

Aduanal para logísticos

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

CONTENIDOS GENERALES:

- I. Convenio KYOTO
- II. GATT - Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio
- III. La Organización Mundial de Aduanas (OMA)
- IV. SA - Sistema Armonizado
- V. Preferencias aduaneras para las mercancías de los países en desarrollo
- VI. Convenio ATA
- VII. Convenios TIR - Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR
- VIII. Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES)
- IX. Acuerdo de Bali Facilitación del comercio
- X. RCEP
- XI. SMGS : Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías por ferrocarril (SMGS)
- XII. Convenio SOLAS

OBJETIVO DEL MÓDULO

- El participante podrá explicar la importancia del pago de aranceles.
- Deberá de igual manera, comprender la importancia del control de las importaciones y exportaciones, así como de los movimientos en tránsito.
- Explicará de forma general los Acuerdos/Convenios internacionales en materia aduanal.
- Será capaz de explicar la estructura tarifaria aduanal y los formatos usados.
- Podrá hacer cálculos arancelarios para un solo consignatario.
- Finalmente, deberá tener conocimiento de irregularidades y fraudes aduanales.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

TEXTO

CONVENIO KYOTO

El Convenio de Kyoto Revisado (CKR) es el principal convenio de facilitación del comercio aduanero. Fue elaborado por la Organización Mundial de Aduanas y entró en vigor el 3 de febrero de 2006. Es una revisión y actualización del Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto) que fue adoptado en 1973-1974.

¿Qué busca?

El CKR busca facilitar el comercio armonizando y simplificando los procedimientos y las prácticas aduaneras. Para lograrlo, el Convenio proporciona estándares y prácticas recomendadas para los procedimientos y técnicas aduaneras modernas.

¿Qué se requiere para apegarse a dicho convenio?

Los países que deseen convertirse en partes contratantes de este convenio internacional deben aceptar el Cuerpo y el Anexo General del CKR, que son vinculantes. El Anexo General del CKR compromete a las partes contratantes a los siguientes principios fundamentales:

- I. transparencia y previsibilidad de las acciones que realiza la Aduana
- II. estandarización y simplificación de la declaración de mercancías y los documentos de soporte
- III. procedimientos simplificados para los operadores autorizados
- IV. máxima utilización de la tecnología de la información
- V. mínimos controles aduaneros necesarios para garantizar el cumplimiento con las reglamentaciones

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA ADUANAL PARA LOGISTICOS

VI. uso de la administración de riesgos y controles por auditoria

VII. intervenciones coordinadas con otras entidades fronterizas

VIII. colaboración con el sector comercial

Estructura

El CKR se compone de un cuerpo principal, un anexo general y anexos específicos.

- El anexo general contiene los procedimientos y prácticas básicos y es de carácter obligatorio para la adhesión de las Partes contratantes, que deben aplicarlo. También establece normas y normas transitorias.
- Los anexos específicos tratan diferentes regímenes aduaneros y contienen normas y prácticas recomendadas. Las Partes contratantes pueden adherirse a anexos específicos o capítulos a su discreción.
- Los anexos vienen acompañados de directrices de carácter informativo y no vinculante, elaboradas para garantizar la interpretación uniforme de las normas del CKR, así como para proporcionar ejemplos de prácticas nacionales.

¿Quiénes pueden ser partes contratantes?

Cualquier miembro de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), de las Naciones Unidas o de sus organismos especializados, así como de toda unión aduanera o económica puede ser parte contratante del CKR.

Al momento de la adhesión al CKR las Partes deben:

- o En el momento de su adhesión al CKR, deben precisar el anexo o anexos específicos que aceptan (en su totalidad o en parte);
- o Aceptan la normativa del CKR y quedan vinculadas por el anexo general y por todas las normas;

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

- o También pueden formular reservas, que se revisarán cada tres años.
- o Una parte contratante puede aceptar uno o más anexos específicos o uno o más capítulos.
- o Aunque la adhesión al Convenio tiene una duración ilimitada, cualquier parte puede retirarse en cualquier momento posterior a su fecha de entrada en vigor. Esto también se aplica a los anexos específicos o capítulos.
- o Si una parte decide retirar su aceptación del anexo general, se considera que dicha parte ha renunciado al CKR.
- o En la actualidad, hay 128 Partes contratantes del CKR.

