniendo en cuenta el modo de transporte, las mercancías que han de controlarse y las necesidades del tráfico;

c) instrucciones oficiales dirigidas a los funcionarios de esos servicios para que actúen de conformidad con los convenios y acuerdos internacionales y con las disposiciones nacionales vigentes."

#### **Controles coordinados y conjuntos entre países vecinos**

*CEPE, Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, artículo 7.* "Cuando las mercancías deban atravesar una frontera terrestre común, las Partes Contratantes interesadas adoptarán, siempre que puedan, las medidas apropiadas para facilitar el paso de las mercancías, y en particular:

- a) procurarán organizar el control conjunto de las mercancías y los documentos mediante la habilitación de instalaciones comunes;
- b) procurarán asegurar la correspondencia:
  - de las horas de apertura de los puestos de frontera;
  - de los servicios de control que ejercen sus funciones en esos puestos;
  - de las categorías de mercancías, de los modos de transporte y de los procedimientos internacionales de tránsito aduanero aceptados o seguidos en dichos puestos."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 3, normas transitorias 4 y 5*

"3.3. Cuando las oficinas aduaneras estén situadas en un puesto fronterizo común, las administraciones aduaneras interesadas armonizarán sus horarios de trabajo y las funciones de las oficinas.

3.4. En los puestos fronterizos comunes, las administraciones aduaneras interesadas efectuarán controles conjuntos siempre que sea posible.

3.5. Cuando se proyecte abrir una nueva oficina aduanera o transformar una oficina existente en un puesto fronterizo común, la administración aduanera de cada país cooperará, siempre que sea posible, con la administración aduanera del país vecino para establecer una oficina aduanera yuxtapuesta que facilite los controles conjuntos."

#### **Información sobre las normas de inspección medicosanitaria**

*CEPE, Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, anexo 2, artículo 2.* "Cada Parte Contratante velará por que toda persona interesada pueda obtener con facilidad información sobre:

- las mercancías sujetas a inspección medicosanitaria,
- los lugares en que podrán presentarse esas mercancías para su inspección,
- los requisitos establecidos en leyes y reglamentos con respecto a la inspección medicosanitaria, así como los procedimientos de aplicación general de esos requisitos."

#### **Información sobre las normas de inspección fitosanitaria**

*CEPE, Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, anexo 4, artículo 3.* "Cada Parte Contratante velará por que toda persona interesada pueda obtener con facilidad información sobre:

- las mercancías sujetas a condiciones fitosanitarias especiales,
- los lugares en que podrán presentarse determinadas plantas y productos vegetales para su inspección,
- la lista de las plagas de plantas y productos vegetales para los que están vigentes prohibiciones y restricciones,
- la lista de los requisitos establecidos en leyes y reglamentos con respecto a la inspección fitosanitaria y los procedimientos de aplicación general de esos requisitos."

#### **Información sobre las normas de carácter técnico**

*CEPE, Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, anexo 5, artículo 2.* "Cada Parte Contratante velará por que toda persona interesada pueda obtener con facilidad información sobre:

- las normas técnicas aplicables por la Parte Contratante,

- los lugares donde podrán presentarse las mercancías para su inspección,
- los requisitos establecidos en leyes y reglamentos con respecto al control de conformidad con las normas técnicas y los procedimientos de aplicación general de esos requisitos."

#### **Información sobre los controles de calidad**

*CEPE, Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, anexo 6, artículo 2.* "Cada Parte Contratante velará por que toda persona interesada pueda obtener con facilidad información sobre:

- los lugares donde podrán presentarse las mercancías para su inspección,
- los requisitos establecidos en leyes y reglamentos con respecto al control de la calidad y los procedimientos de aplicación general de esos requisitos."

#### **Coordinación de los horarios de trabajo en las fronteras**

*CEPE, Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, anexo 3, artículo 4, 1).* "Las Partes Contratantes procurarán... facilitar la circulación de las mercancías, en particular mediante la coordinación de los horarios de trabajo de los servicios veterinarios y los servicios aduaneros y el acuerdo de efectuar el despacho fuera del horario normal cuando se haya notificado previamente la llegada de las mercancías."

*Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 3.* "Cuando las oficinas aduaneras estén situadas en un puesto fronterizo común, las administraciones aduaneras interesadas armonizarán sus horarios de trabajo y las funciones de las oficinas."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 4.)

#### **Publicación de los aranceles oficiales, de información sobre los procedimientos de despacho, etc.**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 9, norma 1.* "Las administraciones aduaneras procurarán que todas las informaciones correspondientes de aplicación general relativas a la legislación aduanera estén fácilmente al alcance de toda persona interesada."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 9, parte 2 sobre Informaciones de aplicación general.* "Las informaciones se facilitan por lo común:

- En publicaciones tales como el arancel de aduanas, gacetas oficiales, boletines y notificaciones públicas;
- En las oficinas aduaneras correspondientes;
- En lugares estratégicos donde probablemente se necesitarán. Por ejemplo, las informaciones sobre las formalidades aduaneras y las exenciones del pago de derechos y tasas concedidas a los viajeros se pueden facilitar en buques, aeronaves y trenes internacionales o en los puntos de llegada y salida internacionales;
- En las embajadas y en las misiones comerciales en el extranjero, con el suministro de notificaciones a los posibles exportadores y visitantes, en diversos idiomas en caso necesario;
- Mediante el tablero de anuncios en las oficinas públicas, entre ellas las oficinas principales de correos, los centros turísticos, etc.;
- Mediante la publicación en los periódicos y en las revistas o bien mediante comunicados de prensa; y
- Por conducto de publicaciones periódicas de carácter especializado o de publicaciones editadas por las administraciones para proporcionar a los comerciantes noticias y artículos sobre hechos y modificaciones de importancia."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo G.1, norma 3 y nota.)

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 9, norma 2.* "Cuando las informaciones que se hayan facilitado deban ser modificadas a causa de los cambios introducidos en la legislación aduanera o en las disposiciones o normas administrativas, las administraciones aduaneras facilitarán las informaciones revisadas con la antelación suficiente antes de la entrada en vigor de las modificaciones para dar a las personas interesadas la posibilidad de tenerlas en cuenta, salvo si es imposible dar notificación por anticipado."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo G.1, práctica recomendada 4.)

*OMA, Recomendación del Consejo de Cooperación aduanera acerca de la utilización de la Red Informática Mundial por las administraciones aduaneras*

"RECOMIENDA que los miembros del Consejo y los Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados y de las uniones aduaneras o económicas creen un sitio en la Red Informática Mundial para su administración aduanera,

RECOMIENDA ADEMÁS que los Miembros del Consejo y los Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados y de uniones aduaneras o económicas faciliten por conducto de los sitios web de las administraciones aduaneras, siempre que sea práctico o viable, el contenido de los datos especificados en el anexo a la presente recomendación."

#### **Suministro de información de carácter específico por los servicios aduaneros**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 9, norma 4.* "A petición de la persona interesada, las autoridades aduaneras facilitarán, con toda la rapidez y precisión posibles, la información relativa a los asuntos específicos planteados por la persona interesada y que se refieran a la legislación aduanera."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo G.1, norma 5.)

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 9, norma 5.* "Las autoridades aduaneras facilitarán no sólo la información específicamente solicitada, sino también cualquier otra información útil que, a su juicio, la persona interesada deba conocer."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo G.1, práctica recomendada 6.)

#### **Los servicios aduaneros informarán sobre derechos y tasas, valoración y procedimientos**

*Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 9, parte 3.1 sobre Tipos de información y decisiones.* "A continuación se indican los temas corrientes sobre los que se puede pedir informaciones específicas a los servicios aduaneros:

- la clasificación arancelaria de las mercancías y los tipos de los derechos y tasas aplicables;
- las normas de origen e informaciones necesarias para su interpretación;
- la exención o exoneración de derechos y tasas;

- la valoración: principios generales y prácticas para el cálculo del valor a efectos aduaneros e informaciones específicas para indicar cómo se ha calculado el valor de las mercancías;
- el derecho a beneficiar de un trato determinado según procedimientos aduaneros específicos, en particular los que brindan exoneración respecto de derechos y tasas, entre ellos la tramitación, la admisión temporal, el almacenamiento o la devolución de derechos;
- las disposiciones en materia de reembolso;
- las disposiciones administrativas y de procedimiento, tales como las rutas aduaneras aprobadas y las horas de apertura de las oficinas aduaneras;
- las garantías y métodos aceptables para instituir garantías en relación con los derechos y las tasas; y
- las normas en materia de documentación."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo G.1, normas 10, 13, 14, 15 y 16.)

#### **No se sancionarán los errores deslizados en la declaración por inadvertencia**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 39.* "Las administraciones aduaneras no impondrán sanciones importantes por los errores cuando tengan el convencimiento de que los errores se han realizado por inadvertencia y que no ha habido ni intención fraudulenta ni grave negligencia. Cuando consideren necesario prevenir una repetición de los errores, se podrá imponer una sanción, pero ésta no excederá de lo que sea necesario para este objeto."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, norma 43.)

#### **Determinación de las oficinas habilitadas para el despacho aduanero**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 1.* "Las autoridades aduaneras designarán las oficinas de aduana en las que las mercancías se pueden presentar o despachar. Al determinar las funciones y la situación de estas oficinas y su horario de trabajo, se tendrán en cuenta entre otros factores las necesidades de los comerciantes."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.1, norma 13.)

## **Persona que debe hacer la declaración**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 7.* "Toda persona que tenga derecho a decidir el destino de las mercancías tendrá derecho a actuar como declarante."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 3, parte 2.2 sobre quién puede ser declarante.* "Normalmente, las autoridades aduane-

ras autorizarán a que actúe como declarante a cualquier persona que pueda suministrar la documentación necesaria para despachar las mercancías. Ahora bien, cuando exista duda, la autoridad aduanera podrá exigir del declarante una justificación según la cual tiene derecho a decidir el destino de las mercancías."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 6 y nota.)

## **B. Disposiciones relativas a los procedimientos y controles oficiales**

### **B.1. Disposiciones relativas a las exportaciones**

#### **B.1.1. Disposiciones generales**

##### **Los gravámenes percibidos guardarán proporción con la labor realizada**

*OMC, Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, 1947, artículo VIII, 1, a).* "Todos los derechos y cargas de cualquier naturaleza que sean, distintos de los derechos de importación y de exportación y de los impuestos a que se refiere el artículo III, percibidos por las Partes Contratantes sobre la importación o la exportación o en conexión con ellas, se limitarán al coste aproximado de los servicios prestados y no deberán constituir una protección indirecta de los productos nacionales ni gravámenes de carácter fiscal aplicados a la importación o a la exportación."

##### **Simplificación máxima de los procedimientos de exportación**

*OMC, Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, 1947, artículo VIII, 1, c).* "Las Partes Contratantes reconocen también la necesidad de reducir al mínimo los efectos y la complejidad de las formalidades de importación y exportación y de reducir y simplificar los requisitos relativos a los documentos exigidos para la importación y la exportación."

##### **Publicación de los reglamentos de exportación**

*OMC, Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, 1947, artículo X, 1.* "Las leyes, reglamentos, decisiones judiciales y disposiciones administrativas de aplicación general que cualquier Parte Contratante haya puesto en vigor y que se refieran a la clasificación o a la valoración en aduana de productos, a los tipos de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas, o a las prescripciones, restricciones o prohibiciones de importación o exportación, o a la transferencia de pagos relativa a ellas, o a la venta, la distribución, el transporte, el seguro, el almacenamiento, la inspección, la exposición,

la transformación, la mezcla o cualquier otra utilización de dichos productos, serán publicados rápidamente a fin de que los gobiernos y los comerciantes tengan conocimiento de ellos. Se publicarán también los acuerdos relacionados con la política comercial internacional y que estén en vigor entre el gobierno o un organismo gubernamental de una Parte Contratante y el gobierno o un organismo gubernamental de otra Parte Contratante. Las disposiciones de este párrafo no obligarán a ninguna Parte Contratante a revelar informaciones de carácter confidencial cuya divulgación pueda constituir un obstáculo para el cumplimiento de las leyes o ser de otra manera contraria al interés público, o pueda lesionar los intereses comerciales legítimos de empresas públicas o privadas."

##### **Aplicación imparcial de los reglamentos de exportación**

*OMC, Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, 1947, artículo X, 3, a).* "Cada Parte Contratante aplicará de manera uniforme, imparcial y razonable sus leyes, reglamentos, decisiones judiciales y disposiciones administrativas a que se refiere el párrafo 1 del este artículo."

##### **La inspección previa a la expedición no será discriminatoria**

*El Acuerdo de la OMC sobre Inspección Previa a la Expedición* contiene muchas disposiciones que tienen principalmente por objeto reforzar los derechos de los exportadores frente a las entidades encargadas de la inspección previa.

En virtud del artículo 2 del Acuerdo, los Miembros usuarios (es decir, los Miembros de la OMC que contratan a entidades de inspección para verificar las exportaciones procedentes de otros países) tienen la obligación de asegurarse de que las actividades de inspección previa a la expedición se realizan de manera no discriminatoria entre los exportadores; de que las informaciones

pedidas a los exportadores se exponen de manera transparente; de que se evitan demoras irrazonables y de que dentro de cinco días hábiles se emite un informe de verificación sin objeciones o se da por escrito una explicación detallada de las razones por las que no se emite tal documento.

#### **Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio**

*OMC*: En relación con las exportaciones de los países en desarrollo, se estipula en particular en el artículo 12.3 del Acuerdo que "los Miembros, cuando preparen o apliquen reglamentos técnicos, normas y procedimientos para la evaluación de la conformidad, tendrán en cuenta las necesidades especiales que en materia de desarrollo, finanzas y comercio tengan los países en desarrollo Miembros, con el fin de asegurarse de que dichos reglamentos técnicos, normas y procedimientos para la determinación de la conformidad no creen obstáculos innecesarios para las exportaciones de los países en desarrollo Miembros".

##### **B.1.2. Aduanas**

#### **El manifiesto de carga certificado no será prueba de la llegada al extranjero**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.18)*. "Cuando se exporten mercancías de un Estado Contratante, libres de los impuestos o derechos que serían pagaderos si no se exportaran, y ese Estado exija pruebas de la llegada al extranjero de tales mercancías, aceptará en prueba de ello la declaración que presente el remitente o consignatario, debidamente certificada por las autoridades aduaneras del Estado de destino. En ningún caso exigirá el Estado Contratante un manifiesto de carga certificado como prueba de la llegada a su destino."

#### **Despacho en cualquier oficina de aduanas autorizada**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.17)*. "Los Estados Contratantes permitirán que la carga, incluso el equipaje no acompañado, que haya de exportarse por vía aérea se presente para fines de despacho, en cualquier oficina habilitada de aduanas. El traslado desde la primera oficina hasta la de aduanas del aeropuerto en que la carga, incluso el equipaje no acompañado, hayan de cargarse en la aeronave se hará de conformidad con el procedimiento establecido en las leyes y reglamentos del Estado de que se trate. Dicho procedimiento será lo más sencillo posible, teniéndose debidamente en cuenta los requisitos sobre seguridad de

la aviación y toda medida apropiada para el control de estupefacientes."

#### **Siempre que sea posible, supresión del examen de la mercancía exportada**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.15)*. "Salvo por razones de seguridad de la aviación, los Estados Contratantes no exigirán normalmente que se examine la carga, comprendido el equipaje no acompañado, que haya de exportarse por vía aérea."

*Nota*. Esta disposición no tiene por objeto impedir que las autoridades examinen las mercancías exportadas en ciertos casos, como por ejemplo, expediciones en depósito, bajo licencia o en régimen de reintegro de derechos, ni tampoco excluir otras inspecciones indispensables, comprendida toda medida apropiada para el control de estupefacientes."

#### **Examen de las exportaciones con una manipulación mínima de la carga**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.17)*. "En los Estados Contratantes en que no se pueda prescindir completamente de la inspección de las mercancías que se exporten, dicha inspección se realizará en la forma más liberal, empleando métodos de inspección al azar o selectivos. Las autoridades competentes correspondientes, en consulta, entre otros, con los exportadores y las administraciones aeroportuarias, idearán también medios materiales para llevar a cabo la inspección rápidamente y sin necesidad de manejar separadamente en tierra todas las mercancías para su inspección."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 6, norma 2*. "El control aduanero se limitará a lo necesario para asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en la legislación aduanera."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo C.1, norma 15.)

#### **Posibilidad de cargar hasta el momento del despegue de la aeronave**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.13)*. "Los Estados Contratantes harán arreglos, compatibles con la seguridad de la aviación, y los apropiados para el control de estupefacientes, a fin de que los explotadores puedan seleccionar y llevar a bordo de las aeronaves que salgan, hasta la hora de salida, la carga, comprendido el equipaje no acompañado y los suministros."



### **Se prescindirá de la presentación de documentos por separado**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.11), Método recomendado.* "Los Estados Contratantes deberían prescindir, en la medida de lo posible, de la presentación de documentos por separado, relativos a los envíos de carga, inclusive equipaje no acompañado que hayan de exportarse por vía aérea."

### **No se exigirá normalmente prueba de la llegada al extranjero**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico C, capítulo 1, norma 3.* "Las administraciones aduaneras no exigirán normalmente prueba de la llegada de las mercancías al extranjero."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo específico C, capítulo 1, parte 4 sobre las formalidades que se han de efectuar según el procedimiento normal.* "Cuando deban facilitarse pruebas no disponibles de otro modo, la administración aduanera del país de exportación aceptará normalmente una declaración suministrada por el consignatario que haya recibido las mercancías y certificada por la administración aduanera del país de destino."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo C.1, norma 21 y nota.)

### **Aceptación de las declaraciones de mercancías en oficinas situadas en el interior del país**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 1.* "Las administraciones aduaneras designarán las oficinas de aduanas en las que se puedan presentar o despachar las mercancías. Al determinar las funciones y la situación de estas oficinas y su horario de trabajo, se tendrán en cuenta diversos factores, entre ellos las necesidades de los comerciantes."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo C.1, norma 4.)

### **Declaraciones periódicas de exportación**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma transitoria 32.* "En beneficio de las personas autorizadas que se ajusten a los criterios especificados por las administraciones aduaneras, entre ellos el de tener antecedentes apropiados de cumplimiento de las normas aduaneras y un sistema satisfactorio de organización de sus documentos comerciales, las administraciones aduaneras dispondrán lo siguiente:

- la liberación de las mercancías previo el suministro de la información mínima necesaria para identificarlas y permitir el relleno ulterior de la declaración definitiva de las mercancías;
- el despacho de las mercancías en el local del declarante o en otro lugar autorizado por la administración aduanera y, además, en lo posible, otros procedimientos especiales, entre ellos:
  - autorizar una declaración única de mercancías para todas las importaciones o exportaciones realizadas en un período determinado, cuando las mercancías sean importadas o exportadas frecuentemente por la misma persona;
  - el uso de los documentos comerciales de personas autorizadas para determinar por sí mismas su responsabilidad en materia de derechos y de tasas y, en caso apropiado, para asegurar el cumplimiento de otras normas aduaneras;
  - autorizar la presentación de la declaración de mercancías mediante una mención en la documentación de la persona autorizada, presentación confirmada ulteriormente por una declaración suplementaria de mercancías."

(Véase también el Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 3, parte 7.3.1 sobre Declaración periódica de mercancías.)

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo C.1, norma 14 y nota.)

### **La omisión de datos poco importantes no retrasará la exportación**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 40.* "Las mercancías declaradas serán liberadas tan pronto como la administración aduanera las haya examinado o haya decidido que no debe examinarlas, en las condiciones siguientes:

- que no se haya observado ninguna infracción;
- que se hayan adquirido las licencias de importación o de exportación o cualquier otro documento exigido;
- que se hayan adquirido todos los permisos relativos al procedimiento aplicable, y
- que se hayan pagado los derechos y las tasas o se hayan adoptado las medidas apropiadas para asegurar su cobranza."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 41.* "Si considera que el declarante efectuará subsiguientemente todas las formalidades en materia de despacho, la administración aduanera liberará las mercancías, a condición de que el declarante presente un documento comercial u oficial con una indicación de los datos principales relativos a la expedición y aceptables para la administración aduanera y de que, en caso necesario, se haya facilitado una garantía que asegure la cobranza de los derechos y tasas aplicables."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo C.1, práctica recomendada 20.)

### **B.1.3. Documentos oficiales**

#### **Simplificación de las formalidades relativas a permisos y licencias de las mercancías**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.14).* "Los Estados Contratantes que continúen exigiendo licencias o permisos de exportación para ciertos tipos de mercancías, establecerán procedimientos simples mediante los cuales dichas licencias o permisos puedan obtenerse o renovarse con rapidez."

#### **Armonización de los documentos según el Formulario clave de las Naciones Unidas (ISO 6422)**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.11.1), Método recomendado.* "Los Estados Contratantes, al llevar a la práctica 4.11, deberían fomentar que los documentos exigidos para el despacho de la carga de exportación se ajustasen, al máximo posible, al Formulario patrón de las Naciones Unidas para los documentos mercantiles, de conformidad con el modelo que figura en el apéndice 10 - Formulario patrón de las Naciones Unidas para los documentos mercantiles."

#### **Limitación de los documentos a la mera declaración de exportación**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.12).* "Los Estados Contratantes que sigan exigiendo tales documentos para el despacho de exportación deberán, para el mayor número posible de mercancías, limitar sus requisitos a una sencilla declaración de exportación."

#### **Número de copias de la declaración de exportación**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 15.* "Las autoridades aduaneras exigirán la presentación de la declaración original de las mercancías y el menor número posible de copias."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo C.1, práctica recomendada 12.)

### **B.2. Disposiciones relativas a las importaciones**

#### **B.2.1. Disposiciones generales**

#### **Las legislaciones nacionales establecerán procedimientos informatizados**

*CEFACT, recomendación N° 13.* "... Consciente de que la principal preocupación de las autoridades del país importador es recibir informaciones completas y ciertas, cualquiera que sea la forma de su presentación, y de que los problemas que ello plantea se deben a menudo a la necesidad de obtener informaciones complementarias satisfactorias;

... Recomienda a los gobiernos que estudien y evalúen la posibilidad de aceptar datos transmitidos mediante técnicas electrónicas u otras técnicas automáticas según criterios específicos."

