

DISPOSICIONES SOBRE EXPEDICIÓN, TRÁNSITO Y TRANSBORDO CONTEMPLADAS EN LAS REGLAS DE ORIGEN DE LOS ACUERDOS COMERCIALES

Cómo evitar que se transformen en
obstáculos innecesarios al
comercio negociado



**DISPOSICIONES SOBRE EXPEDICIÓN, TRÁNSITO Y TRANSBORDO
CONTEMPLADAS EN LAS REGLAS DE ORIGEN DE LOS ACUERDOS
COMERCIALES**

**CÓMO EVITAR QUE SE TRANSFORMEN EN OBSTÁCULOS INNECESARIOS AL
COMERCIO NEGOCIADO**

INTRODUCCIÓN

De conformidad con el Programa de Actividades previsto para el año 2024, Actividad 3, la Secretaría General ha elaborado el presente documento con el propósito de evaluar si las disposiciones sobre expedición directa, tránsito y transbordo contempladas en las reglas de origen de los acuerdos suscritos entre los países miembros de la ALADI, se encuentran en consonancia con las actuales prácticas del comercio, el transporte y la logística internacionales, a los efectos de evitar que se transformen en obstáculos innecesarios al comercio negociado.

El documento se estructura en dos capítulos, un apartado de conclusiones y recomendaciones y un anexo.

En el **Capítulo 1** se abordan de manera general las disposiciones sobre expedición, tránsito y transbordo contempladas en las reglas de origen de los acuerdos comerciales, puntualizando cuál es su objetivo y su alcance.

En el **Capítulo 2** se realiza un análisis de las disposiciones sobre expedición, tránsito y transbordo contempladas en las reglas de origen de 51 acuerdos suscritos por los países de la ALADI entre sí.

En el **Anexo** se proporciona el texto de las referidas disposiciones, así como un resumen de sus principales características.

INDICE

| | Págs. |
|--|-------|
| CAPÍTULO 1. LAS DISPOSICIONES SOBRE EXPEDICIÓN, TRÁNSITO Y TRASBORDO CONTEMPLADAS EN LAS REGLAS DE ORIGEN DE LOS ACUERDOS COMERCIALES | 3 |
| 1. Generalidades y objetivo de las disposiciones | 3 |
| 2. Condiciones para el cumplimiento de las exigencias sobre expedición | 4 |
| 2.1 Mercancía transportada sin pasar por el territorio de países no Partes | 4 |
| 2.1.1 Transporte entre países Partes limítrofes | 5 |
| 2.1.2 Transporte por un país Parte en un acuerdo plurilateral | 5 |
| 2.2 Mercancía transportada pasando por el territorio de países no Partes del acuerdo comercial | 6 |
| 2.2.1 Transporte pasando por un país no Parte del acuerdo sin transbordo ni almacenamiento temporal | 6 |
| 2.2.2 Transporte con transbordo en un país que no es Parte del acuerdo, sin almacenamiento temporal | 8 |
| 2.2.3 Transporte con almacenamiento temporal en un país que no es Parte del acuerdo | 8 |
| 2.3 Condiciones para que se cumpla con las disposiciones sobre expedición cuando la mercancía es transportada pasando por el territorio de países no Partes del acuerdo comercial | 9 |
| 2.3.1 Justificaciones para el transporte por países no Partes | 10 |
| 2.3.2 No destinadas al comercio, uso o empleo en el país no Parte | 10 |
| 2.3.3 Control o vigilancia de la aduana del país no Parte | 12 |
| 2.3.4 Operaciones permitidas durante el transporte por el país no Parte | 14 |
| 2.3.5 Prueba de cumplimiento de las condiciones de expedición | 15 |
| 2.4 Las prácticas comerciales y las disposiciones sobre expedición | 22 |
| CAPÍTULO 2. LAS DISPOSICIONES SOBRE EXPEDICIÓN, TRÁNSITO Y TRASBORDO EN LOS ACUERDOS SUSCRITOS ENTRE PAÍSES DE LA ALADI | 24 |
| 1 Acuerdos que contemplan disposiciones sobre expedición | 24 |
| 2. Mercancía transportada sin pasar por el territorio de países no Partes | 25 |
| 3. Justificaciones para el transporte por países no Partes | 26 |
| 4. Operaciones permitidas durante el transporte por países no Partes | 28 |
| 5. Mercancías no destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito | 30 |
| 6. Control o vigilancia de la aduana del país no Parte | 30 |
| 7. Prueba de cumplimiento de expedición directa | 31 |
| CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES | 36 |
| ANEXO. DISPOSICIONES SOBRE EXPEDICIÓN, TRÁNSITO Y TRASBORDO EN LOS ACUERDOS SUSCRITOS ENTRE PAÍSES MIEMBROS DE LA ALADI | 41 |
| FUENTES | 75 |

CAPÍTULO 1

LAS DISPOSICIONES SOBRE EXPEDICIÓN, TRÁNSITO Y TRASBORDO CONTEMPLADAS EN LAS REGLAS DE ORIGEN DE LOS ACUERDOS COMERCIALES

1. Generalidades y objetivo de las disposiciones

En los acuerdos comerciales que incorporan preferencias para el comercio de bienes se requiere que, para poder beneficiarse del trato preferencial, se cumpla con las condiciones para la calificación y la acreditación del origen establecidas a tales efectos en dichos acuerdos.

Adicionalmente, es habitual que en las reglas de origen de cada acuerdo se incluyan disposiciones que establecen la exigencia de que las mercancías objeto de preferencias arancelarias sean transportadas desde el territorio del país exportador, beneficiario de la preferencia, al territorio del país importador, otorgante de la preferencia, de forma directa o sin sufrir transformaciones.

El objetivo de tales disposiciones es que las mercancías que salen del país de exportación sean las mismas que ingresan al país de importación y que no sufran durante su transporte ninguna modificación que pueda alterar su condición de originarias, incluso si durante dicho transporte son objeto de transbordo, con o sin almacenamiento temporal.

Así, mientras algunos acuerdos hacen mayor énfasis en si las mercancías son transportadas o no por el territorio de países no Partes (principio de territorialidad), otros se centran en la no alteración de las mismas entre que estas salen del país de exportación y llegan al país de importación (principio de no alteración).

Dependiendo del acuerdo, las referidas disposiciones suelen denominarse: “expedición directa”; “tránsito y transbordo”; “tránsito y expedición directa”; “transbordo y expedición directa”; “expedición, transporte y tránsito de mercancías”; “transporte directo” o “condiciones de transporte”; y en cada una de ellas se precisa el alcance así como las condiciones que deben reunirse para su cumplimiento.

La práctica de incluir en las reglas de origen de los acuerdos comerciales disposiciones relativas a condiciones de expedición o de transporte directo data de las últimas décadas del siglo XX, momento en el cual aún no se había generalizado el uso del contenedor, una herramienta que vino a revolucionar el transporte y el comercio mundial.

El transporte a granel y de carga suelta conlleva un mayor riesgo de que las mercancías sufran alteraciones durante el tránsito y las operaciones de transbordo, razón por la cual se optó por incluir, en la mayoría de los acuerdos comerciales, cláusulas que establecían las referidas condiciones.

No obstante lo anterior, las prácticas comerciales actuales han cambiado. Se ha generalizado el uso del contenedor en el transporte de cargas, los cuales se cierran en origen y se abren en destino, el comercio internacional ha aumentado y los flujos de mercancías no necesariamente utilizan las rutas más directas sino las de menor coste, cobrando una gran relevancia en el manejo logístico de la carga el almacenamiento en centros de distribución y la consolidación de envíos para lograr menores precios.

En este contexto, en el cual las operaciones de tránsito y de transbordo, incluso con almacenamiento, son “moneda corriente”, las expresiones “expedición directa” y “transporte directo” no parecen las más adecuadas para referirse a las condiciones en que debe realizarse el transporte de mercancías originarias.

Adicionalmente, resulta oportuno revisar tales disposiciones a la luz de las características de las actuales operaciones de comercio internacional, transporte y logística, a los efectos de evaluar la pertinencia de modernizarlas y aportarles mayor claridad, lo cual redundaría en una mayor seguridad jurídica en su aplicación.

2. Condiciones para el cumplimiento de las exigencias sobre expedición

A continuación, se exponen las condiciones en materia de expedición que suelen contemplar los acuerdos comerciales, cuyo cumplimiento es requerido a los efectos del otorgamiento del trato preferencial acordado.

Cuadro 1: Condiciones para el cumplimiento de las exigencias de expedición

| Condiciones para el cumplimiento de las exigencias de expedición | | |
|--|---|--|
| Principio de territorialidad | | Principio de no alteración |
| Sin pasar por países no Partes | Pasando por países no Partes | |
| | Que el transporte por países no Partes esté justificado. | |
| | Que la mercancía no esté destinada al comercio, uso o empleo en el país no Parte. | |
| | Que la mercancía permanezca bajo control o vigilancia de la autoridad aduanera del país no Parte. | |
| | Que la mercancía no sea objeto en el país no Parte de operaciones no permitidas. | Que la mercancía no sea objeto durante su transporte de operaciones no permitidas. |
| | Que se compruebe el cumplimiento de las exigencias anteriores. | |

2.1 Mercancía transportada sin pasar por el territorio de países no Partes

Las reglas de origen de varios acuerdos comerciales establecen que la exigencia de expedición se entiende cumplida cuando las mercancías son transportadas desde el país de exportación hasta el país de importación **sin pasar por** el territorio de uno o más países **no Partes** del acuerdo de que se trate.

Si bien esta disposición es relevante en aquellos acuerdos que cuentan únicamente con dos Partes signatarias (acuerdos bilaterales), o incluso en aquellos en que, siendo plurilaterales, todos los países Partes deben cumplir con las mismas reglas para la calificación del origen, cabe preguntarse si resulta igualmente adecuada para aquellos acuerdos plurilaterales en los cuales las reglas de origen se hayan establecido bilateralmente y difieran entre sí.

Esto debido a que los acuerdos no suelen incluir condiciones adicionales a las territoriales, tales como el tipo de operaciones permitidas durante el transporte en el caso de operaciones que tengan lugar sin pasar por el territorio de países no Partes.

Considerando la hipótesis de que el transporte únicamente se realice por el territorio de países Partes en el acuerdo comercial, existen dos posibilidades:

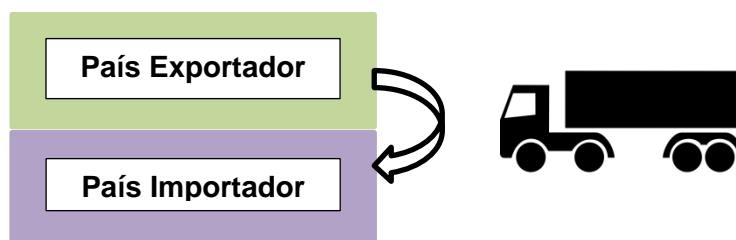
- Transporte entre países limítrofes; y
- Transporte pasando por uno o más países Partes en el acuerdo, distintos del país exportador y del país importador.

Cabe hacer notar que, en el transporte marítimo y aéreo, las operaciones de transporte desde el país de exportación hasta el país de importación, sin efectuar escalas, se consideran como realizadas sin pasar por el territorio de países no Partes.

2.1.1 Transporte entre países Partes limítrofes

En el Diagrama 1 se ilustra una operación en la cual el país de exportación y el país de importación son países limítrofes y suscribieron entre si un acuerdo comercial bilateral. En este caso particular la mercancía es transportada directamente del país exportador al país importador sin transbordo ni almacenamiento temporal.

Diagrama 1: Transporte entre países Partes limítrofes

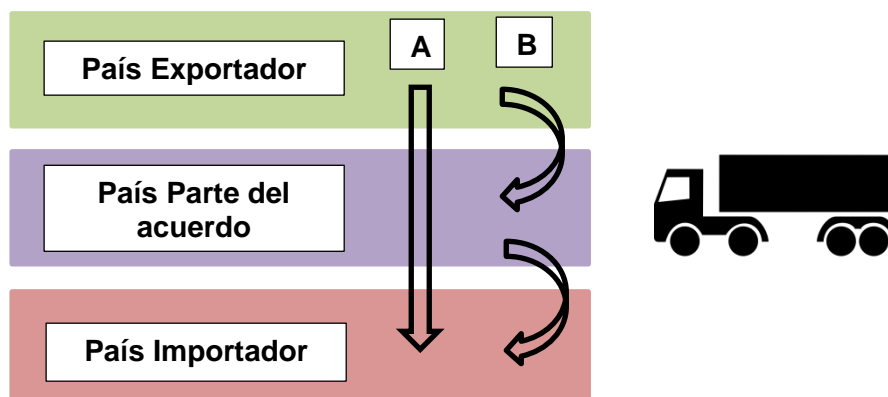


2.1.2 Transporte por un país Parte en un acuerdo plurilateral

En el Diagrama 2, a diferencia del anterior, el país de exportación, el país de importación y el país de tránsito, son Partes en un acuerdo plurilateral. La mercancía es transportada desde el país de exportación hasta el país de importación pasando por un país de tránsito que es también Parte en el acuerdo.

En la opción (A) el tránsito tiene lugar sin interrupciones, mientras que en la opción (B) la mercancía es objeto de transbordo, con o sin almacenamiento temporal en el país de tránsito.

Diagrama 2: Transporte por un país Parte en un acuerdo plurilateral



2.2 Mercancía transportada pasando por el territorio de países no Partes del acuerdo comercial

Asimismo, las exigencias de expedición se consideran cumplidas cuando, pasando por el territorio de uno o más países no Partes del acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, se cumplen determinadas condiciones que pueden variar de un acuerdo a otro y de las cuales nos ocuparemos más adelante.

En esta modalidad de transporte pueden tener lugar las siguientes posibilidades:

- Transporte pasando por un país no Parte del acuerdo sin transbordo ni almacenamiento temporal;
- Transporte con transbordo en un país que no es Parte del acuerdo, sin almacenamiento temporal; y
- Transporte con transbordo y almacenamiento temporal en un país que no es Parte del acuerdo.

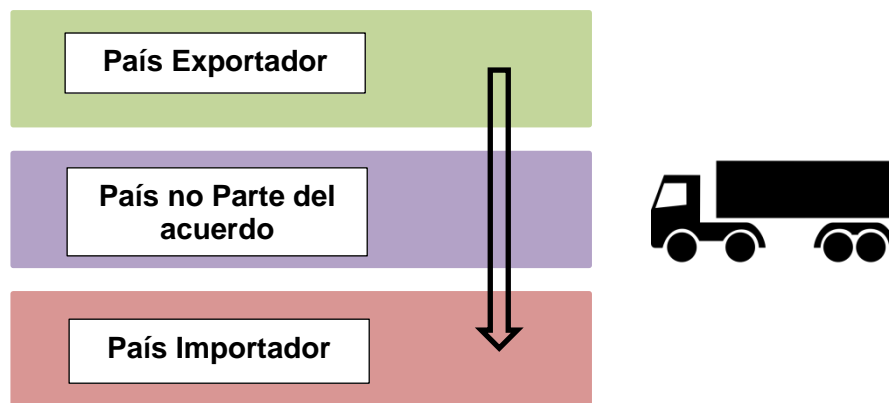
A continuación, se proporcionan diagramas que ejemplifican estas tres operaciones.

2.2.1 Transporte pasando por un país no Parte del acuerdo sin transbordo ni almacenamiento temporal

En el Diagrama 3 se ilustra una operación en la cual la mercancía es transportada desde el país de exportación hasta el país de importación pasando por un país que no es Parte en el acuerdo comercial.

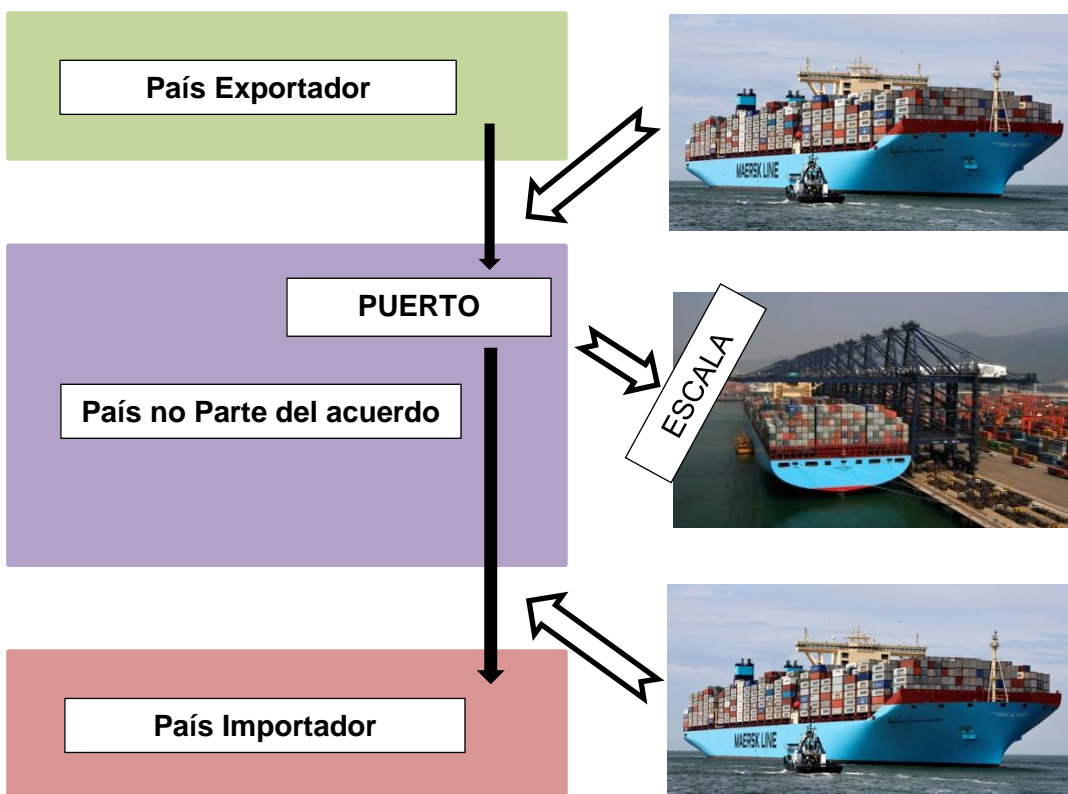
Tratándose de un transporte terrestre, la mercancía se encontrará bajo el régimen de tránsito aduanero durante el tramo definido entre la aduana de ingreso al territorio del país no Parte y la aduana de salida del territorio de dicho país.

Diagrama 3: Transporte pasando por un país no Parte del acuerdo sin transbordo ni almacenamiento temporal



Cabe hacer notar que, cuando el transporte tiene lugar por vía marítima o aérea, el medio de transporte puede realizar escalas comerciales en el país no Parte en el acuerdo, ocasiones en las cuales puede descargar otra mercancía o tomar otra mercancía a bordo, mientras que la mercancía originaria permanece en bodega, tal como se muestra en el Diagrama 4.

En el Diagrama 4: Transporte de mercancía por vía marítima con escala en un país no Parte



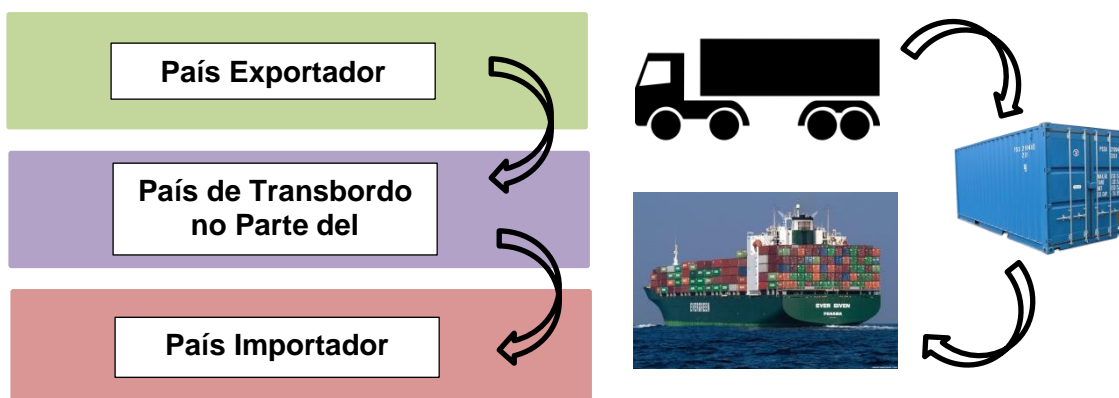
2.2.2 Transporte con transbordo en un país que no es Parte del acuerdo, sin almacenamiento temporal

En el Diagrama 5 se ejemplifica una operación de transporte internacional de mercancías con transbordo y sin almacenamiento temporal en el territorio de un país no Parte del acuerdo.