¿Quién administra el CKR?

El Convenio es administrado por el Comité de Administración del CKR cuyos miembros son las partes contratantes. Solo las partes contratantes tienen derecho a voto, pero todos los demás pueden participar como observadores. El Comité de Administración no cuenta con una función fiscalizadora o de resolución de disputas en caso de que una parte contratante incumpla con los estándares contenidos en el CKR. Los países que se adhieren a este Convenio cuentan con tres años para implementar los estándares y cinco años para implementar los estándares de transición que están contenidos en el Anexo General y en los anexos específicos que aceptaron.

http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/instruments.aspx

<https://tfig.unece.org/SP/contents/revised-kyoto-convention.htm>

http://publications.europa.eu/resource/cellar/9d2f892d-ceea-47d6-a7ab-c07b3ef3f321.0003.03/DOC_2

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

GATT – Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio

Una vez concluida la Segunda Guerra Mundial, se firmó un Acuerdo general de aranceles y comercio, conocido por sus siglas en inglés GATT (General Agreement on Trade and Tariffs), suscrito en 1947 por 90 países, con el objeto de impulsar un ordenamiento comercial a escala mundial más abierto, estable y transparente y luchar contra el proteccionismo y la discriminación, de modo que sobre la base de una expansión del comercio se facilite una utilización más completa y eficiente de los recursos mundiales que redunde en mayores niveles de empleo, ingreso y bienestar de la humanidad.

Para lograr estos objetivos, el GATT contempló la celebración de acuerdos encaminados a obtener, a base de reciprocidad y mutuas ventajas, una reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de las demás barreras comerciales, así como la eliminación de todo trato discriminatorio en materia de comercio internacional. El acuerdo contempla un conjunto de derechos y obligaciones (o códigos de conducta) que deben ser respetados por los países (partes) que lo suscriben y mecanismos para la solución de controversias. Concretamente, el GATT sirve de marco para la realización de rondas generales de negociaciones entre los países miembros. Se han celebrado ya ocho rondas, la última de las cuales, denominada "ronda Uruguay" se inició en septiembre de 1986 en Punta del Este (Uruguay). Esta ronda culminó en abril de 1994 después de un lento y arduo proceso de negociación que permitió alcanzar un acuerdo entre los Estados Unidos y la Unión Europea en lo referente a las políticas de producción y comercialización agropecuaria. Aunque los logros de esta ronda fueron inferiores a sus objetivos iniciales, se alcanzaron avances importantes, teniendo en cuenta el resurgimiento del proteccionismo y de prácticas distorsionadoras del comercio en los últimos años

Es el primero y más importante de los Acuerdos Multilaterales que gestiona la Organización Mundial de Comercio desde que ésta se puso en marcha el 1 de enero de 1995 como consecuencia del acuerdo alcanzado en la VIII Ronda Multilateral del GATT más conocida como Ronda Uruguay.

En su perspectiva histórica, el GATT fue el acuerdo multilateral que presidió la liberalización de los intercambios comerciales mundiales desde el intento de puesta en marcha de la Organización Internacional de Comercio, que debió crearse como consecuencia de la Carta de La Habana aprobada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Empleo celebrada en la capital cubana del 21 de noviembre de 1947 al 24 de marzo de 1948, pero cuyo texto fue firmado el último día de la Conferencia y nunca llegó a ser ratificado. La idea asociada a estos orígenes del GATT se remonta al deseo de los Estados Unidos de crear una Organización Internacional de Comercio (OIC) que hubiera representado en el plano comercial lo que el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BIRF) –creados por la Conferencia de Bretton Woods de julio de 1944– representaban en el plano monetario y financiero. Para evitar el proteccionismo y la discriminación que se había instalado en la economía mundial tras la crisis mundial de 1929.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

Las piedras angulares del GATT fueron la no discriminación entre sus partes contratantes (incorporada en la Cláusula de la nación más favorecida que obliga a extender al resto de los países los favores acordados a uno de entre ellos, excepto en los casos de países implicados en uniones económicas regionales y situaciones y derogaciones especiales), la prohibición de otras barreras aduaneras que no fueran los aranceles de aduanas (salvo la autorización de restricciones cuantitativas en situaciones de desequilibrio grave de balanza de pagos), la obligación de evitar prácticas comerciales desleales como el dumping (exportar a precios más bajos que los practicados en el mercado interno) o las subvenciones, así como circunscribir la aplicación de normas sanitarias o de seguridad a lo estrictamente necesario.

