



Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

Módulo: Transporte Terrestre y Carreteras

**CAPÍTULO 1 - REQUISITOS LEGALES
PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL
POR CARRETERA.**



**MAGTER. IRVING SANJUR
FACILITADOR**

OBJETIVOS DE LA UNIDAD	
GENERAL	ESPECÍFICOS
Examinar la normativa y regulación vigente del transporte de mercancías por carretera, que permita reconocer cualquier tipo de restricción legal en la prestación del servicio.	I. Analizar los diferentes elementos, tanto formales, materiales, como personales, que deben contener en cualquier relación mercantil de transporte de mercancías por carretera.

CAPÍTULO 1 - REQUISITOS LEGALES PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

El transporte es un sector estratégico básico para el desarrollo global de la economía, por distintos motivos, uno de ellos y muy importante es que garantiza la movilidad de los ciudadanos, también responde a la libre circulación de mercancías y constituye una herramienta básica para incrementar la productividad de los sectores productivos

Es así, que se ha constituido en una actividad esencial para el desarrollo del comercio y, por tanto, de la economía de cualquier país. En economías basadas en la propia capacidad productiva, el transporte de mercancías es una herramienta imprescindible que permite la permuta y el comercio de excedentes de autoconsumo.

Basado en planteamientos teóricos, se ha indicado como causa, que la demanda de transporte es una demanda derivada. Esto significa que el propósito de los desplazamientos de personas y cargas no es el de la realización del viaje en sí mismo sino el de alcanzar un determinado destino.

El transporte es un mercado compuesto por proveedores de servicios de transporte y usuarios de estos servicios. El buen funcionamiento de los mercados de transporte debería permitir que la oferta de transporte satisfaga la demanda de transporte para satisfacer las necesidades de transporte para la movilidad. Un sistema económico, que incluye numerosas actividades ubicadas en diferentes áreas, genera movimientos que el sistema de transporte debe soportar.

Se establece igualmente, que una de las principales funciones del transporte es la de poner en contacto a consumidores y productores potenciando la especialización productiva y el acceso de los consumidores a una variedad de productos cada vez mayor y de más calidad.

Por tanto, es una realidad que el transporte se ha convertido en una industria estratégica para una economía mundializada que demanda mayores facilidades para la movilidad de las personas y las mercancías.

EL RÉGIMEN JURÍDICO

En definitiva, el régimen jurídico del transporte de mercancías se basa en los conceptos prefijados, sobre todo, por el Derecho Comercial, es decir: la unidad de mercado, la libertad de empresa y la armonización de las condiciones de competencia entre las diferentes clases de transporte y participantes.

El derecho a realizar un negocio de transporte todavía está regulado en todas partes a través de elaborados sistemas de licencias, y las operaciones de transporte están sujetas a la supervisión y el control continuos de las agencias apropiadas. La relación jurídica entre el transportista y su cliente se ve afectada por esta intervención de las autoridades públicas.

Se ha establecido que el Contrato de Transporte Terrestre, bien sea de mercancías como de pasajeros, o ambos a la vez, reglamentado tanto en el Código de Comercio como en el Código Civil.

En tal sentido de lo antes expuesto, podemos determinar que el transporte por carretera es el que ostenta el mayor protagonismo en la distribución modal de tráfico de mercancías y cumple una función insustituible como primer y / o último eslabón de las cadenas de transporte por otros modos.

Por otro lado, existe una amplia normativa legal, que regula el transporte de mercancías por carretera, nacionalmente en algunos países e internacionalmente, que con frecuencia es difícil de identificar, localizar, asimilar y recordar.

Es importante recordar que, el transporte es internacional si involucra a dos países, uno de los cuales es miembro de la convención.

Sostienen Aguirre y Fresnedo: “una relación jurídica es internacional o extranacional cuando contiene un componente foráneo relevante”. En este sentido, dichos autores expresan que cuando la mercadería es transportada de un Estado a otro, en principio el contrato es internacional, por afectar a más de un ordenamiento jurídico (Aguirre Ramírez y Fresnedo de Aguirre, 2000).

En líneas similares se encuentran Terra Corbo (Terra Corbo, 1992) y Alfonsín (Alfonsín, 1952). Éste último entiende que el contrato de transporte es internacional “cuando el lugar de expedición se encuentra en un Estado y el lugar de la entrega en otro”.

En uno de sus trabajos sobre el transporte internacional, Opertti define al mismo como aquel contrato por medio del cual un sujeto de derecho -expedidor-, conviene con otro sujeto de derecho -porteador-, el traslado de bienes o efectos o mercaderías, a través de la vía terrestre, habiendo transporte internacional si el contrato en su ejecución -en sentido lato- involucra como mínimo dos Estados (Opertti Badán, 1972).