En el transbordo las mercancías son descargadas del medio de transporte utilizado para el arribo al territorio del país no Parte del acuerdo y cargadas en el medio de transporte utilizado para la salida del territorio de dicho país.

Durante el transporte desde el país de exportación hasta el país de importación la mercancía puede ser objeto de varias operaciones de transbordo.

Diagrama 5: Transporte con transbordo en un país que no es Parte del acuerdo, sin almacenamiento temporal



Cabe hacer notar que, en la práctica, las mercancías no suelen transbordarse directamente de un medio de transporte a otro, sino que entre que son descargadas de un medio de transporte y cargadas o recargadas en el medio de transporte que las llevará hasta su destino en el país de importación, permanecen horas o incluso días en los recintos portuarios o aeroportuarios, playas de contenedores, almacenes o depósitos. Ello conlleva la dificultad de poder distinguir con claridad cuándo estamos ante una operación de transbordo sin almacenamiento temporal y cuándo ante un transbordo con almacenamiento temporal, lo cual se vuelve aún más complejo si se tienen en cuenta las diferencias existentes en el alcance que a estos términos se les da en la normativa aduanera de los distintos países.

Poder diferenciar claramente ambas operaciones resulta fundamental si se tiene en cuenta que los documentos considerados probatorios del cumplimiento de las disposiciones de expedición, tránsito y transbordo suelen ser distintos según haya tenido lugar o no un almacenamiento temporal. No obstante lo anterior, en las reglas de origen de los acuerdos preferenciales no se suelen incluir definiciones al respecto.

2.2.3 Transporte con almacenamiento temporal en un país que no es Parte del acuerdo

El Diagrama 6 corresponde a una operación de transporte internacional de mercancías con almacenamiento temporal en el territorio de un país no Parte del acuerdo.

Las mercancías son descargadas del medio de transporte utilizado para el arribo al territorio del país no Parte del acuerdo, ingresadas para almacenamiento temporal en un depósito o almacén, y posteriormente cargadas en el medio de transporte utilizado para la salida del territorio de dicho país, con destino al país de importación.

Cabe hacer notar que, tanto en el caso del transporte con transbordo sin almacenamiento, como en el transporte con almacenamiento temporal y posterior reembarque, los medios de transporte que participan en la operación pueden pertenecer al mismo modo de transporte o a distintos modos, como, por ejemplo, carretero, ferroviario, aéreo, o marítimo.

Diagrama 6: Transporte con almacenamiento temporal en un país que no es Parte del acuerdo



Es oportuno resaltar que las disposiciones sobre expedición, tránsito y transbordo contempladas en las reglas de origen de los acuerdos comerciales, no suelen definir cuál es el alcance de los términos “tránsito”, “transbordo” y “almacenamiento temporal”, ni tampoco establecer en qué recintos puede producirse tal almacenamiento (especie perteneciente al recinto aduanero, depósito aduanero, depósito libre, zona franca o zona libre), lo cual agrega una dificultad adicional al momento de evaluar su cumplimiento.

2.3 Condiciones para que se cumpla con las disposiciones sobre expedición cuando la mercancía es transportada pasando por el territorio de países no Partes del acuerdo comercial

Dependiendo de lo que establezcan las reglas de origen de cada acuerdo comercial, las condiciones que deben reunirse para que se entiendan cumplidas las exigencias de expedición, cuando la mercancía es transportada pasando por un país no Parte, pueden referirse a:

- Que el transporte por países no Partes del acuerdo esté justificado por las razones que en cada acuerdo se indiquen;
- Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito no Parte;
- Que las mercancías permanezcan bajo control o vigilancia de la aduana del país no Parte;
- Que las mercancías no sufran, durante el transporte o depósito en el país no Parte, ninguna operación distinta a las que se enumeran en la respectiva disposición, siendo tales operaciones, en la mayoría de los acuerdos, operaciones de descarga, carga o recarga, y manipulación para mantenerla en buenas condiciones o asegurar su conservación.

2.3.1 Justificaciones para el transporte por países no Partes

Varios acuerdos requieren que el transporte por países no Partes esté justificado y, a ese respecto, listan las razones posibles. Dependiendo del acuerdo, las razones por las cuales se puede justificar el transporte por países no Partes son las siguientes:

- Geográficas
- Relativas a requerimientos del transporte;
- Logísticas;
- Técnicas; o
- Comerciales.

Sin embargo, tales acuerdos no precisan el alcance de estos términos, lo cual, en los hechos, puede llevar a dudas o a interpretaciones distintas en cuanto a si se está cumpliendo o no con la condición requerida.

Así, por ejemplo, cuando un acuerdo refiere únicamente a razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte, puede quedar la duda de si dentro de los requerimientos de transporte, además de cuestiones relacionadas con la oportunidad y disponibilidad del transporte, también se deben considerar otras cuestiones que hacen a la logística, como por ejemplo, abaratar costos en el transporte, en la distribución o en el manejo de inventarios, o si estas últimas no están contempladas.

En otros acuerdos de más reciente data, por el contrario, las Partes han optado por no incluir, en las disposiciones sobre expedición, cláusulas en las cuales se requiera la referida justificación.

Esto tiene sentido ya que, en definitiva, las razones por las cuales en la operación de transporte se optó por tal o cual ruta u operación no es lo relevante a los efectos del cumplimiento o no de origen.

Lo anterior es sin perjuicio de que la aduana del país de importación pueda, ante una operación de transporte que le resulte no usual o extraña, evaluar el riesgo y decidir verificar si las mercancías fueron objeto o no de modificaciones, así como la calidad de originarias de las mismas.

En ese orden de ideas, en las “Directrices de Tránsito Aduanero de APEC 2019”, impulsadas por Chile ([2019/SOM3/SCCP/025](#)), particularmente en la Directriz 2, se establece que las medidas para demostrar el cumplimiento de las disposiciones de transporte directo deben centrarse en la no alteración de las mercancías y en el control aduanero más que en la forma en que las mercancías fueron transportadas hacia el país de importación.

2.3.2 No destinadas al comercio, uso o empleo en el país no Parte

En algunos acuerdos se establece como condición para el cumplimiento de las exigencias de expedición que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito no Parte.

Al respecto, cabe hacer notar que en dichos acuerdos no se precisa si el término “tránsito” está referido al “régimen de tránsito aduanero” o al transporte propiamente dicho, entendido como la acción de transportar una mercancía pasando por el territorio de un país no Parte del acuerdo.

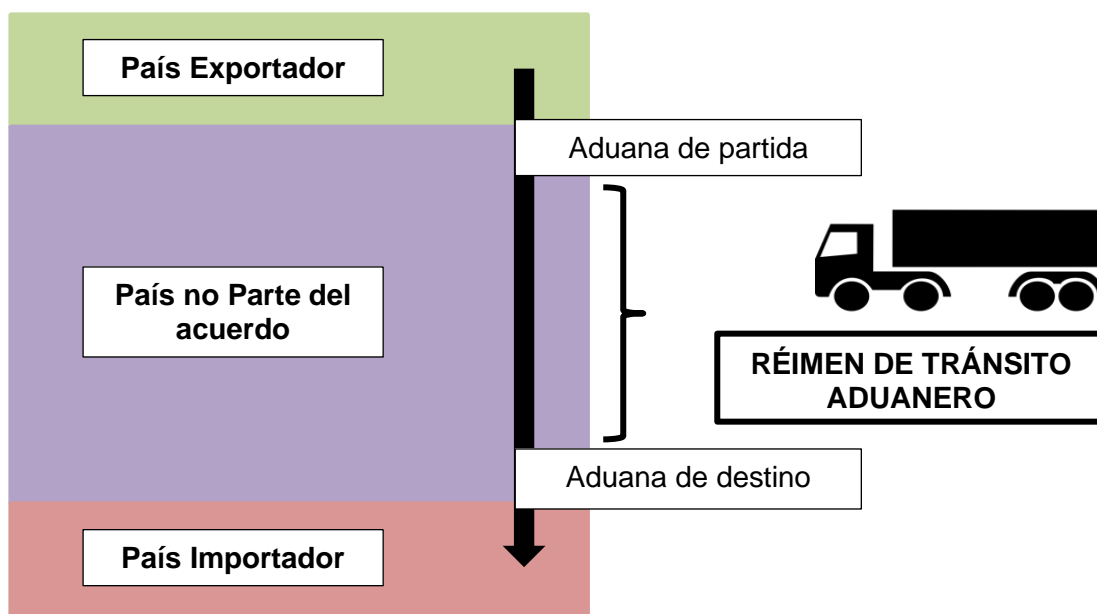
En caso de referirse al “régimen de tránsito aduanero”, situación que implicaría el transporte de la mercancía entre una aduana de partida y una de destino situadas en el país no Parte del acuerdo, la condición de que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito resulta redundante, ya que, si las mismas se encuentran en régimen de tránsito aduanero, dicho régimen, por definición, tiene ese alcance.

Así, si una mercancía se destinara al comercio, uso o empleo en el país de tránsito, se estaría desvirtuando el régimen de tránsito aduanero.

En cualquier caso, el sentido de esta condición es que la mercancía originaria, durante su transporte hasta el país de importación, no debe ingresar al mercado interno del país no Parte a los efectos de ser comerciada, consumida o incorporada a un proceso productivo en dicho país.

En el Diagrama 7 se ilustra una operación de transporte terrestre en la cual la mercancía es transportada por el territorio del país no Parte del acuerdo, bajo el régimen de tránsito aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino.

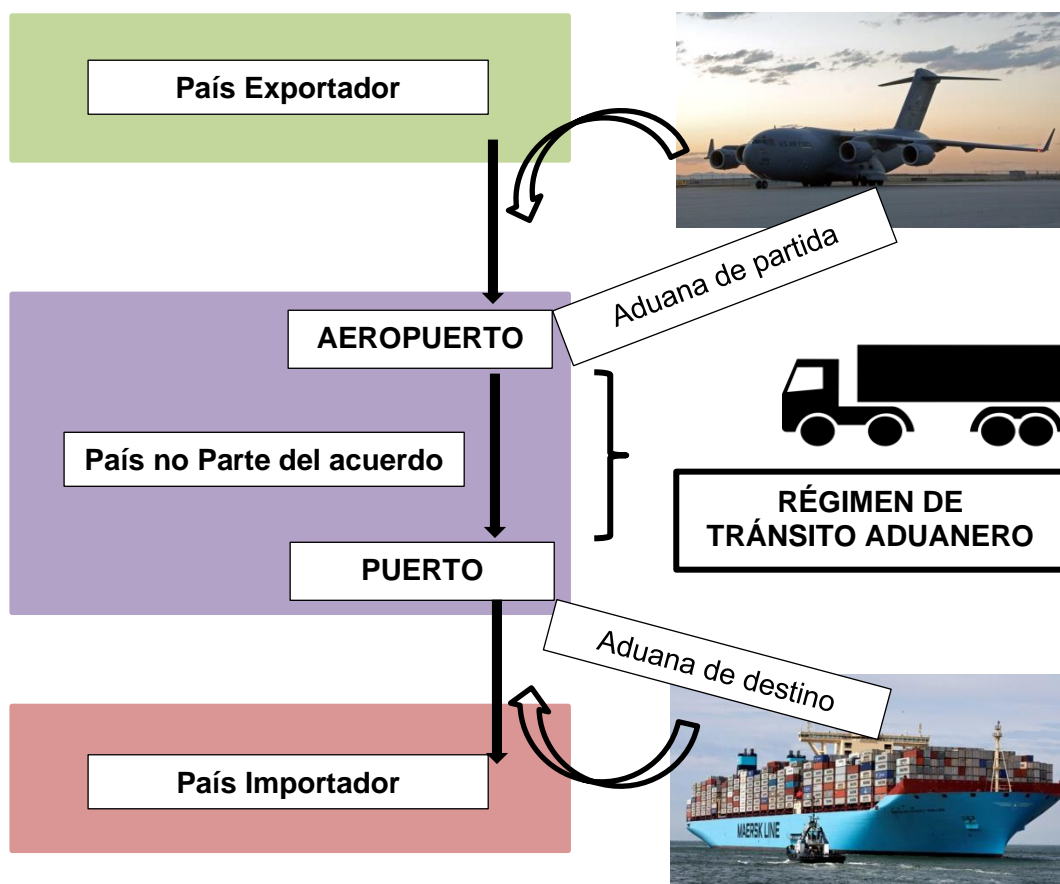
Diagrama 7: Mercancía en régimen de tránsito aduanero (Ejemplo 1)



En el Diagrama 8 se muestra otro ejemplo de operación de transporte en la cual la mercancía es transportada desde el país exportador hasta el país no Parte del acuerdo por vía aérea, luego es descargada en un aeropuerto del país no Parte y transportada vía terrestre hasta un puerto de dicho país y, por último, es embarcada en un buque con destino al país de importación.

En esta operación, en el tramo en que la mercancía es transportada desde el aeropuerto del país no Parte del acuerdo hasta el puerto de dicho país, se encuentra bajo régimen de tránsito aduanero.

Diagrama 8: Mercancía en régimen de tránsito aduanero (Ejemplo 2)



Cabe hacer notar que, cuando el medio de transporte en el cual se encuentra la mercancía atraviesa las aguas jurisdiccionales o el espacio aéreo del país no Parte del acuerdo, teniendo como destino el país de importación, la mercancía no se encuentra en régimen de tránsito aduanero.

2.3.3 Control o vigilancia de la aduana del país no Parte

Una condición que suele estar presente en todos los acuerdos es aquella que establece que durante el transporte por un país no Parte las mercancías deben permanecer, en todo momento, bajo el control o vigilancia de las autoridades aduaneras de dicho país.

El objetivo de tal disposición es, justamente, evitar que la mercancía pueda ser sustituida por otra no originaria o sometida a operaciones que modifiquen su condición de originaria durante el transporte por países no Partes.

En el **régimen de tránsito aduanero** la mercancía se encuentra, por definición, bajo control de la aduana y es por ello que, en las operaciones de transporte terrestre, que son las que involucran mayor riesgo, la carga en tránsito se traslada por rutas predefinidas, precintada o con marcas de identificación que deben permanecer intactas e, incluso, en algunos casos, con custodia o escolta aduanera.

En cuanto a las operaciones de **transbordo**, estas suelen tener lugar en zona primaria aduanera o recintos aduaneros, y en el caso de transbordos que se produzcan por razones de fuerza mayor o caso fortuito, como por ejemplo la rotura de un camión, se realizan también bajo vigilancia aduanera.

En relación al “**almacenamiento temporal**”, una de las dificultades que presentan las disposiciones contempladas en gran parte de los acuerdos comerciales es, justamente, que en ellas no se define qué debe entenderse por “almacenamiento temporal” en ese contexto.

En el marco de algunos acuerdos, como por ejemplo el Tratado de Libre Comercio suscrito entre Chile y Centroamérica, esta dificultad se ha saldado con la aprobación de una decisión de la Comisión de Libre Comercio ([Decisión 37](#)), mediante la cual se adoptó una Directriz sobre la aplicación e interpretación del Artículo 4.14 relativo a transbordo y expedición directa o tránsito internacional.

Al respecto, se acordó que la expresión “almacenamiento temporal” “se refiere a una mercancía originaria que ha sido almacenada o depositada temporalmente, cuando durante el tránsito haya permanecido en un Depósito Aduanero, Zona Franca, Zona Libre, Depósito Libre, o cualquier otro régimen aduanero, siempre que haya permanecido bajo control de la autoridad aduanera y que garantice que la mercancía no haya sido sometida a transformación o modificación que altere su carácter de originaria”.

En cualquier caso, cuando la mercancía es objeto de **almacenamiento temporal** en un depósito aduanero o en un espacio perteneciente al recinto aduanero (zona primaria aduanera) se encuentra, por definición, bajo control de la aduana, mientras que, si el almacenamiento se produce en una zona franca o libre, se debe analizar, en la legislación vigente, si dicha zona franca o libre se encuentra o no bajo control de las autoridades aduaneras del país en que está establecida.

No obstante lo anterior, dependiendo de lo establecido en la legislación aduanera de cada país, pueden existir distintas modalidades de depósitos aduaneros que se diferencian por el tipo de operaciones a las cuales pueden ser sometidas las mercancías en ellos ingresadas, a saber: depósitos temporales, depósitos de almacenamiento, depósitos comerciales, depósitos logísticos y depósitos industriales, entre otros.

Esta condición no es exigida cuando el medio de transporte en el cual se encuentra la mercancía atraviesa las aguas jurisdiccionales o el espacio aéreo del país no Parte del acuerdo teniendo como destino el país de importación, puesto que la misma no se considera ingresada al territorio aduanero.

De modo similar, cuando durante una **escala** en un puerto o aeropuerto situado en el territorio de un país no Parte la mercancía **permanece en la bodega** del buque o aeronave debido a que su destino es otro país, se considera como no ingresada al territorio aduanero.

2.3.4 Operaciones permitidas durante el transporte por el país no Parte

Otra condición presente en las disposiciones sobre expedición refiere a que la mercancía no sea sometida, en el territorio del país no Parte del acuerdo, a operaciones distintas a las señaladas en cada acuerdo.

El objetivo de listar las operaciones posibles es evitar que las mercancías sufran transformaciones durante el transporte hasta el país de importación que puedan modificar su condición de originarias.

Dependiendo del acuerdo, estas operaciones son algunas de las establecidas a continuación:

- Descarga;
- Carga o recarga;
- Manipulación / operaciones necesarias para mantenerla en buenas condiciones o impedir su deterioro;
- Manipulación / operaciones necesarias para transportarla al territorio de otra Parte;
- Transbordo;
- Almacenamiento;
- Operaciones normales de manipulación;
- Embalaje;
- Re embalaje;
- Empaque;
- Re empaque
- Etiquetado;
- Marcado;
- Fraccionamiento;
- Fraccionamiento de envíos;
- Separación de un embarque a granel;
- Consolidación;
- Desconsolidación;
- Agregar cualquier documentación para asegurar el cumplimiento de los requisitos internos de la Parte importadora; y
- Otras operaciones que no impliquen cambio de su condición de originarias.

Existen distintos niveles de restricción en cuanto a las operaciones posibles dependiendo del acuerdo. No obstante ello, las tres primeras operaciones listadas suelen estar contempladas en todos los acuerdos.

En cualquier caso, las operaciones permitidas debieran revisarse cada cierto tiempo para evaluar si están acorde con las prácticas del comercio internacional, el cual es dinámico, a los efectos de que las disposiciones contempladas en los acuerdos comerciales no se transformen en obstáculos al comercio preferencial.

Cabe hacer notar que aquellos acuerdos que establecen en su normativa una distinción basada en si el transporte se produce únicamente por el territorio de países Partes del acuerdo o si tiene lugar por países no Partes (principio de territorialidad), no suelen hacer referencia a las operaciones que pueden realizarse en el territorio de los países Partes¹. Tal situación podría llevar a interpretar que en el territorio de los países Partes las mercancías pueden ser objeto de cualquier operación.

2.3.5 Prueba de cumplimiento de las condiciones de expedición

Las disposiciones sobre expedición pueden contener cláusulas relativas a la **potestad** otorgada a la aduana del país de importación para requerir del importador una prueba de cumplimiento, tales como los **documentos de transporte** y los **documentos de control aduanero** emitidos por la aduana del país no Parte.