El GATT se convirtió, además, en una base estable para consultas y negociaciones arancelarias que, mediante un sistema de compensaciones, acuerdos y conferencias arancelarias convocadas periódicamente y gracias, además, a la permanente incorporación de nuevos miembros que debían comprometerse con el librecambismo, fue impulsando una creciente liberalización del comercio internacional.

Entre los logros más importantes del GATT cabe citar la aprobación en 1964 de la Parte IV del Acuerdo General denominada «Comercio y Desarrollo» y por el que se aceptaba un trato preferente a favor de los países en desarrollo que permitió el establecimiento –en 1971– del Sistema de Preferencias Generalizadas (SPG) a favor de los países en desarrollo, la mundialización de la aplicación del Acuerdo a casi todos los países del mundo y la enorme reducción de niveles arancelarios y de barreras al comercio para productos industriales que se produjeron a través de las ocho Rondas de Negociaciones Multilaterales que organizó el GATT en su existencia independiente hasta que se creara la OMC en 1995:

1. la Ronda de Ginebra de 1947 con 23 países participantes,
2. la Ronda de Annecy 1949 con 33,
3. la Ronda de Torquay 1951 con 34,
4. la Ronda de Ginebra de 1956 con 22,
5. la Ronda Dillon 1960-62 con 45,
6. la Ronda Kennedy 1962-67 con 48,
7. la Ronda de Tokio 1973-79 con 99 y que aprobó, también, una serie de códigos contra obstáculos no arancelarios al comercio, y, finalmente,

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

8. la Ronda Uruguay 1986-94 con 118 participantes que culminó en el Acta de Marrakech de 15 de abril de 1994 cuyo mayor logro fue la creación de la Organización Mundial de Comercio (efectiva el 1 de enero de 1995) en la cual ha quedado englobado el GATT. FG

Desde el 29 de julio de 2016 hay 164 miembros en adhesión

<https://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/qu-acuerdo-general-aranceles-y-comercio-gatt>

<https://www.dipublico.org/glossary/acuerdo-general-sobre-aranceles-aduaneros-y-comercio-gatt/>

La Organización Mundial de Aduanas (OMA)

Creada en 1952 como Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), es un organismo intergubernamental independiente cuya misión es mejorar la eficacia y la eficiencia de las administraciones aduaneras.

En la actualidad, la OMA representa a 183 administraciones aduaneras de todo el mundo que, en conjunto, procesan aproximadamente el 98% del comercio mundial. Como centro mundial de conocimientos aduaneros, la OMA es la única organización internacional con competencias en materia de aduanas y puede considerarse con razón la voz de la comunidad aduanera internacional.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

SA – Sistema Armonizado

Se creó ante la necesidad de contar con un mecanismo adecuado para identificar, clasificar y regular las mercancías objeto de comercio, dado el incremento mundial de intercambio, la OMA establece una nomenclatura internacional denominada Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (Sistema Armonizado o SA) cuya entrada en vigor fue el 1° de enero de 1988. Su objetivo es promover el comercio internacional, mejorar la recolección, comparación y análisis de estadísticas, así como facilitar las negociaciones de comercio y la elaboración de aranceles.

La Organización Mundial de Aduanas, implementó un sistema de códigos de 6 dígitos clasificar las mercancías que es aceptado por todos los países participantes. Éstos pueden establecer sus propias subclasificaciones de más de 6 dígitos con fines arancelarios o de otra clase.