En base a esa definición primaria -la cual compartimos-, es que el profesor uruguayo realiza un recorrido por las principales posiciones que la dogmática internacionalista ha expuesto sobre el tema, concluyendo que la existencia del transporte como contrato internacional o extranacional supone la concurrencia de ciertos extremos (Opertti Badán, 1972), a saber:

1°. Debe tratarse de un contrato en que se convenga el traslado de bienes de un Estado a otro, o dentro de un mismo Estado, siempre que en éste se dé cumplimiento a la entrega de parte de los objetos transportados;

2°. La mera utilización de rutas que pertenezcan a otros Estados, sin que estén previstas en el contrato escalas de carga o de descarga de lo transportado, no convierte en internacional la relación jurídica si el punto de partida y el punto de expedición se hallan en el mismo lugar;

3°. En la hipótesis anterior, aun en caso de uso efectivo del lugar de escala como sitio de abastecimiento o atención del vehículo, no haría del contrato un acto jurídico internacional;

4°. La utilización forzada de una ruta de otro Estado en un contrato de transporte nacional, cuyo itinerario original no preveía tal uso, no internacionaliza el contrato, aun cuando haya operaciones de carga o descarga en dicho Estado;

5°. El intérprete dispondrá de un criterio para categorizar al contrato como internacional o no, verificando si hay o no más de un orden jurídico afectado por la relación. (Denes, 2018)

El contrato de transporte internacional terrestre de mercaderías es aquel por el cual el expedidor comete al porteador el transporte de la mercadería desde un lugar a otro; cuando los lugares involucrados determinan la aplicación de normas integrantes de ordenamientos jurídicos diversos, se puede hablar de transporte internacional, siendo terrestre cuando la vía en que se desarrolla es de dicha índole. (Denes, 2018)

El contrato de transporte internacional terrestre de mercaderías es un **contrato consensual**, tanto en su forma como en su modo de perfeccionarse.

Por otro lado, podemos adicionar que la prestación de servicios de transporte de mercancías por carretera, se considera un ***opus fungible e indivisible***. Es fungible por cuanto el porteador puede efectuarlo por sus propios medios y con su propia empresa, o valiéndose de los medios de otros y de una organización ajena.

TIPOS DE CONTRATO

-  Contrato típico: está regulado en la ley.
-  Contrato nominado: tiene un nombre determinado.
-  Contrato bilateral: se obliga tanto el cargador como el porteador.
-  Contrato consensual: se perfecciona por el solo consentimiento de las partes.
-  Contrato oneroso: ambas partes perciben las utilidades y cada parte se grava a beneficio de la otra.
-  Contrato conmutativo: las obligaciones recíprocas de las partes se miran como equivalentes.
-  Contrato principal: subsiste por sí mismo, sin la necesidad de otro.

CONVENIOS INTERNACIONALES

Convención de Ginebra de 1956 para el transporte de mercancías por carretera. La convención entró en vigor en 1961 y su membresía original incluía a Francia, Austria, Italia, los Países Bajos y Yugoslavia. Se aplica al transporte internacional de mercancías por carretera a cambio de recompensa, con la excepción de ciertos artículos, como el correo.

Una característica original de la Convención de Ginebra es que cubre el transporte de transportistas mixtos. Se aplica a todo el viaje, incluso si el vehículo de carretera ha sido transportado, sin descargarlo, por otro medio de transporte, a menos que se demuestre que el daño se produjo en una parte del viaje distinta a la del transporte por carretera.

El convenio CMR define la responsabilidad de los transportistas y los documentos que deben transportarse en vehículos dedicados al movimiento internacional de mercancías entre diferentes países de los cuales al menos uno es parte del Convenio CMR. El Convenio define además algunas responsabilidades del remitente y del destinatario:

El transportista es responsable de la pérdida total o parcial de la mercancía y de cualquier daño a la misma que se produzca entre el momento en que se hace cargo de la mercancía y el momento de la entrega, así como de cualquier retraso en la entrega. La principal obligación que tiene el transportista es entregar la mercancía en el mismo estado en que la recibió.

La responsabilidad del transportista por reclamaciones resultantes de la pérdida o daño de las mercancías transportadas se determina comparándola con una medida conocida como "Derechos Especiales de Giro" (DEG), por lo que la compensación no debe exceder de 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto corto (gws).

El Convenio CMR se aplica automáticamente a todos los contratos para el transporte internacional de mercancías por carretera en vehículos por recompensa entre diferentes países de los cuales al menos uno es parte en el Convenio, incluso cuando el vehículo que contiene las mercancías sea transportado en parte de su viaje por mar, ferrocarril o vías navegables interiores.

Para que se aplique el Convenio CMR, debe haber una prueba clara de un contrato para el transporte internacional de mercancías a cambio de una recompensa. El transporte de mercancías en un viaje internacional sin cargo no estaría cubierto por CMR ya que está fuera de un contrato de transporte como se especifica en el Convenio.

El Convenio CMR tiene otras exenciones más específicas. Sus términos no se aplican a:

- ☒ operaciones por cuenta propia que implican viajes internacionales;
- ☒ mudanzas de muebles;
- ☒ envíos funerarios que se transportan al extranjero;
- ☒ transporte en virtud de una Convención Postal Internacional;
- ☒ viajes de cabotaje (es decir, viajes internos dentro de un país por un transportista por carretera de otro país).