#### **Los gravámenes percibidos guardarán relación con la labor realizada**

*OMC, Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, artículo VIII, 1, a).* "Todos los derechos y cargas de cualquier naturaleza que sean, distintos de los derechos de importación y de exportación y de los impuestos a que se refiere el artículo III, percibidos por las Partes Contratantes sobre la importación o la exportación en conexión con ellas, se limitarán al coste aproximado de los servicios prestados y no deberán constituir una protección indirecta de los productos nacionales ni gravámenes de carácter fiscal aplicados a la importación o a la exportación."

#### **Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación**

*El Acuerdo de la OMC sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación* versa específicamente sobre algunos de los aspectos procesales del artículo VIII. Se reconoce que los sistemas de licencias de importación son útiles para ciertos fines y también que las formalidades complejas pueden obstaculizar las corrientes de comercio internacional. Se establecen las normas que los usuarios de los sistemas de licencias de importación deben aplicar para conseguir que los procedimientos utilizados para conceder tanto licencias de importación "automáticas" (cuando la licencia se concede en todos los casos y se utiliza normalmente para elaborar estadísticas comerciales) como licencias de importación "no automáticas" (que suelen servir para

hacer efectivas las restricciones cuantitativas u otras restricciones de las importaciones) no tengan por sí mismos efectos de restricción o distorsión de las importaciones. Los miembros de la OMC se comprometen a simplificar y hacer transparentes sus procedimientos de licencia de las importaciones y aplicarlos de manera neutral y no discriminatoria.

Se establecen plazos para la publicación de las informaciones relativas a los procedimientos de licencia, para el trámite de las solicitudes de licencia y para la notificación al Comité de Licencias de Importación. Según lo dispuesto en el Acuerdo, se publicarán previamente las normas y todas las informaciones relativas a los procedimientos para la presentación de las solicitudes de licencias y, en particular, las relativas a las personas, empresas o instituciones que reúnan las condiciones legales para hacer las solicitudes, los organismos administrativos a los que deben dirigirse las solicitudes y la lista de los productos objeto del procedimiento de licencia, de manera que se dé a los gobiernos y a los comerciantes la posibilidad de obtener información. Además, los formularios de solicitud y de renovación serán de la mayor sencillez posible. Se pondrán a disposición de los titulares de licencias las divisas necesarias para pagar las importaciones de conformidad con el criterio seguido para las importaciones que no requieran licencia (art. 1.9).

*Acuerdo de la OMC relativo a la aplicación del artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (valoración en aduana).* En el artículo VII se enuncian los principios básicos que regulan la valoración de las importaciones para la determinación de los derechos u otros gravámenes (tasas internas no comprendidas). El valor en aduana debe basarse en "el valor real de la mercancía importada a la que se aplique el derecho o de una mercancía similar y no en el valor de una mercancía de origen nacional, ni en valores arbitrarios o ficticios".

La interpretación y la aplicación del artículo mencionado han quedado precisadas con mayor claridad después de lo convenido en la Ronda de Tokio y de la Ronda Uruguay acerca de la aplicación del artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (Acuerdo sobre valoración en aduana); en este Acuerdo se establecen las normas para evaluar las importaciones a los efectos de determinar los derechos de aduanas *ad valorem*. Como en la actualidad casi todos los países determinan los derechos de aduanas sobre la base de un sistema *ad valorem*, es de una importancia capital el método seguido por las autoridades aduaneras para evaluar las mercancías importadas. La armonización de los métodos utilizados para determinar

el valor de las importaciones se traduce en previsibilidad y transparencia para los exportadores y los importadores que operan en el mercado internacional. Se estipula que, a los efectos aduaneros, el valor en aduana será el valor de transacción, es decir, "el precio realmente pagado o por pagar por las mercancías cuando éstas se venden para su exportación al país de importación, ajustado de conformidad con lo dispuesto en [el Acuerdo]". Se establecerá un marco jurídico y judicial adecuado que garantizará a los importadores el derecho de recurso. Además, las autoridades aduaneras deben entregar las mercancías al importador si éste presta una garantía en forma de fianza o depósito en los casos en los que se requiera una investigación adicional.

### **B.2.2. Aduanas**

#### **La carga de poco valor transportada por vía aérea estará exenta de derechos de importación**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.25), Método recomendado.* "Todo Estado Contratante debería hacer arreglos mediante los cuales los envíos de carga aérea importada, incluidos los documentos, los paquetes de regalos personales y las muestras comerciales, que no excedan de cierto valor o peso, especificado por ese Estado, queden exentos, en la medida de lo posible, del pago de impuestos de importación y de otras tasas y derechos, y sean exentos de los procedimientos oficiales de declaración o se permita su entrega inmediata en base a los requisitos mínimos de datos según lo propuesto en las directrices de envíos por expreso de la OMA. Para los niveles del valor que se fijen de conformidad con esta norma se tendrán en cuenta los costos de los trámites aduaneros de entrada y del declarante y se revisarán regularmente para tener en cuenta la inflación."

#### **Aceptación de la declaración antes de la llegada de las mercancías**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.28).* "Deberán establecerse procedimientos para presentar a las aduanas información relativa a la carga de importación antes de su llegada para facilitar los trámites de entrada."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 25.* "En la legislación nacional habrá normas reguladoras de la presentación e inscripción o verificación de la declaración de las mercancías y de los documentos complementarios antes de la llegada de las mercancías."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 24 y nota.)

### **Supresión de las facturas y de los gravámenes consulares**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.23).* "Los Estados Contratantes no exigirán formalidades consulares ni derechos ni honorarios consulares en relación con los documentos de despacho de las mercancías que se transporten por vía aérea."

### **Examen prioritario de los animales vivos, de las mercancías perecederas, etc.**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.29).* "Los Estados Contratantes harán arreglos, respetando toda prohibición o limitación nacional vigente y todas las medidas requeridas en materia de seguridad de la aviación o apropiadas para el control de estupefacientes, mediante los cuales pueden entregarse y/o despacharse inmediatamente a su llegada los envíos de socorro en casos de desastre, o las mercancías perecederas (ganado, plantas, alimentos, etc.)."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 34.* "Al organizar los exámenes, se dará prioridad al examen de los animales vivos y de mercancías perecederas y de otras mercancías que, a juicio de la aduana, se necesiten con urgencia."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 33.)

### **Examen selectivo de las mercancías**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.32).* "Los Estados Contratantes llevarán a cabo al azar o selectivamente la inspección de la carga importada por vía aérea. Las autoridades competentes correspondientes deberán también, en consulta, entre otros, con los explotadores y las administraciones aeroportuarias, idear medios materiales para llevar a cabo la inspección rápidamente."

### **Reducción de los documentos exigidos**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.19).* "Los Estados Contratantes tratarán de simplificar los requisitos de documentación para el despacho de la carga de importación y reducir al mínimo la diversidad de formularios y los datos que han de darse en ellos."

### **Simplificación de la documentación aduanera para la carga transportada por vía aérea hasta un límite especificado de valor o peso**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.26).* "Los Estados Contratantes harán arreglos relativos al uso de un formulario simplificado de documentación aduanera y facilitarán el despacho y la entrega en el plazo más breve posible, respecto a la carga de importación, comprendidos los paquetes de regalo personales y las muestras comerciales, que excedan los límites fijados de conformidad con 4.25 y establecerán los límites más elevados de valor o de peso hasta los cuales se aplicará dicha documentación simplificada."

### **Consideración de la factura comercial como documento básico**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.20).* "La factura comercial, que incluye la información exigida por el país importador, para el despacho de mercancías, constituirá el documento básico para llevar a cabo las formalidades de aduana, u otras formalidades gubernamentales."

### **Declaración provisional si no se dispone de todos los datos**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.27), práctica recomendada.* "Los Estados Contratantes adoptarán las medidas necesarias para despachar rápidamente a su llegada el mayor número posible de envíos no comprendidos en 4.25 y 4.26, contra presentación de un documento acreditativo de su despacho provisional (o de su equivalente electrónico legalmente aceptable) y previa presentación de un depósito o garantía que cubra el pago de los derechos arancelarios, impuestos y tasas, a reserva de que se cumplan todos los requisitos aduaneros y de otra índole en el plazo fijado por dicho Estado."

### **No se exigirá información aduanera ni otra información oficial en la carta de porte aéreo**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.22).* "Los Estados Contratantes que continúen exigiendo la carta de porte aéreo para su inspección en relación con el despacho de la carga, no exigirán al expedidor ni al explotador que incluyan en la carta de porte aéreo información especial para fines aduaneros o gubernamentales."

### **Despacho acelerado de las mercancías**

*CEFACT, recomendación N° 13.* "El Grupo de Trabajo...

Consciente de que el Consejo de Cooperación Aduanera ha procurado en el Convenio Internacional sobre simplificación y armonización de regímenes aduaneros (Convenio de Kyoto) (revisado en junio de 1999), especialmente en el anexo general, alentar a las autoridades aduaneras a conceder facilidades especiales para el despacho acelerado de las mercancías, recomienda que los gobiernos tomen nota de las disposiciones contenidas en el Convenio de Kyoto, especialmente de las contenidas en el anexo general, y examinen la posibilidad de incorporarlas a la legislación nacional."

### **Autorización inmediata del traslado de la mercancía al local del importador**

*CEFACT, recomendación N° 13.* "El Grupo de Trabajo... Recordando que algunos países han adoptado procedimientos especiales que no exigen ya la inspección física detallada de las mercancías ni la presentación de justificantes oficiales en el lugar de importación y que permiten a los importadores autorizados transportar las mercancías directamente a sus propios locales, a veces sobre la base de un pago diferido, siempre que:

- las mercancías puedan ser inspeccionadas;
- se presenten, cuando sea necesario, la declaración de importación y los justificantes satisfactorios;
- se conserven esos documentos para su verificación ulterior; y
- se garanticen el pago y la responsabilidad por las mercancías.

Recomienda a los gobiernos que tengan en cuenta los elementos antes mencionados con miras a aumentar la promoción de todas las medidas que puedan facilitar los procedimientos de comercio internacional."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma transitoria 32*

"En beneficio de las personas autorizadas que se ajusten a los criterios especificados por las administraciones aduaneras, entre ellos el de tener antecedentes apropiados de cumplimiento de las normas aduaneras y un sistema satisfactorio de organización de sus documentos comerciales, las administraciones aduaneras dispondrán lo siguiente:

- la liberación de las mercancías previo el suministro de la información mínima necesaria para identificarlas y permitir el relleno ulterior de la declaración definitiva de las mercancías;
- el despacho de las mercancías en el local del declarante o en otro lugar autorizado por la administración aduanera y, además, en lo posible, otros procedimientos especiales, entre ellos:
  - autorizar una declaración única de mercancías para todas las importaciones o exportaciones realizadas en un período determinado, cuando las mercancías sean importadas o exportadas frecuentemente por la misma persona;
  - el uso de los documentos comerciales de personas autorizadas para determinar por sí mismas su responsabilidad en materia de derechos y de tasas y, en caso apropiado, para asegurar el cumplimiento de otras normas aduaneras;
  - autorizar la presentación de la declaración de mercancías mediante una mención en la documentación de la persona autorizada, presentación confirmada ulteriormente por una declaración suplementaria de mercancías."

### **Los servicios de aduanas informarán sobre el procedimiento de despacho**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 9, norma 1.* "Las administraciones aduaneras procurarán que todas las informaciones correspondientes de aplicación general relativas a la legislación aduanera estén fácilmente al alcance de toda persona interesada."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 65.)

*OMA, Recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera acerca de la utilización de la Red Informática Mundial por las administraciones aduaneras*

"RECOMIENDA que los miembros del Consejo y los Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados y de las uniones aduaneras o económicas creen un sitio en la Red Informática Mundial para su administración aduanera,

RECOMIENDA ADEMÁS que los miembros del Consejo y los Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados y de uniones aduaneras o económicas faciliten por conducto de los sitios web de las administraciones aduaneras, siempre

que sea práctico o viable, el contenido de los datos especificados en el anexo a la presente recomendación."

#### **Los servicios de aduanas suministrarán información que permita rellenar la declaración de mercancías**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 9, norma 4.* "A petición de la persona interesada, las autoridades aduaneras facilitarán, con toda rapidez y precisión posibles, la información relativa a los asuntos específicos planteados por la persona interesada y que se refieran a la legislación aduanera."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 9, norma 5.* "Las autoridades aduaneras facilitarán no sólo la información específicamente solicitada, sino también cualquier otra información útil que, a su juicio, la persona interesada deba conocer."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 10.)

#### **Trámites de aceptación análogos a los aplicados a las mercancías nacionales equivalentes**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico F, capítulo 1, práctica recomendada 25.* "Se considerará que los productos obtenidos de la elaboración de mercancías equivalentes son productos compensadores a los efectos del presente capítulo (compensación con mercancías equivalentes)."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico F, capítulo 1, práctica recomendada 26.* "Cuando se autorice la compensación con mercancías equivalentes, las autoridades aduaneras permitirán la exportación de los productos compensadores antes de la importación de mercancías objeto de trámites de aceptación análogos."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.6, práctica recomendada 43 y nota.)

#### **Importación temporal de equipo especial de manipulación**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico J, capítulo 3, práctica recomendada 7.* "Se permitirá que el equipo especial de carga, descarga, manipulación y protección de la carga, apto o no para ser utilizado separadamente del medio de transporte para uso comercial, que se importe con el medio de transporte para uso comercial y esté destinado a la reexportación con él, entre temporalmente en el territorio aduanero, libre condicionalmente del pago de derechos y gravámenes de importación."

*Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo específico J, capítulo 3, parte 5, sobre la admisión temporal de piezas y equipo.* "Algunas administraciones aduaneras autorizan la admisión temporal de este equipo a condición de que se utilice únicamente en el contorno inmediato del medio de transporte para uso comercial, por ejemplo, dentro de un aeropuerto o en la orilla de los puertos de escala."

Normalmente, no se exigirá para este equipo un documento separado de garantía o de admisión temporal."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.3, norma 10 y nota.)

#### **Control aduanero mínimo de las mercancías importadas**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 6, norma 2.* "El control aduanero se limitará a lo necesario para asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en la legislación aduanera."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.1, norma 9.)

#### **Garantía general para las mercancías en depósito temporal**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 5, norma 5.* "Cuando se exija una garantía para asegurar que se cumplirán las obligaciones dimanantes de un procedimiento aduanero, las autoridades aduaneras aceptarán una garantía general, en particular por parte de los declarantes que declaren regularmente mercancías en diferentes oficinas del territorio aduanero."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.2, norma 8.)

#### **Supresión de la garantía si la administración de aduanas tiene a su cargo el depósito temporal**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 5, norma 4.* "Si la legislación nacional lo dispone, las autoridades aduaneras no exigirán una garantía cuando tengan la seguridad de que se cumplirá una obligación en materia aduanera."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.2, práctica recomendada 10.)

### **No se aplicarán derechos a las mercancías destruidas mientras estén en depósito temporal**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 44.* "Cuando las mercancías no se hayan entregado todavía para uso dentro del país o cuando sean objeto de otro procedimiento aduanero y siempre que no se haya observado ninguna infracción, el interesado no tendrá la obligación de abonar derechos y gravámenes o tendrá derecho al reembolso de los que haya abonado:

- Cuando, a petición del interesado, las mercancías queden abandonadas en poder de la aduana o sean destruidas o desprovistas de valor comercial bajo control aduanero, según decidan las autoridades aduaneras. Los gastos en que se incurra correrán por cuenta del interesado.
- Cuando las mercancías queden destruidas o se malogren enteramente por causa de accidente o fuerza mayor, siempre que la destrucción o la pérdida quede debidamente comprobada a juicio de la autoridad aduanera.
- En caso de mermas resultantes de la naturaleza de las mercancías, cuando las mermas queden debidamente comprobadas a juicio de la autoridad aduanera.

Los desechos o la chatarra remanentes después de la destrucción que entren para uso en el interior o sean exportados devengarán los derechos y gravámenes que serían aplicables a los desechos o a la chatarra importados o exportados en el mismo estado."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.1, norma 21.)

### **Limitación del depósito temporal**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico A, capítulo 2, norma 9.* "Cuando la legislación nacional establezca un plazo para el depósito temporal, el tiempo autorizado será suficiente para dar al importador la posibilidad de efectuar las formalidades necesarias a fin de transferir las mercancías a otro procedimiento aduanero."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.2, norma 14.)

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico E, capítulo 1, práctica recomendada 10.* "A petición del interesado y por motivos válidos a juicio de la autoridad

aduanera, ésta prorrogará el período fijado inicialmente."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.2, práctica recomendada 15.)

### **Responsabilidades y derechos del declarante**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 8.* "El declarante será considerado responsable ante las autoridades aduaneras de la exactitud de los datos expuestos en la declaración de mercancías y del pago de los derechos y gravámenes."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, norma 8.)

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 9.* "En las condiciones que establezcan las autoridades aduaneras, el declarante será autorizado antes de presentar la declaración de mercancías:

- a) a inspeccionar las mercancías y
- b) a extraer muestras."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, norma 8.)

### **La administración de aduanas dará información sobre el procedimiento de despacho**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 9, norma 1.* "Las administraciones aduaneras procurarán que todas las informaciones correspondientes de aplicación general relativas a la legislación aduanera estén fácilmente al alcance de toda persona interesada."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, norma 65.)

### **No se exigirá una declaración por separado en caso de extracción de muestras**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 10.* "Las autoridades aduaneras no exigirán una declaración de mercancías por separado con respecto a las muestras que se extraigan bajo supervisión aduanera, siempre que las muestras estén comprendidas en la declaración de aduanas relativa a la expedición correspondiente."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 9.)

## **Declaraciones periódicas de uso interno**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma transitoria 32.*

"En beneficio de las personas autorizadas que se ajusten a los criterios especificados por las administraciones aduaneras, entre ellos el de tener antecedentes apropiados de cumplimiento de las normas aduaneras y un sistema satisfactorio de organización de sus documentos comerciales, las administraciones aduaneras dispondrán lo siguiente:

- la liberación de las mercancías previo el suministro de la información mínima necesaria para identificarlas y permitir el relleno ulterior de la declaración definitiva de las mercancías;
- el despacho de las mercancías en el local del declarante o en otro lugar autorizado por la administración aduanera y, además, en lo posible, otros procedimientos especiales, entre ellos:
  - autorizar una declaración única de mercancías para todas las importaciones o exportaciones realizadas en un período determinado, cuando las mercancías sean importadas o exportadas frecuentemente por la misma persona;
  - el uso de los documentos comerciales de personas autorizadas para determinar por sí mismas su responsabilidad en materia de derechos y de tasas y, en caso apropiado, para asegurar el cumplimiento de otras normas aduaneras;
  - autorizar la presentación de la declaración de mercancías mediante una mención en la documentación de la persona autorizada, presentación confirmada ulteriormente por una declaración suplementaria de mercancías."

(Véase también el Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 3, parte 7.3.1 sobre las declaraciones periódicas de mercancías.)

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 25 y nota.)

## **Examen rápido de las mercancías**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 33.* "Cuando la autoridad aduanera decida que las mercancías declaradas deben ser examinadas, el examen se efectuará lo antes posible después de la inscripción de la declaración de mercancías."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 3, parte 8, sobre examen y muestreo de las mercancías.* "En esta norma (anexo general, capítulo 3, norma 33) se enuncia el principio básico de que, cuando decidan que las mercancías deben ser examinadas, las autoridades aduaneras han de efectuar el examen sin demora. El empleo del término "cuando" implica que normalmente no se habrán de examinar todas las mercancías que se hayan declarado. El principio está relacionado con la norma 6.4 (anexo general, capítulo 6, norma 4) en virtud de la cual la decisión de examinar las mercancías se debe basar en técnicas de evaluación de los riesgos. Ello garantizará que las mercancías se entreguen lo más rápidamente posible, incluso cuando la autoridad aduanera decida examinarlas.

La decisión de examinar o no las mercancías se debe adoptar lo antes posible. En algunos casos la autoridad aduanera podrá adoptar esta decisión tan pronto como se haya inscrito la declaración de mercancías."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, norma 32.)

## **Limitación del control aduanero**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 6, norma 2.* "El control aduanero se limitará a lo necesario para asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en la legislación aduanera."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 6, norma 4.* "Las autoridades aduaneras utilizarán el análisis de los riesgos para determinar qué personas y qué mercancías, medios de transportes incluidos, deban ser examinadas y cuál deba ser el alcance del examen."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 6, parte 5, sobre los principios del control aduanero.* "Por consiguiente, los controles aduaneros habrán de ajustarse al mínimo necesario para conseguir los objetivos principales y deberán efectuarse sobre una base selectiva con el uso de técnicas de gestión de los riesgos en la mayor medida posible."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, norma 38 y nota.)

## **Siempre que sea posible, despacho mediante examen sumario**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 3, parte 8, sobre examen y*



*muestreo de las mercancías.* "El examen de las mercancías puede ser sumario o detallado. En un examen sumario la autoridad aduanera efectúa la totalidad o algunas de las verificaciones siguientes:

- cuenta los bultos;
- compara las marcas y los números con los que figuran en la declaración o en las facturas;
- verifica que las mercancías sean las que se describen en la declaración.

Un examen sumario se podrá considerar como suficiente cuando mercancías de la misma descripción sean importadas o exportadas frecuentemente por la misma persona y ésta sea considerada por la autoridad aduanera como fiable; cuando la exactitud de los datos expuestos en la declaración de mercancías se pueda verificar por medio de los documentos complementarios o con otras pruebas; o bien cuando los derechos y gravámenes de importación o exportación exigibles sean de poca cuantía."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 39.)

#### **Examen detallado según métodos selectivos**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 3, parte 8, sobre examen y muestreo de las mercancías.* "Un examen detallado está justificado cuando la autoridad aduanera no está segura de la exactitud de los datos expuestos en la declaración de mercancías o en los documentos complementarios. Análogamente, las mercancías que devenguen derechos y gravámenes de importación o exportación cuantiosos podrán ser objeto de oficio de un examen más detenido. Un examen detallado suele consistir en lo siguiente:

- una inspección a fondo de las mercancías para determinar su composición con la mayor exactitud posible;
- una verificación de la cantidad;
- una verificación de la clasificación arancelaria;
- una verificación del valor; y
- en caso necesario, una verificación del origen de las mercancías."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 40 y nota.)

#### **Declaración provisional si no se dispone de todos los datos**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 13.* "Cuando, por motivos que la autoridad aduanera considere válidos, el declarante no tenga todas las informaciones exigidas para efectuar la declaración de mercancías, se autorizará la presentación de una declaración de mercancías provisional o incompleta siempre que contenga los datos considerados como necesarios por la autoridad aduanera y que el declarante se comprometa a completarla dentro de un plazo especificado."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 12 y nota.)

