



RESPUESTA AL PROYECTO DE
ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL
SOBRE TRANSITO ADUANERO IN-
INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

ALADI/CR/di 367.1
3 de setiembre de 1993

DIRECCION DE ADUANAS DE
BOLIVIA

Nº 0964

La Paz, 13 de abril de 1993

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted en relación a su nota Nº S.C. 003 en la cual solicita que la Aduana Boliviana le haga conocer las observaciones que tiene respecto al "Acuerdo de Alcance Parcial sobre Tránsito Aduanero Internacional Terrestre".

Sobre el particular, me permito hacerle las siguientes observaciones:

I. ASPECTOS GENERALES

1. Es necesario unificar documentos entre los países del Hemisferio Sur a efectos de facilitar el transporte internacional de carga. El MIC/DTA es un esfuerzo por concretar este proyecto.

Se entiende que el control que se pretende efectuar, será el mismo que se realiza para el tránsito de las mercancías en los países del Cono Sur, vale decir quedándose una copia del MIC/DTA en el país transitado, en la última Aduana de Salida.

El formulario MIC/DTA precisa varios datos, y posiblemente provee toda la información requerida por los distintos países del Hemisferio Sur. Pero en la implementación, sólo se contempla poner en vigencia un formulario único, sin indicar como servirá dicho documento para realizar un control eficiente de tránsitos.

Definitivamente el reglamento de tránsito internacional elaborado por ALADI y que adoptó como formulario el MIC/DTA, no ha sido concebido como parte de un sistema, para permitir a los países signatarios el control del tránsito por medios magnéticos; entendiéndose este, como un avance en el proceso de simplificación y facilitación del trámite documentario y consecuentemente, de los flujos de las mercancías que circulan en la región.

La Aduana de Bolivia, considera importante el diseño de un sistema que facilite, simplifique y controle eficazmente el tránsito internacional por medios magnéticos; avanzar del sólo diseño de formularios y reglamentos hacia la consolidación de sistemas, dados los avances tecnológicos de la época.

El desarrollo de este sistema, necesariamente requerirá que antes de implantar un formulario, se defina claramente el flujo de información entre las distintas aduanas, garantizando de esta forma que se pueda cruzar información para controlar que todo lo que salió de una aduana hacia otra, haya llegado a su destino.

2. Se debe definir precisamente cual será el flujo de información entre las distintas aduanas:

- Se debe definir el periodo de tiempo para remitir los informes referidos al MIC/DTA.

- Los informes se remitirán manualmente, por modem o a través de que medio?.

Si se usaran computadoras. Los equipos de las Distintas Aduanas son compatibles?.

- Se enviará la información directamente a las Aduanas Nacionales o se remitirá a través de las cancillerías.

3. En caso de implantarse sólo como un formulario de uso estandarizado en los países signatarios, no concebido como un sistema de control de tránsitos, se convertirá en un formulario adicional en vez de un documento que sustituye a otros.

Si se lo aplicara en sustitución de los documentos actuales, obligaría a fronterizar los controles, puesto que un control eficiente de tránsitos dependería casi exclusivamente de la información proporcionada por las Aduanas de Frontera. Esto quiere decir que si llega un vehículo a la aduana de frontera y esta no lo informa, tranquilamente este vehículo podría irse a un depósito particular, evadiendo todos los impuestos de Ley.

Como usted conocerá; las aduanas más débiles desde el punto de vista de control, en los países del Hemisferio Sur, son precisamente las Aduanas de Frontera.

La aplicación de este documento con los antecedentes antes mencionados favorecería al contrabando documentado.

4. En el caso Boliviano, al ser país mediterráneo, el control del transporte carretero es vital puesto que casi todo nuestro comercio se hace por esta vía.

Desde hace más de un año, la Aduana Boliviana esta en un proceso de reestructuración y dentro de las actividades principales del mismo está considerado el control de tránsitos. Para lo que se diseñó un nuevo manifiesto de carga que se encuentra en vigencia a partir del mes de febrero del presente año.

Este documento no es el MIC/DTA, adjunto a la presente remito a usted el nuevo manifiesto antes mencionado y sus antecedentes.

Cabe destacar que el sistema de control de tránsitos diseñado (del cual el formulario es una parte), permite hacer un seguimiento de cada una de las cargas descritas en cada fila del manifiesto, desde el momento que inicia el tránsito, hasta el momento que es nacionalizada.

Se puede determinar si existen manifiestos falsos, tránsitos no concluidos, etc.

Por lo expuesto precedentemente, usted comprenderá que en caso de adoptar un nuevo documento debe tener igual o mejores ventajas que el actual para adoptarlo.

5. Bolivia esta de acuerdo en tener un documento único, siempre y cuando se lo vislumbre como un documento de control integrante de un sistema y no como un documento que tiene mucha información, pero que no prevé un sistema de control.