No obstante, si las referidas disposiciones no hacen referencia a esa potestad aduanera, no establecen los elementos a probar ni indican cuales podrían considerarse documentos probatorios, se genera una triple incertidumbre:

- Incertidumbre en cuanto a si la aduana de importación tiene potestad para exigir al importador que compruebe el cumplimiento de la exigencia de expedición directa;
- Incertidumbre en cuanto a cuáles serían los extremos o elementos a comprobar, por ejemplo: las razones por las cuales la operación de transporte se realizó de tal o cual manera o siguiendo tal ruta; si la mercancía permaneció bajo el control de aduana del país no Parte; o si la mercancía no fue objeto, en el país no Parte, de operaciones no permitidas; e
- Incertidumbre derivada de desconocer cuáles serían los documentos considerados probatorios a satisfacción de la aduana del país de importación.

Los acuerdos que contemplan disposiciones relativas a qué documentos se consideran probatorios del cumplimiento de las condiciones de expedición, suelen hacer referencia a los **documentos de transporte** y a los **documentos de control aduanero** emitidos por la aduana del país no Parte.

Los documentos de transporte

Los documentos de transporte tienen las siguientes funciones:

- Instrumentar el contrato de transporte de la mercancía desde el punto en que se toma la carga hasta el punto de destino convenido;
- Acreditar el recibo de las mercancías para su transporte;
- Habilitar a su tenedor (consignatario o quien lo haya adquirido por endoso) a retirar la mercancía en destino contra su presentación.

¹ Las disposiciones contempladas en las reglas de origen del MERCOSUR (ACE 18.218) constituyen una excepción.

Los documentos de transporte contienen, entre otras, información relativa al punto donde se tomó la carga para su transporte y al punto donde debe ser entregada al destinatario. Adicionalmente, pueden contener información sobre los transbordos realizados, si los hubiere. Es por ello que se consideran documentos probatorios de las condiciones de expedición de la mercancía en el contexto de las reglas de origen de los acuerdos comerciales.

En el Cuadro 2 se presentan las diferentes denominaciones del documento de transporte según el modo de transporte, así como la información relativa a quién lo emite.

Cuadro 2: Documentos de transporte según el modo de transporte

| Documentos de Transporte | | |
|---|-----------------------|--|
| Documento | Modo de transporte | Quién lo emite |
| Conocimiento de Embarque (<i>Bill of Lading – B/L</i>) | Transporte marítimo | La empresa naviera o su agente de transporte marítimo |
| Guía Aérea/Conocimiento de Embarque aéreo (<i>Air Way Bill</i>) | Transporte aéreo | La compañía de transporte aéreo o su agente de transporte aéreo |
| Carta de Porte | Transporte terrestre | La empresa de transporte terrestre o su agente de transporte terrestre |
| Documento de Transporte Multimodal o Conocimiento de embarque Multimodal (<i>Forwarder Bill of Lading – FBL</i>) | Transporte multimodal | El Operador de Transporte Multimodal (OTM) |

Si bien la expresión “conocimiento de embarque” corresponde al transporte marítimo, esta denominación suele emplearse en la práctica comercial para designar también a los documentos de transporte utilizados en los demás modos de transporte. No obstante lo anterior, la característica principal que distingue al conocimiento de embarque (*Bill of Lading – B/L*) de los demás documentos de transporte es que es un título valor, un título representativo de la mercancía, lo cual implica que al transferirlo mediante endoso, se está transfiriendo la propiedad de la misma.

Los **agentes de transporte** se encargan de gestionar el ingreso, la permanencia y salida de los medios de transporte del territorio de cada país involucrado en una operación de transporte internacional, así como de las operaciones de carga y descarga de las mercancías y de las operaciones de transbordo.

Los envíos de transporte marítimo suelen ser gestionados por una empresa intermediaria, el **transitario (*freight forwarder*)** quién, a su vez, suele trabajar con agentes de carga que lo representa en el país de origen y en el país de destino.

Los **agentes de carga** se encargan de la contratación del transporte y los seguros en nombre del exportador o importador, así como de consolidar y desconsolidar la carga mediante la emisión de conocimientos de embarque.

Cuando intervienen los referidos intermediarios, la naviera emite un primer B/L al transitario/agente de carga, el conocimiento “Madre” o *Master B/L*, en el cual el transitario/agente de carga actúa como expedidor (*shipper*) y como consignatario.

Adicionalmente, el transitario/agente de carga a quien se le consignó el *Master B/L*, emite un segundo B/L, el conocimiento "Hijo" o *House B/L*, en el cual figura como expedidor el exportador real de la mercancía y como consignatario el importador de la misma. Así, cada *Master B/L* se corresponde con tantos *House B/L* como envíos se hayan consolidado.

Esta práctica se observa en el caso de carga consolidada (carga LCL²), consistente en distintos envíos realizados por distintos exportadores para distintos importadores situados en un mismo destino, que comparten un mismo contenedor.

El transitario/agente de carga consolida todas las cargas y actúa como expedidor y como consignatario. Al llegar la carga a destino realiza la desconsolidación y libera las mercancías para su entrega a quienes poseen los respectivos *House B/L*.

En el Cuadro 3 se identifican los actores que intervienen en una operación de transporte marítimo.

Cuadro 3: Actores que intervienen en una operación de transporte marítimo

| ¿Quién es quién? | |
|--|--|
| Expedidor/embarcador/cargador (<i>Shipper</i>) | Exportador o Transitario/agente de carga (<i>freight forwarder</i>) |
| Transitario/agente de carga (<i>Freight Forwarder</i>) | Intermediario entre la empresa naviera o su agente de transporte marítimo y el exportador e importador. Brinda servicios de asesoría y gestión en el transporte de mercancías: contratación del transporte, consolidación y desconsolidación de cargas. |
| Empresa naviera | Quién posó los buques que hacen el transporte. |
| Agente de transporte marítimo | Empresa que se encarga de gestionar el ingreso, permanencia, aprovisionamiento y salida de los buques del territorio de cada país. Asimismo, se ocupa del cumplimiento de las operaciones de carga, descarga y transbordo. |
| Consignatario (<i>Consignee</i>) | Importador o Transitario/agente de carga (<i>freight forwarder</i>) A quién se le debe entregar la mercancía en destino. |
| Notificado (<i>Notify</i>) | Punto de contacto en destino a quien se le debe notificar que la mercancía ha llegado a destino. Puede coincidir con el consignatario o puede ser otro. Si el importador no aparece como consignatario puede aparecer como notificado. |

Los documentos de control aduanero

Según lo establecido en las disposiciones sobre expedición de varios acuerdos comerciales, los documentos de control aduanero pueden ser requeridos por la aduana del país de importación como prueba de que la mercancía no fue objeto de operaciones no permitidas y de que permaneció bajo control o vigilancia de la aduana durante su almacenamiento temporal en el país no Parte o, incluso, durante su pasaje por el territorio de dicho país, con o sin transbordo.

² LCL es la sigla de *Less Than Full Container*. Indica que se trata de una carga inferior a la del contenedor. La sigla FCL - *Full Container Load* -, indica que se trata de una carga a contenedor completo.

Esta disposición no siempre es fácil de cumplir, debido a que las aduanas no suelen emitir un documento que establezca que la mercancía permaneció bajo su control o un “certificado de no manipulación” y, puesto que el país no Parte no participa en el acuerdo comercial, no se le puede obligar a emitir un documento específico con esa finalidad.

Se estaría ante una situación en la cual la carga de la prueba descansa sobre el importador y este último se ve, en ocasiones, imposibilitado de aportarla.

Al respecto, en la [Decisión Ministerial de Nairobi](#) sobre las Normas de Origen Preferenciales para los Países Menos Adelantados (PMA) (2015), en el párrafo 3.1 a), relativo a requisitos de documentación, los Miembros se obligan, como principio general, a abstenerse de exigir certificados de no manipulación a los PMA, reservando únicamente su solicitud en caso de que “haya preocupaciones en relación con el transbordo, la manipulación o documentación fraudulenta”.

Un ejemplo de solución acordada bilateralmente es la contemplada en el Artículo 23 de las [reglas de origen](#) del Acuerdo de Complementación Económica N° 71 (ACE 71), suscrito entre Cuba y Panamá, en relación al denominado en ese ámbito “[Certificado de Reexportación](#)”.

Se trata de una disposición relativa a la prueba de cumplimiento del requisito de expedición directa establecido en los acuerdos suscritos por Cuba con otros países, en aquellos casos en que las mercancías importadas por Cuba, en el marco de dichos acuerdos, provenga de una zona franca situada en Panamá.

Al respecto, Cuba se comprometió a aceptar el denominado Certificado de Reexportación como documento habilitado a fin de acreditar que las mercancías sujetas a descarga y recarga o a procesos destinados a mantenerla en buen estado, o comercializadas dentro de una zona franca ubicada en Panamá y reexportada hacia Cuba, han permanecido bajo control de la aduana y no han experimentado cambios o sufrido un procesamiento ulterior u otro tipo de operación que les haga perder el trato preferencial del respectivo acuerdo comercial.

Los “Certificados de Reexportación” son expedidos y suscritos por la Autoridad Aduanera de Panamá y refrendados por la Autoridad Administrativa de la respectiva zona franca.

Otro ejemplo de dictado de normativa, en este caso nacional, que posibilita que la aduana de un país no Parte emita una constancia de control aduanero, se observa en las siguientes resoluciones de la Dirección Nacional de Aduanas del Uruguay:

- [Resolución General N° 14/2021](#) de 14/04/2021: Procedimiento para la emisión de constancias de control aduanero de mercadería almacenada en Zonas Francas;
- [Resolución General N° 38/2023](#) de 28/06/2023: Disposiciones para la emisión de constancias de control aduanero de mercadería almacenada en depósito intra-aeroportuario, correspondiente a mercaderías que hayan ingresado al amparo de un Documento Único Aduanero (DUA) de Tránsito, que permanezcan almacenadas en el mismo depósito intra-aeroportuario, y que egresen al amparo de un DUA; y

- [Resolución General N° 40/2024](#) de 10/06/2024: Procedimiento para la emisión de constancias de control aduanero de mercadería almacenada en depósito intra-aeroportuario ingresada al amparo de un manifiesto aéreo, no contando con un DUA de Tránsito, siendo el manifiesto aéreo la única declaración aduanera disponible.

La referida normativa fue dictada en el entendido de que resultaba conveniente para el desarrollo de los servicios logísticos del país y la facilitación del comercio, y dada la necesidad manifestada por los operadores de comercio exterior de contar con un documento que certificara que las mercancías almacenadas en zonas francas y depósitos intra-aeroportuarios, con destino a terceros países, permanecieron bajo control aduanero, con el fin de obtener los beneficios previstos en ciertos acuerdos comerciales preferenciales suscritos entre terceros países.

Los documentos emitidos al amparo de dichas resoluciones son los que a continuación se detallan.

Al amparo de la Resolución General N° 14/2021:

- [Declaración jurada de no alteración de mercadería en Zonas Francas](#); y
- [Constancia de control aduanero de mercadería almacenada en Zonas Francas](#).

Al amparo de la Resolución General N° 38/2023:

- [Declaración jurada de no alteración de mercadería en Depósito intra-aeroportuario](#); y
- [Constancia de control aduanero de mercadería almacenada en Depósito intra-aeroportuario](#).

Al amparo de la Resolución General N° 40/2024:

- [Declaración jurada de no alteración de mercadería almacenada en depósito intra-aeroportuario al amparo de manifiesto aéreo](#); y
- [Constancia de control aduanero de mercadería almacenada en depósito intra-aeroportuario al amparo de manifiesto aéreo](#).

De otra parte, en las “Directrices de tránsito aduanero de APEC 2019” ([2019/SOM3/SCCP/025](#)), específicamente en la Directriz 3, se establece que, a efectos de transparencia y certeza, los países deben identificar claramente los posibles documentos que sirvan para demostrar el cumplimiento de las disposiciones de transporte directo citando, entre otros, documentos de transporte, factura, manifiesto de carga, prueba de origen y documentos comerciales. Sin embargo, el país importador debe esforzarse por aceptar documentación equivalente, de acuerdo con cada acuerdo comercial.

En la mencionada Directriz se agrega que tales documentos deberán poder demostrar, de manera suficiente, que las mercancías en tránsito, transbordo o depósito no han sido objeto de operaciones distintas a las autorizadas por el acuerdo correspondiente, esto es, acreditar su no alteración.

Al respecto, en la Directriz 6 se establece que, para asegurar la no alteración de las mercancías durante el tránsito, transbordo o depósito, los países deben esforzarse por utilizar tecnología, como precintos (electrónicos o no) y etiquetas adhesivas, de acuerdo a la naturaleza del empaque.

Asimismo, en la Directriz 5 se hace referencia a que, para facilitar la demostración del cumplimiento de las disposiciones sobre transporte directo en el caso de mercancías que transitaron a través de un país que no es parte o que transbordaron en un país que no es parte, se alienta a los países a tomar mayores ventajas de las medidas de cooperación aduanera recogidas en sus acuerdos bilaterales, plurilaterales o regionales.

Lo anterior pone de relevancia dos cuestiones.

La primera, ¿en qué tipo de operaciones debería solicitarse el documento de control aduanero o certificado de no manipulación?

¿Únicamente cuando exista almacenamiento temporal en un país no Parte o también en los casos de escala con permanencia en bodega y cuando la mercancía circula bajo el régimen de tránsito aduanero?

En el caso de carga contenerizada ¿tiene sentido solicitar un certificado de no manipulación?

La segunda, si dicha prueba debiera presentarse sistemáticamente o únicamente cuando la aduana del país de importación lo solicite.

Con respecto a la primera cuestión, una alternativa podría ser solicitar el certificado de no alteración únicamente cuando hay almacenamiento, dado que la aduana del país importador no tiene posibilidad de conocer cuáles son las operaciones permitidas en cada tipo de recinto con los que cuenta cada país no Parte por el que pasa la mercancía.

Con respecto al transporte en contenedores, teniendo en cuenta que estas unidades de carga se sellan en origen y no se abren hasta llegar a destino y que, por tanto, la mercancía no se manipula durante el trayecto, podría prescindirse de la solicitud de documentación relativa a la no manipulación.

En el caso de mercancía que no fue objeto de almacenamiento, sea porque estuvo afectada al régimen de tránsito aduanero, o por haber sido objeto de transbordo sin almacenamiento, ésta no puede sufrir ninguna alteración por la propia naturaleza de la operación o del régimen al que está acogida, por lo tanto, no debería requerirse en estos casos un certificado de no alteración.

En el caso de la ocurrencia de una operación aduanera de tránsito, esta podría comprobarse con una copia de la declaración de tránsito aduanero, mientras que, en el caso de transbordo, con la información que surja de los documentos de transporte.

Cuando el medio de transporte en el cual se encuentra la mercancía atraviesa las aguas jurisdiccionales o el espacio aéreo del país no Parte del acuerdo teniendo como destino el país de importación, puesto que la mercancía no se considera ingresada al territorio aduanero, no debería solicitarse y de hecho no se solicitan documentos de control aduaneros ni certificados de no alteración.

Situación similar ocurre con las mercancías que permanecen en la bodega del buque o de la aeronave durante una escala.

En el Cuadro 4 se resume la documentación mediante la cual se podría comprobar el cumplimiento de las condiciones de expedición, para cada una de las ocurrencias que pueden tener lugar durante el transporte hasta el país de importación.

Cuadro 4: Documentación probatoria de las condiciones de expedición

| Ocurrencias en el transporte | Documentación probatoria |
|--|---|
| Transporte por aguas jurisdiccionales o por el espacio aéreo de países no Partes | No debería exigirse. |
| Escala con permanencia de la mercancía en bodega del buque o de la aeronave | No debería exigirse o, en su defecto, documentos de transporte. |
| Operación bajo el Régimen de Tránsito Aduanero | Copia de la declaración de tránsito aduanero. |
| Transbordo sin almacenamiento | Documentos de transporte en los cuales se informe el transbordo. |
| Transbordo con almacenamiento, mercancía en contenedor | Documentos de transporte en los cuales se informe el transbordo. |
| Transbordo con almacenamiento, mercancía sin contenedor | Documentos de transporte en los cuales se informe el transbordo y certificado de no manipulación emitido por la aduana del tercer país. |

En cuanto a la segunda cuestión, el uso del término “podrá” parecería indicar que no se trataría de un requerimiento sistemático, exigible en todas las operaciones, no obstante, el hecho de que la aduana pueda requerirlos al momento de la solicitud del trato preferencial o con posterioridad al despacho, de alguna manera obliga a que el importador los tenga en su poder al momento de solicitar la importación.

Si bien es procedente otorgar la potestad a la aduana del país de importación para solicitar pruebas de no alteración, pareciera razonable que ésta ejerza dicha potestad únicamente en aquellos casos en los cuales tenga dudas con respecto a la no alteración de las mercancías durante el almacenamiento temporal. No obstante, debería existir cierta flexibilidad en cuanto a la documentación considerada probatoria en el sentido de aceptar las pruebas disponibles tales como documentos aduaneros, de almacenaje emitidos por los depositarios o de transporte, y no denegar el beneficio del acuerdo únicamente porque no se pudo aportar un documento específico de control aduanero.

Es justamente en esta instancia en la que se requiere buscar soluciones creativas en conjunto, explorando la posibilidad de cooperación e intercambio de información entre las aduanas de los países que participan en iniciativas de integración.

Al respecto, el [Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el comercio Global](#) (Marco SAFE), elaborado en el ámbito de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), confiere a las aduanas de los distintos países miembros la potestad de colaborar entre ellas posibilitando la realización de un control integrado de la cadena logística.

2.4 Las prácticas comerciales y las disposiciones sobre expedición

Cuando una mercancía es enviada desde el país de exportación hacia el país de importación en un viaje directo que se produce sin la ocurrencia de transbordos, habrá un único documento de transporte o conocimiento de embarque directo que contendrá la información completa sobre el transporte desde el origen hasta el destino final en el que tendrá lugar la importación.

Asimismo, en operaciones de transporte en las cuales se conoce desde el inicio que en el transcurso del viaje van a producirse transbordos, puede emitirse un tipo de conocimiento de embarque denominado "*Through B/L*", el cual cubre el viaje completo, desde el lugar de embarque hasta el destino final, haciendo constar los transbordos que tendrán lugar en el trayecto.

Sin embargo, las navieras y las aerolíneas, al cubrir rutas que les permiten recoger carga en distintos puertos y aeropuertos alrededor del mundo, realizan con frecuencia cambios de itinerario sobre la marcha, los cuales pueden ocasionar transbordos que no estaban previstos originalmente.

En tales casos, puede que el importador sea informado mediante correo electrónico o mediante acceso a un tracking del envío proporcionado por el agente de cargas, pero esto no es siempre así, lo cual dificulta el hecho de disponer de documentación probatoria.

En la práctica comercial internacional existen también casos en los cuales una mercancía es objeto de exportación en el país de origen, pero, en lugar de tener como destino predefinido un determinado país de importación, es estoqueada o almacenada en algún centro de distribución ubicado en un tercer país. De hecho, es frecuente que en el momento en que la mercancía deja el país de exportación aún no se sepa quién la comprará y, por ende, cuál será el país de importación.

En dicha eventualidad, la exportación puede acompañarse de una factura válida únicamente a efectos aduaneros o, en su defecto, de una factura comercial dirigida al depositario ubicado en un país no Parte. Posteriormente, cuando se concreta la venta que dará origen a una importación en el país de destino final, el exportador emitirá una factura comercial dirigida al importador o, en su defecto, dicha factura será emitida por un tercer operador. Asimismo, el exportador emitirá el certificado de origen correspondiente a nombre del importador.

Esta práctica comercial consistente en estoquear mercancía en centros de distribución tiene un impacto en las condiciones del transporte, ya que éste debe realizarse, necesariamente, en dos tramos: una operación de transporte desde el país de exportación hasta el país de almacenamiento o distribución y otra desde el país de almacenamiento o distribución hasta el país de importación, cada una con su correspondiente documento de transporte.

Adicionalmente, hay un impacto en la emisión del certificado de origen ya que, debido a que en el momento de la exportación aún no se conoce cuál será el importador ni la cantidad de mercancía que adquirirá, el referido certificado de origen debe emitirse necesariamente luego de que la mercancía dejó el país de exportación, lo cual no está previsto expresamente en la mayoría de los acuerdos comerciales.