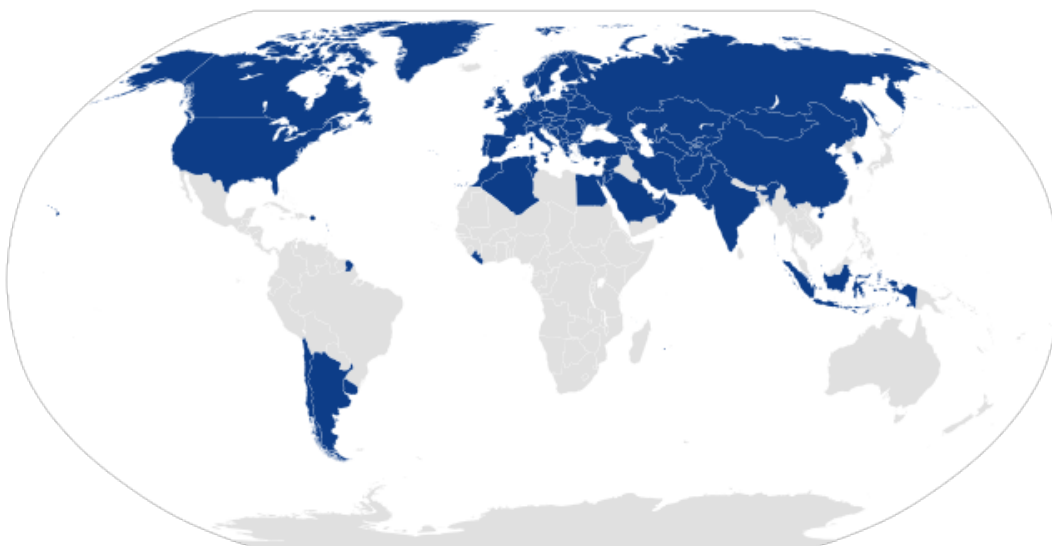
**DIRECTRICES SOBRE EL TRÁNSITO - LA VÍA PARA LOGRAR UN RÉGIMEN DE TRÁNSITO EFICIENTE -
ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS – OMA**

**CONVENIO ADUANERO RELATIVO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS AL AMPARO DE
LOS CUADERNOS TIR - (CONVENIO TIR DE 1975)**

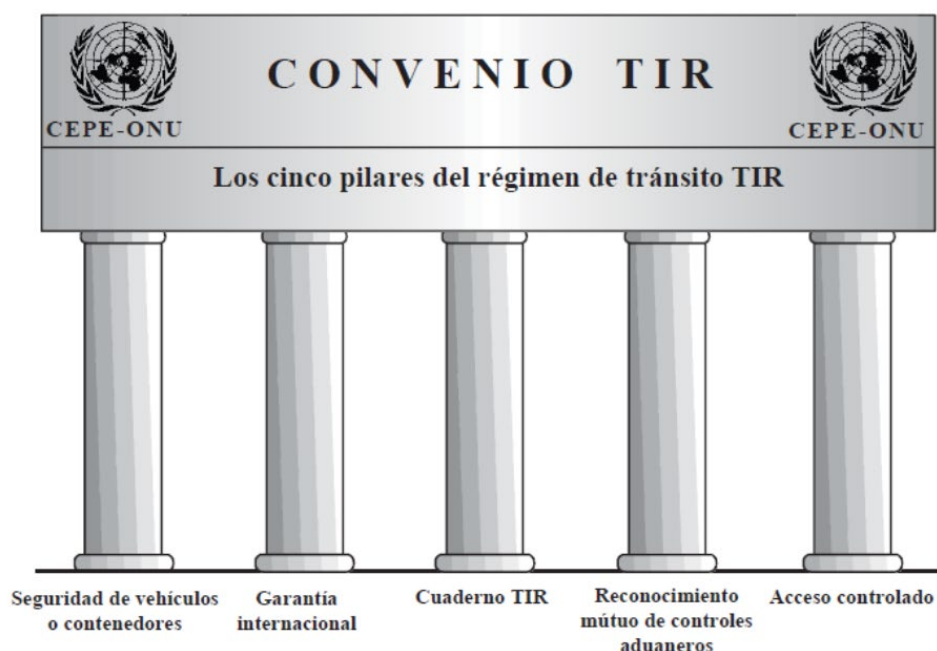
El Convenio TIR (del francés Transit International Routier o Transport International Routier), también conocido como «Régimen TIR» es un acuerdo, para el transporte por carretera, que permite el transporte de mercancías bajo precinto aduanero entre dos países firmantes del acuerdo; el tránsito puede ocurrir a través de países no firmantes. Aunque el primer acuerdo TIR data de 1949; el vigente fue diseñado en 1975 por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE), basándose en otro previo de 1959.