II. SOBRE EL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSITO ADUANERO INTERNACIONAL

1. En el artículo 8, se indica que en una misma unidad de transporte podrán ser transportadas mercancías o unidades de carga amparadas en diferentes Declaraciones de Tránsito Aduanero Internacional, cargadas en una o varias aduanas de partida para una o varias aduanas de destino.

Como se indicó en el punto 1, la actual falta de definición sobre la forma en la cual se efectuará el tránsito de mercancías, se agrava mucho más con este artículo, ya que si no se presentan todos los MIC/DTA en una Aduana de Frontera, nada impediría que un vehículo descargara parte de la carga en depósitos particulares.

Sería conveniente que se llegue a un acuerdo para que todos los países tengan balanzas en las Aduanas de Frontera para pesar los vehículos.

2. Se hace mucha mención a los precintos de seguridad como un aspecto fundamental de control, pero lastimosamente la mayoría del parque automotor de nuestros países, no es susceptible a ser precintado.

Se debería propiciar una reunión en el cual se especifiquen las características que deben tener los vehículos, para que se les otorgue permiso para transporte internacional de mercancías, con características estandarizadas en todos los países del Hemisferio Sur.

Posteriormente a esto, propiciar la uniformización de precintos, sellos, etc.

3. En el artículo 23, se norma el transbordo y se debería agregar las siguientes limitantes:

- No se permitirá dividir la carga del vehículo con el cual se inició el tránsito en otros vehículos, debiendo el nuevo vehículo trasladar la totalidad de la carga.

- El vehículo al cual se realice el transbordo deberá trasladar única y exclusivamente las mercancías del vehículo que realizó el transbordo.

4. En el artículo 28 indica que la garantía para vehículos extranjeros que ingresen a un determinado país, sería el propio vehículo.

Si uno de estos vehículos no llega a la aduana de destino, como se recuperan los impuestos?, se tendría que ejecutar la garantía que la empresa transportista presentó a su país. Como?.

Como se observará, es necesario normar específicamente estos aspectos que aún no están definidos, en el reglamento que nos ocupa.

5. Por lo expuesto en el punto 1, el capítulo X debería explicarse en extenso, puesto que si no se define claramente el procedimiento de control del transporte que garantice que un país pueda detectar los tránsitos no concluidos, el MIC/DTA sólo se convertirá en exigencia adicional, que en vez de facilitar el comercio internacional, lo dificultará.
6. El artículo 41 del reglamento indica que se puede hacer cambio de destino en cualquier aduana.

Consideramos que este cambio debería restringirse en los casos que el mismo se haga en aduanas del mismo país.

La solicitud que se hace en el párrafo precedente, es en virtud de facilitar un control de tránsitos eficiente. Esta labor se dificultaría enormemente si se acepta el cambio de destino en cualquier aduana.

La aduana de un país, a través de su sistema central puede conciliar y detectar tránsitos destinados a una aduana que llegaron a otra del mismo país. Obviamente esta tarea no es muy fácil si tiene que intervenir más de una aduana.

III. SOBRE FORMULARIO DE MIC/DTA

1. En el campo 1 y 2 del MIC/DTA, se solicita los siguientes datos de la empresa transportista: Nombre del transportador, domicilio, fecha y número de los permisos originarios y complementarios, número de póliza de seguro y número del registro de contribuyente del transportador en el país de origen.

Independientemente de lo consignado en el formulario, cada una de las aduanas (de partida, frontera o destino), deberá tener un registro manual o informático que le permita saber con certeza si la empresa transportista que solicita el inicio de un tránsito internacional, tiene los papeles en orden. Para este efecto, en dicho registro deberá figurar: el nombre del

transportador, domicilio, fecha y número de los permisos originarios y complementarios, número de póliza de seguro, número del registro de contribuyente del transportador en el país de origen y otros datos que la aduana considere de interés.

La forma de archivo de ese registro necesariamente tendría que ser alfabético o por N° de registro de contribuyente.

Por lo expuesto precedentemente, los únicos datos que se deberían solicitar respecto a la empresa transportista es la razón social y el N° de registro del contribuyente. Con estos dos datos por el registro de cada aduana se conocerían el resto de los datos.

Cabe destacar que el objetivo de los datos solicitados en los campos 1 y 2, es saber con exactitud que empresa transportista lleva la carga y si está autorizada para hacerlo.

2. El campo 3 "Tránsito Aduanero", se indica si la unidad de transporte conduce o no carga.

El manifiesto internacional, se debería confeccionar sólo cuando el vehículo autorizado para porteo internacional lleve carga. Si los vehículos no llevan carga, no debería obligarseles a presentar el MIC/DTA, autorizándoles el ingreso a un país libremente y registrándolos en un libro habilitado para controlar la salida.

Cabe destacar que para determinar si una empresa transportista está habilitada, se tendría que recurrir al registro indicado en el punto 1.

Por lo anteriormente expuesto no sería necesario ese campo.