Al respecto, en el documento titulado “Repercusión de las condiciones de expedición directa en la utilización de preferencias por los países menos adelantados – Nota de la Secretaría” ([G/RO/W/187/Rev.1](#)), elaborado en el ámbito del Comité de Normas de Origen de la OMC, la Secretaría reconoce que *“es habitual que los productos que son objeto de comercio internacional transiten por centros logísticos locales, regionales o mundiales, de ahí que las normas de origen preferenciales tengan que establecer un equilibrio entre la obligación de asegurar la integridad de los productos que son objeto de preferencias y la realidad del transporte internacional de carga y la distribución. Este ejercicio de equilibrio es diferente en cada acuerdo preferencial, lo que se traduce en diferentes niveles de restricción”*.

Lo anterior da cuenta del desafío que supone buscar un justo equilibrio entre las exigencias contempladas en las disposiciones sobre expedición y la flexibilización necesaria que permita conciliar dicha normativa con las prácticas del comercio internacional actual, con el objetivo de evitar que las referidas disposiciones se conviertan en obstáculos al comercio preferencial.

CAPÍTULO 2

LAS DISPOSICIONES SOBRE EXPEDICIÓN, TRÁNSITO Y TRANSBORDO EN LOS ACUERDOS SUSCRITOS ENTRE PAÍSES DE LA ALADI

En el presente capítulo se analizan las disposiciones sobre expedición, contempladas en 51 acuerdos suscritos entre los países de la ALADI que contienen preferencias arancelarias.

En el **Anexo** se incluye un listado de las disposiciones contenidas en tales acuerdos, así como un relevamiento de sus principales características.

En el caso del Acuerdo de Complementación Económica N° 38 suscrito entre Chile y Perú, se consideraron las disposiciones contenidas en la Decisión 11 de la Comisión Administradora de dicho acuerdo, mediante la cual se reemplazaron las contempladas en el Artículo 4.7 del mismo.

1 Acuerdos que contemplan disposiciones sobre expedición

Del análisis realizado se desprende que, de los 51 acuerdos, 46 contemplan disposiciones sobre expedición, mientras que 5 carecen de disposiciones específicas al respecto.

Estos últimos son los siguientes:

- Acuerdo de Alcance Parcial de Renegociación N° 29 suscrito entre Ecuador y México (AAP.R 29);
- Acuerdo de Alcance Parcial de Renegociación N° 38 suscrito entre México y Paraguay (AAP.R 38);
- Acuerdo de Alcance Regional N° 1 Nómina de Apertura de Mercados a favor de Bolivia (AR NAM 1);
- Acuerdo de Alcance Regional N° 2 Nómina de Apertura de Mercados a favor del Ecuador (AR NAM 2); y
- Acuerdo de Alcance Regional N° 3 Nómina de Apertura de Mercados a favor de Paraguay (AR NAM 3).

En el caso particular del AAP.R 29, en el Artículo 2 del acuerdo se establece que “Los países signatarios convienen en otorgarse, respecto de los gravámenes vigentes para terceros países, las preferencias que se señalan para los productos originarios y procedentes de sus respectivos territorios...”

Cabe hacer notar que si bien se exige una doble condición para acceder al trato preferencial –origen y procedencia- la no inclusión de una definición del término “procedencia” ocasiona dificultades al momento de utilizar el acuerdo, debido a la incertidumbre en cuanto a qué operaciones de transporte y logística pueden realizarse sin perder el referido trato.

En los otros cuatro acuerdos, la ausencia de disposiciones específicas podría interpretarse como ausencia de obligación de cumplir con tal requerimiento. Ello implicaría que la única condición para beneficiarse del tratamiento preferencial sería cumplir origen.

2. Mercancía transportada sin pasar por el territorio de países no Partes

La mayoría de los acuerdos analizados establece que la exigencia de expedición se considera cumplida cuando las mercancías son transportadas desde el país de exportación hasta el país de importación sin pasar por el territorio de países no Partes en el acuerdo comercial y no contemplan restricción alguna en cuanto a las operaciones a las cuales pueden someterse las mercancías.

El régimen de origen del MERCOSUR (ACE 18.218), sin embargo, posee una particularidad que no está presente en los demás acuerdos que contemplan normativa similar. Tal particularidad consiste en incluir una condición adicional a la territorial, listando las operaciones a que pueden someterse las mercancías durante su transporte por el territorio de los países Partes.

Al respecto, establece que “los productos transportados, con o sin transbordo o almacenamiento a través de uno o más Estados Partes... solo pueden ser objeto de operaciones destinadas a asegurar su comercialización, conservación, fraccionamiento en lotes o volúmenes u otras operaciones, siempre que no se altere la clasificación arancelaria ni el carácter originario”.

Cabe hacer notar que el listado de operaciones permitidas durante el transporte por países Partes del acuerdo es más amplio que el de las operaciones permitidas en el territorio de países no Partes, tal como se muestra en el Cuadro 5.

Cuadro 5: Operaciones permitidas durante el transporte de las mercancías en el ACE 18.218

| Operaciones permitidas durante el transporte ACE 18.218 | |
|---|---|
| Por Estados Partes | Por Estados no Partes |
| Operaciones necesarias para asegurar su conservación | Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación |
| Operaciones destinadas a asegurar su comercialización | |
| Fraccionamiento en lotes o volúmenes | |
| Otras operaciones siempre que no alteren la clasificación arancelaria ni el carácter originario | Carga |
| | Descarga |

Las operaciones de carga y descarga establecidas a título expreso en el apartado relativo al transporte por países no Partes, pueden considerarse contempladas dentro de las “otras operaciones que no alteren la clasificación arancelaria ni el carácter originario” referidas en el apartado relativo al transporte por países Partes.

En el caso de transporte por países no Partes, no están permitidas las operaciones destinadas a asegurar la comercialización, cuyo alcance no está especificado a título expreso, ni el fraccionamiento en lotes o volúmenes.

El ACE 75 suscrito entre Chile y Ecuador, por su parte, no contempla la territorialidad como principio rector, sino que está basado en el principio de “no alteración”, según el cual las mercancías originarias para las cuales se solicita el trato arancelario preferencial en una Parte, deben ser las mismas mercancías enviadas por la Parte exportadora y no deben alterarse o transformarse de ninguna manera.

Las disposiciones relativas a las operaciones a las que pueden someterse las mercancías durante el transporte no distinguen entre países Partes y no Partes, sino que son de aplicación cualquiera sea el país por el cual circulen las mercancías hasta llegar al país de importación.

3. Justificaciones para el transporte por países no Partes

De los 46 acuerdos que contienen disposiciones específicas sobre expedición, 18 no requieren que se justifique el transporte por países no Partes, mientras que 28 exigen que dicho transporte esté justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos del transporte. 5 de esos 28 acuerdos, además, contemplan a título expreso las razones logísticas como una justificación, lo cual permite inferir que estas últimas, en el ámbito de dichos acuerdos, no se consideran comprendidas dentro de las consideraciones relativas a requerimientos del transporte.

Cabe hacer notar que la mayoría de los 18 acuerdos que no requieren justificación son acuerdos más nuevos o que actualizaron sus reglas de origen recientemente, como es el caso del ACE 18 (2023) y los acuerdos automotores que aplican sus disposiciones en la materia (ACE 2, ACE 13, ACE 14, ACE 57 y ACE 74), del ACE 38 (2022), del ACE 75 (2020), o que fueron suscritos bajo el formato de tratados o acuerdos de libre comercio, caso del ACE 24.9, ACE 41, ACE 67 y de los TLC suscritos por Panamá con Chile, Colombia y Perú.

Lo anterior permite identificar una tendencia hacia la eliminación de la obligación de que el transporte por países no Partes esté justificado, en las disposiciones sobre expedición directa, tránsito y transbordo de los acuerdos comerciales suscritos entre países de la ALADI.

En el Cuadro 6 se resumen las justificaciones para el transporte por países no Partes contempladas en los acuerdos suscritos entre países de la ALADI, clasificadas en tres categorías: geográficas; relativas a requerimientos del transporte; y otras.

Cuadro 6: Justificaciones para el transporte por países no Partes

| Justificaciones para el transporte por países no Partes | | | | |
|---|-------------|------------------------------|---------------------|--------------|
| Acuerdo | Geográficas | Requerimientos de transporte | Otras | No contempla |
| ACE 2 (AR-UY) Automotor | | | | X |
| ACE 6 (AR-MX) | X | X | Técnicas Logísticas | |
| ACE 13 (AR-PY) Automotor | | | | X |
| ACE 14 (AR-BR) Automotor | | | | X |
| ACE 18 (AR-BR-PY-UY) Nuevo régimen | | | | X |
| ACE 24 (CL-CO) | | | | X |
| ACE 33 (CO-MX) | X | X | | |
| ACE 35 (AR, BR, PY y UY-CL) | X | X | | |
| ACE 36 (AR, BR, PY y UY-BO) | X | X | | |
| ACE 38 (CL-PE) Decisión 11 CA | | | | X |
| ACE 40 (CU-VE) | X | X | | |
| ACE 41 (CL-MX) | | | | X |

| Justificaciones para el transporte por países no Partes | | | | |
|---|-------------|------------------------------|---|--------------|
| Acuerdo | Geográficas | Requerimientos de transporte | Otras | No contempla |
| ACE 42 (CL-CU) | | | Logísticas Comerciales | |
| ACE 46 (EC-CU) | | | | X |
| ACE 47 (BO-CU) | X | X | Logísticas | |
| ACE 49 (CO-CU) | X | X | | |
| ACE 50 (CU-PE) | X | X | | |
| ACE 51 (CU-MX) | X | X | | |
| ACE 53 (BR-MX) | X | X | | |
| ACE 55 (AR, BR, PY y UY-MX) | X | X | | |
| ACE 57 (AR-UY) | | | | X |
| ACE 58 (AR, BR, PY y UY-PE) | X | X | | |
| ACE 59 (AR, BR, PY y UY-CO, EC, VE) | X | X | | |
| ACE 60 (MX-UY) | X | X | | |
| ACE 62 (AR, BR, PY y UY-CU) | X | X | Técnicas Logísticas | |
| ACE 63 (UY-VE) | X | X | | |
| ACE 66 (BO-MX) | X | X | | |
| ACE 67 (MX-PE) | | | | X |
| ACE 68 (AR-VE) | X | X | | |
| ACE 69 (BR-VE) | X | X | | |
| ACE 71 (CU-PA) | | | | X |
| ACE 72 (AR, BR, PY y UY-CO) | X | X | | |
| ACE 73 (CL-UY) | X | X | | |
| ACE 74 (BR-PY) | | | | X |
| ACE 75 (CL-EC) | | | | X |
| AAP.C 28 (CO-VE) | X | X | | |
| AAP.R 29 (EC-MX) | | | | |
| AAP.R 38 (MX-PY) | | | | |
| AR.NAM 1 a BO | | | | |
| AR.NAM 2 a EC | | | | |
| AR.NAM 3 a PY | | | | |
| AR.PAR 4 Todos | X | X | | |
| Acuerdo de Comercio BO-VE | X | X | | |
| Acuerdo Comercial PE-VE | | | | X |
| TLC PA-PE | | | | X |
| TLC CL-PA | | | | X |
| ALC CO-PA (no en vigor aun) | | | | X |
| TLC (MX-PA) | X | | Logística para el comercio y transporte | |
| Acuerdo de Cartagena (CAN) (BO-CO-EC-PE) | X | X | | |
| Protocolo Alianza del Pacífico (CL-CO-MX-PE) | X | X | | |
| CPTPP (CL-PE-MX y otros) | | | | X |

4. Operaciones permitidas durante el transporte por países no Partes

De los 46 acuerdos cuyas disposiciones fueron objeto de estudio, 28 establecen que las únicas operaciones permitidas en el territorio de países no Partes son aquellas relativas a la carga o recarga, descarga y las necesarias para mantener a las mercancías en buenas condiciones o impedir su deterioro.

Llama la atención que mientras que en el comercio internacional y en la logística de distribución de mercancías, impactados por los altos costos del transporte y por la escasez en su disponibilidad, se trata de aprovechar cada vez más las economías de escala, solo 10 de los 46 acuerdos contemplan a título expreso la posibilidad de realizar operaciones de fraccionamiento, mientras que únicamente 4 consideran como posibles las operaciones de embalaje, reembalaje y empaque y 3 admiten el etiquetado, marcado o sellado.

En el Cuadro 7 se muestran las operaciones permitidas durante el transporte por países no Partes en los acuerdos suscritos entre países de la ALADI, clasificadas en cuatro categorías: carga, descarga y recarga; conservación o mantenimiento; fraccionamiento; y otras operaciones.

Cuadro 7: Operaciones permitidas durante el transporte por países no Partes

| Operaciones permitidas durante el transporte por países no Partes | | | | |
|--|---------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|--|
| Acuerdo | Carga Descarga Recarga | Conservación Mantenimiento | Fraccionamiento | Otras operaciones |
| ACE 2 (AR-UY) Automotor | X | X | | |
| ACE 6 (AR-MX) | X | X | | |
| ACE 13 (AR-PY) Automotor | X | X | | |
| ACE 14 (AR-BR) Automotor | X | X | | |
| ACE 18 (AR-BR-PY-UY) Nuevo régimen | X | X | | |
| ACE 24 (CL-CO) | X | X | X | Necesarias para el transporte |
| ACE 33 (CO-MX) | X | X | | Embalaje Empaque Necesarias para el transporte |
| ACE 35 (AR, BR, PY y UY-CL) | X | X | | |
| ACE 36 (AR, BR, PY y UY-BO) | X | X | | |
| ACE 38 (CL-PE) Decisión 11 CA | X | X | X | |
| ACE 40 (CU-VE) | X | X | | |
| ACE 41 (CL-MX) | X | X | X | Necesarias para el transporte |
| ACE 42 (CL-CU) | X | X | X | Otras que no impliquen cambio en la condición de originarias |
| ACE 46 (EC-CU) | X | X | X | Necesarias para el transporte |
| ACE 47 (BO-CU) | X | X | | |
| ACE 49 (CO-CU) | X | X | Consolidación Desconsolidación | Otras que no impliquen cambio en la condición de originarias |
| ACE 50 (CU-PE) | X | X | | |

| Operaciones permitidas durante el transporte por países no Partes | | | | |
|--|-------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|
| Acuerdo | Carga Descarga Recarga | Conservación Mantenimiento | Fraccionamiento | Otras operaciones |
| ACE 51 (CU-MX) | X | X | | Necesarias para el transporte |
| ACE 53 (BR-MX) | X | X | | |
| ACE 55 (AR, BR, PY y UY-MX) | X | X | | Necesarias para el transporte |
| ACE 57 (AR-UY) | X | X | | |
| ACE 58 (AR, BR, PY y UY-PE) | X | X | | |
| ACE 59 (AR, BR, PY y UY-CO, EC, VE) | X | X | | |
| ACE 60 (MX-UY) | X | X | | |
| ACE 62 (AR, BR, PY y UY-CU) | X | X | | |
| ACE 63 (UY-VE) | X | X | | |
| ACE 66 (BO-MX) | X | X | | Embalaje Empaque |
| ACE 67 (MX-PE) | X | X | | |
| ACE 68 (AR-VE) | X | X | | |
| ACE 69 (BR-VE) | X | X | | |
| ACE 71 (CU-PA) | X | X | | |
| ACE 72 (AR, BR, PY y UY-CO) | X | X | | |
| ACE 73 (CL-UY) | X | X | | |
| ACE 74 (BR-PY) | X | X | | |
| ACE 75 (CL-EC) | | X | X | Marcado Etiquetado Sellado Agregar documentación |
| AAP.C 28 (CO-VE) | X | X | | |
| AAP.R 29 (EC-MX) | | | | |
| AAP.R 38 (MX-PY) | | | | |
| AR.NAM 1 a BO | | | | |
| AR.NAM 2 a EC | | | | |
| AR.NAM 3 a PY | | | | |
| AR.PAR 4 Todos | X | X | | |
| Acuerdo de Comercio BO-VE | X | X | | |
| Acuerdo Comercial PE-VE | X | X | | |
| TLC PA-PE | X | X | | Reembalaje |
| TLC CL-PA | X | X | | Transbordo |
| ALC CO-PA (no en vigor aun) | X | X | | Necesarias para el transporte |
| TLC (MX-PA) | X | X | Fraccionamiento de envíos | Almacenamiento Embalaje Empaque Re embarque Etiquetado |
| Acuerdo de Cartagena (CAN) (BO-CO-EC-PE) | X | X | | |
| Protocolo Alianza del Pacífico (CL-CO-MX-PE) | X | X | X | |
| CPTPP (CL-PE-MX y otros) | X | X | Separación de un embarque a granel | Almacenamiento Etiquetado Marcado Necesarias para el transporte |

5. Mercancías no destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito

25 de los 46 acuerdos objeto de estudio establecen como condición para que se entienda cumplido el requisito de expedición, cuando la mercancía es transportada por uno o más países no Partes, que la misma no esté destinada al comercio, uso o empleo en el país de tránsito.

En el Cuadro 8 se detalla cuáles son los referidos acuerdos.

Dentro de los 21 acuerdos restantes, los cuales no incorporan esta condición a título expreso, se encuentran los acuerdos más nuevos o que actualizaron recientemente sus disposiciones en materia de origen, tales como el ACE 18 y los acuerdos bilaterales entre los países del MERCOSUR que aplican las disposiciones de dicho ACE³, el ACE 38, el ACE 75, el Protocolo Comercial de la Alianza del Pacífico y el CPTPP. Asimismo, varios de los acuerdos suscritos por Cuba y los acuerdos suscritos por Panamá con Cuba, Chile, Colombia, Perú y México.

6. Control o vigilancia de la aduana del país no Parte

Todos los acuerdos analizados, con excepción del TLC suscrito entre Chile y Panamá, establecen que durante el tránsito o transporte por países no Partes la mercancía debe permanecer bajo control o vigilancia de las autoridades aduaneras de los referidos países, tal como se muestra en el Cuadro 8.

**Cuadro 8: Mercancías no destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito
Control o vigilancia de la aduana del país no Parte**

| Mercancías no destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito Control o vigilancia de la aduana del país no Parte | | |
|--|---|--|
| Acuerdo | No destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito | Control o vigilancia de la aduana del país no Parte |
| ACE 2 (AR-UY) Automotor | | X |
| ACE 6 (AR-MX) | X | X |
| ACE 13 (AR-PY) Automotor | | X |
| ACE 14 (AR-BR) Automotor | | X |
| ACE 18 (AR-BR-PY-UY) Nuevo régimen | | X |
| ACE 24 (CL-CO) | | X |
| ACE 33 (CO-MX) | X | X |
| ACE 35 (AR, BR, PY y UY-CL) | X | X |
| ACE 36 (AR, BR, PY y UY-BO) | X | X |
| ACE 38 (CL-PE) Decisión 11 CA | | X |
| ACE 40 (CU-VE) | X | X |
| ACE 41 (CL-MX) | | X |
| ACE 42 (CL-CU) | | X |
| ACE 46 (EC-CU) | | X |
| ACE 47 (BO-CU) | | X |
| ACE 49 (CO-CU) | | X |
| ACE 50 (CU-PE) | X | X |

³ ACE 2 (automotor), ACE 13.2, ACE 14 (automotor), ACE 57 y ACE 74.1.

| Mercancías no destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito Control o vigilancia de la aduana del país no Parte | | |
|--|---|--|
| Acuerdo | No destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito | Control o vigilancia de la aduana del país no Parte |
| ACE 51 (CU-MX) | X | X |
| ACE 53 (BR-MX) | X | X |
| ACE 55 (AR, BR, PY y UY-MX) | X | X |
| ACE 57 (AR-UY) | | X |
| ACE 58 (AR, BR, PY y UY-PE) | X | X |
| ACE 59 (AR, BR, PY y UY-CO, EC, VE) | X | X |
| ACE 60 (MX-UY) | X | X |
| ACE 62 (AR, BR, PY y UY-CU) | X | X |
| ACE 63 (UY-VE) | X | X |
| ACE 66 (BO-MX) | X | X |
| ACE 67 (MX-PE) | X | X |
| ACE 68 (AR-VE) | X | X |
| ACE 69 (BR-VE) | X | X |
| ACE 71 (CU-PA) | | X |
| ACE 72 (AR, BR, PY y UY-CO) | X | X |
| ACE 73 (CL-UY) | X | X |
| ACE 74 (BR-PY) | | X |
| ACE 75 (CL-EC) | | X |
| AAP.C 28 (CO-VE) | X | X |
| AAP.R 29 (EC-MX) | | |
| AAP.R 38 (MX-PY) | | |
| AR.NAM 1 a BO | | |
| AR.NAM 2 a EC | | |
| AR.NAM 3 a PY | | |
| AR.PAR 4 Todos | X | X |
| Acuerdo de Comercio BO-VE | X | X |
| Acuerdo Comercial PE-VE | X | X |
| TLC PA-PE | | X |
| TLC CL-PA | | |
| ALC CO-PA (no en vigor aun) | | X |
| TLC (MX-PA) | | X |
| Acuerdo de Cartagena (CAN) (BO-CO-EC-PE) | X | X |
| Protocolo Alianza del Pacífico (CL-CO-MX-PE) | | X |
| CPTPP (CL-PE-MX y otros) | | X |

7. Prueba de cumplimiento de expedición directa

En el Cuadro 9 se proporciona información sobre los acuerdos que incorporan disposiciones específicas relativas a la documentación que se considera probatoria del cumplimiento de los requerimientos de expedición y de no alteración.