#### **B.2.3. Documentos oficiales**

##### **Simplificación de las formalidades relativas a permisos y licencias de las mercancías**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.24), Método recomendado.* "Cuando la índole de un envío pueda atraer la atención de diferentes organismos de control, por ejemplo, autoridades aduaneras o veterinarias o sanitarias, los Estados Contratantes deberían tratar de delegar la autoridad de despacho en las aduanas o en uno de los otros organismos o, cuando no sea posible, tomar todas las medidas necesarias para asegurarse de que el despacho se realiza simultáneamente, en un solo punto y con la mínima demora."

##### **Armonización de las declaraciones aduaneras relativas a las mercancías de importación**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.19.1), Método recomendado.* "Los Estados Contratantes, al llevar a la práctica 4.19, deberían fomentar que los documentos exigidos para el despacho de la carga de importación se ajusten, al máximo posible, al formulario patrón de las Naciones Unidas para los documentos mercantiles de conformidad con el modelo que figura en el apéndice 10 - Formulario patrón de las Naciones Unidas para los documentos mercantiles."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 11.* "El contenido de la declaración de mercancías será determinado por la administración de aduanas. El modelo en papel de la declaración de mercancías se ajustará a lo dispuesto en el formulario clave de las Naciones Unidas."

En los trámites automatizados de despacho aduanero, el modelo de la declaración de mercancías presentada electrónicamente se basará en las normas internacionales para el intercambio electrónico de información establecidas en las recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera sobre tecnología de la información."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, nota 2 a la norma 11.)

#### **Número de copias de la declaración de mercancías**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 15.* "Las autoridades aduaneras exigirán la presentación de la declaración original de las mercancías y el menor número posible de copias."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 13.)

#### **No se exigirán certificados de origen innecesarios**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico K, capítulo 2, práctica recomendada 2.* "Sólo se exigirán pruebas documentales del origen cuando sean necesarias para la aplicación de derechos de aduanas preferenciales, de medidas económicas o comerciales adoptadas unilateralmente o en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, o de medidas adoptadas por motivos sanitarios o de orden público."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo D.2, norma 2.)

#### **Aceptación de la declaración de origen**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico K, capítulo 2, práctica recomendada 12.* "Cuando se exijan pruebas documentales del origen, se aceptará una declaración de origen en los casos siguientes:

a) en el caso de mercancías enviadas en pequeñas expediciones dirigidas a particulares o transportadas en el equipaje de viajeros, siempre que tales importaciones no sean de carácter comercial y que el valor global de la importación no supere una cantidad que no ha de ser inferior a 500 dólares de los EE.UU.;

b) en el caso de expediciones comerciales cuyo valor global no supere una cantidad que no ha de ser inferior a 300 dólares de los EE.UU.

Cuando varias expediciones de las clases mencionadas en los apartados a) o b) se envíen al mismo tiempo, por

el mismo medio, al mismo destinatario, por el mismo consignatario, se considerará que el valor global es el valor total de estas expediciones."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo D.2, práctica recomendada 12.)

#### **Información sobre las exigencias en materia de origen**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 9, norma 1.* "Las administraciones aduaneras procurarán que todas las informaciones correspondientes de aplicación general relativas a la legislación aduanera estén fácilmente al alcance de toda persona interesada."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo D.2, norma 14.)

#### **Armonización de los certificados de origen**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico K, capítulo 2, práctica recomendada 6.* "Al revisar los formularios vigentes o preparar formularios nuevos de los certificados de origen, las Partes Contratantes deben utilizar el formulario tipo que figura en el apéndice I del presente capítulo, de conformidad con las notas del apéndice II y teniendo en cuenta las reglas del apéndice III."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo D.2, práctica recomendada 6 y nota.)

#### **B.3. Disposiciones relativas al tránsito**

##### **B.3.1. Disposiciones generales**

#### **Normalmente no habrá un control de la aplicación de las normas técnicas**

*CEPE, Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, anexo 5, artículo 5.* "El control de la conformidad con las normas técnicas no se aplicará normalmente a las mercancías en tránsito directo."

#### **Normalmente no habrá controles de calidad**

*CEPE, Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, anexo 6, artículo 4.* "Los controles de la calidad no se aplicarán normalmente a las mercancías en tránsito directo."

### **Se concederá libertad de tránsito**

*OMC, Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, artículo V, 2).* "Habrà libertad de tránsito por el territorio de cada Parte Contratante para el tráfico en tránsito con destino al territorio de otra Parte Contratante o procedente de él, que utilice las rutas más convenientes para el tránsito internacional."

### **No se hará distinción que tenga por base el pabellón, el origen, la propiedad, etc.**

*OMC, Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, artículo V, 2).* "No se hará distinción alguna que se funde en el pabellón de los barcos, en el lugar de origen, en los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino, o en consideraciones relativas a la propiedad de las mercancías, de los barcos o de otros medios de transporte."

### **Se evitarán demoras o restricciones innecesarias**

*OMC, Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, artículo V, 3).* "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 serán objeto de ninguna demora ni de restricciones innecesarias."

### **B.3.2. Aduanas**

#### **Limitación de la inspección**

*CEPE, Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, artículo 10.* "Las Partes Contratantes aplicarán, siempre que sea posible, un trato sencillo y rápido a las mercancías en tránsito, en particular a las que circulen al amparo de un procedimiento internacional de tránsito aduanero, para lo cual limitarán sus inspecciones a los casos en que las circunstancias o los riesgos lo justifiquen."

*CEPE, Convenio TIR, artículo 5*

"1. Las mercancías transportadas con arreglo al procedimiento TIR en vehículos precintados de transporte por carretera, conjuntos de tales vehículos o contenedores precintados no serán, por regla general, sometidas a inspección en las aduanas de tránsito.

2. Sin embargo, a fin de evitar abusos, las autoridades aduaneras podrán, con carácter excepcional y especialmente cuando haya sospechas de irregularidad, pro-

ceder en dichas aduanas a una inspección de las mercancías."

### **Exención de derechos de aduana**

*CEPE, Convenio TIR, artículo 4.* "Las mercancías transportadas con arreglo al procedimiento TIR no estarán sujetas al pago o al depósito de los derechos e impuestos de importación o exportación en las aduanas de tránsito."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico E, capítulo I, norma 3.* "Las mercancías en tránsito aduanero no estarán sujetas al pago de derechos e impuestos de importación, siempre que se cumplan las condiciones establecidas por las autoridades aduaneras y se haya aportado la garantía exigida."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.1, norma 4.)

### **Fianzas de cuantía uniforme para las mercancías en tránsito**

*CEPE, Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), 1975, artículo 8, 3).* "Cada Parte Contratante determinará el importe máximo, como cuaderno TIR, de las sumas que podrán reclamarse a la asociación garante..."

*Nota:* Se recomienda a las autoridades aduaneras que limiten a una suma equivalente a 50.000 dólares de los EE.UU. por cuaderno TIR la cuantía máxima que pueda exigirse de la asociación garante. En el caso del transporte de alcohol y tabaco se recomienda a las autoridades aduaneras que aumenten la cuantía máxima que pueda exigirse de la asociación garante hasta una suma equivalente a 200.000 dólares de los EE.UU."

### **Los derechos aplicables a las mercancías en tránsito no se calcularán de modo maquinal**

*CEPE, Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), 1975, artículo 8, 3) y 6).* "Cada Parte Contratante determinará el importe máximo, como cuaderno TIR, de las sumas que podrán reclamarse a la asociación garante..."

Para los fines de determinar los derechos e impuestos..., se supondrán correctos, salvo prueba en contrario, los pormenores de las mercancías que figuren en el cuaderno TIR."

### **El régimen de tránsito TIR será válido para todos los modos de transporte**

*CEPE, Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), 1975, artículo 2* "El presente Convenio se aplicará a los transportes de mercancías efectuados... en contenedores... siempre que parte del viaje entre el principio y el final de la operación TIR se efectúe por carretera."

### **Normalmente las mercancías no serán escoltadas**

*CEPE, Convenio TIR, artículo 23.* "Las autoridades aduaneras no exigirán que los vehículos de carretera, las combinaciones de vehículos o los contenedores sean escoltados a cargo del transportista en el territorio de dichas autoridades... salvo en casos especiales."

### **No se exigirán derechos por las mercancías en tránsito deterioradas o perdidas accidentalmente**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 44.* "Cuando las mercancías no se hayan entregado todavía para uso dentro del país o cuando sea objeto de otro procedimiento aduanero y siempre que no se haya observado ninguna infracción, el interesado no tendrá la obligación de abonar derechos y gravámenes o tendrá derecho al reembolso de los que haya abonado:

- Cuando, a petición del interesado, las mercancías queden abandonadas en poder de la aduana o sean destruidas o desprovistas de valor comercial bajo control aduanero, según decidan las autoridades aduaneras. Los gastos en que se incurra correrán por cuenta del interesado.
- Cuando las mercancías queden destruidas o se malogren enteramente por causa de accidente o fuerza mayor, siempre que la destrucción o la pérdida quede debidamente comprobada a juicio de la autoridad aduanera.
- En caso de mermas resultantes de la naturaleza de las mercancías, cuando las mermas queden debidamente comprobadas a juicio de la autoridad aduanera.

Los desechos o la chatarra remanentes después de la destrucción que entren para uso en el interior o sean exportados devengarán los derechos y gravámenes que serían aplicables a los desechos o a la chatarra importados o exportados en el mismo estado."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 2, definición de "reembolso".* "Se entiende por "reembolso" el reintegro, total o parcial, de los derechos y gravámenes pagados por mercancías y la condonación, total o parcial, de derechos y gravámenes cuando no se haya efectuado el pago."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 3, parte 11.1, sobre reembolso o condonación de derechos y gravámenes.* "Cuando se haya concedido la anulación parcial de derechos y gravámenes pagaderos por mercancías importadas bajo la condición de que sean reexportadas o utilizadas para fines concretos, el reembolso o la condonación se podrá limitar a la parte de los derechos y gravámenes que no se haya percibido."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 4, parte 2.3, sobre reembolso.* "Las mercancías pueden quedar deterioradas, destruidas o enteramente perdidas por accidente o por causa de fuerza mayor. Ello puede ocurrir también mientras se encuentran todavía bajo control aduanero (en tránsito, en depósitos francos o en régimen de admisión temporal). En estos casos, por consideraciones de equidad, los derechos y gravámenes ya percibidos se podrán reintegrar total o parcialmente."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.1, norma 30 y nota.)

### **No se escoltarán las mercancías en tránsito o itinerantes**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico E, capítulo 1, norma 15.* "Sólo cuando consideren que tal medida es indispensable, las autoridades aduaneras:

- a) exigirán que las mercancías sigan un itinerario prescrito; o
- b) exigirán que las mercancías se transporten bajo escolta de las aduanas."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.1, norma 23.)

### **El documento comercial o de transporte será considerado como parte descriptiva de la declaración en tránsito**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico E, capítulo 1, norma 6.* "Toda documento comercial o de transporte en el que se indiquen claramente los datos necesarios será aceptado como parte descriptiva de la

declaración de mercancías en tránsito aduanero y esta aceptación se inscribirá en el documento."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.1, práctica recomendada 13.)

#### **Se evitarán las demoras o restricciones innecesarias**

*OMC, Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, artículo V, 3).* "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 serán objeto de ninguna demora ni de restricciones innecesarias."

#### **B.3.3. Higiene y seguridad**

##### **No se exigirá la inspección medicosanitaria de las mercancías en tránsito si no hay riesgo de contaminación**

*CEPE, Convenio Internacional sobre armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, anexo 2, artículo 4.* "En el marco de los convenios en vigor, las Partes Contratantes renunciarán, en lo posible, a la inspección medicosanitaria de las mercancías en tránsito a condición de que no haya riesgo alguno de contaminación."

##### **No se exigirá la inspección veterinaria de los productos de origen animal en tránsito si no hay riesgo de contaminación**

*CEPE, Convenio Internacional sobre armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, anexo 3, artículo 5.* "En el marco de los convenios en vigor, las Partes Contratantes renunciarán, en lo posible, a la inspección veterinaria de los productos animales en tránsito a condición de que no haya riesgo alguno de contaminación."

##### **No se exigirá la inspección fitosanitaria de las mercancías en tránsito si no hay riesgo de contaminación**

*CEPE, Convenio Internacional sobre armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982, anexo 3, artículo 5.* "En el marco de los convenios en vigor, las Partes Contratantes renunciarán, en lo posible, a la inspección fitosanitaria de las mercancías en tránsito

a o menos que tal medida sea necesaria para la protección de sus propias plantas."

#### **B.3.4. Garantía**

##### **El declarante elegirá la forma de garantía**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 5, norma 1.* "En la legislación nacional se enumerarán los casos en los que se exija una garantía y se especificarán las formas en las que se establecerá la garantía."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.1, norma 14.)

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 5, norma 3.* "Toda persona a la que se exija dar una garantía tendrá derecho a elegir la forma de garantía siempre que ésta sea aceptable para la administración de aduanas."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.1, práctica recomendada 15.)

##### **Garantía general para varias operaciones de tránsito**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 5, norma 5.* "Cuando se exija una garantía para asegurar el cumplimiento de la obligación dimanante de varias operaciones de tránsito aduanero, las autoridades aduaneras aceptarán una garantía general, en particular de los declarantes que declaran regularmente mercancías en diferentes oficinas del territorio aduanero."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.1, norma 17.)

##### **Terminada la operación, se procederá a la cancelación inmediata de la garantía**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 5, norma 7.* "Cuando llegue a su término, la garantía será cancelada lo antes posible una vez que la administración aduanera tenga la certeza de que se han cumplido debidamente las obligaciones por las que se exigió la garantía."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.1, norma 28.)

#### **B.4. Medidas relativas al transbordo de mercancías**

##### **B.4.1. Aduanas**

#### **No se exigirán derechos por las mercancías en transbordo**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico E, capítulo 2, norma 2.* "Las mercancías admitidas a transbordo no estarán sujetas al pago de los derechos e impuestos de importación ni de exportación, siempre que se cumplan las condiciones establecidas por las autoridades aduaneras."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.2, norma 3.)

#### **No se exigirán derechos por las mercancías en transbordo destruidas**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 44.* "Cuando las mercancías no se hayan entregado todavía para uso dentro del país o cuando sean objeto de otro procedimiento aduanero y siempre que no se haya observado ninguna infracción, el interesado no tendrá la obligación de abonar derechos y gravámenes o tendrá derecho al reembolso de los que haya abonado:

- Cuando, a petición del interesado, las mercancías queden abandonadas en poder de la aduana o sean destruidas o desprovistas de valor comercial bajo control aduanero, según decidan las autoridades aduaneras. Los gastos en que se incurra correrán por cuenta del interesado.
- Cuando las mercancías queden destruidas o se malogren enteramente por causa de accidente o fuerza mayor, siempre que la destrucción o la pérdida quede debidamente comprobada a juicio de la autoridad aduanera.
- En caso de mermas resultantes de la naturaleza de las mercancías, cuando las mermas queden debidamente comprobadas a juicio de la autoridad aduanera.

Los desechos o la chatarra remanentes después de la destrucción que entren para uso en el interior o sean exportados devengarán los derechos y gravámenes que serían aplicables a los desechos o a la chatarra importados o exportados en el mismo estado."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.2, norma 24.)

#### **Se reducirán los derechos si las mercancías han sido averiadas y no exportadas**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 44.* "Cuando las mercancías no se hayan entregado todavía para uso dentro del país o cuando sean objeto de otro procedimiento aduanero y siempre que no se haya observado ninguna infracción, el interesado no tendrá la obligación de abonar derechos y gravámenes o tendrá derecho al reembolso de los que haya abonado:

- Cuando, a petición del interesado, las mercancías queden abandonadas en poder de la aduana o sean destruidas o desprovistas de valor comercial bajo control aduanero, según decidan las autoridades aduaneras. Los gastos en que se incurra correrán por cuenta del interesado.
- Cuando las mercancías queden destruidas o se malogren enteramente por causa de accidente o fuerza mayor, siempre que la destrucción o la pérdida quede debidamente comprobada a juicio de la autoridad aduanera.
- En caso de mermas resultantes de la naturaleza de las mercancías, cuando las mermas queden debidamente comprobadas a juicio de la autoridad aduanera.

Los desechos o la chatarra remanentes después de la destrucción que entren para uso en el interior o sean exportados devengarán los derechos y gravámenes que serían aplicables a los desechos o a la chatarra importados o exportados en el mismo estado."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 2, definición de "reembolso".* "Se entiende por "reembolso" el reintegro, total o parcial, de los derechos y gravámenes pagados por mercancías y la condonación, total o parcial, de derechos y gravámenes cuando no se haya efectuado el pago."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 3, parte 11.1, sobre reembolso o condonación de derechos y gravámenes.* "Cuando se haya concedido la anulación parcial de derechos y gravámenes pagaderos por mercancías importadas bajo la condición de que sean reexportadas o utilizadas para fines concretos, el reembolso o la condonación se podrá limitar a la parte de los derechos y gravámenes que no se haya percibido."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 4, parte 2.3, sobre reembolso.*

"Las mercancías pueden quedar deterioradas, destruidas o enteramente perdidas por accidente o por causa de fuerza mayor. Ello puede ocurrir también mientras se encuentran todavía bajo control aduanero (en tránsito, en depósitos francos o en régimen de admisión temporal). En estos casos, por consideraciones de equidad, los derechos y gravámenes ya percibidos se podrán reintegrar total o parcialmente."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.2, norma 24 y nota.)

#### **Normalmente no se examinarán las mercancías en transbordo**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 6, norma 2.* "El control aduanero se limitará a lo necesario para asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en la legislación aduanera."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.2, práctica recomendada 16.)

#### **Normalmente no se escoltarán las mercancías en transbordo**

*OMA, Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.2, anexo 18.* "Sólo cuando consideren que tal medida es indispensable, las autoridades aduaneras:

- a) exigirán que las mercancías sigan un itinerario prescrito; o
- b) exigirán que las mercancías se transporten bajo escolta de las aduanas."

#### **B.4.2. Garantía**

##### **El declarante elegirá la forma de garantía**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 5, norma 1.* "En la legislación nacional se

enumerarán los casos en los que se exija una garantía y se especificarán las formas en que deba establecerse la garantía."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.2, norma 11.)

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 5, norma 3.* "Se permitirá que toda persona a la que se exija establecer una garantía elija la forma de ésta siempre que sea aceptable para la administración de aduanas."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.2, práctica recomendada 12.)

##### **Garantía general para los transbordos regulares**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 5, norma 5.* "Cuando se exija una garantía para asegurar el cumplimiento de las obligaciones dimanantes de un procedimiento aduanero, la administración de aduanas aceptará una garantía general, en particular por parte de declarantes que declaren regularmente mercancías en diferentes oficinas del territorio aduanero."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.2, norma 14.)

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 5, norma 6.* "Cuando se exija una garantía, la cuantía de la garantía que deba darse será lo más baja posible y, con respecto al pago de derechos y gravámenes, no será superior a la cuantía que se pueda prescribir."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.2, práctica recomendada 15.)

### **C. Disposiciones relativas al transporte y al equipo de transporte**

#### **C.1. Transporte aéreo**

##### **Reducción al mínimo del tiempo de permanencia de la carga aérea**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.31).* "Los Estados Contratantes, en cooperación con los explotadores, las autoridades aeroportuarias y otras entidades interesadas en la manipulación, despacho y envío de mercancías, adoptarán las medidas necesarias para reducir al mínimo posible el tiempo de per-

manencia de la carga aérea en las terminales de mercancías de los aeropuertos."

##### **No se exigirá declaración general para el transporte aéreo**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (2.5.).* "Los Estados Contratantes no exigirán la presentación de la declaración general cuando esta información pueda obtenerse fácilmente por otro medio aceptable."

### **De exigirse, se usará la declaración general normalizada de la OACI**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (2.5.1).* "Los Estados Contratantes que continúen exigiendo la presentación de una declaración general limitarán sus requisitos a las partidas y seguirán el formato que se establece en el apéndice I - Declaración general."

### **El agente o el comandante podrán firmar la declaración**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (2.5.3).* "El Estado Contratante que continúe exigiendo la presentación de la declaración general, la aceptará cuando esté firmada por el agente autorizado o el comandante de la aeronave, pero podrá exigir, cuando lo juzgue conveniente, que la sección sanitaria de la declaración general la firme un tripulante cuando la propia declaración general la haya firmado una persona que no pertenezca a la tripulación."

### **Manifiesto normalizado para la carga aérea**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (2.9).* "Los Estados Contratantes que continúen exigiendo la presentación de un manifiesto de carga no exigirán, aparte de los datos indicados en el encabezamiento del modelo del manifiesto de carga que figura en el apéndice 3, más que los tres rubros siguientes:

- a) el número de la carta de porte aéreo;
- b) el número de bultos correspondiente a cada número de la carta de porte aéreo; y
- c) la naturaleza de las mercancías.

Se aceptará el manifiesto de carga, cuando se ajuste, ya sea al modelo mencionado o a un modelo claro y comprensible adaptado a las técnicas electrónicas de procesamiento de datos.

*Nota:* Es parte del propósito de esta disposición que, para los fines de la notificación a las autoridades de la carga aérea a su llegada, se den a los explotadores las opciones siguientes con el consentimiento de los gobiernos interesados:

- a) presentación del manifiesto de carga en la forma prescrita en el apéndice 3, cuando haya sido preparado en el punto de embarque en el extranjero,
- b) preparación y presentación del manifiesto de carga, a la llegada, en base a los envíos realmente des- embarcados, o

c) presentación de la información requerida en el manifiesto de carga en una forma diferente, como, por ejemplo, transmisión directa a una computadora, transmisión por teleimpresor o presentación de una copia de la carta de porte aéreo por cada envío."

### **No se habrá de indicar la naturaleza de las mercancías en el manifiesto normalizado**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (2.9.1), Método recomendado.* "Los Estados contratantes deberían dispensar del requisito de presentar la información relativa a la naturaleza de las mercancías en el manifiesto de carga. Cada Estado Contratante debería exigir solamente una vez la información contenida en el manifiesto."

### **Documentación mínima para la llegada y la salida de aeronaves**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (2.3).* "Las autoridades competentes no exigirán a los explotadores para la entrada y salida de aeronaves más documentos que los previstos en este capítulo.