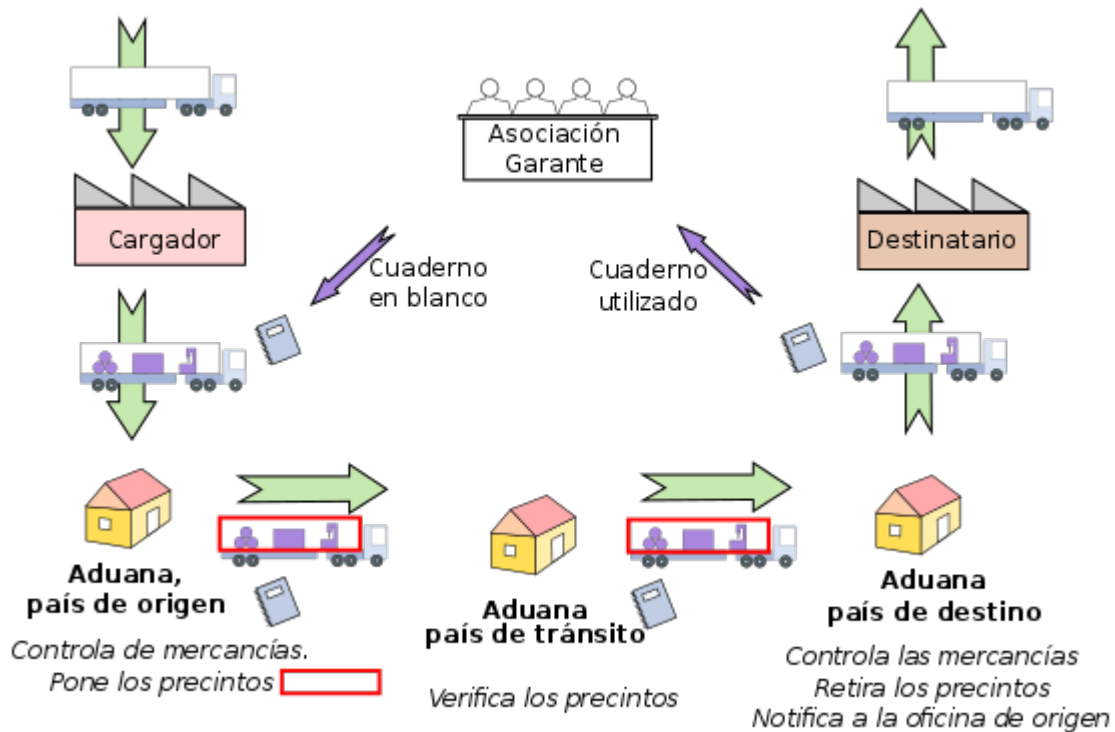
Placa identificativa de los vehículos que circulan bajo el Convenio TIR.

El Convenio TIR pretende favorecer al máximo el transporte internacional de mercancías por carretera. Los controles y formalidades aduaneras se realizan en la aduana de salida y en la de llegada; las aduanas durante el tránsito sólo comprueban el precinto. Así, se consigue acelerar el tránsito en los puestos fronterizos de las mercancías acogidas a este convenio. Se trata de alcanzar un equilibrio entre las responsabilidades de la autoridad aduanera y las del comercio internacional.



Países adheridos.





Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Convenio_TIR

CONVENIO SOBRE LA ARMONIZACIÓN DE CONTROLES FRONTERIZOS

El Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de las Mercancías en las Fronteras se acordó en Ginebra el 21 de octubre de 1982 y entró en vigor el 15 de octubre de 1985. Fue enmendado en dos ocasiones, en 2008 y 2011. El Texto del Convenio se encuentra disponible en seis idiomas en el sitio de Internet de la CEPE/ONU. El Convenio es administrado por el Grupo de Trabajo 30 de la CEPE/ONU.

El Convenio está suscrito actualmente por 56 partes contratantes. Encontrará información detallada en Estado y partes contratantes.

El Convenio aplica a todas las mercancías que se importan, exportan o están en tránsito, cuando son transportadas a través de una o más fronteras marítimas, aéreas o terrestres. Su objetivo es reducir las barreras al comercio internacional y facilitar el tránsito de mercancías, disminuyendo los requisitos para cumplir con las formalidades, y reduciendo el número y la duración de los controles, en particular, por medio de la coordinación internacional de los procedimientos de control y de sus métodos de aplicación.

LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA INCLUYEN:

Los transportistas dedicados al transporte de carga bajo control aduanero están reunidos en el ámbito nacional en distintas organizaciones profesionales, siendo las siguientes las de mayor importancia:

I. ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTISTAS POR CARRETERA (UNIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTISTAS POR CARRETERA (UNIÓN INTERNACIONAL DE CARRETERAS - IRU



es una organización internacional democrática e independiente activa en más de 100 países. Los miembros activos son organizaciones sin fines de lucro que representan un sector del transporte por carretera, o una categoría específica dentro del transporte de pasajeros o mercancías, a nivel nacional. Pueden votar y participar en todas las partes del gobierno de IRU.

Los miembros asociados incluyen organizaciones sin fines de lucro nacionales e internacionales y empresas que participan directa o indirectamente en las actividades de transporte por carretera. No pueden votar, pero pueden participar en los órganos consultivos de IRU y asistir a la Asamblea General.

La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) es la organización mundial de transporte por carretera, que defiende los intereses de los operadores de autobuses, autocares, taxis y camiones para garantizar el crecimiento económico y la prosperidad a través de la movilidad sostenible de personas y mercancías por carretera en todo el mundo.

Historia - La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) se fundó en Ginebra el 23 de marzo de 1948, un año después de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), para acelerar la reconstrucción de una Europa devastada por la guerra mediante el comercio internacional facilitado por el transporte por carretera.

La IRU comenzó como un grupo de asociaciones nacionales de transporte por carretera de ocho países de Europa occidental: Bélgica, Dinamarca, Francia, Países Bajos, Noruega, Suecia, Suiza y Reino Unido.