3. En el campo 4 se indica el número del MIC/DTA asignado por la Aduana de Partida.

Este dato tendría que ser la llave del sistema para realizar un control eficiente de tránsitos y garantizar de esta forma que las aduanas de destino cuenten con información de todos los tránsitos que se iniciaron con destino a esa aduana, para controlar su cancelación.

Se debe definir claramente la composición de esta numeración de tal forma que se pueda tener una relación univoca entre el número otorgado, la aduana interviniente y el manifiesto. Adicionalmente se debe contemplar un dígito verificador, para evitar errores en la captura del número otorgado por la Aduana de Partida.

Para implementar el MIC/DTA en cualquier país, en sustitución de los actuales documentos, es imprescindible que se indique la forma de codificar los manifiestos y la forma en la cual las aduanas intercambiarán información, para garantizar un eficiente control de tránsitos. Caso contrario del MIC/DTA sólo se convertiría en un documento adicional a los ya existentes.

4. En el campo 5 se indica el número total de hojas que conforman el juego del MIC/DTA.

En este punto sería bueno aclarar si sirve para numerar las distintas hojas que componen el MIC/CTA, para aquellos casos en los que se elabore más de un MIC/DTA por unidad de transporte (Ej. la carga tiene varias aduanas de destino).

En aquellos casos que la carga tiene varias aduanas de destino, se elabora un MIC/DTA por aduana de destino?, si es así, se les otorga el mismo N^o de aduana de partida o distintos?

5. En el campo 7 se indica en forma literal la Aduana, la ciudad y el país de partida.

En el campo N^o. 4 (N^o de MIC/DTA asignado por la Aduana de partida), en la composición de la numeración, debería contemplarse el país y aduana de partida, a lo sumo solicitar un literal de la Aduana de Partida a efectos de validar y controlar la numeración otorgada.

6. En el campo 8 se indica los datos correspondientes al lugar donde será descargada la mercancía y el código vigente en el país de partida.

Sobre este punto, cabe destacar que para tener un control eficiente, la codificación de las aduanas debe ser estándar en todos los países. Los sistemas capturarán el código de la Aduana de Destino y el literal servirá únicamente para validar el dato ingresado.

7. En el campo 9 y 10, se indican los datos del propietario del vehículo, más su domicilio, el país otorgante del permiso originario y el rol de contribuyente.

Estos datos no serían necesarios, puesto que el objeto de control es el vehículo y no el propietario o chofer del vehículo.

En el caso de que el vehículo se extraviara con la carga, inmediatamente se procedería a ejecutar las garantías que puso la empresa transportista a la cual pertenece y de la cual se tienen todos los datos en el registro indicado en el punto 1.

8. En el caso de sustitución del camión, tendría que ser necesariamente de la misma empresa transportista y por lo tanto no se requeriría el campo 17.

Si se deseara transbordar a un vehículo se debería realizar dicho transbordo en una aduana, cancelando un tránsito e iniciando otro.

9. En los datos consignados de los campos 23 a 38, por cada carta de porte, cabe destacar lo siguiente:

- Se indica que en el formulario inicial solo existe espacio para una carta porte y si se contiene más de una, se deben utilizar tantas hojas continuación como sean necesarias.

Al respecto cabe destacar que es muy común que una unidad de transporte lleve carga de más de una carta porte, por lo tanto este debería ser un dato columnar que permita consignar datos de hasta cinco cartas porte, sin necesidad de usar hojas adicionales.

El usar muchas hojas es peligroso, puesto que es susceptible a sustitución por otras. Adicionalmente a esto se obliga a repetir todos los datos de cabecera.

- La aduana de destino, no podría ser un dato columnar ya que se debería confeccionar un MIC/DTA por cada aduana de destino.

- Valor FOB y moneda: estos datos generalmente no son de conocimiento del transportista, se conoce que se transporta, la cantidad y el peso. Pero en su mayoría se desconoce el valor.
- País de procedencia, este debería ser un dato de cabecera.
- La codificación del tipo de bultos no debe ser de acuerdo a la codificación vigente en el país de partida sino a una codificación uniforme en todos los países.
- A la aduana le interesa el consignatario, indicar el destinatario y el remitente no tiene ninguna utilidad.

Si existiera algún problema con la carga, se puede acudir a los documentos fuente para conocer esa información.

10. El firmante del MIC/DTA, tendría que ser un representante de la empresa transportista con poder especial para llenar y firmar los MIC/DTA por cuenta de la misma. De esta forma, este documento toma mucho valor legal en contra de la empresa si ocurre algún problema.
11. No se contempla en las copias del MIC/DTA, ninguna copia para los almacenes de depósito a los cuales arribarán las cargas que no necesariamente deben ser de la aduana.
12. En las especificaciones técnicas para la impresión del formulario se debería indicar que la misma se debe realizar a 1/6 o 1/8 de pulgada, a efectos que permita su llenado a través de computadoras.