Se utilizan los códigos numéricos para definir los productos. Un código con un número bajo de dígitos define amplias categorías de productos; los dígitos adicionales representan subdivisiones con definiciones más detalladas. Los códigos de 6 dígitos son las definiciones más detalladas que se utilizan como norma. Los países pueden añadir más dígitos a sus códigos para seguir subdividiendo las definiciones según sus necesidades. Los productos definidos con mayor nivel de detalle son las “líneas arancelarias”

Así con los códigos fijados por el Sistema Armonizado nos permiten dar cuenta de las especificaciones de las mercancías en cuanto a su origen, materia constitutiva y aplicación, es un sistema que clasifica todos los bienes tangibles comerciados, aún si estos no existían al momento en que se estableció el Sistema Armonizado.

La ampliación de dígitos varía de acuerdo con las necesidades de registro estadístico comercial de cada país, como ejemplo, en la siguiente tabla se muestra el número de dígitos que tiene la tarifa arancelaria de países seleccionados:

El Sistema Armonizado utiliza la siguiente codificación numérica:

- Las mercancías se agrupan en secciones atendiendo a su origen, grado de elaboración, o aplicación.
- Cada sección se divide en capítulos (2 dígitos), los cuales corresponden a las actividades económicas más relevantes.
- Cada capítulo se subdivide en grupos, llamadas partidas (4 dígitos).

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

- Cada partida se subdivide en especialidades, llamadas subpartidas (6 dígitos).

De igual forma, para interpretación y aplicación de la TIGIE (Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación), el Sistema Armonizado establece notas explicativas mediante las cuales se describen los aspectos científicos y comerciales de las principales mercancías que se importan y exportan, los procedimientos para su extracción o elaboración, así como los usos a los que comúnmente se destinan.

Ejemplo:

0507.10 Marfil; polvo y desperdicios de marfil

- Sección I: Animales vivos y productos del reino animal.
 - o Capítulo 05: Los demás productos de origen animal no expresados ni comprendidos en otra parte.
 - o Partida 05.07: Marfil, concha (caparazón) de tortuga, ballenas de mamíferos marinos (incluidas las barbas), cuernos, astas, cascos, pezuñas, uñas, garras y picos, en bruto o simplemente preparados, pero sin cortar en forma determinada; polvo y desperdicios de estas materias.
 - o Subpartida 0507.10: Marfil; polvo y desperdicios de marfil.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA ADUANAL PARA LOGISTICOS

Antes de la aplicación de la Sexta Enmienda, el Sistema Armonizado contaba con 21 secciones, 97 capítulos, 1,231 partidas, y 5,212 subpartidas.

La Organización Mundial de Aduanas, a través de su Comité del Sistema Armonizado se encarga periódicamente (en promedio cada 5 años) de revisar el Sistema Armonizado, y de proponer las Enmiendas necesarias, basadas en los siguientes criterios:

- Avances tecnológicos;
- Patrones mundiales de comercio:
 - Comercio escaso o nulo (eliminación),
 - Incremento de flujos (identificación separada),
 - Mercancías novedosas (creación de subpartidas).
- Convenios Internacionales;
- Aclaraciones;
- Reubicación de mercancías mal agrupadas.

http://www.siicex.gob.mx/portalSiicex/actualiza/informacion_sistema.htm

<http://www.siicex.gob.mx/portalSiicex/SICETECA/Decretos/Arancel/Tigie/tigiex.htm>

https://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/glossary_s.htm

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

Preferencias arancelarias para las mercancías de los países en desarrollo

Los Acuerdos de la OMC contienen disposiciones que confieren a los países en desarrollo derechos especiales. Se denominan disposiciones sobre “trato especial y diferenciado”.

Los Acuerdos de la OMC, que fueron el resultado de la Ronda Uruguay de negociaciones comerciales celebrada de 1986 a 1994, proporcionan numerosas oportunidades para que los países en desarrollo obtengan beneficios.