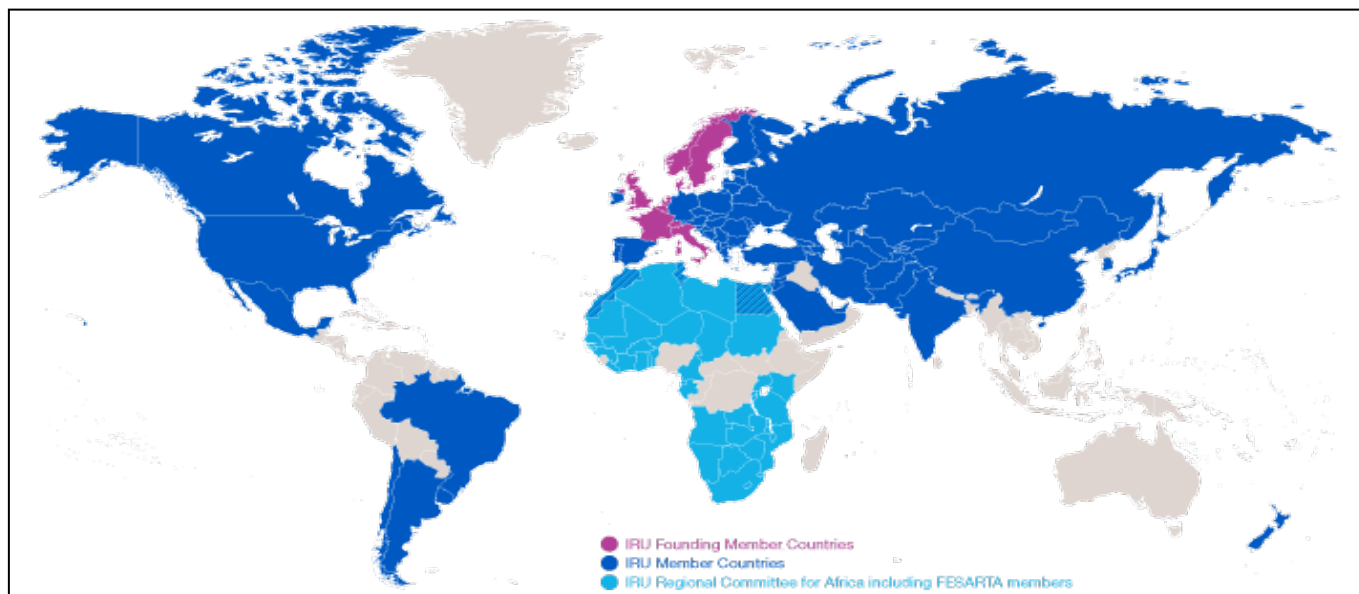
Una federación industrial global de Asociaciones Miembro y Miembros Asociados nacionales en 74 países de los 5 continentes, la IRU representa hoy los intereses de los operadores de autobuses, autocares, taxis y camiones en todo el mundo, desde grandes flotas hasta propietarios-operadores individuales.

Como tal, la IRU tiene una visión verdaderamente global y actúa eficazmente a nivel internacional, regional, nacional e incluso local con las autoridades públicas mediante la implementación de su lema, "Trabajando juntos por un futuro mejor".

Misión y actividades: la IRU, como voz mundial de la industria del transporte por carretera, trabaja para lograr los objetivos gemelos de Desarrollo sostenible y Facilitación del transporte por carretera en todo el mundo. Sin embargo, la IRU no es simplemente un grupo de interés de la industria, sino que defiende los intereses de la economía y la sociedad en su conjunto.

De hecho, la industria del transporte por carretera es la columna vertebral de economías fuertes y sociedades dinámicas. Por lo tanto, es legítimo e indispensable mantener un diálogo con todas las instituciones y partes interesadas que puedan impactar el crecimiento futuro del sector, la capacidad de innovación y las decisiones de inversión, con el fin de representar y salvaguardar una industria que es vital para el crecimiento económico, el desarrollo social y, en última instancia, prosperidad y que juega un papel crucial en la vida de todos al satisfacer la demanda de movilidad sostenible tanto de personas como de mercancías.

COBERTURA GEOGRÁFICA DE LA MEMBRESÍA DE IRU



La misión de la IRU es, por tanto, facilitar el transporte por carretera en todo el mundo y garantizar su desarrollo sostenible., en particular mediante el uso de Entrenamiento vocacional promover la competencia profesional en el sector y mejorar la calidad de los servicios que ofrece.

Defiende la libertad de elección de los clientes entre los modos de transporte y el tratamiento reglamentario equitativo de todos los modos, y promueve la cooperación y la complementariedad con todos los demás modos de transporte.