Al respecto, 18 de los 46 acuerdos no contemplan disposiciones específicas mientras que 28 sí lo hacen.

Los 28 acuerdos que contienen disposiciones específicas identifican como probatorios a los documentos de transporte y a los documentos de control aduanero emitidos por las autoridades aduaneras de los países no Partes por los cuales pasó la mercancía durante la operación de transporte hasta el país de importación.

Sin embargo, se registran algunas diferencias entre ellos dependiendo de si durante el transporte tuvo lugar o no un almacenamiento temporal. Al respecto, algunos acuerdos consideran como prueba ambos tipos de documento, tanto en caso de tránsito y transbordo sin almacenamiento temporal como en el caso de transbordo con almacenamiento temporal, mientras que otros exigen los documentos de control aduanero únicamente en caso de haber tenido lugar un almacenamiento.

Cuadro 9: Prueba de cumplimiento de las condiciones de expedición o no alteración

| Prueba de cumplimiento de las condiciones de expedición o no alteración | | | | |
|--|--|---------------------------------------|---|---------------------------------------|
| Acuerdo | Tránsito o transbordo sin almacenamiento temporal | | Transbordo con almacenamiento temporal | |
| | Documentos de transporte | Documentos de control aduanero | Documentos de transporte | Documentos de control aduanero |
| ACE 2 (AR-UY) Automotor | X | X | X | X |
| ACE 6 (AR-MX) | X | | | X |
| ACE 13 (AR-PY) Automotor | X | X | X | X |
| ACE 14 (AR-BR) Automotor | X | X | X | X |
| ACE 18 (AR-BR-PY-UY) Nuevo régimen | X | X | X | X |
| ACE 24 (CL-CO) | | | | |
| ACE 33 (CO-MX) | | | | |
| ACE 35 (AR, BR, PY y UY-CL) | | | | |
| ACE 36 (AR, BR, PY y UY-BO) | | | | |
| ACE 38 (CL-PE) Decisión 11 CA | X | | X | X |
| ACE 40 (CU-VE) | | | | X |
| ACE 41 (CL-MX) | X | | X | X |
| ACE 42 (CL-CU) | X | X | X | X |
| ACE 46 (EC-CU) | X | X | X | X |
| ACE 47 (BO-CU) | | X Transbordo | | X |
| ACE 49 (CO-CU) | X | X | X | X |
| ACE 50 (CU-PE) | | | | |
| ACE 51 (CU-MX) | | | | |
| ACE 53 (BR-MX) | | | | |
| ACE 55 (AR, BR, PY y UY-MX) | | | | |
| ACE 57 (AR-UY) | X | X | X | X |
| ACE 58 (AR, BR, PY y UY-PE) | | X | | X |
| ACE 59 (AR, BR, PY y UY-CO, EC, VE) | | X | | X |
| ACE 60 (MX-UY) | X | | | X |
| ACE 62 (AR, BR, PY y UY-CU) | | | | |
| ACE 63 (UY-VE) | | | | |
| ACE 66 (BO-MX) | | | | |
| ACE 67 (MX-PE) | X | | X | X |

| Prueba de cumplimiento de las condiciones de expedición o no alteración | | | | |
|---|--|--------------------------------|--|--------------------------------|
| Acuerdo | Tránsito o transbordo sin almacenamiento temporal | | Transbordo con almacenamiento temporal | |
| | Documentos de transporte | Documentos de control aduanero | Documentos de transporte | Documentos de control aduanero |
| ACE 68 (AR-VE) | | X | | X |
| ACE 69 (BR-VE) | | X | | X |
| ACE 71 (CU-PA) | | | | |
| ACE 72 (AR, BR, PY y UY-CO) | | X | | X |
| ACE 73 (CL-UY) | | | | |
| ACE 74 (BR-PY) | X | X | X | X |
| ACE 75 (CL-EC) | X | | X | |
| AAP.C 28 (CO-VE) | | X | | X |
| AAP.R 29 (EC-MX) | | | | |
| AAP.R 38 (MX-PY) | | | | |
| AR.NAM 1 a BO | | | | |
| AR.NAM 2 a EC | | | | |
| AR.NAM 3 a PY | | | | |
| AR.PAR 4 Todos | | | | |
| Acuerdo de Comercio BO-VE | | X | | X |
| Acuerdo Comercial PE-VE | X | | X | X |
| TLC PA-PE | X | | X | X |
| TLC CL-PA | Si bien contempla la potestad de pedir que se demuestre el cumplimiento de los requisitos, no establece qué documentación se considera probatoria. | | | |
| ALC CO-PA (no en vigor aun) | | | | |
| TLC (MX-PA) | X | | X | X |
| Acuerdo de Cartagena (CAN) (BO-CO-EC-PE) | | | | |
| Protocolo Alianza del Pacífico (CL-CO-MX-PE) | X | | X | X |
| CPTPP (CL-PE-MX y otros) | | | | |

Con relación a la **ocasión y el momento** en que el importador debe presentar las pruebas de cumplimiento, tal como se muestra en el Cuadro 10, algunos acuerdos no contienen referencias al respecto (16), otros establecen a título expreso que su requerimiento es una potestad de la aduana del país de importación (23), y otros se refieren a que el importador **podrá** acreditar el cumplimiento con los documentos que en cada caso se indican (7).

Cuadro 10: Ocasión y momento en que el importador debe presentar las pruebas de cumplimiento

| Ocasión y momento en que el importador debe presentar las pruebas de cumplimiento | | | |
|---|--------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|
| Acuerdo | No contienen referencias | Es potestad de la aduana requerirlas | El importador podrá acreditar... |
| ACE 2 (AR-UY) Automotor | | X | |
| ACE 6 (AR-MX) | | | X |
| ACE 13 (AR-PY) Automotor | | X | |
| ACE 14 (AR-BR) Automotor | | X | |
| ACE 18 (AR-BR-PY-UY) | | X | |

Ocasión y momento en que el importador debe presentar las pruebas de cumplimiento

| Acuerdo | No contienen referencias | Es potestad de la aduana requerirlas | El importador podrá acreditar... |
|---|--------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|
| Nuevo régimen | | | |
| ACE 24 (CL-CO) | X | | |
| ACE 33 (CO-MX) | X | | |
| ACE 35 (AR, BR, PY y UY-CL) | X | | |
| ACE 36 (AR, BR, PY y UY-BO) | X | | |
| ACE 38 (CL-PE) Decisión 11 CA | | X | |
| ACE 40 (CU-VE) | | X | |
| ACE 41 (CL-MX) | | | X |
| ACE 42 (CL-CU) | | X | |
| ACE 46 (EC-CU) | | X | |
| ACE 47 (BO-CU) | | X | |
| ACE 49 (CO-CU) | | X | |
| ACE 50 (CU-PE) | X | | |
| ACE 51 (CU-MX) | X | | |
| ACE 53 (BR-MX) | X | | |
| ACE 55 (AR, BR, PY y UY-MX) | X | | |
| ACE 57 (AR-UY) | | X | |
| ACE 58 (AR, BR, PY y UY-PE) | | X | |
| ACE 59 (AR, BR, PY y UY-CO, EC, VE) | | X | |
| ACE 60 (MX-UY) | | | X |
| ACE 62 (AR, BR, PY y UY-CU) | X | | |
| ACE 63 (UY-VE) | | X | |
| ACE 66 (BO-MX) | X | | |
| ACE 67 (MX-PE) | | | X |
| ACE 68 (AR-VE) | | X | |
| ACE 69 (BR-VE) | | X | |
| ACE 71 (CU-PA) | X | | |
| ACE 72 (AR, BR, PY y UY-CO) | | X | |
| ACE 73 (CL-UY) | X | | |
| ACE 74 (BR-PY) | | X | |
| ACE 75 (CL-EC) | | X | |
| AAP.C 28 (CO-VE) | | X | |
| AAP.R 29 (EC-MX) | | | |
| AAP.R 38 (MX-PY) | | | |
| AR.NAM 1 a BO | | | |
| AR.NAM 2 a EC | | | |
| AR.NAM 3 a PY | | | |
| AR.PAR 4 Todos | X | | |
| Acuerdo de Comercio BO-VE | | X | |
| Acuerdo Comercial PE-VE | | X | |
| TLC PA-PE | | | X |
| TLC CL-PA | | X | |
| ALC CO-PA (no en vigor aun) | X | | |
| TLC (MX-PA) | | | X |
| Acuerdo de Cartagena (CAN) (BO-CO-EC-PE) | X | | |

| Ocasión y momento en que el importador debe presentar las pruebas de cumplimiento | | | |
|--|---------------------------------|---|---|
| Acuerdo | No contienen referencias | Es potestad de la aduana requerirlas | El importador podrá acreditar... |
| Protocolo Alianza del Pacífico (CL-CO-MX-PE) | | | X |
| CPTPP (CL-PE-MX y otros) | X | | |

El ACE 75, suscrito entre Chile y Ecuador, presenta una particularidad que lo distingue de los demás acuerdos. Dicha particularidad consiste en que la no alteración de las mercancías, cuando estas son transportadas por países no Partes, se considera cumplida, a menos que la aduana del país importador tenga razones para creer lo contrario.

Lo anterior implica que, por lo menos en principio, existe una presunción de cumplimiento, la cual se revierte cuando la aduana tiene dudas fundadas o dudas razonables.

Es únicamente en estos casos cuando la autoridad aduanera puede solicitar al importador que proporcione evidencia apropiada de cumplimiento, por lo cual no se trataría de un requerimiento sistemático, esto es, realizado en todas y cada una de las operaciones.

En los acuerdos que establecen la potestad de la aduana del país importador de requerir documentación, así como en aquellos en los cuales el importador puede acreditar el cumplimiento con la documentación que en cada caso se indica, se mantiene la duda de si la presentación de tal documentación es obligatoria en todas las operaciones o solamente cuando la aduana del país importador la requiera expresamente.

En cualquier caso y ante la duda de si la aduana le hará el requerimiento, el importador tratará de tener la documentación al momento de solicitar la importación y la presentará cuando la aduana se la solicite.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Del análisis realizado se desprenden las siguientes conclusiones y recomendaciones.

Conclusiones

En casi todos los acuerdos que incorporan preferencias para el comercio de bienes se requiere que, para poder beneficiarse del trato preferencial, además de cumplir origen, las mercancías cumplan con disposiciones relativas a las condiciones de expedición.

El objetivo de estas disposiciones es que las mercancías que salen del país de exportación sean las mismas que ingresan al país de importación y que no sufran durante su transporte ninguna modificación que pueda alterar su condición de originarias, incluso si durante dicho transporte son objeto de transbordo, con o sin almacenamiento temporal.

Dependiendo del acuerdo, las referidas disposiciones suelen denominarse: “expedición directa”; “tránsito y transbordo”; “tránsito y expedición directa”; “transbordo y expedición directa”; “expedición, transporte y tránsito de mercancías”; “transporte directo” o “condiciones de transporte”; y en cada una de ellas se precisa el alcance, así como las condiciones que deben reunirse para su cumplimiento.

Las terminologías que refieren a “transporte o expedición directos” pueden dar lugar a interpretaciones engañosas o a confusiones en cuanto al alcance de tales disposiciones.

La práctica de incluir en las reglas de origen de los acuerdos comerciales disposiciones relativas a condiciones de expedición data de las últimas décadas del siglo XX, momento en el cual aún no se había generalizado el uso del contenedor, una herramienta que vino a revolucionar el transporte y el comercio mundial.

El transporte a granel y de carga suelta conlleva un mayor riesgo de que las mercancías sufran alteraciones durante el tránsito y las operaciones de transbordo, razón por la cual se optó por incluir, en la mayoría de los acuerdos comerciales, cláusulas que establecían las referidas condiciones.

No obstante lo anterior, las prácticas comerciales actuales han cambiado. Se ha generalizado el uso del contenedor en el transporte de cargas, los cuales se cierran en origen y se abren en destino, el comercio internacional ha aumentado y los flujos de mercancías no necesariamente utilizan las rutas más directas sino las más convenientes considerando la frecuencia, la disponibilidad, la conectividad y el precio, cobrando una gran relevancia en el manejo logístico de la carga el almacenamiento en centros de distribución y la consolidación de envíos para lograr menores costos.

Las disposiciones sobre expedición de gran parte de los acuerdos de la ALADI no se han modificado/actualizado desde su entrada en vigor y mantienen requisitos que no guardan relación con las prácticas actuales del comercio internacional, la logística y el transporte, como, por ejemplo, la generalización del uso del contenedor, el almacenamiento en centros de distribución y la consolidación de envíos para lograr menores costos.

Ejemplo de ello es mantener como condición, en los casos en que la mercancía sea transportada por países no Partes, que el tránsito esté justificado por razones geográficas o por consideraciones relativas a requerimientos del transporte.

Al respecto, las razones por las cuales en el transporte se optó por tal o cual ruta u operación no es lo relevante a los efectos del cumplimiento o no de origen.

Lo anterior es sin perjuicio de que la aduana del país de importación pueda, ante una operación de transporte que le resulte no usual o extraña, evaluar el riesgo y decidir verificar si las mercancías fueron objeto o no de modificaciones, así como la calidad de originarias de las mismas.

Las disposiciones sobre expedición de gran parte de los acuerdos comerciales suscritos entre sí por los países de la ALADI refieren a la potestad otorgada a la aduana del país importador para solicitar documentación probatoria del cumplimiento de las condiciones de expedición, mientras que otros no lo hacen.

En los acuerdos que no contemplan dicha potestad a título expreso, puede surgir la duda acerca de si el importador está obligado o no a presentar tal documentación para poder beneficiarse del trato preferencial.

Asimismo, mientras que en varios acuerdos se establecen los documentos que se consideran probatorios, tales como los documentos de transporte y documentos de control aduanero, en otros no se hace mención alguna al respecto, lo cual genera incertidumbre, tanto para el importador como para la aduana de su país, en instancias de solicitarse una comprobación de cumplimiento.

Recomendaciones

- 1) Incluir en las reglas de origen de los acuerdos comerciales disposiciones relativas a las condiciones de expedición de deben cumplirse para acceder al trato preferencial. Incorporar tales disposiciones a título expreso contribuye a otorgar una mayor transparencia y seguridad jurídica.
- 2) Para referirse a tales disposiciones, utilizar una terminología distinta a “expedición directa”, “transporte directo” o “envío directo”, a los efectos de evitar interpretaciones engañosas, ya que la ocurrencia de transbordos e incluso de almacenamiento temporal durante la operación de transporte, no se condicen con el significado del término “directo”. Al respecto, podrían denominarse “disposiciones de expedición” o, en su defecto “requisitos de transporte”.
- 3) Redactar las referidas disposiciones teniendo en cuenta las prácticas comerciales, de transporte y de logística actuales, priorizando el principio de no alteración de las mercancías por sobre el principio de territorialidad. Ello con el objetivo de evitar que las mercancías sufran, durante su transporte, modificaciones que puedan alterar su condición de originarias.
- 4) Eliminar de las disposiciones de expedición la condición de que el transporte o tránsito por países no Partes debe estar justificado por las razones que en cada acuerdo se indiquen.
- 5) Establecer a título expreso las operaciones a las que pueden estar sometidas las mercancías en su transporte hasta el país de importación. A título de ejemplo: tránsito aduanero; transbordo sin almacenamiento temporal; transbordo con almacenamiento temporal; carga, descarga y recarga; operaciones necesarias para mantenerlas en buenas condiciones o impedir su deterioro; fraccionamiento; etiquetado, marcado, sellado, etc.

- 6) Establecer que durante su pasaje por el territorio de países no Partes la mercancía debe permanecer bajo control o supervisión de las aduanas de dichos países, pudiendo incluso especificar aquellas operaciones en las cuales se entiende cumplido este requisito, como es el caso de las operaciones de tránsito aduanero, las operaciones de transbordo o el almacenamiento temporal en determinados depósitos.
- 7) Hacer referencia a la potestad de la aduana del país de importación para requerir del importador una prueba de cumplimiento de las condiciones de expedición.
- 8) Identificar a título expreso cuál es la documentación considerada probatoria a los efectos de justificar, ante la aduana del país de importación, que la mercancía permaneció bajo control o supervisión aduanera y que no fue objeto de operaciones no permitidas, distinguiendo según se trate de operaciones de tránsito aduanero, operaciones de transbordo sin almacenamiento y operaciones de transbordo con almacenamiento.

La documentación probatoria podría ser la que a continuación se sugiere:

- En el caso de una operación de tránsito aduanero (transporte terrestre): copia de la declaración de tránsito aduanero.
 - Tratándose de transbordo sin almacenamiento temporal: los documentos de transporte en los cuales se informen los referidos transbordos. Eventualmente, si los transbordos fueron decididos luego de la emisión de los documentos de transporte, copia de los correos informando sobre los mismos o del *tracking* de la carga.
 - En la oportunidad de un transbordo con almacenamiento temporal: a) los documentos de transporte en los cuales se informen los referidos transbordos, así como copia de los correos informando sobre los mismos o del *tracking* de la carga, en su caso; y b) algún documento de control aduanero que acredite que la mercancía no fue objeto de operaciones no permitidas y que permaneció durante su almacenamiento bajo el control de la aduana.
- 9) En cuanto a los documentos de control aduanero y de no manipulación, dado que no todas las aduanas y operadores comerciales suelen emitirlos y que ello dificulta su presentación por parte del importador, se sugiere evaluar las siguientes líneas de acción:
 - Limitarse a solicitar únicamente copia de los documentos ya existentes, habida cuenta de que el país no Parte del acuerdo comercial no tiene la obligación de emitir documentación específica.
 - No exigirlos sistemáticamente sino únicamente cuando la aduana del país de importación tenga razones para creer que las condiciones de expedición no se cumplieron.
 - Posibilidad de acordar bilateralmente o multilateralmente su emisión, tal como lo hicieron Cuba y Panamá en el ACE 71.

- Pertinencia de que la aduana de cada país de la ALADI emita un documento específico que haga las veces de una constancia de control aduanero de la mercancía objeto de almacenamiento temporal, a los efectos de acreditar el cumplimiento de esa exigencia en el marco de acuerdos comerciales suscritos por otros países. Asimismo, poner a disposición formularios de certificados de no alteración para su llenado por parte de los operadores comerciales.

A modo de ejemplo, ver los documentos emitidos por Uruguay en el marco de las Resoluciones Generales N° 14/2021, 38/2023 y 40/2024, las cuales fueron dictadas en el entendido de que resultaba conveniente para el desarrollo de los servicios logísticos del país y la facilitación del comercio, y dada la necesidad manifestada por los operadores de comercio exterior de contar con un documento que certificara que las mercancías almacenadas en determinados recintos, con destino a terceros países, permanecieron bajo control aduanero, con el fin de obtener los beneficios previstos en ciertos acuerdos comerciales preferenciales suscritos entre terceros países.