*Nota:* Esta disposición tiene por objeto, en parte, evitar que se varíen los formularios uniformes mediante la inclusión en ellos de marcas nacionales."

### **No se exigirán documentos de llegada o salida para las escalas interiores, salvo en los vuelos de procedencia o destino internacional**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (2.18).* "Para la entrada y salida de aeronaves, los Estados Contratantes no exigirán documentos ni formalidades que sean distintos o adicionales a los prescritos en este capítulo, para el caso en que las aeronaves hagan escala en dos o más aeropuertos internacionales dentro de sus territorios, sin aterrizaje intermedio en el territorio de otro Estado."

### **No se aplicarán derechos al equipo de tierra para el transporte aéreo**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.48), Método recomendado.* "El equipo terrestre y el equipo de seguridad importados en el territorio de un Estado Contratante por una empresa de transporte aéreo de otro Estado Contratante, para usarse dentro de los límites de un aeropuerto internacional en relación con el establecimiento o mantenimiento de un servicio internacional explotado por dicha empresa, debería admitirse libre de derechos de aduana y, en la



medida de lo posible, de otros impuestos y derechos de conformidad con las disposiciones reglamentarias del Estado contratante en cuestión. Esta reglamentación no debería imponer trabas excesivas a la empresa de transporte aéreo interesada en utilizar los referidos equipos terrestres y de seguridad."

(Figura en nota la lista de los artículos de diversas clases que deben ser admitidos en virtud de esta disposición.)

### **No se aplicarán derechos al equipo de formación para el transporte aéreo**

*OACI, Convenio sobre avión civil internacional, anexo 9 (4.49), Método recomendado.* "El material educativo y las ayudas para la instrucción importadas por las empresas de transporte aéreo de otro Estado Contratante dentro del territorio de un Estado Contratante para uso en relación con la instrucción técnica del personal terrestre y de vuelo necesario para establecer y mantener servicios internacionales explotados por esas empresas, deberían admitirse libres de derechos de aduanas y de otros impuestos y derechos, a condición de que se observen los reglamentos del Estado contratante de que se trate."

(Figura en nota la lista de los artículos de diversas clases que deben ser admitidos en virtud de esta disposición.)

## **C.2. Transporte marítimo**

### **Aceptación del manifiesto normalizado**

*CNI, Informe sobre el manifiesto normalizado y recomendación, párrafo 2.* "Se considera ventajoso tener un formulario modelo para el manifiesto normalizado, por tres razones importantes: a) mecanización, b) simplificación, c) facilitación."

### **Uso del conocimiento de embarque normalizado**

*CNI, Modelo normalizado de los conocimientos de embarque, versión definitiva, 1972.* "Como es sabido que muchos países han adoptado el formulario clave de la CEPE... y que el uso de documentos basados en este formulario se está extendiendo continuamente, se recomienda a los armadores que adopten los conocimientos de embarque basados en la revisión del conocimiento de embarque normalizado de la CNI."

### **Garantía global única para los armadores**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (6.1), Práctica recomendada.* "Cuando las autoridades públicas exijan a los armadores la provisión de fianzas u otras formas de garantía para

garantizar sus obligaciones en virtud de las leyes y reglamentos relativos a aduanas, inmigración, salud pública, protección veterinaria u otras leyes análogas del Estado, dichas autoridades debieran autorizar, en lo posible, la provisión de una sola fianza global."

### **No se exigirá la autenticación previa de los documentos del buque y de la carga**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.16), norma.* "Las autoridades públicas del país de cualquier puerto previsto de entrada, descarga o de tránsito no exigirán que una cualquiera de los documentos relativos al buque, a la carga, a las provisiones de a bordo, a los pasajeros o a la tripulación,... esté legalizado, verificado o autorizado por uno de sus representantes en el extranjero o que le haya sido presentado con anterioridad. Esta disposición no significa en modo alguno que se le impida exigir la presentación de un pasaporte o de otros documentos de identidad de un pasajero o de un miembro de la tripulación con fines de visado u otros análogos."

(Véase también la recomendación I.28 sobre la supresión de las formalidades consulares.)

### **Formalidades mínimas en el segundo puerto de escala**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.13), Práctica recomendada.* "Teniendo en cuenta las formalidades efectuadas a la llegada de un buque al primer puerto de escala dentro del territorio de un Estado, las formalidades y documentos exigidos por las autoridades públicas en toda escala ulterior del mismo país, hechas sin escala intermedia en otro país, debieran reducirse a un mínimo."

### **Concesión de la libre práctica por radio**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (5.4), Práctica recomendada.* "Las autoridades públicas debieran conceder la libre práctica por radio a un buque cuando, a la vista de la información recibida de dicho buque antes de su llegada al puerto, la autoridad sanitaria del puerto de destino estime que la entrada del buque a puerto no introducirá o propagará una enfermedad de cuarentena. Las autoridades sanitarias, en lo posible, debieran ser autorizadas a subir a bordo del buque antes de su entrada en el puerto."

### **Limitación de los documentos exigidos a la llegada de buques**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.1), norma.* "Las autoridades públicas no exigirán a la llegada o salida de buques, a los cuales se aplica el Convenio, más que la entrega de los documentos previstos en el presente capítulo. Estos documentos son:

- La declaración general
- La declaración de carga
- La declaración de provisiones de a bordo
- La declaración de efectos y mercancías de la tripulación
- La lista de la tripulación
- La lista de pasajeros
- El documento exigido al correo por el Convenio Postal Universal
- La declaración sanitaria marítima."

### **Uso de la declaración general**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.2), norma.* "La declaración general será el documento básico en el que figure la información, exigida por las autoridades públicas a la llegada y salida, referente al buque."

### **Formulario idéntico para la declaración general de llegada**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.2.1), Práctica recomendada.* "El mismo formulario de declaración general debiera ser aceptado tanto a la llegada como a la salida del buque."

### **Información exigida en la declaración general**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.2.2), Práctica recomendada.* "En la declaración general las autoridades públicas no deben exigir más que los siguientes datos:

- Nombre y descripción del buque
- Nacionalidad del buque
- Pormenores relativos a la matrícula

- Pormenores relativos al tonelaje
- Nombre del capitán
- Nombre y dirección del agente del buque
- Descripción somera de la carga
- Número de miembros de la tripulación
- Número de pasajeros
- Pormenores someros referentes al viaje
- Fecha y hora de llegada o fecha de salida
- Puerto de llegada o de salida
- Situación del buque en el puerto."

### **Autenticación de la declaración general**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.2.3), norma.* "Las autoridades públicas aceptarán la declaración general fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquier otra persona habilitada y debidamente autorizada por el capitán."

### **Uso de la declaración de carga a la llegada y a la salida**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.3), norma.* "La declaración de carga será el documento básico en el que figuren los datos, exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida, referente a la carga."

### **Información exigida en la declaración de carga**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.3.1), Práctica recomendada.* "En la declaración de carga las autoridades públicas no debieran exigir más que los siguientes pormenores:

- a) A la entrada
  - Nombre y nacionalidad del buque
  - Nombre del capitán
  - Puerto de procedencia
  - Puerto donde está redactada la declaración
  - Marcas y números; número y tipos de bultos; cantidad y descripción de la mercancía

- Números de los conocimientos de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión
  - Puertos en los cuales la mercancía que permanece a bordo será descargada
  - Primer puerto de embarque de la mercancía cargada según los conocimientos directos;
- b) A la salida
- Nombre y nacionalidad del buque
  - Nombre del capitán
  - Puerto de destino
  - Para la mercancía cargada en el puerto en cuestión: marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de la mercancía
  - Números de los conocimientos para la mercancía embarcada en el puerto en cuestión."

#### **Información limitada sobre la carga que permanece a bordo**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.3.2), norma.* "Para la carga que permanece a bordo, las autoridades públicas no debieran exigir más que breves pormenores sobre un mínimo de puntos esenciales."

#### **Número de ejemplares de documentos**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.10), norma.* "A la llegada a puerto de un buque, las autoridades públicas no exigirán más que los documentos siguientes:

- 5 ejemplares de la declaración general
- 4 ejemplares de la declaración de carga
- 4 ejemplares de la declaración de provisiones de a bordo
- 2 ejemplares de la declaración de efectos y mercancías de la tripulación
- 4 ejemplares de la lista de la tripulación
- 4 ejemplares de la lista de pasajeros
- 1 ejemplar de la declaración sanitaria marítima."

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.11), norma.* "A la salida de puerto del buque, las autoridades públicas no exigirán más que los documentos siguientes:

- 5 ejemplares de la declaración general
- 4 ejemplares de la declaración de carga
- 4 ejemplares de la declaración de provisiones de a bordo
- 2 ejemplares de la lista de la tripulación
- 2 ejemplares de la lista de pasajeros."

#### **Autenticación de la declaración de carga**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.3.3), norma.* "Las autoridades públicas aceptarán la declaración de cargamento fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán."

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (2.5.2).* "Cuando un Estado Contratante haya eliminado el manifiesto de pasajeros y ya no exija la declaración general (excepto para los fines de comprobación) aceptará, a opción del explotador, la declaración general u otra declaración apropiada firmada por el agente autorizado, o por el comandante de la aeronave, en una sola página del manifiesto de carga. La declaración en el manifiesto de carga puede hacerse mediante estampillado con un sello de goma."

#### **Manifiesto en vez de declaración de carga**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.3.4), Práctica recomendada.* "Las autoridades públicas debieran aceptar un ejemplar del manifiesto del buque, en lugar de la declaración de carga, a condición de que contenga todos los datos previstos en las prácticas recomendadas 2.3.1 (C.26) y 2.3.2 (C.27) y esté fechada y firmada de acuerdo con la norma 2.3.3 (C.29)."

#### **Notificación por separado de bultos no incluidos en el manifiesto**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.3.4.1), Práctica recomendada.* "Las autoridades públicas debieran permitir que los bultos no contenidos en el manifiesto, y en posesión del capitán, se omitan de la declaración de carga a condi-

ción de que se suministren por separado los pormenores de tales bultos."

#### **Aceptación del conocimiento de embarque en vez de la declaración de carga**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.3.4.1).* "Alternativamente, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar del conocimiento firmado de acuerdo con la norma 2.3.3 (C.29) o una copia certificada, si la variedad y número de las mercancías enumeradas lo permiten y si los datos previstos en las prácticas recomendadas 2.3.1 (C.26) y 2.3.2 (C.27) que no figuran en dichas copias se suministran en otro apartado debidamente certificado."

#### **No se exigirá declaración de carga a la salida para la mercancía que permanece a bordo**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.11.1), Práctica recomendada.* "En lo que respecta a las mercancías que han sido ya objeto de una declaración a la entrada en puerto y que permanecen a bordo, no debiera exigirse una nueva declaración de carga a la salida del mismo puerto."

#### **Corrección de los errores por inadvertencia sin demora para el buque**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.17) norma.* "Las autoridades públicas autorizarán la corrección de errores en un documento al que hace referencia el anexo sin demorar la salida del buque en los casos siguientes: cuando admitan que los errores han sido cometidos por inadvertencia, no son de índole grave, no son debidos a negligencias repetidas, han sido cometidos sin intención de infringir las leyes o reglamentos, y a condición de que dichos errores sean reparados antes de terminar el control de documentos y rectificadas sin dilación."

#### **Uso de formularios modelo de llegada**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965.* "Los seis formularios modelo elaborados (por la entonces) OCMI fueron adoptados en su forma definitiva por la Sexta Asamblea de la OCMI y se recomendó su utilización universal mediante la resolución A.194 (VI) de 29 de octubre de 1969."

#### **No se sancionarán los errores cometidos por inadvertencia**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.18), norma.* "Si se encuentran errores en los documentos a los que hace referencia

(este) anexo firmados por el capitán o el armador, o en sus nombres, no se impondrán sanciones hasta que se haya podido probar a las autoridades gubernamentales que los errores han sido cometidos por inadvertencia, carecen de gravedad, no son debidos a negligencia repetida y que han sido cometidos sin intención de infringir las leyes y reglamentos."

#### **Emisión de un documento original único de conocimiento de embarque**

*CEFACT, recomendación N° 12, párrafo 17.* "En relación con la idea de que los conocimientos de embarque sólo se deben emitir en un ejemplar original, hay pruebas de una evolución gradual de la manera de concebir esta norma. Por ejemplo, si bien en las RUU 400 de 1983 se hacía referencia a la aceptación de: "el juego completo de originales entregado al consignatario, se emitieron en más de un original...", en la revisión actual, RUU 500, se utilizará probablemente la redacción "... un original único del conocimiento de embarque o bien, si ha sido emitido en más de un original, el juego completo así emitido...", es decir, se marca una preferencia por un original único, o bien por "un juego completo de 1/1". (Véase el documento 470-37/72 de la CCI.)

(En derecho francés se exigen dos ejemplares como mínimo, esto es, el conservado por el transportista y el emitido al expedidor. El ejemplar original es el emitido al expedidor, lo que es de importancia según el concepto de original único.)

#### **Uso de la carta de porte marítimo en vez del conocimiento de embarque**

*CEFACT, recomendación N° 12, párrafo 42.* Se recomienda "... i) apreciar las ventajas y alentar el uso de la carta de porte marítimo no negociable en vez del conocimiento de embarque, cuando las mercancías no se entregan en curso de tránsito" (véanse los párrafos 10 a 14 y 20 de la recomendación N° 12).

#### **Simplificación de las marcas de expedición**

*CEFACT, recomendación N° 15.* Se recomienda "... a los gobiernos, a las organizaciones internacionales y a los que se ocupan del transporte y documentación internacional de mercancías que:

a) adopten una marca de expedición uniforme en la que figurarán el nombre abreviado, el número de referencia, el lugar de destino y el número del bulto, como se describe más adelante, y tomen nota de las posibilidades de promover la simplificación que resultan de

algunos modos de transporte y mediante el uso de una referencia común de acceso (RCA);

b) eliminen las exigencias, especialmente las oficiales, de inscribir otros datos en los bultos (por ejemplo, país de origen, número de la licencia de importación, número del crédito documentario), cuando se sigan exigiendo, esos datos deberían separarse de la marca de expedición uniforme en los bultos y no se debería exigir su reproducción en los documentos como parte de la marca;

c) procuren que se indique en los bultos el peso bruto en kilogramos, pero no otros pesos o dimensiones;

d) adopten las normas de la ISO en relación con las instrucciones para la manipulación de la carga y las normas de las Naciones Unidas en relación con las señales de peligró; y

e) adopten los métodos, prácticas y normas para las marcas físicas que se exponen en la presente recomendación".

### **C.3. Transporte multimodal**

#### **Uso de formularios con el reverso en blanco**

*CEFACT, recomendación N° 12, párrafo 15.* "La revisión en 1983 de los artículos 25 b) ii) y 26 b) ii) de las Reglas y Usos Uniformes de la CCI relativos a los créditos documentarios (RUU 400) tendió concretamente a promover el uso de conocimientos de embarque y de documentos combinados de transporte que indicaran "... algunas o todas las condiciones del transporte, haciendo referencia a una fuente o a un documento diferente del documento de transporte mismo (documento de transporte "Short form" (abreviado) o con el dorso en blanco)". En la revisión actual, RUU 500, se pone de relieve la aceptación por los bancos de un conocimiento de embarque, de un documento de transporte multimodal o de una carta de porte marítimo no negociable que:

aparentemente contenga todos los términos y condiciones del transporte o sólo algunos de tales términos y condiciones por referencia a una fuente o documento distintos del documento de transporte (documentos de transporte abreviados/dorso en blanco).

Se pone también de relieve que:

los bancos no examinarán el contenido de tales términos y condiciones." (Documento 470-37/104 de la CCI, de fecha 17 de septiembre de 1992.) (Hay que tener presente que en algunas jurisdicciones es necesario tener pruebas de que el destinatario conoce debidamente

todos los términos y condiciones a los que se hace referencia en el formulario abreviado. Para usar el formulario abreviado en una serie de expediciones quizá se exija la aceptación explícita por parte del destinatario.)

#### **Uso de códigos para los modos de transporte**

*CEFACT, recomendación N° 19.* "El Grupo de Trabajo... recomienda que el código que se describe se aplique siempre que se necesite una representación codificada para indicar el modo de transporte a los efectos del comercio internacional."

#### **Formulario clave para las instrucciones normalizadas de expedición**

*CEFACT, recomendación N° 22.* "El Grupo de Trabajo... recomienda que se utilice el formulario clave adjunto a la presente recomendación como base para el diseño de instrucciones de expedición normalizadas destinadas a transmitir instrucciones de un vendedor/expedidor o un comprador/consignatario a un agente de transportes, un porteador o su agente, o a otros proveedores de servicios, para permitir el transporte de mercancías y las actividades conexas."

#### **Importación temporal sin documentos de vehículos o contenedores que transporten mercancías en régimen TIR**

*CEPE, Convenio TIR, artículo 15.* "Para la importación temporal de un vehículo de transporte por carretera, un conjunto de vehículos o un contenedor utilizados para el transporte de mercancías con arreglo al procedimiento TIR no se exigirá ningún documento aduanero especial. No se exigirá ninguna garantía para el vehículo de carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor."

#### **Aceptación de sellos aduaneros extranjeros en los contenedores**

*CEPE, Convenio TIR, artículo 22.*

1. Por regla general y salvo en el caso en que procedan a inspeccionar las mercancías con arreglo a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 5 (es decir, cuando se sospecha irregularidades), las autoridades de las aduanas de tránsito de cada una de las Partes Contratantes aceptarán los precintos aduaneros de las demás Partes Contratantes, siempre que dichos precintos estén intactos. Dichas autoridades aduaneras podrán, sin embargo, añadir sus propios precintos cuando las necesidades de control lo exijan.

2. Los precintos aduaneros así aceptados por una Parte Contratante serán objeto en el territorio de dicha

Parte Contratante de la misma protección legal que se otorga a los precintos nacionales."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico E, capítulo 1, Práctica recomendada 17.* "Se deben aceptar los precintos aduaneros y las marcas de identificación apuestos por las autoridades aduaneras extranjeras para fines de operaciones de tránsito aduanero:

- a menos que no se consideren suficientes;
- o seguros, o
- que las autoridades aduaneras procedan a un examen de las mercancías.

Cuando en un territorio aduanero se hayan aceptado sellos y precintos de aduanas extranjeras, debe concedérseles en ese territorio la misma protección legal que a los sellos y precintos nacionales."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.I, Práctica recomendada 26.)

#### **Formalidades aduaneras mínimas para los medios de transporte**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 1, norma 2.* "Las condiciones que se han de cumplir y las formalidades aduaneras que se han de realizar para los procedimientos y las prácticas del presente anexo y de los anexos específicos se precisarán en la legislación nacional y serán lo más sencillas posibles."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.3, norma 3.)

#### **Importación temporal de medios de transporte**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico J, capítulo 3, Práctica recomendada 3.* "Se permitirá que los medios de transporte para uso comercial, con carga o sin ella, entren temporalmente en el territorio aduanero, libres condicionalmente del pago de derechos y gravámenes de importación, a condición de que dichos medios de transporte para uso comercial no se utilicen para el transporte interno en el territorio aduanero del país de admisión temporal. Deben estar destinados a la reexportación sin haber experimentado ningún cambio salvo la depreciación normal debida al uso, al consumo normal de aceites lubricantes y combustible y a las reparaciones necesarias."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.3, norma 6.)

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico J, capítulo 3, norma 4.* "La administración de aduanas exigirá una garantía o un documento de admisión temporal para los medios de transporte para uso comercial debidamente inscritos en el extranjero únicamente cuando lo considere indispensable a los efectos del control aduanero."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.3, Práctica recomendada 7.)

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico J, capítulo 3, norma 5.* "Cuando fijen un plazo para la reexportación de los medios de transporte para uso comercial, las autoridades aduaneras tendrán en cuenta todas las circunstancias de las operaciones de transporte previstas."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.3, norma 8.)

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico J, capítulo 3, Práctica recomendada 6.* "A petición de la persona interesada, y por razones que consideren válidas las autoridades aduaneras, éstas deben prolongar cualquier plazo inicialmente establecido."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.3, Práctica recomendada 9.)

#### **Derechos aplicados a los medios de transporte destruidos o averiados**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 44.* "Cuando las mercancías no se hayan entregado todavía para uso dentro del país o cuando sean objeto de otro procedimiento aduanero y siempre que no se haya observado ninguna infracción, el interesado no tendrá la obligación de abonar derechos y gravámenes o tendrá derecho al reembolso de los que haya abonado:

- Cuando, a petición del interesado, las mercancías queden abandonadas en poder de la aduana o sean destruidas o desprovistas de valor comercial bajo control aduanero, según decidan las autoridades aduaneras. Los gastos en que se incurra correrán por cuenta del interesado.
- Cuando las mercancías queden destruidas o se malogren enteramente por causa de accidente o fuerza mayor, siempre que la destrucción o la pérdida quede debidamente comprobada a juicio de la autoridad aduanera.

- En caso de mermas resultantes de la naturaleza de las mercancías, cuando las mermas queden debidamente comprobadas a juicio de la autoridad aduanera.

Los desechos o la chatarra remanentes después de la destrucción que entren para uso en el interior o sean exportados devengarán los derechos y gravámenes que serían aplicables a los desechos o a la chatarra importados o exportados en el mismo estado."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.3, norma 33.)

#### **No se exigirá autenticación previa de los documentos sobre los medios de transporte**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico J, capítulo 3, norma 11.* "No se exigirá que ningún documento que haya de presentarse a las autoridades aduaneras o depositarse en poder de ellas en relación con la llegada de medios de transporte para uso comercial esté legalizado, verificado, autenticado o previamente tramitado por ninguno de los representantes en el extranjero del país al que llegan los medios de transporte para uso comercial."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.3, norma 25.)

(Véase también la recomendación I.28 sobre la supresión de las formalidades consulares.)

#### **Número reducido de ejemplares de la declaración de llegada**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico J, capítulo 3, norma 10.* "Las autoridades aduaneras reducirán, en la medida de lo posible, el número de ejemplares de la declaración de llegada requeridos que se les haya de presentar."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo A.3, norma 21.)

#### **Uso de contenedores extranjeros en el tráfico interno**

*OMA, Convenio Aduanero sobre contenedores, 1972, artículo 9.* "Las Partes Contratantes permitirán la utilización de los contenedores admitidos temporalmente con arreglo a las disposiciones del presente Convenio para el transporte de mercancías en el tráfico interno, en cuyo caso cada Parte Contratante podrá imponer una o varias de las condiciones enunciadas en el anexo 3.