La IRU participa en actividades que incluyen, entre otras, las siguientes:

- ☒ Camaradería entre todos sus miembros activos y asociados y con organizaciones e industrias relacionadas para definir, desarrollar y promover políticas de interés común;
- ☒ Vigilancia todas las actividades, legislación, políticas y eventos que impactan en la industria del transporte por carretera, respondiendo y cooperando con todos los actores involucrados;
- ☒ Reflexión estratégica sobre los desafíos globales de energía, competencia y responsabilidad social, aprovechando las fortalezas y la experiencia de sus miembros canalizados a través de las Comisiones y Grupos de Trabajo de la IRU;
- ☒ Diálogo con organismos intergubernamentales, organizaciones internacionales y todas las demás partes interesadas relacionadas con la industria del transporte por carretera, incluido el público en general;
- ☒ Cooperación con los responsables políticos, legisladores y formadores de opinión, a fin de contribuir a una legislación informada y eficaz, logrando el equilibrio adecuado entre las necesidades y los intereses de todos;
- ☒ Asociaciones Público-Privadas con las autoridades pertinentes para implementar instrumentos legales como la Convención TIR bajo mandato de la ONU o proyectos transnacionales concretos como la reapertura de la Ruta de la Seda;
- ☒ Comunicación del papel y la importancia de la industria del transporte por carretera, de su posición sobre diversos temas y de datos e información fiables; prestación de servicios prácticos e información, a los operadores de transporte por carretera, como los últimos precios de los combustibles, tiempos de espera en las fronteras, aparcamientos seguros, formación profesional, novedades legislativas, asistencia jurídica, etc. Capacitación
- ☒ Promover la competencia profesional en el sector, mejorar la calidad de los servicios que ofrece y asegurar el cumplimiento de las normas de formación en transporte por carretera con la legislación internacional, a través de la Academia IRU.

COMISIÓN ECONÓMICA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EUROPA – UNECE

La CEPE trabaja para promover un transporte sostenible que sea seguro, limpio y competitivo, a través del desarrollo de la movilidad de mercancías y personal mediante modos de transporte interior, mejorando la seguridad del tráfico, el comportamiento medioambiental, la eficiencia energética, la seguridad del transporte interior y la prestación eficiente de servicios en el sector del transporte.

Temas de la UNECE de énfasis específico, que se pueden encontrar en la siguiente página web <https://unece.org/transport-facilitation-and-security> , están:

- ☒ Facilitación y seguridad del transporte
- ☒ Desarrollo de infraestructura de transporte
- ☒ Sistemas de transporte inteligentes
- ☒ Seguridad vial
- ☒ Cambio climático y transporte sostenible
- ☒ ForFITS: evaluación de las futuras emisiones de CO2
- ☒ Transporte, salud, medio ambiente (EL PEP)
- ☒ Ferrocarriles y autopistas transeuropeas
- ☒ Áreas especializadas: transporte de mercancías peligrosas y normativa vehicular

Otras organizaciones regionales y mundiales relevantes

ASOCIACIÓN MUNDIAL DE LA CARRETERA-PIARC

La Asociación Mundial de la Carretera-PIARC se estableció en 1909. Reúne a las administraciones viales de 122 gobiernos y tiene miembros - individuos, empresas, autoridades y organizaciones - en más de 140 países.

En su página web <http://www.piarc.org/en/knowledge-base/freight-transport/> Se encuentran disponibles para su examen varios artículos, publicaciones y seminarios internacionales importantes sobre el tema del transporte de mercancías.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE CARRETERAS IBÉRICAS Y LATINOAMERICANAS (DIRCAIBEA)

Los siguientes son objetivos del Consejo de Directores de Carreteras de Iberia y Latinoamérica, para servir a la consecución de los propósitos que inspiraron su creación y mejora de la gestión vial en los países miembros:

- ☑ Fomentar la cooperación entre las administraciones de carreteras de Iberia y Latinoamérica, fomentando los lazos personales entre sus líderes.
- ☑ Mejorar el nivel técnico de las administraciones viales de Iberia y Latinoamérica a través del intercambio de experiencias y transferencia de conocimiento.
- ☑ Proporcionar una plataforma de representación colegiada de las administraciones viales de Iberia y Latinoamérica ante otras agencias e instituciones de carácter internacional.
- ☑ Promover el uso del español en foros internacionales sobre ingeniería de carreteras.

La Asociación Mundial de la Carretera (AIPCR / PIARC) y la Junta Directiva de Carreteras Ibéricas y Latinoamericanas (DIRCAIBEA) se reúnen periódicamente en la CEPAL para abordar los desafíos del desarrollo sostenible.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE DE LA CEPAL

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL, es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas, fue creada el 25 de febrero de 1948 para contribuir al desarrollo económico de América Latina y fortalecer los lazos económicos entre los países de la región y con otras naciones del mundo. Posteriormente, se amplió el alcance de su trabajo para incluir a las naciones del Caribe, y también se incorporó el objetivo de promover el desarrollo social en la región.

En 1996, los Estados miembros revisaron su misión institucional y establecieron que la Comisión debería servir como un centro de excelencia, responsable de cooperar con sus países miembros en el análisis global de los procesos de desarrollo.

Esta misión incluye el diseño, seguimiento y evaluación de políticas públicas, así como la prestación de servicios operativos en las siguientes áreas: información especializada, asesoría, capacitación, apoyo a la cooperación y coordinación regional e internacional.

La CEPAL promueve el desarrollo económico y social a través de la cooperación e integración regional y subregional, planificando proyectos de cooperación técnica en ambos niveles, organizando conferencias y reuniones de grupos intergubernamentales y expertos e incorporando una perspectiva regional sobre temas globales en foros internacionales.

