



Regla del transporte directo / no manipulación

Saba Vallipuram
Servicio de Aduanas de Nueva Zelanda



NEW ZEALAND
CUSTOMS SERVICE
TE MANA ĀRAI O AOTEAROA

PROTECTING NEW ZEALAND'S BORDER

Regla del envío (transporte, envío directo, tránsito, transbordo, etc.): una perspectiva histórica

- El concepto de regla del envío o la expedición, transporte, etc. se incorporó a los acuerdos comerciales preferenciales en la década de 1970 o incluso antes. Probablemente se adoptó y se utilizó de manera general en el Sistema Generalizado de Preferencias en el SGP
- La mayor parte del comercio de entonces consistía en carga a granel que transitaba por terceros países, incluidos países sin litoral. Este sistema habría supuesto un **aumento del riesgo de alteración**.
- Las prácticas comerciales de hoy en día han cambiado y los sistemas comerciales han cambiado. El comercio internacional consiste en una serie de flujos físicos que no necesariamente utilizan el camino más directo, sino el de menor costo.
- El término «envío directo» no refleja la realidad. En el sistema de transporte moderno, el transbordo o el transporte a través de otros países es imprescindible.

Necesitamos una terminología neutra para reducir la confusión (¿transbordo o transporte a través de terceros países?)

- **Se están utilizando diferentes terminologías que crean confusión**
- Envío **directo** (por ejemplo, el Acuerdo sobre el comercio de mercancías de la ASEAN. El paso por Estados no Miembros está permitido por razones geográficas; pero la mercancía no puede entrar en mercado; algunas operaciones están permitidas durante el tránsito)
- **Transbordo** (TLCAN. No se permite ninguna otra etapa de la producción que no sea la carga o la descarga mientras está en tránsito)
- **Transporte directo** (PAN-EURO-MED. Se permite el transporte a través de otros territorios siempre que las mercancías permanezcan bajo vigilancia aduanera y no se sometan a operaciones que no sean ...)
- **Tránsito y transbordo** (Asociación Estratégica Transpacífica (se permite el tránsito o transbordo siempre que...))
- Entendamos en primer lugar el concepto con claridad. Hay que evitar utilizar un concepto que dé lugar a una interpretación errónea (por ejemplo, envío directo). Las aduanas disponen de procedimientos de tránsito o transbordo, pero no de transporte directo o expedición directa

Razones para las reglas del envío, transbordo, etc.

- Los acuerdos comerciales preferenciales (ACP) necesitan una disposición de envío/transbordo que garantice que la mercancía importada es la misma que la exportada (con el fin de evitar la elusión y la manipulación abusiva, la alteración o la mezcla de mercancías originarias)
- Algunos ACP exigen que los envíos no pasen por un tercer país en el marco de un ACP para mitigar el riesgo de que sean alterados o mezclados en tránsito

Varios ACP justifican la entrada en tránsito por:

- Razones geográficas (por ejemplo, un país sin litoral), razones logísticas (disponibilidad de instalaciones de transporte o almacenamiento), razones comerciales (consideración de los costos)
- Los procesos de producción modernos y las cadenas de suministro han influido en el modo en que se llevan a cabo los intercambios comerciales internacionales y los procedimientos aduaneros deben adaptarse a esta realidad del comercio
- Los requisitos de transbordo deben contemplar todas estas situaciones

Consideraciones relativas a las necesidades del transporte

Requisitos:

- Que las mercancías no sean liberadas en el mercado de tránsito para su consumo
- Que las mercancías no entren en el mercado
- Que las mercancías permanezcan bajo control o vigilancia aduanera
- Que las mercancías permanezcan bajo el control de otra autoridad (que no sea la aduanera)
- Que se permitan algunas operaciones (por ejemplo, la carga, la descarga y la conservación de las mercancías)

Nota:

- Si estos requisitos no están claramente expuestos/definidos, se dificultará el trabajo de los servicios de aduanas.

Prescripciones en materia de prueba: que se promueva el uso de las pruebas ya disponibles

Problema que afrontan las aduanas de un país importador: El país (por el que ha transitado un envío) normalmente no es Parte del ALC. Ese país no tiene la obligación de expedir ninguna prueba documental. Por lo tanto, la mejor opción para los servicios de aduanas de un país importador es utilizar las pruebas documentales disponibles.

Tipos de pruebas para verificar que no ha habido manipulación o alteración:

- Documentos existentes como conocimiento de embarque, entradas de exportación/importación, contrato mercantil, factura, lista de embalaje, documentos de almacenamiento, etc.
- Precintos para contenedores y dispositivos electrónicos modernos
- Nota: la Decisión (Ministerial) de Nairobi alienta a los Miembros que otorgan preferencias a abstenerse de exigir un certificado de no manipulación de los productos originarios de un PMA, salvo que existan sospechas en relación con el transbordo.
- Muchos países de tránsito no expiden estos certificados para las mercancías transbordadas.

No es justo pedir a una parte que no es PTA que aporte pruebas de no manipulación

- Se exporta un envío desde el país A (Parte de un ACP) al país B (otra Parte del mismo ACP)
- El envío pasa por un tercer país, el país C (que no es parte de este ACP). El ACP permite determinadas operaciones en determinadas condiciones en un tercer país
- Si es necesario realizar verificaciones, el país importador (País B) debería utilizar los documentos mercantiles y de transporte que tenga, los precintos de los contenedores, etc. para determinar si una mercancía exportada ha sido alterada en el país de tránsito
- Es injusto que una Parte del ACP pida a un país que no es parte, es decir, el país C, por el que va a transitar el envío, que aporte pruebas documentales sobre la no manipulación. El país C no tiene ninguna obligación.

Estudio monográfico de Nueva Zelanda

- Nueva Zelanda tiene un ACP con el país X
- La regla de transporte directo (resumen): una mercancía originaria conservará su carácter de originaria si se transporta directamente. La mercancía perderá el carácter de originaria si se somete a cualquier operación (distinta de las permitidas) o se retira del control aduanero en el país no Parte [la norma completa está en la siguiente diapositiva]
- Los envíos tenían que pasar por una zona franca del país Y que no era una zona controlada por los servicios de aduanas, sino que estaba gestionada por la autoridad portuaria.
- Se denegó la preferencia en la importación porque la expedición no permaneció bajo control de los servicios de aduanas.
- El importador presentó un recurso ante la Autoridad de Aduanas competente. Y ganó el recurso. La Autoridad competente que entendió del recurso aceptó que el transbordo en la forma descrita a través de la Zona Franca no tuviera ningún efecto sobre la condición de la mercancía en el marco del ACP. El envío estaba dentro de la zona franca y no estaba bajo el control de los servicios de aduanas en este caso, pero las mercancías no fueron comercializadas en el país Y para el consumo nacional
- Nota: El país Y no expide certificado de no manipulación.

La Regla de envío directo a la que se refiere el estudio monográfico

Transporte directo

1. *Una mercancía originaria conservará su condición de originaria, tal y como se determina en el artículo 3.2, siempre que sea transportada directamente a la Parte importadora sin pasar por el territorio de un país no Parte.*
2. *Una mercancía originaria que sea transportada a través del territorio de un país no Parte no conservará su condición de originaria, si la mercancía:*
 - a) *ha sido sometido a cualquier proceso de producción posterior u otra operación fuera de los territorios de las Partes, salvo la descarga, el almacenamiento temporal, el fraccionamiento de la carga por razones de transporte, la recarga o cualquier otra operación necesaria para conservarla en buen estado o para transportarla a la Parte importadora, o*
 - b) *ha sido retirada del control aduanero en el territorio de un país no Parte*