(Es decir: a) El contenedor será transportado, siguiendo un itinerario razonablemente directo, al lugar en que hayan de cargarse las mercancías de exportación o a partir del cual se haya de reexportar el contenedor vacío, o a un punto más próximo a dicho lugar;

b) El contenedor se utilizará una sola vez en el tráfico interno antes de su reexportación.)"

#### **Aceptación de contenedores extranjeros en admisión temporal**

*OMA, Convenio Aduanero sobre contenedores, 1972, artículo 3.*

"1. Con sujeción a las condiciones previstas en los artículos 4 a 9, cada una de las Partes Contratantes concederá la admisión temporal a los contenedores, cargados o no de mercancías.

2. Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de no conceder la admisión temporal a los contenedores que hayan sido objeto de compra, de alquiler-venta, arrendamiento o de un contrato de naturaleza similar, concertado por una persona domiciliada o establecida en su territorio."

#### **Admisión temporal de piezas y repuestos para contenedores**

*OMA, Convenio Aduanero sobre contenedores, 1972, artículo 10.* "Se concederá la admisión temporal de las piezas de recambio destinadas a la reparación de los contenedores admitidos temporalmente."

#### **Admisión temporal de accesorios y equipo para contenedores**

*OMA, Convenio Aduanero sobre contenedores, 1972, artículo 11.* "Las Partes Contratantes convienen en conceder la admisión temporal de los accesorios y equipos de contenedores admitidos temporalmente y que sean importados con un contenedor para ser reexportados por separado o con otro contenedor, o importados por separado para ser reexportados con un contenedor."

#### **Importación temporal sin documentos de contenedores extranjeros**

*OMA, Convenio Aduanero sobre contenedores, 1972, artículo 6.* "... los contenedores importados temporalmente en las condiciones definidas en el presente Convenio serán admitidos temporalmente sin exigir la presentación de documentos aduaneros con ocasión de su importación y su reexportación ni la constitución de garantía."

### **Aceptación de contenedores extranjeros aprobados**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo específico E, capítulo 1, norma 10.* "Cuando se utilice una unidad de transporte en una expedición y se exija el precinto de la aduana, los sellos se pondrán directamente en la unidad de transporte a condición de que ésta esté construida y equipada del modo siguiente:

- a) los sellos se podrán fijar de manera sencilla y efectiva;
- b) será imposible efectuar la extracción de mercancías o su introducción en la parte sellada de la unidad de transporte sin dejar huellas visibles de injerencia o sin rasgar el sello de la aduana;
- c) no habrá espacios reservados en los que puedan ocultarse mercancías, y
- d) cuando se realice la inspección aduanera, se podrá acceder fácilmente a todos los espacios susceptibles de contener mercancías.

Las autoridades aduaneras decidirán si las unidades de transporte reúnen las condiciones de seguridad necesarias para el tránsito por la aduana."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo específico E, capítulo 1, parte 6.4, sobre acondi-*

*cionamiento y aprobación de la unidad de transporte.*

"... Varios acuerdos internacionales contienen disposiciones sobre las unidades de transporte aprobadas para el tráfico de mercancías bajo sello aduanero. Cabe citar algunos de estos acuerdos: el Convenio Aduanero sobre contenedores, hecho en Ginebra el 18 de mayo de 1956, el Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los Cuadernos TIR, hecho en Ginebra el 15 de enero de 1959, la Unité technique des chemins de fer, concertada en Berna en mayo de 1886 (edición de 1960) y los Reglamentos (versión del 21 de noviembre de 1963) de la Comisión Central del Rin sobre sellado de embarcaciones para la navegación en el Rin.

Las unidades de transporte podrán aprobarse también en el futuro con arreglo a acuerdos que eventualmente deroguen los anteriores. Los países pueden concertar otros arreglos de aprobación mediante acuerdo bilateral o multilateral para la utilización de unidades de transporte con fines de tránsito aduanero únicamente en sus territorios, por ejemplo, respecto de contenedores que tengan un volumen interior inferior a un metro cúbico, pero que en todos los demás aspectos reúnan las condiciones para su trato aduanero como contenedores.

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo E.1, nota a la norma 21.)

### **D. Disposiciones relativas al transporte de pasajeros**

#### **No se exigirá un manifiesto de pasajeros en el transporte aéreo**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (2.7).* "Los Estados Contratantes no exigirán normalmente la presentación de un manifiesto de pasajeros, pero si se exigiera esa información puede proporcionarse por otro medio aceptable."

#### **De exigirse, uso de un manifiesto normalizado de pasajeros**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (2.7).* "Los Estados Contratantes no exigirán normalmente la presentación de un manifiesto de pasajeros, pero si se exigiera esa información puede proporcionarse por otro medio aceptable."

*Nota:* De exigirse, la información indicada en 2.7 se limitará a los datos en el formulario del manifiesto de pasajeros que se reproduce en el apéndice 2."



## **E. Disposiciones relativas a la manipulación de mercancías peligrosas y de sustancias dañinas**

### **Indicación por separado de las mercancías peligrosas**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (2.3), norma.* "La declaración de carga será el documento básico en el que figuren los datos, exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida, referente a la carga. Sin embargo, los pormenores referentes a mercancías peligrosas pueden ser exigidos por separado."

### **Información relativa a las mercancías peligrosas**

*CEFACT, recomendación N° 11*

I. Conviene seguir ocupándose como asunto prioritario de la armonización, entre los diferentes modos de transporte, de las informaciones generales sobre las normas relativas a las mercancías peligrosas. Esta labor se debe realizar de conformidad con el capítulo 13 de las recomendaciones de las Naciones Unidas sobre el transporte de mercancías peligrosas ("Libro Naranja") en su versión modificada más reciente.

II. Los elementos de los datos efectivos necesarios para identificar las mercancías se deben normalizar en todos los modos de transporte. Se recomienda que estos datos sean los siguientes: el nombre técnico correcto, la clase y división del riesgo, y el número de la sustancia u objeto en la lista de las Naciones Unidas, tal como se recomienda en el "Libro Naranja".

III. Se debe adoptar el texto único consignado en el "Libro Naranja" como texto de la declaración legal en todos los reglamentos y convenios sobre los diferentes modos de transporte:

"Declaro por la presente que el contenido de esta expedición queda descrito íntegra y exactamente mediante el nombre técnico correcto y que está clasificado, embalado, marcado y etiquetado y está en todos los aspectos en condición apropiada para el transporte de conformidad con los reglamentos gubernamentales internacionales y nacionales aplicables."

IV. Debe ser posible deducir del número de las Naciones Unidas la información de urgencia que permita

asegurarse de que no se necesita ninguna información suplementaria. (Cuando no se disponga del número de las Naciones Unidas, esta información puede deducirse del nombre técnico correcto.) No debe exigirse que se anoten a mano en los documentos informaciones conexas suplementarias o claves. Por ejemplo, las informaciones de urgencia sobre el transporte se pueden suministrar en forma de cuadros normalizados, preimpresos, para cada sustancia o grupos de sustancias; cada cuadro llevará como referencia clave el número de las Naciones Unidas correspondiente a la sustancia o sustancias. (Ahora bien, conviene señalar que estas informaciones no se exigen en el transporte por ferrocarril.)"

### **Uso de la declaración de mercancías peligrosas**

*CEFACT, recomendación N° 11*

"VI. De ser posible, la declaración de mercancías peligrosas debería incorporarse a un documento existente de transporte o manipulación, o combinarse con ese documento.

VII. Cuando se utilicen formularios especiales para las declaraciones de mercancías peligrosas (incluidos los formularios normalizados que figuran en las recomendaciones, los reglamentos, los convenios internacionales y sus anexos), esos formularios deberían ajustarse al formulario alineado que figura en la presente recomendación.

VIII. Los reglamentos y convenios no deben excluir la transmisión de informaciones sobre las mercancías peligrosas mediante el intercambio electrónico de datos (IED) y deben suprimirse los impedimentos legales que existan, tanto si son nacionales como internacionales. Siempre que sea posible, debe impulsarse activamente este método de transferencia de informaciones.

IX. En los casos en que se exija información suplementaria especial, por ejemplo, en relación con las sustancias radioactivas, o en caso de exención gubernamental, los reglamentos y convenios deben permitir la incorporación de los datos necesarios en la propia declaración de mercancías peligrosas como posibilidad facultativa en vez de hacerlo en un documento separado."

## F. Disposiciones relativas a los métodos de pago

### Uso de abreviaturas en las condiciones de pago (PAYTERMS)

*CEFACT, recomendación N° 17.* "El Grupo de Trabajo... señala a la atención los PAYTERMS correspondientes a las condiciones de pago más frecuentes en el comercio internacional, que pueden utilizarse cuando lo aconseje el contrato de venta correspondiente; recomienda que se utilicen en esos contratos las abreviaturas que se indican en la lista de PAYTERMS."

### Pago de los derechos sin desembolso de dinero efectivo

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 4, norma 6.* "En la legislación nacional se especificarán los métodos que se pueden utilizar para pagar los derechos y gravámenes."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 4, parte 2.1.3, sobre el pago.* "Para facilitar las operaciones de contabilidad, las autoridades aduaneras deben aceptar el pago de derechos y gravámenes en formas distintas del pago en efectivo, por ejemplo, los cheques de viaje, las órdenes de pago, los cheques certificados, los cheques no certificados (en circunstancias precisas), los bonos, las tarjetas de crédito, los títulos y valores, etc. Una práctica moderna vivamente recomendada es el recurso, siempre que sea posible, a sistemas electrónicos para la transferencia de fondos, lo que permite un pago rápido y eficiente. Este método es especialmente útil para los intermediarios aduaneros y para los comerciantes que realizan operaciones de importación o exportación frecuentemente y en gran escala y pagan cantidades considerables en concepto de derechos y gravámenes todos los meses. El intercambio electrónico de datos (IED) es también útil para acelerar el pago."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 49 y nota.)

### Pagos diferidos de los derechos

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 4, norma 15.* "Cuando en la legislación nacional se autorice el pago diferido de derechos y graváme-

nes, se especificarán las condiciones en las que se permite este método."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 4, norma 16.* "En la medida de lo posible se permitirá el pago diferido sin recargo por intereses."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, práctica recomendada 51 y nota.)

### Se expedirá un comprobante del pago de los derechos

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 4, norma 12.* "Una vez pagados los derechos y gravámenes, se expedirá al pagador un recibo como justificante del pago, salvo si existe otra prueba justificante del pago."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 4, parte 2.1.3, sobre el pago.* "Con frecuencia el recibo se inscribe en el ejemplar de la declaración en poder del declarante o bien, en el caso de los pagos periódicos, en las declaraciones mensuales. El recibo podrá ser expedido en ocasiones por un organismo autorizado distinto de una oficina aduanera."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, norma 56 y nota.)

### Reembolso de los pagos en exceso

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 4, norma 18.* "Se procederá al reembolso cuando se compruebe que se ha exigido una cantidad excesiva de derechos y gravámenes como resultado de un error de valoración."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 4, norma 22.* "Cuando las autoridades aduaneras determinen que el pago en exceso es el resultado de un error por parte de la administración al valorar los derechos y gravámenes, el reembolso se efectuará con carácter prioritario."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo B.1, norma 42.)

## **G. Disposiciones relativas al uso de la tecnología de la información y comunicaciones**

### **Principios básicos para la adopción del IED**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.9), Método recomendado.* "Cuando se tenga en proyecto implantar o modificar técnicas de procesamiento electrónico de datos, para la carga aérea, los Estados Contratantes deberían tratar de aplicar los principios siguientes:

- a) ofrecer a todas las partes interesadas que tengan, desde el comienzo, la oportunidad de realizar consultas;
- b) evaluar los procedimientos actuales y eliminar los que sean innecesarios;
- c) determinar los procedimientos que deban computadorizarse;
- d) adoptar las normas industriales existentes, tales como el Manual conjunto sobre intercambio electrónico de datos para aduanas/líneas aéreas de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo de Cooperación Aduanero (CCA) y, cuando estén bien desarrolladas, las normas UN/EDIFACT que incluyen, entre otros, el Directorio de elementos de datos comerciales (TDED) de las Naciones Unidas, el Intercambio de datos electrónicos para la administración, el comercio y el transporte (Reglas de sintaxis EDIFACT) y los mensajes normalizados de las Naciones Unidas (UNSM);
- e) garantizar la compatibilidad de los diversos sistemas de procesamiento electrónico de datos que existan; y
- f) adoptar una sola norma de identificación electrónica internacional (por ejemplo, código de barras, fichas de radiofrecuencia, etc.) para facilitar el despacho de los envíos."

### **La participación de los operadores será facultativa**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.10).* "Al introducir las técnicas de procesamiento electrónico de datos para la carga aérea, los Estados Contratantes considerarán el principio relativo a la opción con respecto a la participación de los explotadores y otras partes interesadas."

### **Se estudiará la posibilidad de utilizar la tecnología de la información para facilitar el transporte por vía aérea**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.8).* "Los Estados Contratantes examinarán, en estrecha colaboración con los explotadores internacionales y otros interesados en la carga aérea, las repercusiones de facilitación que puedan resultar de la introducción de las técnicas de procesamiento electrónico de datos."

### **Estímulo al uso del IED**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.4), norma.* "Al introducir las técnicas de intercambio electrónico de datos (IED) para facilitar el despacho de la carga aérea, los Estados Contratantes instarán a los explotadores de líneas aéreas internacionales, a las empresas de manipulación de carga, a los aeropuertos, a las autoridades aduaneras y otras, así como a los agentes de carga, a intercambiar datos por medios electrónicos de conformidad con las normas internacionales pertinentes de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte (UN/EDIFACT), con anticipación a la llegada de la aeronave, a fin de facilitar el despacho de la carga."

### **Las aduanas intercambiarán datos con los usuarios comerciales**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (4.7).* "Los Estados Contratantes aceptarán los documentos comerciales que exige el despacho de la carga aérea, cuando se hayan preparado mediante técnicas de procesamiento electrónico de datos, a condición de que se presenten en forma legible y comprensible y que contengan la información requerida."

### **Aceptación de los manifiestos de carga preparados mediante la tecnología de la información**

*OACI, Convenio sobre aviación civil internacional, anexo 9 (2.9).* "Se aceptará el manifiesto de carga, cuando se ajuste... a un modelo claro y comprensible adaptado a las técnicas electrónicas de procesamiento de datos."

### **Técnicas electrónicas de tramitación de los datos para facilitar el despacho de los buques**

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (1.4), Práctica recomendada.* "Al introducir las técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para facilitar el despacho de buques, los Gobiernos Contratantes deben instar a las autoridades públicas y empresas privadas interesadas a que realicen el intercambio de datos electrónicamente de conformidad con normas internacionales."

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (1.5), norma.* "Las autoridades públicas aceptarán cualquiera de los documentos exigidos para el despacho de buques, cuando se hayan preparado mediante técnicas de tratamiento o de intercambio electrónico de datos con arreglo a normas internacionales, a condición de que se presenten de forma legible y comprensible y contengan la información exigida."

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (1.6), norma.* "Las autoridades públicas, al introducir las técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, limitarán la información que deban exigir a la que prescriben las disposiciones pertinentes de este anexo."

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (1.7), Práctica recomendada.* "Cuando se planifiquen, introduzcan o modifiquen técnicas de tratamiento o de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, las autoridades públicas procurarán:

- a) ofrecer a todas las partes interesadas, desde el comienzo, la oportunidad de realizar consultas;
- b) evaluar los procedimientos actuales y eliminar los que sean innecesarios;
- c) determinar los procedimientos que deban formalizarse;
- e) utilizar al máximo posible las recomendaciones de las Naciones Unidas y las normas pertinentes de la ISO;
- f) adaptar dichas técnicas a las aplicaciones multimodales; y
- g) tomar las medidas necesarias para minimizar el coste de implantación de dichas técnicas por los armadores y otras empresas privadas."

*OMI, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, anexo B (1.8), normas.* "Las autoridades públicas, cuando introduzcan técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, fomentarán su utilización, sin exigirla, por los armadores y otras empresas interesadas."

### **Aceptación de la autenticación sin firma**

*CEFACT, recomendación N° 14.* "El Grupo de Trabajo... recomienda a los gobiernos y a las organizaciones internacionales encargadas de los acuerdos intergubernamentales e internacionales que establecen el requisito de la firma para los documentos necesarios en el comercio internacional y que consideren la posibilidad de modificar esas disposiciones, cuando proceda, a fin de que la información contenida en los documentos pueda prepararse y transmitirse por medios electrónicos u otros medios automáticos de transmisión de datos y que el requisito de la firma pueda cumplirse mediante autenticación garantizada por los medios utilizados en la transmisión; y

Recomienda a todas las organizaciones que se ocupan de la facilitación de los procedimientos de comercio internacional que examinen los documentos comerciales actuales, que determinen los casos en que la firma se podría eliminar sin peligro y que organicen un amplio programa de educación y capacitación para introducir los cambios necesarios en los usos de comercio."

### **Uso de las normas de EDIFACT, entre ellas las del Directorio de las Naciones Unidas para el intercambio de datos comerciales (sintaxis: ISO 9735)**

*CEPE, la norma EDIFACT/Naciones Unidas es la norma internacionalmente reconocida para la construcción de los mensajes IED.* La Organización Internacional de Normalización ha aceptado las reglas de sintaxis EDIFACT como norma ISO 9735. Existe un conjunto de mensajes normalizados, cada uno de los cuales corresponde a una función comercial específica. Estos mensajes se mantienen según las reglas acordadas en el marco de la CEPE. Se recomienda su utilización siempre que tenga lugar un IED entre socios comerciales.

### **Las legislaciones mencionadas establecerán procedimientos informatizados**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 7, norma 4.* "La legislación nacional, nueva o revisada, debe prever:

- los métodos de comercio electrónico como alternativa para los documentos exigidos en soporte papel;
- los métodos de autenticación electrónicos, así como el soporte papel;
- el derecho de las administraciones de aduanas a retener informaciones para su propio uso y, en caso apropiado, a intercambiar estas informaciones con otras administraciones de aduanas y con todas las demás partes legalmente aprobadas por medio de las técnicas del comercio electrónico."

(Véase también el Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 7, parte 10.)

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo J.1, prácticas recomendadas 5 y 6.)

*OMA, Recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera acerca de la transmisión y autenticación de informaciones aduaneras que se transmiten por ordenador.* "... 1. Permitir, en las condiciones que establecerán las autoridades aduaneras, que los declarantes utilicen diversos medios electrónicos (redes de valor añadido, administración nacional de telecomunicaciones (correos, telégrafos y teléfonos), otras redes de telecomunicaciones, disco, cinta, etc.) para la transmisión de las informaciones aduaneras reguladoras a las autoridades aduaneras para su tramitación automática y para recibir de las autoridades aduaneras una respuesta automática a dichas informaciones;

2. Aceptar, en las condiciones que establecerán las autoridades aduaneras, de los declarantes y de otros organismos gubernamentales informaciones aduaneras reguladoras transmitidas por conducto de medios electrónicos, confirmadas y autenticadas mediante tecnología de garantía, sin necesidad de presentar documentación en papel con firma manual;

3. Aceptar, en el caso de que no se haya producido el reconocimiento legal de informaciones aduaneras reguladoras transmitidas electrónicamente, que la administración de aduanas autorice a los declarantes, en las condiciones que establecerán las autoridades aduaneras u otras autoridades competentes, a que presenten informaciones aduaneras reguladoras en soporte papel;

4. Aceptar, en el caso de que se usen técnicas de transmisión garantizadas y automatizadas por IED, pero que, a causa de las disposiciones legales, se exija la presentación de documentación en soporte papel y con firma manual, la comunicación periódica de documentación en soporte papel o su conservación en el local del

declarante, en las condiciones establecidas por la administración de aduanas."

#### **Contactos permanentes entre las aduanas y los servicios nacionales de tecnología de la información**

*OMA, Convenio de Kyoto de 1973, anexo J.1, Práctica recomendada 16.* "Debe establecerse a nivel nacional un enlace y consulta continuos entre los servicios encargados de la informática y los servicios encargados de los asuntos de control en las aduanas dentro de cada administración aduanera a fin de identificar las necesidades de dichos servicios de control y de utilizar lo mejor posible las técnicas y medios informáticos para contribuir a satisfacer esas necesidades."

#### **Las administraciones aduaneras intercambiarán datos sobre la tecnología de la información**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 7, norma 4.* "En la legislación nacional, nueva o revisada, se debe prever:

- el derecho de las administraciones de aduanas a retener informaciones para su propio uso y, en caso apropiado, a intercambiar estas informaciones con otras administraciones de aduanas y con todas las demás partes legalmente aprobadas por medio de las técnicas del comercio electrónico."

(Véase también el Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 7, parte 6.3, sobre intercambio de informaciones con otras administraciones de aduanas.)

*OMA, Convenio de Kyoto de 1973, anexo J.1, Práctica recomendada 11.* "Siempre que sea viable, las autoridades aduaneras, previa petición de otro país, deben colaborar en cuestiones técnicas relativas a los sistemas informatizados para fines aduaneros, utilizando en la medida de lo posible los canales del Consejo (de Cooperación Aduanera).

*Nota:* La cooperación técnica puede adoptar la forma de:

- aportación de información,
- aportación de formación especializada en informática relacionada con las aduanas,
- organización de seminarios, cursos o simposios dirigidos a participantes extranjeros con el fin de fomentar la informatización,

- prestación de asesoramiento de expertos después de un análisis *in situ* de los procedimientos utilizados."

### **Las aduanas utilizarán al máximo las técnicas de la tecnología de la información**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 6, norma transitoria 9.* "Las administraciones de aduanas utilizarán en la mayor medida posible la tecnología de la información y el comercio electrónico para intensificar el control aduanero."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 7, norma 1.* "Las administraciones de aduanas utilizarán la tecnología de la información para apoyar las operaciones aduaneras siempre que ello sea financieramente efectivo y útil para las autoridades aduaneras y para los comerciantes. Las administraciones de aduanas especificarán las condiciones de utilización."

(Véase también el Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 7, parte 4.6.)

(Véase también el Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 6, partes 2 y 6.2.5.)

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo J.1, Práctica recomendada 4.)