Un enfoque coherente de desarrollo y comercio exterior requiere políticas comerciales que generen oportunidades de mercado para los países en desarrollo y políticas de desarrollo que les permitan aprovecharlas. Los siguientes son los componentes esenciales de este enfoque:

- Acceso oportuno, generoso y predecible a los mercados para las exportaciones de los países en desarrollo, sobre todo los más pobres, en un marco de liberalización del comercio multilateral, y la aplicación de sólidas normas multilaterales.
- Decidida labor de reforma de los regímenes agrícolas de los países industriales para eliminar las distorsiones al comercio que son perjudiciales para los países en desarrollo.
- Asistencia para el fortalecimiento de la capacidad que mejore las posibilidades de los países en desarrollo para aprovechar las nuevas oportunidades de comercio exterior.
- Aplicación, en los mismos países en desarrollo, de políticas acertadas y coherentes en materia de comercio y en otras áreas afines, que deben reflejarse en los programas de desarrollo y en las estrategias de reducción de la pobreza.

Entre los beneficios figuran las oportunidades de exportación, que incluyen lo siguiente:

- reformas fundamentales del comercio agropecuario
- supresión gradual de los contingentes aplicados a las exportaciones de textiles y prendas de vestir de los países en desarrollo

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

- reducciones de los derechos de aduanas aplicados a los productos industriales
- aumento del número de productos cuyos derechos aduaneros están “consolidados” en la OMC, con lo que resulta difícil aumentarlos
- supresión gradual de los acuerdos bilaterales que limitan las cantidades objeto de comercio de determinadas mercancías; estas medidas de “zona gris” (las llamadas limitaciones voluntarias de las exportaciones) no están realmente reconocidas en el GATT-OMC.

<https://www.imf.org/external/np/exr/ib/2002/esl/032102s.htm>

https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dda_s/status_s/sdt_s.htm

Convenio ATA

El Cuaderno ATA es un documento aduanero internacional unificado que, en el marco de una serie de convenios, establece la libre admisión a las mercancías exenta de derechos y aranceles de importación con un mínimo de restricciones en más de 78 países y territorios aduaneros miembros del Sistema ATA.

Vía pasajero: Se elimina el uso de un agente aduanal, usted mismo puede presentar la mercancía ante la autoridad aduanera del SAT, validar y sellar el Cuaderno ATA a fin de comprobar su paso por aduana y evitar el pago de impuestos, aranceles y demás.

Vía Carga: Cuando la mercancía viaja en avión de carga y sea de un volumen considerable por la aerolínea o buque, se recomienda el uso de un agente aduanal, quien podrá ser su gestor y despachador ante las aduanas, simplificando de igual forma que en la manera de Vía pasajero, ahorrando tiempo y simplificando procesos.

Las siglas “ATA” son un acrónimo en francés e inglés que significa “Admission Temporaire/Temporary Admission”.

Es importante mencionar que el Cuaderno ATA NO exime a los usuarios de cumplir con las Restricciones y Regulaciones No Arancelarias, de las mercancías que así lo requieran.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA ADUANAL PARA LOGISTICOS

Ventajas de usar Cuaderno ATA

- Bajo costo, rapidez y facilidad para obtenerlo.
- Permite ejecutar varias operaciones durante su vigencia.
- Minimiza los tiempos de operación para el despacho de mercancías en aduanas.
- Declara en parcialidades, es decir, lleva menos mercancías que el total declarado, siempre y cuando el total esté mencionado en la lista general.
- Tiene la flexibilidad de ser representado por cualquier persona que autorice (persona física) o por un especialista en Comercio Exterior (agencia aduanal, transportista, empresa de logística, etcétera).
- La autoridad aduanera no rasgará ni mutilará sus muestras comerciales.
- Ampara cualquier cantidad en pesos mexicanos, sin importar el límite de franquicia.

Requisitos para el trámite de Cuaderno ATA:

- Solicitud original firmada (se entrega de manera física al recoger el Cuaderno ATA)
- Lista general mercancías
- Identificación oficial (INE, pasaporte, cédula profesional)
- Constancia Inscripción al Registro Federal de Contribuyentes del SAT

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

- Poder notarial o Acta Constitutiva (aplica solo para personas morales, se debe presentar el original o copia certificada ante notario al recoger el Cuaderno ATA, solo para cotejo)

- Pago por servicio y garantía

<http://omawww.sat.gob.mx/aduanasPortal/Paginas/index.html#!/ATA>

<https://www.carnet-ata.org/index.php/que-es-cuaderno-ata>

<https://www.carnet-ata.org/index.php/servicios>

Convenios TIR

El Convenio TIR se creó en el año 1975 por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE).