En caso de emitir documentación específica, simplificar y facilitar su emisión e incluir en la misma únicamente la información estrictamente necesaria para el cumplimiento de su objetivo.

- Definir qué se considera “almacenamiento temporal” en el ámbito del acuerdo de que se trate, ya que el concepto puede variar de un país a otro y teniendo en cuenta la dificultad que puede suponer distinguir entre una operación de “transbordo sin almacenamiento temporal” y una operación de “transbordo con almacenamiento temporal”. Asimismo, establecer a título expreso los recintos donde puede tener lugar el referido almacenamiento, por ejemplo, depósitos portuarios, depósitos aeroportuarios, playas de contenedores, zonas francas, etc.
 - No exigir documentación probatoria en el caso de que el buque o la aeronave realice escalas y la mercancía permanezca en bodega ni tampoco cuando el buque o aeronave en que se encuentra la mercancía atraviese las aguas jurisdiccionales o el espacio aéreo de otros países sin realizar escalas.
 - No exigir documentación probatoria cuando la carga se transporta en contenedor desde el país de origen hasta el país de importación, puesto que dichas unidades de transporte se precintan en origen y se abren en destino.
 - Que las aduanas de los distintos países utilicen los mecanismos de cooperación de que disponen para intercambiar información que les permita evacuar las dudas que ciertas operaciones podrían generarle, sobre todo en aquellos casos en los cuales tuvo lugar un almacenamiento temporal y el importador tiene dificultades para contar con la documentación requerida.
- 10) Por último y a modo general, esforzarse por encontrar un justo equilibrio entre las exigencias contempladas en las disposiciones de expedición y su aplicación con cierta flexibilidad, de modo de conciliar las necesidades de control por parte de la aduana del país de importación con las prácticas del comercio internacional actual, todo ello con el objetivo de evitar que las referidas disposiciones se conviertan en obstáculos al comercio preferencial.