### **Los sistemas informáticos de las aduanas aplicarán normas internacionales**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 7, norma 2.* "Cuando pongan en práctica aplicaciones informáticas, las administraciones de aduanas se guiarán por las correspondientes normas internacionalmente aceptadas."

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 3, norma 11.* "Para los trámites de despacho aduanero automatizado, el modelo de la declaración de mercancías presentada electrónicamente se basará en las normas internacionales para el intercambio electrónico de informaciones según lo prescrito en las recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera sobre tecnología de la información."

(Véase también el Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 7, partes 6, 7.2, 7.3 y 7.4.)

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo J.1, Práctica recomendada 9 y nota.)

*OMA, recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera acerca del uso de las normas EDIFACT de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos.* "RECOMIENDA que los miembros del Consejo y todos los Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados y las uniones aduaneras o económicas apliquen las normas EDIFACT de las Naciones Unidas según se definen en el anexo a la presente recomendación y las futuras versiones actualizadas de dichas normas para la preparación de los mensajes electrónicos que se intercambiarán entre las administraciones de aduanas y entre las administraciones de aduanas y otros usuarios comerciales."

*OMA, recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera acerca del uso de la guía de la OMA sobre correspondencia de datos para los mensajes aduaneros EDIFACT/Naciones Unidas.* "RECOMIENDA que los miembros del Consejo de Cooperación Aduanera y todos los Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados y las uniones aduaneras o económicas adopten la guía de la OMA sobre correspondencia de datos para los mensajes EDIFACT/Naciones Unidas como documento normalizado de referencia para la elaboración de todas las guías de transmisión de mensajes EDIFACT/Naciones Unidas utilizadas por las autoridades aduaneras al intercambiar datos electrónicamente entre las administraciones de aduanas y entre las administraciones de aduanas y los usuarios comerciales."

*OMA, recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera acerca del uso de los códigos para la representación de elementos de datos.* "RECOMIENDA que los miembros del Consejo y los Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados y las uniones aduaneras o económicas utilicen los códigos o las estructuras de codificación especificados en los anexos a la recomendación y las futuras versiones actualizadas o revisadas de estos códigos o de estas estructuras de codificación para la representación de los elementos de datos en el intercambio de datos entre administraciones de aduanas y entre administraciones de aduanas y participantes en el comercio internacional siempre que sea necesaria una designación codificada."

### **Se revisarán los procedimientos manuales de las aduanas antes de informatizarlos**

*OMA, Convenio de Kyoto de 1973, anexo J.1, Práctica recomendada 7.* "Las autoridades aduaneras deben revisar y modernizar cuando convenga los procedimientos manuales, la documentación y las prácticas de codi-

ficación existentes antes de introducir el uso de técnicas informáticas."

#### **Las aduanas intercambiarán datos con los usuarios comerciales**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 7, norma 4.* "La legislación nacional, nueva o revisada debe prever:

- los métodos de comercio electrónico como alternativa para los documentos exigidos en soporte papel;
- los métodos de autenticación electrónicos, así como en soporte papel;
- el derecho de las administraciones de aduanas a retener informaciones para su propio uso y, en caso apropiado, a intercambiar estas informaciones con otras administraciones de aduanas y con todas las demás partes legalmente aprobadas por medio de las técnicas del comercio electrónico."

(Véase también el Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 7, parte 6.1, sobre intercambio de informaciones con los interlocutores comerciales.)

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo J.1, Práctica recomendada 13 y nota.)

*OMA, recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera acerca de la transmisión y autenticación de informaciones aduaneras que se transmiten por ordenador.* "1. Permitir, en las condiciones que establecerán las autoridades aduaneras, que los declarantes utilicen diversos medios electrónicos (redes de valor añadido, administración nacional de telecomunicaciones (correos, telégrafos y teléfonos), otras redes de telecomunicaciones, disco, cinta, etc.) para la transmisión de las informaciones aduaneras reguladoras a las autoridades aduaneras para su tramitación automática y para recibir de las autoridades aduaneras una respuesta automática a dichas informaciones."

#### **Las aduanas aplicarán los criterios de la tecnología de información**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 7, parte 4.6 sobre aplicación de las normas aduaneras.* "Para conseguir el debido cumplimiento de los reglamentos aduaneros con un uso eficiente de escasos recursos, las administraciones aduaneras deben emplear técnicas de selectividad y de evaluación de los riesgos."

(Véase también el Convenio de Kyoto de 1973, anexo J.1, Práctica recomendada 17.)

#### **Las administraciones aduaneras intercambiarán datos sobre la tecnología de información**

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo general, capítulo 7, norma 4.* "La legislación nacional, nueva o revisada, debe prever:

- los métodos de comercio electrónico como alternativa para los documentos exigidos en soporte papel;
- los métodos de autenticación electrónicos, así como en soporte papel;
- el derecho de las administraciones de aduanas a retener informaciones para su propio uso y, en caso apropiado, a intercambiar estas informaciones con otras administraciones de aduanas y con todas las demás partes legalmente aprobadas por medio de las técnicas del comercio electrónico."

(Véase también el Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 7, parte 6.3, sobre intercambio de informaciones con otras administraciones de aduanas.)

*OMA, Convenio revisado de Kyoto, anexo J.1, Práctica recomendada 11.* "Siempre que sea viable, las autoridades aduaneras, previa petición de otro país, deben colaborar en cuestiones técnicas relativas a los sistemas informatizados para fines aduaneros, utilizando en la medida de lo posible los canales del Consejo (de Cooperación Aduanera).

*Nota:* La cooperación técnica puede adoptar la forma de:

- aportación de información,
- aportación de formación especializada en informática relacionada con las aduanas,
- organización de seminarios, cursos o simposios dirigidos a participantes extranjeros con el fin de fomentar la informatización,
- prestación de asesoramiento de expertos después de un análisis *in situ* de los procedimientos utilizados."

#### **Las aduanas y demás participantes intercambiarán datos sobre la tecnología de información**

*OMA, Convenio de Kyoto de 1973, anexo J.1, Práctica recomendada 16.* "Debe establecerse a nivel nacional

un enlace y consulta continuos entre los servicios encargados de la informática y los servicios encargados de los asuntos de control en las aduanas dentro de cada administración aduanera a fin de identificar las necesidades de dichos servicios de control y de utilizar lo mejor posible las técnicas y medios informáticos para contribuir a satisfacer esas necesidades."

#### **H. Disposiciones relativas a las prácticas comerciales y a la aplicación de normas internacionales**

##### **Se evitarán precisiones excesivas en los créditos**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios, publicación 500 de la CCI, artículo 5 a).* "Las instrucciones para la emisión de un crédito, el crédito en sí, y las instrucciones para su modificación, y la modificación en sí, deben ser completas y precisas. Para evitar cualquier confusión o malentendido, los bancos desaconsejarán cualquier intento de: "i) Incluir excesivos detalles en el crédito o en cualquier modificación al mismo"."

##### **La teletransmisión autenticada se considerará suficiente para los créditos o para la modificación de los créditos, salvo reserva al respecto**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios, publicación 500 de la CCI, artículo 11 a), i) y ii).* "Cuando un banco emisor da instrucciones a un banco avisador, por cualquier medio autenticado de telecomunicación, para que notifique un crédito o una modificación relativa a un crédito, dicha telecomunicación se considerará el instrumento operativo del crédito o de la modificación y no requerirá confirmación alguna por correo... Si la telecomunicación especifica "siguen detalles completos" (*full details to follow*) (o expresión similar) o indica que la confirmación por correo es el instrumento operativo del crédito o de su modificación, la telecomunicación no será considerada como el instrumento operativo del crédito o de la modificación..."

##### **Tramitación sin demora del crédito o de la modificación de éste en condiciones prácticas, después de la teletransmisión bajo reserva**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 11 a) ii).* "Si la telecomunicación especifica "siguen detalles completos" (*full details to follow*) (o expresión similar) o indica que la confirmación por correo es el instrumento operativo del crédito o de su modificación, la telecomunicación no será considerada como el instrumento operativo del crédito o de la modificación. El banco emisor debe remitir sin demora al

(Véase también el Convenio revisado de Kyoto, directrices sobre el anexo general, capítulo 7, parte 6.2, sobre intercambio de informaciones con otros organismos gubernamentales.)

banco avisador el instrumento operativo del crédito o de la modificación."

##### **Aceptación por los bancos de fotocopias, de copias en papel carbón y de documentos elaborados mediante la tecnología de la información**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 20) b).* "Salvo estipulación contraria en el crédito, los bancos aceptarán también como documento/s original/es, el/los documento/s emitido/s o que aparentemente hayan sido emitido/s:

- i) Por sistemas de reprografía, automatizados o computadorizados,
- ii) Por copia mediante papel carbón, siempre que esté/n marcado/s como original/es y que, cuando sea necesario, esté/n aparentemente firmado/s."

##### **No será necesario que las copias estén firmadas**

*CCI Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 20 c) i).* "Salvo estipulación contraria en el crédito, los bancos aceptarán como copia/s, el/los documento/s que lleve/n la mención de copias o que no esté/n marcados como original/es y la/s copia/s no necesita/n estar firmada/s."

##### **Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija un conocimiento de embarque**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 23 a).* "Si el crédito exige un conocimiento de embarque que cubra un envío de puerto a puerto, los bancos, salvo estipulación contraria en el crédito, aceptarán un documento, cualquiera que sea su denominación, que:

- i) aparentemente, indique el nombre del transportista y haya sido firmado, o autenticado en otra forma, por:



- el transportista o un determinado agente por o en nombre del transportista, o
  - el capitán o un determinado agente por o en nombre del capitán..., e
- ii) indique que las mercancías han sido cargadas a bordo o embarcadas en un buque determinado..., e
- iii) indique el puerto de carga y puerto de descarga estipulado en el crédito, a pesar de que:
- a. indique un lugar de toma para carga distinta del puerto de carga, y/o un lugar de destino final diferente del puerto de descarga, y/o
  - b. contenga la indicación "previsto" o similar en relación con el puerto de carga y/o descarga, siempre que el documento también contenga el puerto de carga y/o descarga estipulados en el crédito, y
- iv) consista en un único original del conocimiento de embarque, o, caso de que se haya emitido en más de un original, el juego completo emitido, y
- v) aparentemente contenga todos los términos y condiciones del transporte o algunos de tales términos y condiciones por referencia a una fuente o documento distintos del propio conocimiento de embarque ("*short form*"/"*blank back*") ("abreviado"/"dorso en blanco"); los bancos no examinarán el contenido de tales términos y condiciones, y
- vi) no contenga indicación de que está sujeto a un contrato de fletamento ("*charter party*") y/o que el buque porteador está únicamente propulsado a vela, y
- vii) en todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del crédito."

**Aceptación limitada del transbordo cuando el crédito lo prohíba**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 23 c).* "A menos que el transbordo esté prohibido en el condicionado del crédito, los bancos aceptarán conocimientos de embarque en los que se indique que las mercancías serán transbordadas, siempre que el transporte marítimo completo esté cubierto por un único conocimiento de embarque;

- d) Aun cuando el crédito prohíba el transbordo, los bancos aceptarán un conocimiento de embarque que:

- i) indique que el transbordo tendrá lugar siempre que el cargamento haya sido embarcado en "contenedor/es", "remolque/s" y "barcaza/s LASH" (*container/s, Trailer/s y LASH bage/s*) justificado por el propio conocimiento de embarque, siempre que el transporte completo por mar esté cubierto por un único conocimiento de embarque, y/o
- ii) incorpore cláusulas que prevean que el porteador se reserva el derecho a transbordar."

**Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija una carta de porte no negociable**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 24 a).* "Si el crédito exige un documento de embarque marítimo no negociable que cubra un envío de puerto a puerto, los bancos, salvo estipulación contraria en el crédito, aceptarán un documento, cualquiera que sea su denominación, que:

- i) aparentemente, indique el nombre del transportista y haya sido firmado, o autenticado de otra forma, por:
  - el transportista o un determinado agente por o en nombre del transportista, o
  - el capitán o un determinado agente por o en nombre del capitán..., e
- ii) indique que las mercancías han sido cargadas a bordo o embarcadas en un buque determinado..., e
- iii) indique el puerto de carga y el puerto de descarga estipulado en el crédito, a pesar de que:
  - a. indique el lugar de toma para carga distinta del puerto de carga, y/o un lugar de destino final diferente del puerto de descarga, y/o
  - b. contenga la indicación "previsto" o similar en relación con el puerto de carga y/o descarga, siempre que el documento también contenga el puerto de carga y/o descarga estipulados en el crédito, y
- iv) consista en un único original del documento de embarque marítimo no negociable, o, caso de que se haya emitido en más de un original, el juego completo emitido, y

v) aparentemente contenga todos los términos y condiciones del transporte o algunos de tales términos y condiciones por referencia a una fuente o documento distintos del propio documento de embarque marítimo no negociable ("*short form*"/"*blank back*") ("abreviado"/"dorso en blanco"); los bancos no examinarán el contenido de tales términos y condiciones, y

vi) no contenga indicación de que está sujeto a un contrato de fletamento ("*charter party*") y/o propulsado a vela, y

vii) en todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del crédito."

#### **Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija un conocimiento de embarque del contrato de fletamento**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 25.* "Si el crédito exige o permite un conocimiento de embarque sujeto a contrato de fletamento ("*charter party*"), los bancos, salvo estipulación contraria en el crédito, aceptarán un documento, cualquiera que sea su denominación, que:

i) contenga cualquier indicación de que está sujeto a un contrato de fletamento ("*charter party*"), y

ii) aparentemente haya sido firmado, o autenticado en otra forma, por:

- el capitán o un determinado agente por o en nombre del capitán, o
- el armador o un determinado agente por o en nombre del armador..., e

iii) indique o no el nombre del transportista, e

iv) indique que las mercancías han sido cargadas a bordo o embarcadas en un buque determinado..., e

v) indique el puerto de carga y puerto de descarga estipulados en el crédito, y

vi) consista en un único original del conocimiento de embarque o, caso de que se haya emitido en más de un original, el juego completo, y

vii) no contenga indicación de que el buque porteador está únicamente propulsado a vela, y

viii) en todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del crédito."

#### **Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija un documento de transporte multimodal**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 26 a).* "Si un crédito exige un documento de transporte que cubra al menos dos diferentes formas de transporte (transporte multimodal), los bancos, salvo estipulación contraria en el crédito, aceptarán un documento, sea cual fuese su denominación, que:

i) aparentemente, indique el nombre del transportista u operador de transporte multimodal y haya sido firmado, o autenticado de otra forma, por:

- el transportista u operador de transporte multimodal o un determinado agente por o en nombre del transportista u operador de transporte multimodal, o
- el capitán o un determinado agente por o en nombre del capitán..., e

ii) indique que las mercancías han sido enviadas, tomadas para carga o cargadas a bordo..., e

iii) a. indique el lugar de toma para carga estipulada en el crédito, que puede ser diferente a la de puerto, aeropuerto o plaza de embarque, y el lugar de destino final estipulado en el crédito, que puede ser diferente del puerto, aeropuerto o lugar de descarga, y/o

b. contenga la indicación "previsto", o término similar, en relación con el buque y/o puerto de embarque y/o puerto de descarga, y

iv) consista en un único original del documento de transporte multimodal o, caso de que se haya emitido en más de un original, el juego completo emitido, y

v) aparentemente contenga todos los términos y condiciones del transporte, o algunos de tales términos y condiciones por referencia a una fuente o documento distinto del propio documento de transporte multimodal ("*short form*"/"*blank back*") ("formato abreviado"/"dorso en blanco"); los bancos no examinarán el contenido de tales términos y condiciones, y

vi) no contenga indicación de que está sujeto a un contrato de fletamento ("*charter party*") y/o que el buque porteador está únicamente propulsado a vela, y

vii) en todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del crédito."

**Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija un documento de transporte aéreo**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 27.* "Si el crédito exige un documento de transporte aéreo, los bancos, salvo estipulación contraria en el crédito, aceptarán un documento, cualquiera que sea su denominación, que:

i) aparentemente indique el nombre del transportista y haya sido firmado o autenticado de otra manera por:

- el transportista, o
- un determinado agente por o en nombre del transportista..., e

ii) indique que las mercancías han sido aceptadas para su transporte, y

iii) cuando el crédito exija una fecha de envío, muestre una anotación específica de tal fecha; la fecha de envío así indicada en el documento de transporte aéreo, se considerará como fecha de embarque.

A los efectos de este artículo, la información que aparece en la casilla del documento de transporte aéreo (indicado "para uso del transportista solamente" o expresión similar) en relación con el número de vuelo y la fecha, no se considerará como una anotación específica de tal fecha de envío.

En todos los demás casos, se considerará la fecha de emisión del documento de transporte como la fecha de embarque, e

iv) indique el aeropuerto de salida y el aeropuerto de destino de acuerdo con la estipulación en el crédito, y

v) aparentemente, sea el original para el expedidor/remitente aunque el crédito estipule un juego completo del original o expresiones similares, y

vi) aparentemente, contenga todos los términos y condiciones del transporte o algunos de tales términos y condiciones, por referencia a fuentes o documentos distintos del propio al documento de transporte aéreo; los bancos no examinarán el contenido de tales términos y condiciones, y

vii) en todos los demás aspectos, concuerde con las estipulaciones del crédito."

**Aceptación de otros documentos cuando el crédito exija un documento de transporte por carretera, por ferrocarril o por una vía de navegación interna**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 28.* "Si un crédito exige un documento de transporte por carretera, ferrocarril o navegación fluvial, los bancos, salvo estipulación contraria en el crédito, aceptarán un documento del tipo exigido, cualquiera que sea su denominación, que:

i) aparentemente, indique el nombre del transportista y haya sido firmado o de otra manera autenticado por el transportista o un determinado agente por o en nombre del transportista y/o lleve sello de recepción u otra indicación de recepción por el transportista o un determinado agente por o en nombre del transportista..., e

ii) indique que las mercancías han sido recibidas para su envío, embarque o transporte o expresiones similares. La fecha de emisión se considera como la fecha de envío salvo que el documento de transporte incluya un sello de recepción, en cuyo caso la fecha del sello de recepción se considerará como la fecha de embarque, e

iii) indique el lugar de embarque y el lugar de destino estipulados en el crédito, y

iv) en todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del crédito."

**Aceptación del recibo postal o del certificado de envío postal (condiciones)**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 29 a).* "Si el crédito exige un recibo postal o certificado de envío por correo, los bancos, salvo estipulación contraria en el crédito, aceptarán un recibo postal o certificado de correo, que:

i) aparentemente haya sido sellado o autenticado de otra manera y fechado en el lugar desde donde el crédito estipula que se embarquen o se envíen las mercancías, y se considerará tal fecha como la fecha de embarque o envío, y

ii) en todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del crédito."

#### **Aceptación del recibo de un servicio de mensajería (condiciones)**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 29 b).* "Si el crédito exige un documento expedido por un servicio de mensajero ("courier") o servicio de entrega urgente ("expedited delivery service") que justifique el recibo de las mercancías para su entrega, los bancos, salvo estipulación contraria en el crédito, aceptarán un documento, cualquiera que sea su denominación, que:

i) aparentemente indique el nombre del mensajero/servicio y haya sido firmado, sellado o autenticado de otra manera por dicho "mensajero" o "servicio" (los bancos aceptarán un documento expedido por cualquier "mensajero" o "servicio", salvo que el crédito específicamente exija un documento expedido por un "mensajero" o "servicio" determinado, e

ii) indique una fecha de recogida o de recepción, o expresión al efecto, y se considerará tal fecha como la fecha de embarque o envío, y

iii) en todos los demás aspectos, concuerde con las estipulaciones del crédito."

#### **Aceptación limitada de un documento de transporte expedido por el transitario**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 30.* "Salvo estipulación contraria en el crédito, los bancos aceptarán un documento de transporte expedido por un transitario sólo si, aparentemente, indica:

i) el nombre del transitario como transportista u operador del transporte multimodal y ha sido firmado o autenticado por el transitario como transportista u operador de transporte multimodal, o

ii) el nombre del transportista u operador del transporte multimodal y ha sido firmado o autenticado por un determinado transitario por o en nombre del transportista u operador de transporte multimodal."

#### **Las facturas comerciales no necesitan estar firmadas**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 37 a).* "Salvo estipulación contraria en el crédito, las facturas comerciales:

i) deben, aparentemente, haber sido emitidas por el beneficiario designado en el crédito..., y

ii) deben estar emitidas a nombre del ordenante del crédito..., y

iii) no es preciso que estén firmadas."

#### **Aceptación del certificado de peso en el documento de transporte**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 38.* "Si en el crédito se exige una justificación o certificación de peso, en caso de transporte no marítimo, los bancos aceptarán un sello o una declaración de pesos estampado sobre el documento de transporte, que aparentemente haya/n sido puesta/s por el transportista o por su agente, salvo que en el crédito se estipule expresamente que la certificación del peso ha de hacerse en documento aparte."

#### **Aceptación de la descripción de las mercancías en términos generales**

*CCI, Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios de la CCI, publicación 500 de la CCI, artículo 37 c).* "La descripción de las mercancías en la factura comercial debe corresponder con su descripción en el crédito. En todos los demás documentos se podrán describir las mercancías en términos generales no contradictorios con la descripción de las mercancías en el crédito."

#### **Uso de documentos comerciales armonizados**

*CEFACT, recomendación N° 1 (Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales), párrafos 15 a 17*

"15. La recomendación sobre un formulario clave para los documentos comerciales tiene por objeto proporcionar una base internacional para la normalización de los documentos utilizados en el comercio y el transporte internacionales y para las representaciones gráficas de esos documentos.

16. El Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales está destinado a ser utilizado en el diseño de documentos relativos a las diversas actividades, administrativas, comerciales, productivas y distributivas que constituyen el comercio exterior, independientemente de que estos documentos se llenen a mano o por procedimientos mecánicos tales como máquinas de escribir e impresoras automáticas, o por reproducción. Sirve para documentos relativos a distintos

envíos (o envíos agrupados, por ejemplo, cargas enviadas en contenedores) más que para los documentos que constituyen una relación de carga total de un medio de transporte (por ejemplo, el manifiesto de un buque); por lo que respecta al segundo tipo de documentos, el Formulario clave puede utilizarse para los detalles relativos a la descripción de las mercancías. Aun cuando el Formulario clave se aplica sobre todo a los documentos utilizados en el comercio de mercancías, algunas de sus partes pueden también aplicarse a las transacciones que no se refieren a mercancías.