El convenio de Transporte Internacional Routier (TIR) es una normativa de aplicación en relación con el tránsito aduanero internacional para envíos que no requieran manipulación de la carga. Es un sistema de tránsito aduanero de mercancías a nivel internacional que posibilita una reducción de trámites en aduanas, al tiempo que proporciona una aceleración del comercio internacional, sabiendo que no se tienen que abonar derechos de aduanas ni aranceles o impuestos.

Esta normativa solo tiene validez si el transporte se inicia o termina en un tercer país o cuando la mercancía cruza dos Estados miembros o más por medio de un tercer país. Actualmente, este convenio cuenta con 73 países contratantes. Es un convenio que ha ido extendiéndose desde el continente europeo hasta otros países situados en el Norte de África y Oriente Medio.

El sustento del llamado régimen TIR lo integran un documento aduanero común, el carnet TIR, un sistema de garantías comunes, el reconocimiento mutuo de los controles aduaneros y los contenedores seguros para los vehículos.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA ADUANAL PARA LOGISTICOS

El convenio TIR se integra por cinco pilares:

- Seguridad de vehículos o contenedores
- Garantía internacional
- Carnet TIR
- Reconocimiento de controles aduaneros
- Acceso controlado

Una operación internacional de tránsito bajo el régimen TIR no requiere documentos aduaneros nacionales ni una garantía nacional. Debido a la seguridad de los contenedores, las mercancías tampoco están sujetas a su reconocimiento físico. Como consecuencia, las ventajas que presenta son menos retrasos en los cruces fronterizos y en la operación de tránsito general.

Los requisitos para cumplir con el convenio TIR son los siguientes:

- La mercancía debe ir en un camión habilitado y bien precintado.
- El transporte se desarrolla en aduanas especiales TIR.
- La mercancía dispone de un cuaderno TIR que contiene especificaciones de la carga y que es muy útil para permitir el paso de la mercancía por las aduanas.
- Las mercancías siempre deben ir en un camión con la adecuada habilitación y bien precintadas. Dichos vehículos se consideran objeto de una importación temporal y, por tanto, no quedan sujetos al pago de ningún impuesto aduanero ni necesitarán documentación especial.
- Tanto los vehículos como los contenedores que llevan las mercancías deben reconocerse mediante la disposición de dos placas con la inscripción TIR, dispuestas en la parte delantera y posterior, respectivamente.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

El transporte siempre ha de realizarse por medio de vehículos TIR.

Los vehículos TIR son aquellos que cuentan con un “Certificado de Agreement TIR” vigente, es decir, de hace menos de dos años. El “Certificado de Agreement TIR”, es otorgado por parte de la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales a los vehículos que han superado una revisión y, como hemos comentado, tiene una validez de dos años. Los vehículos y contenedores que llevan la carga se deben identificar con dos placas con la inscripción TIR (una delantera y otra posterior). Asimismo, para dicha revisión del vehículo las autoridades aduaneras pertinentes deben comprobar lo siguiente:

- Que el vehículo no tenga dobles fondos.
- Que la caja de la que dispone se pueda precintar y revisar de forma sencilla.
- Que la única manera de extraer la mercancía sea rompiendo el precinto.

Carnet TIR

El Cuaderno TIR es el reflejo de la mercancía por medio de papeles, por lo que se debe presentar en las aduanas de paso a lo largo de todo el trayecto. Solo la aduana de destino verifica visualmente la mercancía transportada. Aunque en casos de sospecha por irregularidad, las aduanas de tránsito pueden llevar a cabo una inspección. El Cuaderno TIR contiene tantas hojas como fronteras se atraviesan.

<https://www.academiadeltransportista.com/convenio-tir/>

<https://tfig.unece.org/SP/contents/TIR-convention.htm>

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

CITES

La CITES (Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres) es un acuerdo internacional concertado entre los gobiernos que entró en vigor el 1 de julio de 1975. Tiene por finalidad velar por que el comercio internacional de especímenes de animales y plantas silvestres no constituye una amenaza para la supervivencia de las especies.