Los 33 países de América Latina y el Caribe son Estados miembros de la CEPAL, junto con varias naciones de América del Norte, Asia y Europa que tienen vínculos históricos, económicos y culturales con la región. La Comisión tiene un total de 44 Estados miembros y ocho territorios no independientes del Caribe son miembros asociados de la Comisión.

Informe de la CEPAL sobre Logística y Transporte emitido en diciembre de 2015 - Perfil de Logística de la CEPAL 2008-20014 - Panamá; proporciona datos relevantes sobre el transporte por carretera del país:

REGULACIÓN DE TRANSPORTE DE CARGA EN CENTROAMERICA- TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

Estas son cuatro de las principales asociaciones de Panamá:

-  CANATRACA - Asociación Nacional de Transportistas de Carga
-  ATRACAPA - Asociación De Transporte de Carga de Panamá
-  SICACHI - Sindicato de Transporte de Carga de Chiriquí
-  ATCC - Asociación de Transporte de Carga de Colon

 Entre los países centroamericanos se pueden considerar dos grandes asociaciones:

-  ATI - Asociación de Transporte Internacionales (<http://www.ati.com.gt>)
-  FECATRANS - Federación Centroamericana de Transporte (<http://www.fecatrans.com>)
-  CATRANSCA - <http://www.catransca.net/> <http://www.catransca.net/biblioteca/legislacion.html>

CONTROLES EXISTENTES EN LOS PASOS FRONTERIZOS.

Una frontera representa el límite a la actuación soberana de un país; se utiliza como punto para el registro y el control de las mercancías y personas en tránsito internacional, y cumple una importante función recaudatoria. (www.iadb.org, 2010)

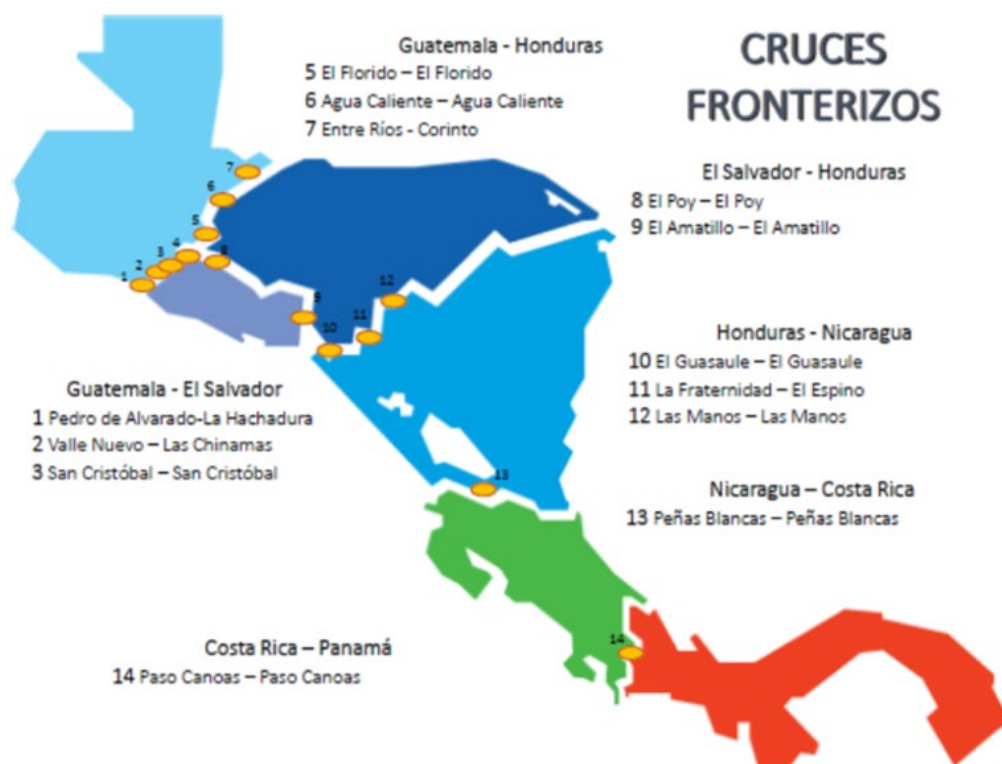
El funcionamiento del transporte regional en los cruces de los pasos fronterizos es sometido a varios controles, a cargo de las siguientes instituciones los distintos países participantes en un determinado viaje:

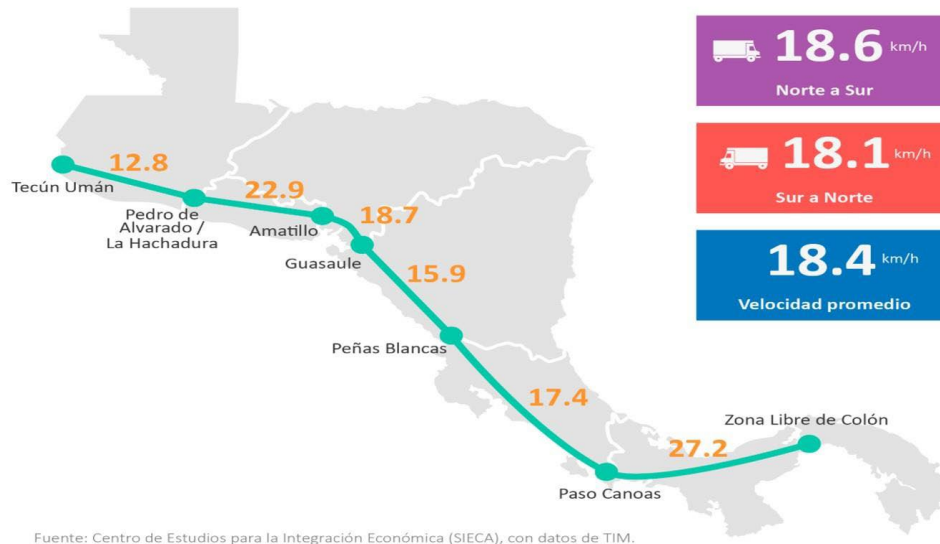
- i) **Autoridad Aduanera,**
- ii) Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (OIRSA), con el apoyo de los respectivos Ministerios de Salud de los países; Controles fitosanitario y zoosanitario.
- iii) Ministerios de Obras Públicas y/o de Transporte,
- iv) Policía, y
- v) Servicios de Migración.

PROCEDIMIENTOS DE ARRIBO Y SALIDA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL Y DESPACHO ADUANERO.

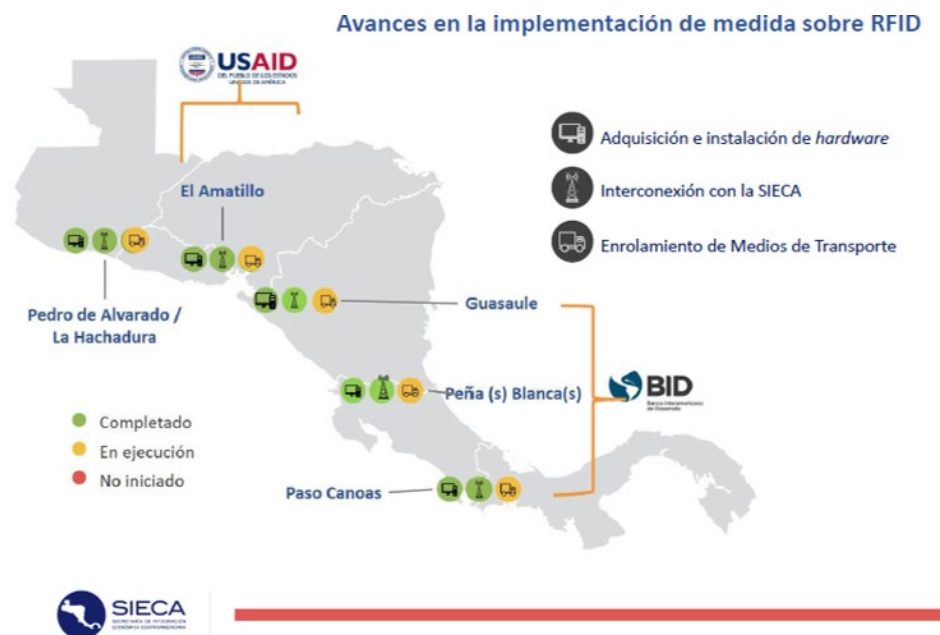


El trámite de autorización de ingreso y salida de mercancías acogidas al régimen de Tránsito Aduanero permite transportar bienes con la suspensión del pago de derechos, impuestos y recargos eventualmente exigibles, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino, cruzando por una o varias fronteras terrestres de los países miembros. (Domingo, 2001)





Fuente: Tomado de la GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS PARA USUARIOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE CENTROAMERICANO



RFID o identificación por radiofrecuencia (del inglés Radio Frequency Identification) es un sistema de almacenamiento y recuperación de datos remotos que usa dispositivos denominados etiquetas, tarjetas o transpondedores RFID. El propósito fundamental de la tecnología RFID es transmitir la identidad de un objeto (similar a un número de serie único) mediante ondas de radio. Las tecnologías RFID se agrupan dentro de las denominadas Auto ID (automatic identification, o identificación automática).

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- ☞ Miera, V. S. (2018). TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS. ESPAÑA: EDITORIAL SÍNTESIS, S.A.
- ☞ TRADELOG. (15 de noviembre de 2020). Retos en logística de transporte terrestre 2020. Obtenido de <https://www.tradelog.com.ar/blog/logistica-de-transporte-terrestre/>
- ☞ UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA (IRU). (2020). INFORME ANUAL 2020 / IRU Annual Report 2020. Ginebra: iru.org.
- ☞ CARRETERA, A. D. (05 de JUNIO de 2021). ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA. Obtenido de <http://www.astic.net/page/homepage>
- ☞ OMC, O. M. (05 de JUNIO de 2021). Transporte por carretera. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/transport_s/transport_land_s.htm
- ☞ Denes, A. T. (2018). Consideraciones sobre el contrato de transporte internacional terrestre de mercaderías. Revista de la Facultad de Derecho.
- ☞ Domingo, M. C. (2001). MEJORES PRACTICAS Y FUTURO DE LAS ADUANAS. BIC.
- ☞ www.iadb.org. (2010). Banco Interamericano de Desarrollo - BIC. www.iadb.org.