17. El Formulario clave debe servir sobre todo como base para diseñar series alineadas de formularios que emplean una matriz reproducible por el método de preparación de documentos llamado de tirada única; puede aplicarse también en el diseño de representaciones gráficas utilizadas en el tratamiento automático de datos."

*Nota:*

En 1984, el Grupo de Trabajo N° 4 de la CEPE elaboró directrices para la aplicación del Formulario clave de las Naciones Unidas en el diseño de documentos comerciales (TRADE/WP.4/INF.93; TD/B/FAL/INF.93).

En 1985, la ISO adoptó el Formulario clave para los documentos comerciales como norma internacional ISO 6422.

#### **Uso de códigos de países**

*CEFACT, recomendación N° 3.* "... recomienda que la clave alfabética bilítera denominada en la norma internacional 3166 de la ISO "Clave de países ISO-ALPHA-2", se use para representar los nombres de los países en el comercio internacional siempre que sea preciso utilizar una clave alfabética."

#### **Uso de abreviaturas INCOTERMS**

*CEFACT, recomendación N° 5.* "... recomienda que los gobiernos, las organizaciones internacionales y comerciantes acepten y utilicen las abreviaturas de los términos comerciales... siempre que esos términos se utilicen en forma abreviada, y que fomenten mutuamente su uso en apoyo de un criterio común acerca de la facilitación del comercio."

#### **Uso del Formulario clave armonizado para las facturas**

*CEFACT, recomendación N° 6.* "El Grupo de Trabajo... observando que el Formulario clave recomendado ofrecería suficiente flexibilidad para adaptarlo a las diversas necesidades nacionales, comerciales y técnicas-

decidió recomendar a los gobiernos... que adoptasen un formulario clave alineado de factura para el comercio internacional basado en (esta) recomendación, como parte integrante de sus respectivas series nacionales de formularios alineados, que fomentasen su utilización en el mayor número posible de transacciones comerciales y que la factura alineada fuese aceptada por sus autoridades competentes como complemento o en sustitución de algunos o de todos los documentos administrativos requeridos hasta el presente."

#### **Uso de códigos para las fechas, horas y espacios de tiempo**

*CEFACT, recomendación N° 7.* "... recomendó a los gobiernos y las organizaciones internacionales que aceptasen y utilizaran el método de expresar fechas, horas y períodos de tiempo, en todos los casos en que se han de utilizar esos datos en forma numérica en el comercio internacional, y que fomentasen la aceptación general de ese método."

#### **Uso de un código de identificación único (UNIC)**

*CEFACT, recomendación N° 8/Rev. 1.* "... convino en recomendar:

1. A las partes responsables de las operaciones de comercio internacional en sus diferentes fases, que utilicen un código de identificación único creado de conformidad con las disposiciones que figuran (en la parte sustantiva de la recomendación N° 8);

2. A los gobiernos y a los órganos nacionales de facilitación del comercio;

2.1. Que promuevan la aceptación de la metodología del código de identificación único, por ejemplo adoptándolo en los correspondientes procedimientos documentales nacionales, oficiales o privados, incluida la serie nacional de documentos normalizados utilizados en el comercio internacional, así como los mensajes de intercambio de datos comerciales y, cuando sea posible, en la marcación de los envíos;..."

#### **Uso de códigos internacionales de monedas**

*CEFACT, recomendación N° 9.* "El Grupo de Trabajo... acordó recomendar a los gobiernos..., a las organizaciones internacionales interesadas, así como a otros participantes en el comercio internacional que:

a) Acepten y utilicen los códigos alfabéticos de tres letras de la norma internacional ISO 4217, "Códigos para la representación de monedas y fondos", en las aplicaciones relativas al comercio internacional; y

b) Fomenten la utilización en las transacciones comerciales en que las monedas se expresan en forma de código o abreviaturas."

#### **Uso de códigos para la identificación de los buques**

*CEFACT, recomendación N° 10.* "... acordó recomendar a los participantes en el comercio internacional, entre ellos a los armadores, a las autoridades portuarias y a otras partes que intervienen en el transporte marítimo de mercancías:

- 1.1. que usen el sistema numérico de identificación naval establecido por la Organización Marítima Internacional para identificar cada buque con una sola referencia;
- 1.2. que usen solamente los siete últimos caracteres del número OMI en las aplicaciones del IED."

#### **Adopción oficial de los códigos convenidos para las localidades (LOCODE/Naciones Unidas)**

*CEFACT, recomendación N° 16.* "Recomienda que la clave alfabética de cinco letras descrita más adelante se use en el comercio internacional para designar las localidades siempre que sea necesario utilizar una clave alfabética para representar los nombres de puertos, aeropuertos, depósitos aduaneros interiores, terminales interiores de mercancías y otras localidades relacionadas con el transporte, entre ellos los lugares de recepción y entrega, que se usan para los transportes de mercancías asociados con el comercio (por ejemplo, las localidades donde puede efectuarse el despacho aduanero de mercancías) o que de otra forma hayan sido propuestos por los gobiernos."

#### **Uso de códigos para las unidades de medida**

*CEFACT, recomendación N° 20.* "... recomienda que, cuando sean necesarias representaciones codificadas de las unidades de medida, los participantes en el comercio internacional utilicen para esas unidades los códigos incluidos en la lista única de elementos para uso mundial en la administración, el comercio, el transporte, la ciencia y la tecnología."

#### **Uso de códigos para los embalajes**

*CEFACT, recomendación N° 21.* "... recomienda a los gobiernos y organizaciones que se ocupan de los correspondientes reglamentos y prácticas nacionales relativos al movimiento de mercancías en el comercio internacional que apoyen la labor de facilitación del comercio examinando los códigos descritos en la (presente) reco-

mendación con miras a introducirlos en esos reglamentos y prácticas;

Recomienda a las organizaciones que se ocupan de los instrumentos internacionales que contienen códigos como los que son objeto de la (presente) recomendación que consideren la posibilidad de armonizar cualesquiera de esos códigos conformándolos con los que se describen (más adelante) cuando revisen las disposiciones vigentes o preparen nuevas disposiciones internacionales;

Recomienda a los participantes en el comercio internacional que, cuando haya necesidad de utilizar códigos para representar diferentes tipos de carga, embalajes y materiales de embalaje, utilicen los códigos numéricos descritos en la (presente) recomendación y que, cuando se necesiten esos códigos para representar nombres de embalajes, utilicen los códigos alfabéticos complementarios."

#### **Uso de instrucciones normalizadas para las expediciones**

*CEFACT, recomendación N° 22.* "... recomienda que el formulario clave (que se adjunta como apéndice de la presente recomendación) se utilice para elaborar las instrucciones de expedición normalizadas destinadas a transmitir las instrucciones de un vendedor/expedidor o de un comprador/consignatario a un agente de transportes, un porteador a su agente, u otros proveedores de servicios, para permitir el transporte de mercancías y las actividades conexas."

#### **Uso de códigos para los fletes**

*CEFACT, recomendación N° 23.* "... recomienda que el sistema de designaciones para los costos de flete y otros gastos descritos sea aceptado y utilizado por las organizaciones internacionales y nacionales, las empresas de transporte, los usuarios de transporte y otras partes interesadas y que los órganos nacionales de facilitación del comercio promuevan su aceptación y utilización;

Recomienda además que el sistema de codificación denominado "Código de Costos de Flete (FCC)" sea utilizado siempre que sea necesaria una representación codificada de designaciones en lenguaje claro de los costos de flete y otros gastos."

#### **Uso de códigos para los regímenes de comercio y de transporte**

*CEFACT, recomendación N° 24,* "... recomienda a los gobiernos y a los comerciantes que pongan en práctica

los códigos para los regímenes de comercio y de transporte en apoyo de un criterio común para la facilitación del comercio."

#### **Uso de la norma IED**

*CEFACT, recomendación N° 25.* "... recomienda que:

9. Los gobiernos usen las normas EDIFACT de las Naciones Unidas para las aplicaciones internacionales del intercambio electrónico de datos (IED) entre diferentes partes dentro del sector público, así como entre las autoridades públicas por un lado y las partes del sector privado por otro.

10. Siempre que, en un sector concreto del comercio o de la administración de un país, intervengan tanto participantes privados como públicos, y si la introducción del IED como instrumento moderno de las técnicas de comunicación se considere aconsejable en ese sector o haya demostrado su utilidad en casos análogos en otros países, regiones o comunidades, la administración nacional de ese país adoptará las medidas apropiadas para impulsar, apoyar y alentar el uso de la norma EDIFACT de las Naciones Unidas para las transacciones internacionales en ese sector concreto. La misma observación se aplica, *mutatis mutandis*, a los órganos ejecutivos de las regiones económicas..."

#### **Uso comercial de los acuerdos para el intercambio electrónico de datos**

*CEFACT, recomendación N° 26.* "... recomienda que:

1. La comunidad internacional de usuarios del IED, entre ellos las partes comerciales que decidan usar el intercambio electrónico de datos en relación con las transacciones comerciales internacionales, apliquen el acuerdo modelo para el uso comercial internacional del intercambio electrónico de datos, como se describe más adelante, a fin de acrecentar la seguridad jurídica de su relación comercial.

2. Los países Miembros de las Naciones Unidas tendrán en cuenta las estipulaciones y disposiciones del acuerdo modelo cuando introduzcan reformas legislativas y reglamentarias para que estas reformas estén en armonía con las intenciones y prácticas comerciales a las que responde fundamentalmente el acuerdo modelo.

3. Al negociar y concertar acuerdos de intercambio, se preconiza el recurso al acuerdo modelo para el uso comercial internacional del intercambio electrónico de datos..."

#### **Uso de los elementos de los datos comerciales en el ámbito internacional (ISO 7372)**

*CEPE, Directorio de Elementos de Datos Comerciales de las Naciones Unidas (TDED), párrafo 1.1.* "Los elementos de datos normalizados incluidos en el Directorio están destinados a facilitar el intercambio de datos en el comercio internacional. Esos elementos de datos normalizados pueden utilizarse con cualquier método de intercambio de datos, en documentos sobre papel y con otros medios de comunicación de datos; pueden seleccionarse para su transmisión individual, o utilizarse dentro de un sistema particular de reglas de intercambio como, por ejemplo, las Reglas de Sintaxis para el Intercambio Electrónico de Datos para la Administración, el Comercio y el Transporte, de las Naciones Unidas (EDIFACT/Naciones Unidas, elaboradas en el marco de la CEPE y publicadas como norma internacional ISO 9735. Las secciones 1, 2, 3, 4 y 9 del Directorio constituyen la norma internacional ISO 7372."

#### **Las normas y los sistemas de certificación no crearán obstáculos al comercio**

*OMC, Acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio, artículo 2.1:* Los Miembros se asegurarán de que, con respecto a los reglamentos técnicos, se dé a los productos importados del territorio de cualquiera de los Miembros un trato no menos favorable que el otorgado a productos similares de origen nacional y a productos similares originarios de cualquier otro país.

#### **Uso de normas internacionales**

*OMC, Acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio, artículo 2.2:* Los Miembros se asegurarán de que no se elaboren, adopten o apliquen reglamentos técnicos que tengan por objeto o efecto crear obstáculos innecesarios al comercio internacional. A tal fin, los reglamentos técnicos no restringirán el comercio más de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo, teniendo en cuenta los riesgos que crearía no alcanzarlo. Tales objetivos legítimos son, entre otros: los imperativos de la seguridad nacional; la prevención de prácticas que puedan inducir a error; la protección de la salud o seguridad humanas, de la vida o la salud animal o vegetal, o del medio ambiente. Al evaluar esos riesgos, los elementos que es pertinente tomar en consideración son, entre otros: la información disponible científica y técnica, la tecnología de elaboración conexa o los usos finales a que se destinen los productos.

## I. Aspectos jurídicos de la facilitación del comercio

### **Uso de las Reglas de Conducta Uniformes para el intercambio de datos comerciales por teletransmisión (UNCID)**

*CCI, Las Reglas UNCID*, elaboradas por un Comité Mixto Especial de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), tienen por objeto facilitar el intercambio electrónico de datos comerciales efectuado por teletransmisión, mediante el establecimiento de unas reglas de conducta convenidas entre las partes que participan en dicha transmisión.

### **Acuerdo sobre el comercio electrónico**

*CEFACT, recomendación N° 31*, "... propone con la presente recomendación un modelo para un régimen contractual de las operaciones de comercio electrónico. En este régimen se toma en consideración la necesidad de que se establezca un marco de disposiciones básicas objeto de acuerdo entre las entidades comerciales que tendrá la flexibilidad necesaria para desarrollar las transacciones comerciales ordinarias.

El Acuerdo sobre el comercio electrónico, denominado en adelante "Acuerdo E", tiene por fin atender a las necesidades comerciales en las relaciones entre participantes en el comercio electrónico. El Acuerdo contiene un conjunto básico de disposiciones que permiten conseguir que una o más transacciones comerciales electrónicas, denominadas en adelante "transacciones E", puedan ser concertadas más adelante por asociados comerciales dentro de un marco jurídico sólido.

El Acuerdo E permite regular todas las formas de las comunicaciones electrónicas disponibles para concertar transacciones E. Se recomienda a los asociados comerciales que mantienen relaciones contractuales basadas exclusivamente en el IED que sigan usando el Acuerdo sobre el IED. Se recomienda a los asociados comerciales que mantengan relaciones contractuales basadas en el uso de una combinación de tecnologías de comercio electrónico, entre ellas el IED, que usen el Acuerdo E y que, en la medida necesaria, reemplacen el uso de un acuerdo sobre el IED por el Acuerdo E."



## SECCIÓN IV

### ORGANIZACIONES INTERNACIONALES QUE SE OCUPAN DE LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO\*

#### ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

<http://www.icao.org>

##### Convención sobre aviación civil internacional, 1944 (modificada posteriormente)

Las Partes Contratantes han llegado a un acuerdo sobre ciertos principios y métodos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo expedito y económico.

El anexo 9 del Convenio (décima edición, aplicable desde el 31 de agosto de 1997) versa sobre la facilitación del tráfico aéreo. En el capítulo 4 del anexo, titulado "Entrada y salida de carga y otros artículos", figuran las normas y los métodos recomendados que tienen por objeto facilitar el transporte internacional de mercancías por vía aérea.

#### CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (CCI)

<http://www.iccwbo.org>

La Cámara de Comercio Internacional es la organización empresarial mundial; es la única entidad representativa y el portavoz autorizado de empresas de todos los sectores del comercio en todas las partes del mundo. La CCI, que cuenta con millares de empresas y asociaciones adheridas en más de 130 países, se propone como objetivo establecer un régimen abierto de comercio internacional y del sistema de inversiones y es partidaria de la economía de mercado.

La CCI presta también servicios esenciales, entre los que destacan las actividades de la Corte Internacional de Arbitraje, la institución más importante del mundo para la resolución de litigios comerciales.

#### RUU-Reglas y Usos Uniformes relativos a los créditos documentarios

Los créditos documentarios se han convertido en un medio normal para el pago de las importaciones y de las exportaciones en todo el mundo. Desde hace muchos años, casi todas las operaciones de crédito documentario se realizan de conformidad con las reglas y usos uniformes relativos a los créditos documentarios. La versión más reciente (RUU 500), aprobada por la Comisión Bancaria en abril de 1993, entró en vigor el 1º de enero de 1994.

#### UNCID-Reglas de conducta uniformes para el intercambio de datos comerciales por teletransmisión

En septiembre de 1987 la Junta Ejecutiva de la CCI aprobó las reglas UNCID que tienen por objeto facilitar el intercambio de datos comerciales por teletransmisión mediante el establecimiento de normas convenidas de conducta entre las partes que intervienen en la transmisión.

Las reglas UNCID se reproducen en el Directorio de las Naciones Unidas para el Intercambio de Datos Comerciales (UNTDID).

#### CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (CNI)

<http://www.marisec.org>

La Cámara Naviera Internacional es una asociación de organizaciones nacionales que sustentan el principio de la empresa privada y representan a armadores de diversos países. Tiene por misión dar al transporte marítimo, mediante un acuerdo internacional entre los armadores, la posibilidad de desempeñar su función primordial: la realización de un transporte marítimo barato y eficiente y la defensa de la libertad de navegación. Procura obtener la supresión de todas las limitaciones innecesarias que restringen el comercio mundial y los transportes por vía marítima.

---

\* En la presente sección sólo se hace referencia a las organizaciones internacionales que han elaborado los instrumentos enumerados en la sección III.

El conocimiento de embarque normalizado de la CNI, armonizado con el formulario clave de las Naciones Unidas, se utiliza en todo el mundo como base para los formularios de conocimiento de embarque. El formulario modelo de la CNI para la elaboración de un manifiesto normalizado responde, en lo posible, a las exigencias de los métodos tanto manuales como mecánicos para la preparación de documentos.

#### **ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)**

*<http://www.imo.org>*

#### **FAL-Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965. La edición más reciente es la de 1998.**

La finalidad de este Convenio es facilitar el transporte marítimo mediante la simplificación y reducción de las formalidades, los documentos exigidos y los trámites relacionados con la llegada, la estancia en puerto y la salida de los buques utilizados en las rutas internacionales. En un principio el objetivo era atender a la preocupación internacional cada vez más intensa a causa del número excesivo de documentos necesarios en la navegación comercial. Tradicionalmente, las autoridades aduaneras, sanitarias y reguladoras de la inmigración y otras autoridades públicas exigían un gran número de documentos en relación con el buque, la tripulación y el pasaje, los equipajes, la carga y el correo. Exigir documentos innecesarios plantea problemas en casi todos los sectores económicos, pero las posibilidades de expedienteo son probablemente mayores en el sector del transporte marítimo a causa de su carácter internacional y de la aceptación tradicional de formalidades y procedimientos.

En el Convenio se pone de relieve la importancia de facilitar el tráfico marítimo y se indica por qué motivo las autoridades y los operadores que se ocupan de los documentos deben adoptar el sistema de documentación normalizada que ha establecido la OMI y que la Asamblea de ésta recomienda utilizar en todo el mundo. Las Partes Contratantes del Convenio se comprometen a impulsar la uniformidad y la sencillez en el tráfico marítimo internacional.

En las modificaciones introducidas se ha procurado conseguir que se tengan en cuenta los progresos recientes, entre ellos las técnicas electrónicas de tramitación de datos y las transacciones electrónicas, y que las normas correspondientes se definan y se mantengan al día.

#### **ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)**

*<http://www.wcoomd.org>*

#### **CCO-Convenio Aduanero sobre Contenedores, 1972 (Convenio de las Naciones Unidas administrado por la OMA)**

La finalidad del Convenio es impulsar y facilitar el transporte internacional mediante el uso de contenedores.

Este Convenio es análogo al Convenio Aduanero de 1956 sobre Contenedores (CEPE) y está destinado a reemplazarlo. En su articulado figuran normas sobre construcción de contenedores y un sistema de aprobación, así como disposiciones sobre importación temporal y medios de reparación con un mínimo de formalidades. Los contenedores aprobados con arreglo al Convenio se aceptarán para el transporte de mercancías con sello de aduanas.

#### **SA-Convenio Internacional sobre el Sistema Armonizado de designación y codificación de mercancías (1983)**

Entre los objetivos del Convenio figuran facilitar el comercio internacional y normalizar la documentación comercial y la transmisión de datos. Se facilitan el acopio, la comparación y el análisis de las estadísticas comerciales mediante la reducción de los gastos derivados de la retranscripción, reclasificación y recodificación de las mercancías al pasar de un sistema a otro.

#### **CK-Convenio Internacional sobre simplificación y armonización de regímenes aduaneros (Kyoto), 1973**

El Convenio de Kyoto tiene por objeto eliminar los obstáculos que se opongan al comercio internacional a causa de la diversidad y complejidad de los procedimientos y documentos aduaneros existentes en diversos países. El Convenio tiene 31 anexos técnicos; cada anexo trata de una actividad o de un procedimiento aduanero concreto. Las Partes Contratantes se comprometen a impulsar la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros y, con este fin, a ajustarse a las normas y prácticas que se recomiendan en los anexos, pero nada impide que una Parte Contratante conceda mayores facilidades. Cada Parte Contratante debe aceptar por lo menos un anexo.

**CRK-Convenio Internacional sobre simplificación y armonización de regímenes aduaneros (revisado en junio de 1999)**

En 1994 la Organización Mundial de Aduanas emprendió una revisión del Convenio de 1973. La finalidad de la revisión era establecer un conjunto de normas y principios simplificados que servirían de orientación a los regímenes aduaneros del siglo XXI. En junio de 1999 el Consejo de la Organización Mundial de Aduanas aprobó los textos revisados. El Convenio revisado, con una nueva estructura y disposiciones obligatorias, pone al alcance de las administraciones de aduanas procedimientos eficaces y sencillos que facilitan el transporte internacional de mercancías y permiten el pleno cumplimiento de lo dispuesto en las legislaciones nacionales.

El Convenio revisado recoge todos los principios básicos de los procedimientos sencillos y normalizados en un único anexo general cuya aceptación y aplicación son obligatorias para las Partes Contratantes. Los diez capítulos de este anexo fundamental regulan las cuestiones relativas al despacho de mercancías, el pago de derechos y gravámenes, la cooperación aduanera y comercial, las informaciones que han de suministrar las administraciones de aduanas y los recursos en todos los asuntos de carácter aduanero: todo ello interesa tanto a las administraciones de aduanas como a la comunidad mercantil. Se pide también a las administraciones de aduanas que utilicen técnicas de gestión de los riesgos y se propugna el empleo de la tecnología de información. No habrá diversidad y complejidad en los procedimientos aduaneros básicos de los diversos países pues no se pueden formular reservas respecto de las disposiciones de este anexo.

El Convenio revisado tiene también diez anexos específicos, con un total de 25 capítulos, que versan sobre diferentes procedimientos aduaneros. Las Partes Contratantes pueden adherirse exclusivamente a estos anexos específicos o a los capítulos que les interesen y sólo pueden formular reservas respecto de las prácticas recomendadas en los capítulos que acepten.

Se han elaborado también directrices detalladas de aplicación sobre todos los anexos del Convenio para conseguir que los procedimientos se apliquen de manera uniforme y efectiva.

**ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC)**

*<http://www.wto.org>*

Fundada en 1995 como resultado de la Ronda Uruguay (1987 a 1993), la OMC es la entidad sucesora del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). Entre otras funciones, la OMC está encargada de aplicar las disposiciones jurídicas del Acuerdo General de 1994, que rigen las concesiones arancelarias negociadas en la Ronda Uruguay, así como la totalidad de las decisiones jurídicas adoptadas por las Partes Contratantes desde la aprobación del Acuerdo General en 1947. Además, aplica también el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) y el Acuerdo sobre los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio (ADPIC). La OMC tiene actualmente 136 Miembros, entre ellos todos los países industrializados, pero alrededor del 75% de los Miembros son países en desarrollo.

En el Acuerdo General de 1994, el artículo V (libertad de tránsito), el artículo VII (valoración en aduana), el artículo VIII (derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación), el artículo IX (marcas de origen) y el artículo X (publicación y aplicación de los reglamentos comerciales) enuncian obligaciones que tienen por objeto facilitar las transacciones comerciales internacionales.

Además, varios acuerdos de la OMC tienen una relación directa con la facilitación del comercio. Se trata de los acuerdos sobre valoración en aduana, procedimientos para el trámite de licencias de importación, inspección previa a la expedición, normas de origen y obstáculos técnicos al comercio, así como el Acuerdo sobre la aplicación de medidas sanitarias y fitosanitarias.

En el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios, con sus listas anexas, se prevé la liberalización de cierto número de servicios que son importantes para facilitar el comercio, por ejemplo, los transportes, la financiación y las telecomunicaciones. El Acuerdo sobre los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio contiene una sección sobre las medidas en frontera que da a los Miembros la posibilidad de adoptar medidas específicas para prevenir la importación de mercancías falsificadas o de mercancías pirata.

## COMISIÓN ECONÓMICA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EUROPA (CEPE)

<http://www.unece.org>

La CEPE es una de las cinco instituciones regionales de las Naciones Unidas; se creó para propulsar la actividad económica e intensificar las relaciones económicas tanto dentro de la región de la CEPE como entre esta región y el resto del mundo.

La CEPE pone al alcance de los gobiernos un foro regional que permite elaborar convenios, normas y reglas que tienen por objeto armonizar las iniciativas y facilitar los intercambios entre los Estados miembros mediante la eliminación de los obstáculos y la simplificación de los procedimientos.

Sus principales esferas de actividad son las siguientes: el análisis económico, el medio ambiente, el transporte, el desarrollo del comercio, de la industria y de las empresas, los bosques y la madera, la gestión duradera de la energía, las estadísticas y los asentamientos humanos.

La CEPE contribuye de manera decisiva a la elaboración de instrumentos y recomendaciones internacionales para facilitar el comercio. La CEPE ha elaborado las normas internacionales para el comercio electrónico denominadas EDIFACT y acoge al Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (CEFACT). Más adelante se dan informaciones complementarias sobre la labor del CEFACT.

### **HAR-Convenio Internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982 (CEPE)** ([http://www.unece.org/trans/new\\_tir/conventions/list.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/conventions/list.htm))

El Convenio tiene por objeto limitar los trámites exigidos para completar las formalidades, así como el número y la duración de los controles, en particular mediante la coordinación nacional e internacional de los procedimientos de control y de los métodos de aplicación. Los anexos del Convenio versan sobre los siguientes tipos de control: aduanero, medicosanitario, veterinario y fitosanitario de las normas técnicas y de la calidad.

### **TIR Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, 1975 (CEPE)** ([http://www.unece.org/trans/new\\_tir/welc\\_tir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welc_tir.htm))

Este Convenio se aplica al transporte de mercancías en vehículos de carretera, combinaciones de vehículos o en contenedores, a través de una o varias fronteras, siempre

que una parte del viaje entre el comienzo y el final de la operación TIR se haga por carretera.

El sistema TIR se basa en las siguientes reglas fundamentales:

1. Las mercancías deben ser transportadas en vehículos seguros (aprobados) o en contenedores;
2. Los derechos y las primas de seguro en el país de tránsito deben estar cubiertos por una garantía internacionalmente válida;
3. Las mercancías deben ir acompañadas de un documento aduanero internacionalmente aceptado: el cuaderno TIR;
4. Las medidas de control aduanero (por ejemplo, el estampado de sellos) que se adopten en el país de salida deben ser aceptadas por los países de tránsito y de destino;
5. Los operadores de transporte que utilicen el sistema TIR, así como las asociaciones nacionales que expidan cuadernos TIR, deben ser reconocidas por las autoridades aduaneras y figurar inscritas en el banco internacional de datos TIR.

### **CEFACT-Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico** (<http://www.uncefact.org>)

El Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico es un foro mundial de cooperación intergubernamental con las organizaciones internacionales y la comunidad empresarial; el objetivo es llegar a un acuerdo sobre las prioridades y las políticas en la obra de facilitación del comercio y elaborar recomendaciones para la simplificación y normalización de los trámites y procedimientos del comercio internacional. El CEFACT funciona bajo los auspicios de la CEPE. Entre los resultados de su labor figuran documentos comerciales armonizados, el Directorio de las Naciones Unidas de Elementos de Datos Comerciales (UNTDDED), el Directorio de las Naciones Unidas para el Intercambio de Datos Comerciales (UNTDID, que contiene las reglas de sintaxis y los directorios para las normas EDIFACT) y otras recomendaciones oficiales.

Según el asunto de que se trate, las recomendaciones del CEFACT se dirigen a los gobiernos, a las organizaciones internacionales o nacionales que operan en el sector del comercio internacional o a las empresas que intervienen en dichas actividades.

Varias recomendaciones del CEFACT se basan en las normas internacionales formuladas por la Organización Internacional de Normalización (ISO) o han sido aprobadas por ésta y publicadas como normas internacionales. Esta particularidad se menciona en el título y, cuando procede, en el texto de cada recomendación, por ejemplo en la sección H (Uso del Directorio de elementos de datos comerciales, ISO 7372), (Uso de códigos de países, ISO 3166) y en la sección G (Uso de las normas EDIFACT, ISO 9735).

El CEFACT ha aprobado las recomendaciones siguientes:

- |            |  |            |   |
|------------|--|------------|---|
| Rec. N° 1  | Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales, marzo de 1981 y una adición en curso de preparación                   | Rec. N° 11 | Documentación para el transporte internacional de mercancías peligrosas   |
| Rec. N° 2  | Codificación de nombres de lugares en los documentos utilizados en el comercio internacional, integrada en la recomendación N° 1               | Rec. N° 12 | Medidas para facilitar los procedimientos relativos a los documentos de transporte marítimo   |
| Rec. N° 3  | Código de países de la ISO - código para la representación de nombres de países, última versión: enero de 1996                                 | Rec. N° 13 | Facilitación de problemas jurídicos identificados en el despacho aduanero de importaciones  |
| Rec. N° 4  | Órganos nacionales de facilitación del comercio, última versión: junio de 1999   | Rec. N° 14 | Autenticación de documentos comerciales por medios distintos de la firma  |
| Rec. N° 5  | Abreviaturas INCOTERMS - código alfabético de los Incoterms 2000, última versión: mayo de 2000   | Rec. N° 15 | Simplificación de las marcas de expedición, septiembre de 1979  |
| Rec. N° 6  | Formulario clave de factura armonizada para el comercio internacional, última versión: septiembre de 1983                                      | Rec. N° 16 | Códigos de las Naciones Unidas para los lugares de comercio y de transporte (LOCODE) (reemplaza la recomendación sobre códigos de puertos y otros lugares (LOCODE)). Los códigos se publican anualmente en: <a href="http://www.uncefact.org">http://www.uncefact.org</a> |
| Rec. N° 7  | Representación numérica de fechas, horas y espacios de tiempo, última versión: octubre de 1988   | Rec. N° 17 | Abreviaturas relativas a las condiciones de pago (PAYTERMS)   |
| Rec. N° 8  | Metodología de un código de identificación - UNIC, enero de 1992 (reemplaza la recomendación sobre el número de acceso común, febrero de 1978) | Rec. N° 18 | Medidas para facilitar los procedimientos comerciales internacionales   |
| Rec. N° 9  | Código alfabético para la representación de monedas, febrero de 1978   | Rec. N° 19 | Código de modos de transporte   |
| Rec. N° 10 | Códigos de identificación de buques (reemplaza la recomendación sobre claves para los nombres de los buques)                                   | Rec. N° 20 | Código de unidades de medida utilizadas en el comercio internacional  |
|            |  | Rec. N° 21 | Códigos para los tipos de carga, embalajes y materiales de embalaje (con códigos complementarios para los nombres de embalajes)   |
|            |  | Rec. N° 22 | Formulario clave para instrucciones normalizadas sobre envíos   |
|            |  | Rec. N° 23 | Código de costos de flete - armonización de las descripciones de costos de flete y otras cargas   |
|            |  | Rec. N° 24 | Códigos para los regímenes de comercio y de transporte (reemplaza la recomendación sobre armonización de los códigos para los regímenes de transporte)  |
|            |  | Rec. N° 25 | Uso de las normas de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte (normas EDIFACT)  |

- Rec. N° 26 Uso comercial de los acuerdos para el intercambio electrónico de datos
- Rec. N° 27 Inspección previa a la expedición
- Rec. N° 28 Códigos para tipos de medios de transporte
- Rec. N° 29 Códigos para tipos de carga
- Rec. N° 31 Acuerdo sobre el comercio electrónico

#### **UNTDED-Directorio de las Naciones Unidas de Elementos de Datos Comerciales**

El Directorio de las Naciones Unidas de Elementos de Datos Comerciales ha sido compilado sobre la base de la labor realizada por el Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional que ha pasado a ser el CEFAC. Forman parte de este Directorio conjuntos convenidos de elementos de datos normalizados relativos a diversos sectores de aplicación. Las secciones 1, 2, 3, 4 y 9 del UNTDED constituyen la norma internacional ISO 7372 (1993).

Los elementos normalizados que figuran en este Directorio tienen por objeto facilitar el intercambio de datos en el comercio internacional.

Estos elementos normalizados se pueden utilizar junto con cualquier método para el intercambio de datos en documentos de papel, así como con otros medios de comunicación de datos.

#### **UNTDID-Directorio de las Naciones Unidas para el Intercambio de Datos Comerciales** (<http://www.edifact-wg.org>)

Las normas de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte (normas EDIFACT) están integradas por un conjunto de normas internacionalmente convenidas, directorios y directrices para el intercambio electrónico de datos estructurados entre sistemas independientes de información por ordenador.

Recomendadas en el marco de las Naciones Unidas, estas normas han sido aprobadas y publicadas por la CEPE en el UNTDID y se rigen por procedimientos convenidos. El UNTDID comprende los elementos siguientes:

- **Parte 1** Introducción
- **Parte 2** Reglas de conducta uniformes para el intercambio de datos comerciales por teletransmisión (UNCID)

*Capítulo 1.* Nota preliminar

*Capítulo 2.* Texto de las reglas de conducta uniformes

*Capítulo 3.* Acuerdo de intercambio

- **Parte 3** Términos y definiciones
- **Parte 4** Normas de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte

*Capítulo 1.* Introducción

*Capítulo 2.* Informaciones generales

- Establecimiento de tipos de mensajes normalizados de las Naciones Unidas (UNSM)
- Normas EDIFACT para la transmisión de mensajes mediante el IED (última versión)
- Introducción general a los UNSM
- Normas CEFAC para la formulación de mensajes normalizados y de la documentación de los directorios R.1023 (última versión)

- **Parte 5** Directorios de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte

*Capítulo 1.* Introducción

*Capítulo 2.* Directorio de tipos de mensaje xDMD (EDMD e IDMD)

*Capítulo 3.* Directorio de segmentos xDSD (EDSD e IDSD)

*Capítulo 4.* Directorio de elementos de datos compuestos xDCD (EDCD e IDCD)

*Capítulo 5.* Directorio de elementos de datos EDED

*Capítulo 6.* Listas de códigos

**COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS  
PARA EL DERECHO MERCANTIL  
INTERNACIONAL (CNUDMI)**

*<http://www.uncitral.org>*

La Comisión para el Derecho Mercantil Internacional fue creada en 1966 por la Asamblea General de las Naciones Unidas para dar a la Organización la posibilidad de contribuir de manera más activa a la reducción o supresión de los obstáculos jurídicos entorpecedores del

comercio internacional. Según el mandato conferido por la Asamblea General a la Comisión, ésta es "el principal órgano jurídico del sistema de las Naciones Unidas en el ámbito del derecho mercantil internacional"; la Comisión debe fomentar la armonización y la unificación progresivas del derecho aplicable a las transacciones comerciales internacionales.

En su 18º período de sesiones, celebrado en junio de 1985, la Comisión aprobó una recomendación sobre el valor jurídico de los registros computadorizados que trata del procesamiento automático de datos comerciales. El 11 de diciembre de 1985 la Asamblea General aprobó la resolución 40/71 en la que elogió a la Comisión por su recomendación y pidió a los gobiernos y a las organizaciones internacionales que adoptaran medidas de conformidad con la recomendación de la Comisión.

Anexo

**LISTA DE LOS PAÍSES O TERRITORIOS QUE HAN ACEPTADO  
INSTRUMENTOS DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO O QUE  
SE HAN ADHERIDO A ESTOS INSTRUMENTOS**

País/territorio	Instrumentos de facilitación del comercio								
	OMI	CEPE			CCI	OACI	OMA		
	FAL <sup>1</sup>	TIR <sup>2</sup>	HAR <sup>3</sup>	CEFACT <sup>4</sup>	RUU 500 <sup>5</sup>	6	CCO <sup>7</sup>	CK <sup>8</sup>	SA <sup>9</sup>
Afganistán		+				+			
Albania		+		+					
Alemania	+	+	+	+	+	+		+	+
Antigua y Barbuda					+	+			
Antillas Neerlandesas	+		+		+				
Arabia Saudita					+	+		+	+
Argelia	+	+			+	+	+	+	+
Argentina	+				+	+			+
Armenia		+	+						
Aruba (Países Bajos)	+		+		+				
Australia	+			+	+	+	+	+	+
Austria	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Azerbaiyán		+	+	+		+			
Azores (Portugal)					+				
Bahamas	+				+				
Bahrein					+	+			
Bangladesh					+	+			+
Barbados	+				+	+			
Belarús		+	+	+		+	+		+
Bélgica	+	+	+	+	+	+		+	+
Belice						+			
Benin	+								
Bermuda (Reino Unido)									
Bolivia					+				
Bosnia y Herzegovina		+	+			+			
Botswana								+	+
Brasil	+				+	+			+
Brunei Darussalam						+			
Bulgaria	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Burkina Faso						+			+
Burundi	+					+		+	
Cabo Verde	+								
Camerún	+							+	+
Canadá	+	+		+	+	+	+	+	+
Colombia	+				+				
Comoras									
Costa Rica					+				
Côte d'Ivoire	+							+	+
Croacia	+	+	+	+	+	+		+	+
Cuba	+		+	+		+	+	+	+
Chad									+
Chile	+	+		+	+				



País/territorio	Instrumentos de facilitación del comercio								
	OMI	CEPE			CCI	OACI	OMA		
	FAL <sup>1</sup>	TIR <sup>2</sup>	HAR <sup>3</sup>	CEFACT <sup>4</sup>	RUU 500 <sup>5</sup>	6	CCO <sup>7</sup>	CK <sup>8</sup>	SA <sup>9</sup>
China	+				+	+	+	+	+
Chipre		+			+	+		+	+
Dinamarca	+	+	+	+	+	+		+	+
Djibouti									
Do minica					+				
Ecuador	+				+	+			
Egipto	+			+					+
El Salvador									
Emiratos Árabes Unidos					+	+			
Eritrea						+			
Eslovaquia	+	+	+	+	+		+	+	+
Eslovenia	+	+	+	+	+	+		+	+
España	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Estados Unidos de América	+	+		+	+	+	+	+	+
Estonia		+	+			+			+
Etiopía						+			+
Federación de Rusia	+		+	+	+	+	+		+
Fiji	+				+				+
Filipinas				+	+				
Finlandia	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Francia	+	+	+	+	+	+		+	+
Gabón				+					
Gambia	+					+		+	
Georgia	+	+	+						
Ghana	+				+	+			
Gibraltar (Reino Unido)			+		+				
Granada									
Grecia	+	+	+		+	+	+	+	+
Guam (Estados Unidos de América)	+								
Guatemala				+	+	+			
Guinea	+								+
Guinea Ecuatorial	+								
Guyana	+					+			
Haití						+			
Honduras									
Hong Kong	+				+				
Hungría	+	+	+	+	+	+	+	+	+
India	+			+	+	+		+	+
Indonesia		+			+	+	+		+
Irán, República Islámica del	+	+		+	+	+			+
Iraq	+					+			
Irlanda	+	+	+	+	+			+	+
Islandia	+			+	+	+			+
Islas Anglonormandas (Reino Unido)					+				
Islas Caimán (Reino Unido)					+				
Islas Cook					+				

País/territorio	Instrumentos de facilitación del comercio								
	OMI	CEPE			CCI	OACI	OMA		
	FAL <sup>1</sup>	TIR <sup>2</sup>	HAR <sup>3</sup>	CEFACT <sup>4</sup>	RUU 500 <sup>5</sup>	6	CCO <sup>7</sup>	CK <sup>8</sup>	SA <sup>9</sup>
Islas Marshall	+								
Islas Salomón					+				
Israel	+	+		+	+	+		+	+
Italia	+	+	+	+	+	+		+	+
Jamahirriya Árabe Libia						+			+
Jamaica					+				
Japón				+	+			+	+
Jordania	+	+			+	+			+
Kazajstán		+							
Kenya				+	+			+	+
Kirguistán		+	+	+					
Kiribati					+				
Kuwait		+				+			
La ex República Yugoslava de Macedonia		+	+	+		+			+
Lesotho			+			+		+	+
Letonia	+	+				+		+	+
Líbano		+			+	+			+
Liberia	+								
Liechtenstein	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Lituania	+	+	+	+					+
Luxemburgo	+	+	+	+	+	+		+	+
Macao (China)					+				
Madagascar	+								+
Madeira (Portugal)					+				
Malasia				+	+	+		+	+
Malawi						+		+	+
Malí					+				+
Malta		+		+	+	+			+
Marruecos		+			+		+	+	+
Mauricio	+					+			+
México	+				+	+			+
Mónaco	+					+			
Mongolia				+					+
Montserrat (Reino Unido)			+		+				
Mozambique									
Myanmar									+
Namibia					+				
Nepal				+		+			
Nicaragua					+				
Níger				+		+			+
Nigeria	+			+	+			+	+
Niue					+				
Noruega	+	+	+		+	+		+	+
Nueva Caledonia (Francia)					+	+			
Nueva Zelandia	+			+	+		+	+	+
Omán						+			
Países Bajos	+	+	+	+	+	+		+	+

País/territorio	Instrumentos de facilitación del comercio								
	OMI	CEPE			CCI	OACI	OMA		
	FAL <sup>1</sup>	TIR <sup>2</sup>	HAR <sup>3</sup>	CEFACT <sup>4</sup>	RUU 500 <sup>5</sup>	6	CCO <sup>7</sup>	CK <sup>8</sup>	SA <sup>9</sup>
Pakistán					+	+		+	+
Panamá					+	+			+
Papua Nueva Guinea					+				
Paraguay					+				
Perú	+				+				+
Polinesia									
Polinesia Francesa					+				
Polonia	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Portugal	+	+	+		+			+	+
Puerto Rico	+				+				
Qatar									
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	+	+	+	+	+	+		+	+
República Árabe Siria	+	+		+		+			
República Centrafricana									+
República Checa	+	+	+	+	+	+	+	+	+
República de Corea		+		+	+	+	+	+	+
República de Moldova		+				+			
República Dominicana	+				+				
República Popular Democrática de Corea	+				+				+
República Popular Democrática del Congo								+	+
Rumania		+		+	+	+	+		+
Rwanda					+				
Saint Kitts y Nevis					+				
Samoa					+				
San Marino						+			
San Pedro y Miquelón									
San Vicente y las Granadinas					+				
Santa Lucía					+				
Senegal	+			+		+		+	+
Seychelles	+					+			
Sierra Leona									
Singapur	+			+	+	+			
Sri Lanka	+				+	+		+	+
Sudáfrica			+	+	+			+	+
Sudán									+
Suecia	+	+	+	+	+	+		+	+
Suiza	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Suriname	+				+				
Swazilandia									+
Tailandia	+				+	+			+
Taiwán (Provincia de China)					+				
Tanzanía									
Tayikistán		+				+			
Togo									+
Tonga					+	+			

País/territorio	Instrumentos de facilitación del comercio								
	OMI	CEPE			CCI	OACI	OMA		
	FAL <sup>1</sup>	TIR <sup>2</sup>	HAR <sup>3</sup>	CEFACT <sup>4</sup>	RUU 500 <sup>5</sup>	<sup>6</sup>	CCO <sup>7</sup>	CK <sup>8</sup>	SA <sup>9</sup>
Trinidad y Tabago	+				+		+		
Túnez	+	+			+				+
Turkmenistán		+				+			
Turquía		+		+	+	+	+	+	+
Tuvalu					+				
Ucrania	+	+		+	+		+		
Uganda					+	+		+	+
Uruguay	+	+			+	+			
Uzbekistán		+	+			+	+		+
Vanuatu	+				+	+			
Venezuela					+				+
Viet Nam					+	+		+	+
Wallis y Futuna (Francia)									
Yemen	+				+				
Yugoslavia	+	+	+		+				
Zambia	+					+		+	+
Zimbabwe					+			+	+

Notas:

La lista de las Partes, Estados y Gobiernos Contratantes es mantenida constantemente al día por las organizaciones que tienen a su cargo los instrumentos de facilitación del comercio. Para tener informaciones actualizadas se recomienda visitar los sitios web de las organizaciones, especificados en la sección IV del presente *Compendio*.

<sup>1</sup> Gobiernos Contratantes en fecha 26 de enero de 2000

<sup>2</sup> Partes Contratantes del Convenio TIR de 1975

<sup>3</sup> Partes Contratantes del Convenio HAR de 1985

<sup>4</sup> Países participantes en las actividades del Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico

<sup>5</sup> Lista de adheridos

<sup>6</sup> Estados Contratantes en fecha 30 de agosto de 2000

<sup>7</sup> Firmas, ratificaciones y adhesiones en fecha 30 de junio de 1999

<sup>8</sup> Ratificaciones y adhesiones en fecha 30 de junio de 1999

<sup>9</sup> Partes Contratantes en fecha 30 de junio de 1999