ANEXO
DISPOSICIONES SOBRE EXPEDICIÓN, TRÁNSITO Y TRANSBORDO EN LOS ACUERDOS SUSCRITOS
ENTRE PAÍSES MIEMBROS DE LA ALADI

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|---|--|
| ACUERDOS REGISTRADOS EN LA ALADI | | |
| ACE 2 (AR-UY) Automotor | <p>ACE 2.76, Artículo 15 “Régimen de Origen del Acuerdo”</p> <p>Será aplicado el Régimen de Origen del MERCOSUR establecido por el Septuagésimo Séptimo Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica N° 18 o aquellas normas que lo modifiquen o sustituyan siempre que el presente Acuerdo Automotor no disponga algo contrario o diferente...</p> | Ver ACE 18. |
| ACE 6 (AR-MX) | <p>ACE 6.15, Anexo VI, Artículo 12 “De la expedición, transporte y tránsito de las mercancías”</p> <p>Para que los bienes originarios se beneficien de los tratamientos preferenciales, éstos deberán haber sido expedidos directamente del país signatario exportador al país signatario importador. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <p>a) los bienes transportados sin pasar por el territorio de algún Estado que no sea signatario del Acuerdo; y</p> <p>b) los bienes en tránsito, a través de uno o más Estados que no sea signatario del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente, siempre que:</p> <p>i. el tránsito estuviera justificado por razones geográficas, técnicas, logísticas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte;</p> <p>ii. no estuvieran destinados al comercio, uso o empleo en el Estado de tránsito; y</p> <p>iii. no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo, para mantenerlos en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; • Técnicas; • Logísticas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; • Manipuleo para mantenerlos en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria:</p> |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|--|---|---|
| | <p>Para los efectos del párrafo b) del presente artículo, el importador podrá acreditar que los bienes que hayan estado en tránsito, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, por el territorio de uno o más Estados que no sean signatarios del Acuerdo, estuvieron bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente en esos Estados, con la documentación siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Con los <u>documentos de transporte</u>, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque o la carta de porte, según sea el caso, en el cual conste la fecha y lugar de embarque de los bienes y el puerto, aeropuerto o punto de entrada del destino final, siempre que dichos bienes hayan estado en tránsito por el territorio de uno o más Estados que no sean signatarios del Acuerdo sin transbordo ni almacenamiento temporal. 2. Con los <u>documentos de transporte</u>, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque o la carta de porte, según sea el caso, o el documento de transporte multimodal cuando los bienes sean objeto de transbordo por diferentes medios de transporte, donde conste la circunstancia de que los bienes que hayan estado en tránsito fueron únicamente objeto de transbordo sin almacenamiento temporal en uno o más Estados que no sean signatarios del Acuerdo, así como el lugar de salida del país exportador, el lugar de recepción de uno o más Estados que no sean signatarios del Acuerdo, donde se realiza el transbordo y el lugar de embarque con destino al país signatario importador. 3. Con la <u>copia de los documentos de control aduanero</u> que el Estado utilice a los fines de comprobar que los bienes permanecieron bajo control y vigilancia aduanera, tratándose de bienes que estando en tránsito hayan sido objeto de transbordo con almacenamiento temporal en uno o más países que no sean signatarios del Acuerdo. | <p>Tránsito sin transbordo y sin almacenamiento temporal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte. <p>Tránsito con transbordo y sin almacenamiento temporal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte. <p>Tránsito con transbordo y almacenamiento temporal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Copia de los documentos de control aduanero. |
| <p>ACE 13 (AR-PY) Automotor</p> | <p>ACE 13.2, Artículo 9 “Reglas de Origen”</p> <p>A efectos del cumplimiento de la Regla de Origen establecida en este Acuerdo, se aplicarán, en aquello que no fuere contrario al mismo, las Reglas del Régimen de Origen del MERCOSUR (Septuagésimo Séptimo Protocolo Adicional al ACE 18 o aquel que, en el futuro, lo modifique, complemente o sustituya).</p> | <p>Ver ACE 18.</p> |
| <p>ACE 14 (AR-BR)</p> | <p>ACE 14. 44, Artículo 13</p> | <p>Ver ACE 18.</p> |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|-----------------------------|---|--|
| Automotor | El Régimen de Origen del MERCOSUR, establecido por el Septuagésimo Séptimo Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica N° 18, o aquél que, en el futuro, lo modifique o sustituya, se aplicará siempre que el “Acuerdo sobre la Política Automotriz Común entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil”, anexo al Trigésimo Octavo Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica N° 14, y sus Protocolos Adicionales subsiguientes, no dispongan algo contrario o diferente. | |
| ACE 18 (AR-BR-PY-UY) | <p>ACE 18.218 (Decisión 5/2023), Artículo 18 “Expedición directa” y Apéndice VIII, literal h)</p> <p>Para que los productos originarios se beneficien de los tratamientos preferenciales deben haber sido expedidos directamente del Estado Parte exportador al Estado Parte importador. A tal fin se considera expedición directa:</p> <p>a) Los productos transportados, con o sin transbordo o almacenamiento, únicamente a través de uno o más Estados Partes. Dichos productos sólo pueden ser objeto de operaciones destinadas a asegurar su comercialización, conservación, fraccionamiento en lotes o volúmenes u otras operaciones, siempre que no se altere la clasificación arancelaria ni el carácter originario.</p> <p>b) Los productos transportados a través de uno o más países que no sean parte del MERCOSUR, con o sin transbordo o almacenamiento temporario y bajo control de la autoridad aduanera competente de dichos países, siempre que no sufran durante el transporte o depósito una operación distinta a las operaciones de carga y descarga o manipuleo para mantenerlos en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> <p>Apéndice VIII, literal h)</p> <p>La autoridad aduanera puede requerir que se acredite el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Artículo 18 “Expedición directa” mediante:</p> <p>i. para tránsito o transbordo: los documentos de transporte y aduaneros desde el Estado Parte exportador al Estado Parte importador, según sea el caso, en los cuales conste la fecha, lugar de embarque de los productos y el punto de entrada del destino final;</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: no se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas en a):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asegurar su comercialización; • Asegurar su conservación; • Fraccionamiento en lotes o volúmenes; y • Otras operaciones que no alteren la clasificación arancelaria ni el carácter originario. <p>Operaciones permitidas en b):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; • Manipuleo para mantenerlos en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones en b): Que las mercancías estén bajo control de la autoridad aduanera.</p> <p>Documentación probatoria: Tránsito o transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte, y • Documentos aduaneros, según sea el caso <p>Almacenamiento:</p> |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---------------------------|---|--|
| | ii. para el almacenamiento: adicionalmente a lo establecido en el inciso i., los documentos emitidos por la autoridad aduanera del país donde se realiza el almacenamiento. | <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte; y • Documentos aduaneros. |
| ACE 24 (CL-CO) | <p>ACE 24.9, Capítulo 4, Artículo 4.12 “Tránsito y Transbordo”</p> <p>Cada Parte dispondrá que una mercancía no perderá su calidad de originaria si:</p> <p>a) No sufre un procesamiento ulterior o es objeto de cualquier otra operación, fuera del territorio de las Partes, excepto la descarga, recarga, fraccionamiento o cualquier otra operación necesaria para mantener la mercancía en buenas condiciones o para transportarla a territorio de una Parte; y</p> <p>b) Permanece bajo el control de las autoridades en el territorio de un país no Parte.</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descarga; • Recarga; • Fraccionamiento; • Mantenerla en buenas condiciones; o • Transportarla al territorio de una Parte. • <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías estén bajo el control de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No establece.</p> |
| ACE 33 (CO-MX) | <p>Capítulo VI, Artículo 6-12 “Transbordo y expedición directa”</p> <p>1. Un bien no se considerará como originario aun cuando haya sido producido de conformidad con los requisitos del artículo 6-03, si con posterioridad a esa producción, el bien sufre un proceso ulterior o es objeto de cualquier otra operación fuera de los territorios de las Partes, excepto la descarga, recarga o cualquier otro movimiento necesario para mantenerlo en buena condición o transportarlo al territorio de una Parte.</p> <p>2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1, un bien no perderá su condición de originario cuando, al estar en tránsito por el territorio de uno o más países no Parte, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente en esos países:</p> <p>a) El tránsito esté justificado por razones geográficas o por consideraciones relativas a requerimientos de transporte;</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Embalaje; • Empaque; • Carga; • Descarga; • Manipulación para asegurar su conservación; y • Transportarla al territorio de otra Parte. |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|---|--|
| | <p>b) No esté destinado al comercio, uso o empleo en el o los países de tránsito; y</p> <p>c) Durante su transporte y depósito no sea sometido a operaciones diferentes del embalaje, empaque, carga, descarga o manipulación para asegurar su conservación.</p> | <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No establece.</p> |
| <p>ACE 35 (AR, BR, PY y UY – CL)</p> | <p>ACE 35.63, Anexo 13, Artículo 9 “De la Expedición, Transporte y Tránsito de las mercancías”</p> <p>Para que las mercancías se beneficien de los tratamientos preferenciales, éstas deberán haber sido expedidas directamente de la Parte Signataria exportadora a la Parte Signataria importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <p>a) las mercancías transportadas sin pasar por el territorio de algún Estado no participante en el Acuerdo;</p> <p>b) las mercancías en tránsito a través de uno o más Estados no participantes del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente, siempre que:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. el tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte; ii. no estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el Estado no participante de tránsito; iii. no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No establece.</p> |
| <p>ACE 36 (AR, BR, PY y UY – BO)</p> | <p>ACE 36, Anexo 9, Artículo 8 “De la Expedición, Transporte y Tránsito de las mercancías”</p> <p>Para que las mercancías se beneficien de los tratamientos preferenciales, éstas deberán haber sido expedidas directamente de la Parte Signataria exportadora a la Parte Signataria importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|---|---|
| | <p>a) las mercancías transportadas sin pasar por el territorio de algún Estado no participante en el Acuerdo;</p> <p>b) las mercancías en tránsito a través de uno o más Estados no participantes del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente, siempre que:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. el tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte; ii. no estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el Estado no participante de tránsito; iii. no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. | <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No establece.</p> |
| <p>ACE 38 (CL-PE)</p> | <p>ACE 38.3, Decisión 11 de la Comisión Administradora</p> <p>Artículo 4.7 “De la Expedición, Transporte y Tránsito de las Mercancías”</p> <p>1. Para que las mercancías se beneficien de los tratamientos preferenciales, éstas deberán haber sido expedidas directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) las mercancías transportadas sin pasar por el territorio de algún país no Parte; b) las mercancías en tránsito, a través de uno o más países no Partes, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo el control de la autoridad aduanera del país o de los países no Parte, siempre que no sufran durante su transporte o almacenamiento ninguna operación distinta a la carga, descarga, fraccionamiento o manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>2. Para los efectos de lo dispuesto en el párrafo 1 b), la autoridad aduanera de la Parte importadora podrá solicitar los siguientes documentos, que deberán, que deberán ser presentados por el importador:</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; • Fraccionamiento; y • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria:</p> <p>Sin almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte. <p>Con almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte; y |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|--|---|
| | <p>a) documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque o la carta de porte, según sea el caso, cuando las mercancías realicen tránsito, con o sin transbordo, pero sin almacenamiento temporal por el territorio de uno o más países no Parte.</p> <p>b) documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque o la carta de porte, según sea el caso, y documentos emitidos por la autoridad aduanera u otra entidad competente que de conformidad con la legislación del país o de los países no Parte acrediten el almacenamiento de las mercancías, cuando las mercancías realicen tránsito, con o sin transbordo, por el territorio de uno o más países no Parte, con almacenamiento temporal.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de control aduanero que acrediten el almacenamiento. |
| <p>ACE 40 (CU-VE)</p> | <p>ACE 40.4, Anexo I, Artículo 13 “Transporte Directo”</p> <p>Para que la mercancía originaria se beneficie del tratamiento preferencial, deberá transportarse directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. A tal fin, se considera transporte directo:</p> <p>a) las mercancías transportadas únicamente por el territorio de las Partes del Acuerdo;</p> <p>b) las mercancías en tránsito, a través de uno o más países no Partes del Acuerdo, con o sin transbordo, almacenamiento temporal o depósito en una zona franca, que hayan estado bajo la vigilancia de la autoridad aduanera del país o los países de tránsito, siempre que:</p> <ol style="list-style-type: none"> el tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte; no sean objeto de comercio, uso o empleo en el país de tránsito; no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipulación, para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Para efectos de lo dispuesto en el literal b), en caso de almacenamiento temporal o depósito en una zona franca, la autoridad aduanera del país importador podrá exigir adicionalmente un documento de dicho país no Parte, que acredite que la mercancía permaneció bajo control o supervisión aduanera y no fue sometida a ningún proceso de transformación.</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; • Manipulación para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no sean objeto de comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: En caso de almacenamiento temporal o depósito en una zona franca:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento de control aduanero. |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|---|--|
| <p>ACE 41 (CL-MX)</p> | <p>ACE 41, Capítulo 4, Artículo 4-17 “Transbordo y Expedición Directa”</p> <p>Un bien no se considerará como originario, aun cuando haya sido producido de conformidad con los requisitos del artículo 4-03 si, con posterioridad a esa producción, fuera de los territorios de las Partes, el bien:</p> <p>a) sufre un procesamiento ulterior, es objeto de otro proceso de producción, o cualquier otra operación fuera de los territorios de las Partes, excepto la descarga, recarga o cualquier otra operación necesaria para conservar el bien en buenas condiciones o para transportarlo al territorio de la otra Parte; o</p> <p>b) no permanece bajo control o vigilancia de la autoridad aduanera en el territorio de un país no Parte.</p> <p>Decisión 8 de la Comisión de Libre Comercio “Modificación de las Reglamentaciones Uniformes del Tratado en materia de transbordo y expedición directa”</p> <p>Modificar el Artículo III de las Reglamentaciones Uniformes del Tratado para quedar como sigue:</p> <p>Para que un bien conserve su carácter originario y se beneficie del trato arancelario preferencial, éste deberá haber sido expedido directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. No obstante, un bien en tránsito, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, conservará su carácter de originario siempre que no se haya realizado ninguna operación distinta de la de descarga, recarga o cualquier otra operación necesaria para conservar el bien en buenas condiciones, o para transportarlo a territorio de la otra Parte incluyendo el fraccionamiento, siempre que se acredite que haya permanecido bajo control o vigilancia de la autoridad aduanera en el país no Parte.</p> <p>Los siguientes documentos servirán al importador para acreditar que un bien en tránsito, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, permaneció bajo control o vigilancia de la autoridad aduanera en el país no parte:</p> <p>a) en caso de tránsito o transbordo, con los documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque, la carta de porte, o el documento de transporte multimodal o combinado, según corresponda; y</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descarga; • Recarga; • Operaciones necesarias para conservarlas en buenas condiciones; • Operaciones necesarias para transportarla al territorio de otra Parte; y • Fraccionamiento. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías estén bajo control o vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria:</p> <p>Tránsito o transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte. <p>Almacenamiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte; y • Documentos de control aduaneros. |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|---|--|
| | <p>b) en caso de almacenamiento, con los documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque, la carta de porte, o el documento de transporte multimodal o combinado, según corresponda, y los documentos emitidos por la autoridad aduanera u otra entidad competente que de conformidad con la legislación del país que no es Parte acrediten el almacenamiento.</p> | |
| <p>ACE 42 (CL-CU)</p> | <p>ACE 42.3, Anexo 3, Artículo 15 “Tránsito y Transbordo”</p> <p>1. Para que una mercancía pueda acceder al tratamiento arancelario preferencial deberá ser transportada directamente entre la parte exportadora y la parte importadora.</p> <p>No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, si una mercancía exportada de la Parte exportadora transita por un tercer país durante su transporte a la Parte importadora, no perderá su calidad de originaria si:</p> <p>a) el tránsito se justifica por razones, logísticas o comerciales;</p> <p>b) las mercancías no sufren, durante el transporte o almacenamiento, ninguna operación distinta a la de su mantenimiento, fraccionamiento, conservación en buen estado, operaciones normales de manipulación u otra que no implique cambio de su condición de originaria;</p> <p>c) permanece bajo el control de las autoridades aduaneras en el territorio de un país no Parte.</p> <p>2. Para estos efectos, la autoridad aduanera de la Parte importadora podrá requerir documentos de transporte u otros documentos que acrediten que la mercancía permaneció bajo control aduanero en el tercer país.</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Logísticas; o • Comerciales. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento; • Fraccionamiento; • Conservación en buen estado; • Operaciones normales de manipulación; u • Otras que no impliquen cambio de su condición de originarias. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que estén bajo el control de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte; o • Documento de control aduanero. |
| <p>ACE 46 (EC-CU)</p> | <p>ACE 46.2, Anexo V, Sección A, Artículo 14 “Tránsito y Traslado”</p> <p>Cada Parte dispondrá que una mercancía no perderá su calidad de originaria, si:</p> <p>a) no sufre un procesamiento ulterior o es objeto de cualquier otra operación, fuera del territorio de las Partes, excepto la descarga, recarga, fraccionamiento o cualquier</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descarga; • Recarga; |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|---|---|
| | <p>otra operación necesaria para mantener la mercancía en buenas condiciones o para transportarla a territorio de una Parte;</p> <p>b) permanece bajo el control de las autoridades aduaneras en el territorio de un país no Parte; y,</p> <p>c) una mercancía originaria de la Parte exportadora es transportada a través de una o más no Partes, en cuyo caso la autoridad aduanera de la Parte importadora podrá requerir a los importadores que soliciten tratamiento arancelario preferencial para la mercancía, que presenten:</p> <p style="padding-left: 40px;">I. una copia del documento de transporte; o,</p> <p style="padding-left: 40px;">II. un certificado o cualquier otra información dada por la autoridad aduanera de tales no Partes u otras entidades autorizadas que respalden el hecho que las mercancías han estado en tránsito.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Fraccionamiento; • Operaciones necesarias para mantenerlas en buenas condiciones o para transportarlas a territorio de la otra Parte. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que permanezcan bajo el control de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Copia del documento de transporte; o • Certificado o cualquier otra información de la Autoridad Aduanera u otras entidades autorizadas que respalden el hecho de que las mercancías están en tránsito. |
| <p>ACE 47 (BO-CU)</p> | <p>ACE 47.1, Anexo I, Título III, Artículo 13 “Tránsito y Transbordo”</p> <p>Una mercancía deberá exportarse directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. Igualmente se considerará Transporte Directo:</p> <p>Mercancías en tránsito por uno o más países no Partes del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo el control de la autoridad aduanera del o los países de tránsito, cuando:</p> <p>a. El tránsito se justifique por razones geográficas, logística o por requerimientos especiales de transporte;</p> <p>b. No sufran durante el transporte o almacenamiento, ninguna operación distinta a la de su mantenimiento, conservación en buen estado y operaciones normales de manipulación.</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; • Logísticas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento; • Conservación en buen estado; y; • Operaciones normales de manipulación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que estén bajo control de la autoridad aduanera. |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|---|--|
| | <p>En caso de transbordo o almacenamiento temporal realizado en un país no signatario del Acuerdo, las autoridades aduaneras del país importador podrán exigir adicionalmente un documento de control aduanero de dicho país no signatario, que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera.</p> | <p>Documentación probatoria:</p> <p>Transbordo o almacenamiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento de control aduanero. |
| <p>ACE 49 (CO-CU)</p> | <p>ACE 49.3, Anexo III, Sección I, Artículo 15 “Tránsito y Transbordo”</p> <p>Para que las mercancías conserven su carácter de originarias y pueda acceder al tratamiento arancelario preferencial deberán ser expedidas directamente entre la Parte exportadora y la Parte importadora.</p> <p>No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, si una mercancía exportada transita por un tercer país durante su transporte a la Parte importadora, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, no perderá su calidad de originaria si:</p> <p>(a) el tránsito se justifique por razones geográficas o por requerimientos de transporte;</p> <p>(b) las mercancías no sufren durante el transporte o almacenamiento, ninguna operación distinta a la de su mantenimiento, consolidación o desconsolidación, conservación en buen estado, operaciones normales de manipulación u otra que no implique cambio de su condición de originaria;</p> <p>(c) permanece bajo el control de las autoridades aduaneras en el territorio de un país no Parte.</p> <p>Para estos efectos, la autoridad aduanera de la Parte importadora podrá requerir a su importador documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque, la carta de porte, el documento de transporte multimodal o combinado, según corresponda, los documentos emitidos por la autoridad aduanera u otra entidad competente que, de conformidad con la legislación del país que no es Parte, acrediten el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento; • Consolidación o desconsolidación; • Conservación en buen estado; • Operaciones normales de manipulación; u • Otras que no impliquen cambio de la condición de originaria de la mercancía. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías estén bajo control de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte; o • Documentos emitidos por la autoridad aduanera u otra entidad competente. |
| <p>ACE 50 (CU-PE)</p> | <p>Régimen General de Origen de la ALADI (Resolución 252 CR), Cuarto</p> <p>Para que las mercancías originarias se beneficien de los tratamientos preferenciales, las mismas deben haber sido expedidas directamente del país exportador al país importador. Para tales efectos, se considera como expedición directa:</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|---|--|
| | <p>a) Las mercancías transportadas sin pasar por el territorio de algún país no participante del acuerdo.</p> <p>b) Las mercancías transportadas en tránsito por uno o más países no participantes, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente en tales países, siempre que:</p> <p>i) el tránsito esté justificado por razones geográficas o por consideraciones relativas a requerimientos del transporte;</p> <p>ii) no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y</p> <p>iii) no sufran, durante su transporte y depósito, ninguna operación distinta a la carga y descarga o manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Descarga; o • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No se establece.</p> |
| <p>ACE 51 (CU-MX)</p> | <p>ACE 51.2, Anexo III, Artículo 11 “De la Expedición, Transporte y Tránsito de las mercancías”</p> <p>Para que las mercancías originarias se beneficien de los tratamientos preferenciales, éstas deberán haber sido expedidas directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <p>a) las mercancías transportadas sin pasar por el territorio de algún Estado que no sea Parte del Acuerdo;</p> <p>b) las mercancías en tránsito a través de uno o más Estados que no sean Parte del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente, siempre que:</p> <p>i) el tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte;</p> <p>ii) no estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el Estado de tránsito; y</p> <p>iii) no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipulación o cualquier otra operación necesaria para mantenerlas en buenas condiciones o para transportarlo al territorio de otra Parte.</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o • Manipulación o cualquier otra operación necesaria para mantenerlas en buenas condiciones o para transportarlas al territorio de la otra Parte <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo vigilancia de la autoridad aduanera. |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------------|---|---|
| | | Documentación probatoria: No se establece. |
| ACE 53 (BR-MX) | <p>Capítulo IV, Artículo IV-18 “De la expedición, transporte y tránsito de las mercancías”</p> <p>Artículo IV-18.- Para que las mercancías originarias se beneficien del trato arancelario preferencial, éstas deberán haber sido expedidas directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <p>a) las mercancías transportadas sin pasar por el territorio de algún Estado que no sea Parte del Acuerdo;</p> <p>b) las mercancías en tránsito a través de uno o más Estados que no sean Parte del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo el control o vigilancia de la autoridad aduanera, siempre que:</p> <p>i) el tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a necesidades del transporte;</p> <p>ii) no estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el Estado de tránsito; y</p> <p>iii) no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo, para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo el control o vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No se establece.</p> |
| ACE 55 (AR, BR, PY y UY-MX) | <p>ACE 55, Anexo II, Artículo 18 “De la expedición, transporte y tránsito de las mercancías”</p> <p><u>Artículo 18.</u>- Para que los bienes originarios se beneficien del trato arancelario preferencial establecido en el Acuerdo, éstos deberán haber sido expedidos directamente de la Parte Signataria exportadora a la Parte Signataria importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <p>a) los bienes transportados sin pasar por el territorio de algún Estado que no sea Parte del Acuerdo;</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; • Recarga; |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|---|--|
| | <p>b) los bienes en tránsito a través de uno o más Estados que no sean Parte del Acuerdo, con o sin trasbordo o almacenamiento temporal, bajo el control o la vigilancia de la autoridad aduanera competente, siempre que:</p> <p>i) el tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte;</p> <p>ii) no estuvieran destinados al comercio, uso o empleo en el Estado de tránsito; y</p> <p>iii) no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo para mantenerlos en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> <p>Artículo 17 “Procesos realizados fuera de los territorios de las Partes Signatarias”</p> <p>Un bien que haya sido producido de conformidad con los requisitos de este Anexo, perderá su condición de originario si sufre un proceso ulterior o es objeto de cualquier otra operación fuera de los territorios de las Partes Signatarias, distinto a la descarga, recarga o cualquier otro movimiento necesario para mantenerlo en buena condición o para transportarlo al territorio de otra Parte Signataria.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación; o • Cualquier otro movimiento necesario para transportarlas al territorio de la otra Parte. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo el control o vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No se establece.</p> |
| <p>ACE 57 (AR-UY)</p> | <p>ACE 57.1, Artículo 1</p> <p>En materia de origen, salvo lo dispuesto en los artículos 8, 9, 10, 11 y 12 del Anexo al Acuerdo de Complementación Económica N° 57 (AAP.CE N° 57), será de aplicación el Régimen de Origen del MERCOSUR, incorporado al Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica N° 18 (AAP.CE N° 18).</p> | <p>Ver ACE 18.</p> |
| <p>ACE 58 (AR, BR, PY y UY-PE)</p> | <p>ACE 58, Anexo V, Sección III, Artículo 14 “Expedición directa”</p> <p>Para que una mercancía originaria se beneficie del tratamiento preferencial, deberá expedirse directamente de la Parte Signataria exportadora a la Parte Signataria importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <p>a) Las mercancías transportadas únicamente por el territorio de una o más Partes Signatarias del Acuerdo;</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|--|---|--|
| | <p>b) Las mercancías en tránsito, a través de una o más Partes no Signatarias del Acuerdo, con o sin trasbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera del país transitado siempre que:</p> <p>i) El tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte;</p> <p>ii) No estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y</p> <p>iii) No sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo, para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> <p>Para los efectos de lo dispuesto en el literal b) precedente, en caso de trasbordo o almacenamiento temporal realizado en una Parte no Signataria del Acuerdo, las autoridades aduaneras podrán exigir adicionalmente un documento de control aduanero de dicha Parte no Signataria, que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: Transbordo o almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento de control aduanero. |
| <p>ACE 59 (AR, BR, PY y UY-CO, EC y VE)</p> | <p>ACE 59, Anexo IV, Sección III, Artículo 14 “Expedición directa”</p> <p>Para que una mercancía originaria se beneficie del tratamiento preferencial, deberá expedirse directamente de la Parte Signataria exportadora a la Parte Signataria importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <p>a) Las mercancías transportadas únicamente por el territorio de una o más Partes Signatarias del Acuerdo;</p> <p>b) Las mercancías en tránsito, a través de uno o más países no signatarios del Acuerdo, con o sin trasbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera del país transitado siempre que:</p> <p>i) El tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte;</p> <p>ii) No estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|--|--|
| | <p>iii) No sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo, para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> <p>Para los efectos de lo dispuesto en el literal b) precedente, en caso de trasbordo o almacenamiento temporal realizado en un país no signatario del Acuerdo, las autoridades aduaneras podrán exigir adicionalmente un documento de control aduanero de dicho país no signatario, que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera.</p> | <p>Documentación probatoria: Transbordo o almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento de control aduanero. |
| <p>ACE 60 (MX-UY)</p> | <p>ACE 60, Capítulo IV, Artículo 4-17 “Expedición, transporte y tránsito de los bienes”</p> <p>Para que los bienes originarios se beneficien de los tratamientos preferenciales, éstos deberán haber sido expedidos directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) los bienes transportados sin pasar por el territorio de algún país que no sea Parte de este Tratado; b) los bienes en tránsito a través de uno o más países que no sean Parte de este Tratado, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente, siempre que: <ul style="list-style-type: none"> i) el tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte; ii) no estuvieran destinados al comercio, uso o empleo en el Estado de tránsito; y iii) no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo, para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Decisión 3/2008 de la Comisión Administradora</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Adoptar el siguiente criterio: | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: Tránsito sin transbordo ni almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte. <p>Tránsito con trasbordo sin almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte. |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|--|--|