Habida cuenta de que el comercio de animales y plantas silvestres sobrepasa las fronteras entre los países, su reglamentación requiere la cooperación internacional a fin de proteger ciertas especies de la explotación excesiva. La CITES se concibió en el marco de ese sentido de cooperación. Hoy en día, ofrece diversos grados de protección a más de 37.000 especies de animales y plantas, bien se comercialicen como especímenes vivos, como abrigos de piel o hierbas disecadas.

Se estima que anualmente el comercio internacional de vida silvestre se eleva a miles de millones de dólares y afecta a cientos de millones de especímenes de animales y plantas.

El comercio es muy diverso, desde los animales y plantas vivas hasta una vasta gama de productos de vida silvestre derivados de los mismos, como los productos alimentarios, los artículos de cuero de animales exóticos, los instrumentos musicales fabricados con madera, la madera, los artículos de recuerdo para los turistas y las medicinas. Los niveles de explotación de algunos animales y plantas son elevados y su comercio, junto con otros factores, como la destrucción del hábitat, es capaz de mermar considerablemente sus poblaciones e incluso hacer que algunas especies estén al borde de la extinción. Muchas de las especies objeto de comercio no están en peligro, pero la existencia de un acuerdo encaminado a garantizar la sustentabilidad del comercio es esencial con miras a preservar esos recursos para las generaciones venideras

Durante años la CITES ha sido uno de los acuerdos ambientales que ha contado con el mayor número de miembros, que se eleva ahora a 183 Partes.

<https://cites.org/esp/disc/what.php>

<https://cites.org/esp/app/appendices.php>

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA ADUANAL PARA LOGISTICOS

Acuerdo de Bali

En diciembre de 2013 concluye la Conferencia Ministerial de Bali y se desprende El Acuerdo de Facilitación Comercial (AFC) o también conocido como Acuerdo de Bali y entró en vigor el 22 de febrero de 2017

Los principales objetivos de la implementación del AFC son:

- Acelerar los procedimientos aduaneros
- Facilitar, agilizar y abaratar el comercio
- Aportar claridad, eficiencia y transparencia
- Reducir la burocracia y la corrupción
- Aprovechar los avances tecnológicos
- Generar un impacto positivo en las economías

México se clasificó ante la OMC como Categoría A, de conformidad con la Sección II del Acuerdo de Bali.

El AFC contiene disposiciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Asimismo, en él se establecen medidas para la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros, además de disposiciones sobre asistencia técnica y creación de capacidad en esta esfera.

Se estima que la plena aplicación del AFC podría reducir los costos del comercio un 14,3%, en promedio, e impulsar el comercio mundial en 1 billón de dólares anuales, y serían los países más pobres los que más se beneficiarían. Por primera vez en la historia de la OMC, la obligación de aplicar el Acuerdo está directamente vinculada a la capacidad del país para hacerlo.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_s.htm

<http://www.siiex.gob.mx/portalSiiex/consultapublica/acbali.htm>

RCEP

El acuerdo, que lleva el nombre de RCEP (siglas en inglés de Regional Comprehensive Economic Partnership, Alianza Integradora Económica Regional), es mayor que el T-MEC (Estados Unidos, México y Canadá) y que la Unión Europea.

Lanzado en 2012, el RCEP es un acuerdo entre los 10 miembros del foro ASEAN (Indonesia, Tailandia, Singapur, Malasia, Filipinas, Vietnam, Birmania, Camboya, Laos y Brunei), así como China, Japón, Corea del Sur, Australia y Nueva Zelanda.

India se retiró del acuerdo el pasado año 2019 debido a su preocupación por que China pudiera inundar su mercado interno con productos baratos, aunque se puede sumar al acuerdo si así lo desea.

Se alarmó por el acceso al mercado, temiendo que los productores nacionales pudieran verse duramente golpeados en caso de una llegada masiva de productos chinos.

El acuerdo representa a 2.100 millones de personas y los firmantes representan juntos el 30% del PIB mundial. Se pretende reducir aranceles, abrir los mercados a los servicios y promover las inversiones para ayudar a las economías emergentes a atrapar al resto del mundo.

Se incluye la propiedad intelectual, sin embargo, fuera del acuerdo han quedado temas polémicos como la protección medioambiental y los derechos laborales.

Aunque el pacto debe ser ratificado, está previsto que entre en vigor un plazo inferior a dos años.

Sienta las bases de nuevas reglas comerciales para la región y aunque China participa, no incluye a Estados Unidos.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

Se considera que consolida las ambiciones geopolíticas regionales de China, donde tiene el campo libre desde que el presidente estadounidense Donald Trump retiró el acuerdo comercial que proponía Washington.

Se espera que la nueva administración estadounidense del presidente electo Joe Biden se centre más en el sureste asiático, aunque no está claro que quiera sumarse al el Tratado Integral y Progresivo de Asociación Transpacífico (CPTPP).

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-54937458>

Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías por ferrocarril (SMGS)

El Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT) es una asociación de unas 216 empresas ferroviarias y navieras que prestan servicios internacionales de pasajeros y / o carga.

El Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT) ayuda a los ferrocarriles a implementar el derecho internacional del transporte ferroviario.

En las últimas décadas, la evolución política, económica, técnica y legal ha requerido que las actividades del Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT) se diversifiquen aún más, culminando con la reforma más importante jamás realizada en el derecho ferroviario internacional: hacer que el Convenio COTIF sea compatible con la Directiva 91/440 / CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles de la Unión Europea.

Países miembros del Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT): Albania, Alemania, Argelia, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irán, Iraq, Irlanda, Italia, Jordania, Líbano, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Macedonia, Marruecos, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumanía, Rusia, Serbia, Siria, Suecia, Suiza, Túnez, Turquía, Ucrania.

El transporte internacional por ferrocarril se rige por varios convenios intergubernamentales y dentro de la Unión Europea por varios reglamentos y directivas de la UE.

1. El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril se rige por las Normas Uniformes de la CIM en Europa Occidental y Central, Oriente Próximo y África del Norte.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

ADUANAL PARA LOGISTICOS

2. En Europa del Este y Asia, el transporte internacional de mercancías por ferrocarril se rige por el Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías por ferrocarril (SMGS) de la Organización para la Cooperación entre Ferrocarriles (OSJD)

El Convenio COTIF es aplicable en cuarenta y nueve estados, el SMPS y el Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías por ferrocarril (SMGS) en veintiséis estados y la ley ferroviaria europea en los veinticinco estados miembros de la UE con infraestructura ferroviaria.

El Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT) está en contacto directo continuo con la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) / Convención COTIF, que armoniza las leyes de transporte ferroviario de 49 estados.

En sus relaciones con las instituciones de la UE en materia de legislación de transportes, el Comité Internacional de Transporte Ferroviario actúa conjuntamente con la Comunidad de Ferrocarriles y Empresas de Infraestructura Europeos (CER).

El Manual de Tráfico de Carga CIT (GTM-CIT) especifica la manera estándar en que se debe realizar el transporte internacional de mercancías por ferrocarril para garantizar la integridad del contrato de transporte.

La sede del Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT) está en Berna (Suiza)

<http://www.reingex.com/OTIF.shtml>

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA ADUANAL PARA LOGISTICOS

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)

Adopción: 1 de noviembre de 1974; entrada en vigor: 25 de mayo de 1980

El Convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. En la versión 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita – por el que se establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes haya formulado objeciones.

Por consiguiente, el Convenio de 1974 ha sido actualizado y modificado en numerosas ocasiones. La versión vigente en la actualidad se conoce como "Convenio SOLAS, 1974, enmendado".

Disposiciones técnicas

El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así. Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Gobiernos Contratantes inspeccionar los buques de otros Estados Contratantes, si hay motivos fundados para creer que un buque dado, y su correspondiente equipo, no cumplen sustancialmente las prescripciones del Convenio, siendo conocido este procedimiento como "supervisión por el Estado rector del puerto".

La versión actual del Convenio SOLAS contiene disposiciones por las que se establecen obligaciones de carácter general, procedimientos de enmienda y otras disposiciones, acompañado de un anexo dividido en 14 capítulos.

[https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)