| | <p>Para los efectos de lo dispuesto en el Artículo 4-17 del Tratado, el importador podrá acreditar que las mercancías que hayan estado en tránsito, con o sin trasbordo o almacenamiento temporal, por el territorio de uno o más países no Partes del Tratado, estuvieron bajo vigilancia de la autoridad aduanera competente en esos países, con la documentación siguiente:</p> <p>a) Con los documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque o la carta de porte, según sea el caso, en el cual conste la fecha y lugar de embarque de las mercancías y el puerto, aeropuerto o punto de entrada del destino final, cuando dichas mercancías hayan estado en tránsito por el territorio de uno o más países no parte del Tratado sin trasbordo ni almacenamiento temporal.</p> <p>b) Con los documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque o la carta de porte, según sea el caso, o el documento de transporte multimodal cuando las mercancías sean objeto de trasbordo por diferentes medios de transporte, donde conste que las mercancías que hayan estado en tránsito fueron únicamente objeto de trasbordo sin almacenamiento temporal en uno o más países no Partes del Tratado.</p> <p>c) Con copia de los documentos de control aduanero que comprueben que las mercancías permanecieron bajo control y vigilancia aduanera, tratándose de mercancías que estando en tránsito hayan sido objeto de trasbordo con almacenamiento temporal en uno o más países no Parte del Tratado.</p> | <p>Tránsito con trasbordo y con almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Copia de los documentos de control aduanero. |
| <p>ACE 62 (AR, BR, PY y UY - CU)</p> | <p>ACE 62, Anexo IV, Artículo 11 “De la Expedición, Transporte y Tránsito de las mercancías”</p> <p>Para que los productos originarios se beneficien de los tratamientos preferenciales, éstos deberán haber sido expedidos directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <p>a) los productos transportados sin pasar por el territorio de algún Estado que no sea Parte del Acuerdo;</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; • Técnicas; • Logísticas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|---|---|
| | <p>b) los productos en tránsito a través de uno o más Estados que no sean Parte del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente, siempre que:</p> <p>i. el tránsito estuviera justificado por razones geográficas, técnicas, logísticas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte;</p> <p>ii. no estuvieran destinados al comercio, uso o empleo en el Estado de tránsito; y</p> <p>iii. no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo, para mantenerlos en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> | <ul style="list-style-type: none"> Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No se establece.</p> |
| <p>ACE 63 (UY-VE)</p> | <p>ACE 63.2, Artículo 4</p> <p>Se modifica el Artículo 5° del Acuerdo de Complementación Económica N° 63, el que quedará redactado con el siguiente texto: “Hasta el 31 de diciembre de 2013, el régimen de origen que se aplicará entre las Partes es el establecido en el Acuerdo de Complementación Económica N° 59. A partir del 1° de enero de 2014, las Partes aplicarán el Régimen de Origen del MERCOSUR”.</p> | <p>Nota: A la fecha aún no se está aplicando el Régimen de Origen del Mercosur.</p> |
| <p>ACE 66 (BO-MX)</p> | <p>ACE 66, Capítulo V, Artículo 5-17 “Transbordo y expedición directa”</p> <p>1. Un bien no se considerará como originario aun cuando haya sido producido de conformidad con los requisitos del artículo 5-03, si con posterioridad a esa producción, el bien sufre un proceso ulterior o es objeto de cualquier otra operación fuera de los territorios de las Partes, excepto la descarga, recarga o cualquier otro movimiento necesario para mantenerlo en buena condición o para transportarlo al territorio de la otra Parte.</p> <p>2. Un bien no perderá su condición de originario cuando, al estar en tránsito por el territorio de uno o más países no Partes, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente en esos países:</p> <p>a) el tránsito esté justificado por razones geográficas o por consideraciones relativas a requerimientos de transporte;</p> <p>b) no esté destinado al comercio, uso o empleo en el o los países de tránsito; y</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Geográficas; o Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Embalaje; Empaque; Carga; Descarga; Recarga; Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o para |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|---|---|
| | <p>c) durante su transporte y depósito no sea sometido a operaciones diferentes del embalaje, empaque, carga, descarga o manipuleo para asegurar su conservación.</p> | <p>transportarlas al territorio de la otra Parte.</p> <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No se establece.</p> |
| <p>ACE 67 (MX-PE)</p> | <p>ACE 67, Capítulo IV, Artículo 4.17 “Expedición, transporte y tránsito de mercancías”</p> <p>1. Para que las mercancías conserven su carácter de originarias y se beneficien del trato arancelario preferencial, éstas deberán haber sido expedidas directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. A tal fin, se considerarán expedidas directamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) las mercancías transportadas únicamente por el territorio de una o ambas Partes; b) las mercancías en tránsito a través de uno o más países que no sean Parte del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente, siempre que: <ul style="list-style-type: none"> i) no estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y ii) no sufran, durante su transporte o almacenamiento temporal, ninguna operación distinta a la carga, descarga o cualquier otra operación necesaria para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>2. El importador podrá acreditar el cumplimiento del párrafo 1(b):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) en caso de tránsito únicamente, con documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque o la carta porte, que acrediten | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o • Cualquier otra operación necesaria para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. • Que no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito. <p>Documentación probatoria: Tránsito y Transbordo: <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte. Almacenamiento temporal: <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte; y </p> |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|--|--|
| | <p>el transporte desde el país de origen al país de importación, según corresponda;</p> <p>b) en caso de transbordo, con los documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque, la carta porte o el documento de transporte multimodal o combinado, que acrediten el transporte desde el país de origen al país de importación, según corresponda; o</p> <p>c) en caso de almacenamiento, con la guía aérea, el conocimiento de embarque, la carta porte o el documento de transporte multimodal o combinado, que acrediten el transporte desde el país de origen al país de importación, según sea el caso, y los documentos emitidos por la autoridad aduanera u otra autoridad competente que autorice el almacenamiento, de conformidad con la legislación nacional del país que no es Parte, según corresponda.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Los documentos emitidos por la autoridad aduanera u otra autoridad competente que autorice el almacenamiento. |
| <p>ACE 68 (AR-VE)</p> | <p>ACE 68, Artículo 6</p> <p>Las disposiciones del Acuerdo de Complementación Económica N° 59 y de sus Protocolos Adicionales serán aplicadas en forma subsidiaria para todas aquellas situaciones no previstas en el presente Acuerdo.</p> <p>ACE 59, Anexo IV, Sección III, Artículo 14 “Expedición directa”</p> <p>Para que una mercancía originaria se beneficie del tratamiento preferencial, deberá expedirse directamente de la Parte Signataria exportadora a la Parte Signataria importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <p>a) Las mercancías transportadas únicamente por el territorio de una o más Partes Signatarias del Acuerdo;</p> <p>b) Las mercancías en tránsito, a través de uno o más países no signatarios del Acuerdo, con o sin trasbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera del país transitado siempre que:</p> <p>i) El tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte;</p> <p>ii) No estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y</p> | <p>ACE 59</p> <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria:</p> <p>Transbordo o almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento de control aduanero. |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|---|---|
| | <p>iii) No sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo, para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> <p>Para los efectos de lo dispuesto en el literal b) precedente, en caso de trasbordo o almacenamiento temporal realizado en un país no signatario del Acuerdo, las autoridades aduaneras podrán exigir adicionalmente un documento de control aduanero de dicho país no signatario, que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera.</p> | |
| <p>ACE 69 (BR-VE)</p> | <p>ACE 69, Artículo 6</p> <p>Las disposiciones del Acuerdo de Complementación Económica N° 59 y de sus Protocolos Adicionales serán aplicadas en forma subsidiaria para todas aquellas situaciones no previstas en el presente Acuerdo.</p> <p>ACE 59, Anexo IV, Sección III, Artículo 14 “Expedición directa”</p> <p>Para que una mercancía originaria se beneficie del tratamiento preferencial, deberá expedirse directamente de la Parte Signataria exportadora a la Parte Signataria importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <p>a) Las mercancías transportadas únicamente por el territorio de una o más Partes Signatarias del Acuerdo;</p> <p>b) Las mercancías en tránsito, a través de uno o más países no signatarios del Acuerdo, con o sin trasbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera del país transitado siempre que:</p> <p>i) El tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte;</p> <p>ii) No estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y</p> <p>iii) No sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo, para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> | <p>ACE 59</p> <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria:</p> <p>Trasbordo o almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento de control aduanero. |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|---|--|
| | <p>Para los efectos de lo dispuesto en el literal b) precedente, en caso de trasbordo o almacenamiento temporal realizado en un país no signatario del Acuerdo, las autoridades aduaneras podrán exigir adicionalmente un documento de control aduanero de dicho país no signatario, que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera.</p> | |
| <p>ACE 71 (CU-PA)</p> | <p>ACE 71, Anexo III, Artículo 13 “Tránsito y Transbordo”</p> <p>Cada Parte dispondrá que una mercancía no se considerará originaria si:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Sufre un procesamiento ulterior o es objeto de cualquier otra operación, fuera del territorio de las Partes, excepto la descarga, recarga, o cualquier otra operación necesaria para mantener la mercancía en buenas condiciones o para transportarla a territorio de una Parte; o b. No permanece bajo el control de las autoridades aduaneras en el territorio de un país no Parte. <p>Artículo 23 “Certificado para la Reexportación”</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Para efecto de lo establecido en los diversos acuerdos comerciales suscritos por Cuba en relación al tránsito y transbordo de mercancías, las Partes de este Acuerdo establecen el Certificado de Reexportación. El Certificado de Reexportación tiene como objeto identificar que una mercancía que se reexporte desde cualquier zona franca ubicada en la República de Panamá con destino a Cuba constituye una mercancía procedente de un tercer país. 2. A fin de certificar que el bien reexportado ha estado en depósito y bajo control en dichas zonas francas ubicadas en la República de Panamá, se establece que el certificado de reexportación será expedido y suscrito por la autoridad aduanera de Panamá y refrendado por la autoridad administrativa de las respectivas zonas francas. 3. Como resultado de lo dispuesto en el presente Artículo se entenderá que una mercancía reexportada no ha experimentado cambios, ni sufrido un procesamiento ulterior u otro tipo de operación por el solo hecho de que haya sido comercializada dentro de alguna zona franca ubicada en la República de | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descarga; • Recarga; • Cualquier otra operación necesaria para mantenerlas en buenas condiciones o para transportarla al territorio de una Parte. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías estén bajo control de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No se establece.</p> <p>El certificado de reexportación lo emite Panamá para certificar que mercancías importadas por Cuba con trato preferencial, en el marco de acuerdos con otros países y que hayan estado, previo a su importación, depositadas en una zona franca de Panamá, ha permanecido bajo control de la autoridad de dicha zona franca y de la autoridad aduanera de Panamá y no ha experimentado cambios, ni sufrido un</p> |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|---|--|
| | <p>Panamá o haya sido sujeta a un proceso de descarga, recarga o cualquier otra operación necesaria para mantenerla en buen estado.</p> <p>4. La autoridad aduanera de Cuba aceptará, entre otros documentos, el certificado de reexportación como documento habilitado a fin de acreditar que las mercancías reexportadas desde las zonas francas ubicadas en la República de Panamá, no han experimentado cambios o sufrido un procesamiento ulterior u otro tipo de operación que le hagan perder el origen y mantener de este modo la preferencia acordada según el respectivo acuerdo o tratado.</p> <p>5. Las mercancías que hagan uso del Certificado de Reexportación deberán aportar las pruebas pertinentes para la comprobación del origen. Además, estarán sujetas a las disposiciones en materia de certificación de origen, verificación del origen y demás exigencias en materia de reglas de origen y procedimientos aduaneros que haya convenido Cuba en los respectivos acuerdos comerciales.</p> <p>6. El Certificado de Reexportación al que se refiere en este Artículo deberá emitirse en el formato contenido en el Apéndice III del presente Anexo.</p> | <p>procesamiento ulterior u otro tipo de operación.</p> |
| <p>ACE 72 (AR, BR, PY y UY – CO)</p> | <p>ACE 72, Anexo IV, Artículo 14 “Expedición directa”</p> <p>Para que una mercancía conserve su carácter de originaria y se beneficie del tratamiento preferencial, deberá expedirse directamente de la Parte Signataria exportadora a la Parte Signataria importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <p>a) Las mercancías transportadas únicamente por el territorio de una o más Partes Signatarias del Acuerdo;</p> <p>b) Las mercancías en tránsito, a través de uno o más países no signatarios del Acuerdo, con o sin trasbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera del país o los países de tránsito, siempre que:</p> <p>i) El tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte;</p> <p>ii) No estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y</p> <p>iii) No sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo, para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria:</p> |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|------------------------------|---|---|
| | <p>Para los efectos de lo dispuesto en el literal b) precedente, en caso de trasbordo o almacenamiento temporal realizado en un país no signatario del Acuerdo, las autoridades aduaneras podrán exigir adicionalmente un documento de control aduanero de dicho país no signatario, que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera.</p> | <p>Transbordo o almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento de control aduanero. |
| <p>ACE 73 (CL-UY)</p> | <p>ACE 73, Capítulo II, Sección B, Artículo 2.8, Numeral 1</p> <p>Cada Parte aplicará el régimen de origen dispuesto por el Artículo 13, párrafo 1 del Título III, y contenido en el Anexo 13 y Apéndices del ACE 35, así como sus modificaciones, los que se incorporan al presente Acuerdo y forman parte del mismo <i>mutatis mutandis</i>.</p> <p>Para que las mercancías se beneficien de los tratamientos preferenciales, éstas deberán haber sido expedidas directamente de la Parte Signataria exportadora a la Parte Signataria importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) las mercancías transportadas sin pasar por el territorio de algún Estado no participante en el Acuerdo; b) las mercancías en tránsito a través de uno o más Estados no participantes del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente, siempre que: <ol style="list-style-type: none"> i. el tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte; ii. no estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el Estado no participante de tránsito; iii. no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No se establece.</p> |
| <p>ACE 74 (BR-PY)</p> | <p>ACE 74.1, Artículo 14 “Régimen de Origen”</p> <p>Se aplicará el Régimen de Origen del MERCOSUR, establecido en el Septuagésimo Séptimo Protocolo Adicional al ACE 18, o aquellas normas que lo modifiquen o sustituyan, siempre que el presente Protocolo Adicional no disponga algo contrario o diferente.</p> | <p>Ver ACE 18.</p> |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|-----------------------------|---|--|
| ACE 75 (CL-EC) | <p>ACE 75, Capítulo 3, Artículo 3.13 “Tránsito y no alteración de las mercancías”</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las mercancías originarias para las que se solicita trato arancelario preferencial en una Parte, serán las mismas mercancías que las enviadas por la Parte exportadora. No deben alterarse o transformarse de ninguna manera ni someterse a operaciones que no sean aquellas para preservar su condición, agregar o colocar marcas, etiquetas, sellos o cualquier documentación para asegurar el cumplimiento de los requisitos internos de la Parte importadora, previo a ser declarados para un trato arancelario preferencial. 2. El tránsito, almacenamiento o fraccionamiento pueden tener lugar en una Parte, siempre que permanezcan bajo la supervisión aduanera de esa no Parte. 3. Los párrafos 1 y 2 se considerarán cumplidos, a menos que la autoridad aduanera de la Parte importadora tenga razones para creer lo contrario. En tal caso, la autoridad aduanera de la Parte importadora podrá solicitar al importador que proporcione evidencia apropiada de cumplimiento, que puede darse por cualquier medio, incluidos los documentos de transporte contractuales, como los conocimientos de embarque o cualquier otra evidencia. | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operaciones necesarias para preservar su condición; • Agregar o colocar marcas, etiquetas, sellos; • Agregar cualquier documentación para asegurar el cumplimiento de los requisitos internos de la Parte importadora; • Almacenaje; • Fraccionamiento. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías estén bajo supervisión de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte contractuales, como los conocimientos de embarque; o • Cualquier otra evidencia. |
| AAP.C 28 (CO-VE) | <p>AC 28, Anexo II, Artículo 11 “Expedición Directa”</p> <p>Para que una mercancía originaria se beneficie del tratamiento preferencial, deberá expedirse directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. A tal fin, se considera expedición directa:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Las mercancías transportadas únicamente por el territorio de una Parte del Acuerdo; | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|--|---|
| | <p>b) Las mercancías en tránsito, a través de uno o más países no Parte del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, que haya estado bajo la vigilancia de la autoridad aduanera del país o los países de tránsito, siempre que:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. el tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte; ii. no estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y iii. no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipulación, para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Para los efectos de lo dispuesto en el literal b), en caso de transbordo o almacenamiento temporal realizado en un país no Parte del Acuerdo, la autoridad aduanera del país importador podrán exigir adicionalmente un documento de control aduanero de dicho país no Parte, que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: Transbordo o almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento de control aduanero. |
| <p>AAP.R 29 (EC-MX)</p> | <p>AAP.R 29, Protocolo de Adecuación, Anexo III.</p> <p>No contempla disposiciones específicas.</p> <p>Artículo 2 del Acuerdo</p> <p>Los países signatarios convienen en otorgarse, respecto de los gravámenes vigentes para terceros países, las preferencias que se señalan para los productos originarios y procedentes de sus respectivos territorios...</p> | |
| <p>AAP.R 38 (MX-PY)</p> | <p>AAP.R 38, Protocolo de Adecuación, Anexo III, Capítulo I, Artículo Quinto</p> <p>No contempla disposiciones específicas.</p> <p>En el Artículo 2 del Acuerdo se establece que “En los Anexos I y II..., se registran las preferencias, tratamientos y demás condiciones acordadas por los países signatarios para la importación de los productos negociados, originarios de sus respectivos territorios...”</p> | |
| <p>AR NAM 1 a BO (Todos)</p> | <p>Anexo II</p> <p>No contempla disposiciones específicas.</p> | |
| <p>AR NAM 2 a EC (Todos)</p> | <p>Anexo II</p> <p>No contempla disposiciones específicas.</p> | |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|---|--|
| AR NAM 3 a PY (Todos) | Anexo II No contempla disposiciones específicas. | |
| AR PAR 4 (Todos) | Régimen General de Origen de la ALADI (Resolución 252 CR), Cuarto Para que las mercancías originarias se beneficien de los tratamientos preferenciales, las mismas deben haber sido expedidas directamente del país exportador al país importador. Para tales efectos, se considera como expedición directa: a) Las mercancías transportadas sin pasar por el territorio de algún país no participante del acuerdo. b) Las mercancías transportadas en tránsito por uno o más países no participantes, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente en tales países, siempre que: i) el tránsito esté justificado por razones geográficas o por consideraciones relativas a requerimientos del transporte; ii) no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y iii) no sufran, durante su transporte y depósito, ninguna operación distinta a la carga y descarga o manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. | Justificaciones para el transporte por países no Partes: <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. Operaciones permitidas: <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. Otras condiciones: <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo vigilancia de la autoridad aduanera. Documentación probatoria: No se establece. |
| ACUERDOS ENTRE PAÍSES MIEMBROS NO REGISTRADOS EN LA ALADI | | |
| Acuerdo de Comercio y Complementariedad Económica Productiva entre Bolivia y Venezuela | Anexo II, Sección III “Expedición Directa”, Artículo 14 “Tránsito y transbordo” Para que una mercancía originaria se beneficie del tratamiento preferencial, deberá expedirse directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. A tal fin, se considera expedición directa: a) Las mercancías transportadas únicamente por el territorio de una Parte del Acuerdo; | Justificaciones para el transporte por países no Partes: <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. Operaciones permitidas: <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|--|---|
| | <p>b) Las mercancías en tránsito, a través de uno o más países no Parte del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera del país o los países de tránsito, siempre que:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) el tránsito estuviera justificado por razones geográficas o consideraciones relativas a requerimientos de transporte; ii) no estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y iii) no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipulación, para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>En caso de transbordo o almacenamiento temporal realizado en un país no Parte del Acuerdo, las autoridades aduaneras del país importador podrán exigir adicionalmente un documento de control aduanero de dicho país no Parte, que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Manipulación para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: Transbordo o almacenamiento temporal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento de control aduanero. |
| <p>Acuerdo de Alcance Parcial de naturaleza Comercial entre Perú y Venezuela</p> | <p>Anexo II Normas de Origen, Artículo 12 “Transporte Directo”</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Para que una mercancía originaria mantenga dicha condición deberá ser transportada directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora, sin pasar por el territorio de un país no Parte. 2. No obstante el párrafo 1, serán consideradas transportadas directamente las mercancías en tránsito, a través de uno o más países no Parte del Acuerdo, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera del país o los países de tránsito, siempre que: <ul style="list-style-type: none"> a) no estuvieran destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y b) no sufran, durante su transporte o depósito, ninguna operación distinta a la carga, descarga o manipulación, para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. 3. El cumplimiento de las disposiciones establecidas en el párrafo 2 literal b), en caso que la autoridad aduanera así lo requiera, se acreditará mediante: | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o • Manipulación para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo la vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: Tránsito o transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte. <p>Almacenamiento:</p> |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|-------------------|---|---|
| | <p>a) para tránsito o transbordo: los documentos de transporte desde el país de origen a la Parte importadora, según sea el caso, en los cuales conste la fecha, lugar de embarque de las mercancías y el punto de entrada del destino final;</p> <p>b) para el almacenamiento: adicionalmente a lo establecido en el literal a), un documento de control aduanero de dicho país no Parte, que acredite que la mercancía permaneció bajo supervisión aduanera.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte; y • Documento de control aduanero. |
| TLC Panamá - Perú | <p>Capítulo 3 “Reglas de Origen y Procedimientos de Origen”, Artículo 3.14 “Transporte Directo”</p> <p>1. Para que una mercancía originaria mantenga dicha condición, deberá ser transportada directamente entre las Partes.</p> <p>2. Se considerará transporte directo de la Parte exportadora a la Parte importadora, cuando:</p> <p>a) la mercancía sea transportada sin pasar a través del territorio de un país no Parte; o</p> <p>b) la mercancía transite a través del territorio de uno o más países no Partes, con o sin transbordo o almacenamiento temporal en dichos países no Partes, siempre que:</p> <p>i. permanezca bajo el control de las autoridades aduaneras en el territorio de un país no Parte; y</p> <p>ii. no sufran ninguna operación distinta a la descarga, recarga, reembalaje, o cualquier otra operación a fin de mantenerlas en buenas condiciones.</p> <p>3. El cumplimiento de las disposiciones establecidas en el párrafo 2 se acreditará mediante la presentación a la autoridad aduanera de la Parte importadora de:</p> <p>a) en el caso de tránsito o transbordo, los documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque, o documentos de transporte multimodal, que certifiquen el transporte desde el país de origen a la Parte importadora, según sea el caso; o</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descarga; • Recarga; • Reembalaje; o • Cualquier otra operación a fin de mantenerlas en buenas condiciones. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que estén bajo el control de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria:</p> <p>Tránsito o transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte. <p>Almacenamiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte; y • Documento de control aduanero. |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|--|--|
| | <p>b) en el caso de almacenamiento, los documentos de transporte, tales como la guía aérea, conocimiento de embarque, o documentos de transporte multimodal, que certifiquen el transporte desde el país de origen a la Parte importadora, según sea el caso y los documentos emitidos por la autoridad aduanera del país donde se realiza el almacenamiento.</p> | |
| <p>TLC Chile - Panamá</p> | <p>Capítulo 4, Artículo 4.11 “Tránsito y transbordo”</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cada Parte dispondrá que una mercancía no será considerada mercancía originaria si fuere objeto de producción posterior o de cualquier otra operación fuera de los territorios de las Partes, distinto de la descarga, recarga, transbordo cualquier otro proceso necesario para preservar la mercancía en buenas condiciones para transportarla al territorio de una Parte. 2. La Parte importadora podrá requerir que una persona que solicita que una mercancía es originaria demuestre, a satisfacción de las autoridades aduaneras de la Parte importadora, que cualquiera operación posterior llevada cabo fuera de los territorios de las Partes cumple con los requisitos señalados en el párrafo 1. | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descarga; • Recarga; • Transbordo; o • Cualquier otro proceso necesario para preservar la mercancía en buenas condiciones para transportarla al territorio de una Parte. <p>Otras condiciones: no se establecen.</p> <p>Documentación probatoria: No se establece.</p> |
| <p>Acuerdo de Libre Comercio entre Colombia y Panamá (No en vigor aun)</p> | <p>Capítulo 3, Artículo 3.11 “Tránsito y Transbordo”</p> <p>Una mercancía originaria que se exporta desde el territorio de una Parte mantendrá su estatus de originario únicamente si la mercancía:</p> <ol style="list-style-type: none"> (a) no sufre un procesamiento posterior o cualquier otra operación fuera de los territorios de las Partes, distinta del descargue, recargue o cualquier otra operación necesaria para mantenerla en buena condición o para transportarla al territorio de una Parte; y (b) permanece bajo el control de la autoridad aduanera mientras se encuentre fuera del territorio de las Partes. | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descarga; • Recarga; o • Cualquier otra operación proceso necesaria para mantenerla en buena condición o para transportarla al territorio de una Parte. |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|--|--|
| | | <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que estén bajo el control de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No se establece.</p> |
| <p>Tratado de Libre Comercio entre México y Panamá</p> | <p>Capítulo 4, Artículo 4.17 “Transbordo y Expedición Directa o Tránsito Internacional”</p> <ol style="list-style-type: none"> Una mercancía originaria no perderá tal carácter cuando se exporte de una Parte a la otra Parte y durante su transporte pase por territorio de cualquier otro país no Parte, siempre que se cumpla con los siguientes requisitos: <ol style="list-style-type: none"> el tránsito esté justificado por razones geográficas o por consideraciones relativas a operaciones de logística para el comercio y transporte internacional; durante su tránsito o transbordo no sea transformada o sometida a operaciones diferentes a las de carga, descarga, fraccionamiento de envíos, almacenamiento, embalaje, empaque, re empaque, etiquetado, recarga, manipulación o cualquier otra operación necesaria para asegurar su conservación, y permanezca bajo control o vigilancia de la autoridad aduanera en el territorio del país no Parte. El cumplimiento de las disposiciones establecidas en el subpárrafo 1 (c) se acreditará mediante la presentación a la autoridad aduanera de la Parte importadora de: <ol style="list-style-type: none"> en el caso de tránsito o transbordo, los documentos de transporte, tales como la guía aérea, conocimiento de embarque, la carta de porte o documentos de transporte multimodal, que acrediten el transporte desde el país de origen a la Parte importadora, según sea el caso, o | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Consideraciones relativas a operaciones de logística para el comercio y transporte internacional. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; • Fraccionamiento de envíos; • Almacenamiento; • Embalaje; • Empaque; • Re empaque; • Etiquetado; • Recarga; • Manipulación o cualquier otra operación necesaria para asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que estén bajo el control o vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: Tránsito o transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte. <p>Almacenamiento:</p> |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|--|--|
| | <p>b) en el caso de almacenamiento, los documentos de transporte, tales como la guía aérea, conocimiento de embarque, la carta de porte o documentos de transporte multimodal, que acrediten el transporte desde el país de origen a la Parte importadora, según sea el caso y los documentos emitidos por la autoridad aduanera del país donde se realiza el almacenamiento.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte; y • Documento de control aduanero. |
| <p>Acuerdo de Cartagena (CAN (BO-CO-EC-PE))</p> | <p>Decisión 416, Artículo 9</p> <p>Para ser consideradas originarias del territorio de cualquier País Miembro y sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 4 de la presente Decisión, las mercancías deberán ser expedidas directamente.</p> <p>Se considerarán expedidas directamente del territorio de un País Miembro exportador al territorio de otro País Miembro importador:</p> <p>a) Las mercancías transportadas únicamente a través del territorio de la Subregión;</p> <p>b) Las mercancías transportadas en tránsito por uno o más países de fuera de la Subregión, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, bajo la vigilancia de la autoridad aduanera competente en tales países siempre que:</p> <p>i) El tránsito esté justificado por razones geográficas o por consideraciones relativas a requerimientos del transporte;</p> <p>ii) No estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y</p> <p>iii) No sufran, durante su transporte y depósito, ninguna operación distinta a la carga y descarga o manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación.</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; o • Manipuleo para mantenerlas en buenas condiciones o asegurar su conservación. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías no estén destinadas al comercio, uso o empleo en el país de tránsito; y • Que estén bajo vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No se establece.</p> |
| <p>Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico (CL-CO-MX-PE)</p> | <p>Capítulo 4, Artículo 4.15 “Tránsito y Transbordo”</p> <p>1. Para que las mercancías conserven su carácter de originarias y se beneficien del tratamiento arancelario preferencial, éstas deberán haber sido expedidas directamente de la Parte exportadora a la Parte importadora. Para tal efecto, se considerarán expedidas directamente:</p> <p>a) las mercancías transportadas únicamente por el territorio de una o más Partes;</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geográficas; o • Requerimientos de transporte. <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga; • Descarga; • Fraccionamiento; |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---|---|---|
| | <p>b) las mercancías en tránsito a través de uno o más países que no sean Parte del presente Protocolo Adicional, con o sin transbordo o almacenamiento temporal, siempre que:</p> <p>(i) no sean objeto de ninguna operación fuera del territorio de las Partes, excepto la carga, descarga, fraccionamiento o cualquier otra operación necesaria para mantener la mercancía en buenas condiciones, y</p> <p>(ii) permanezcan bajo el control de las autoridades aduaneras en el territorio de un país no Parte.</p> <p>2. El importador podrá acreditar el cumplimiento del párrafo 1 (b):</p> <p>a) en caso de tránsito o transbordo, con documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque, la carta porte, o el documento de transporte multimodal o combinado, según corresponda;</p> <p>b) en caso de almacenamiento, con documentos de transporte, tales como la guía aérea, el conocimiento de embarque, la carta porte, o el documento de transporte multimodal o combinado, según corresponda, y los documentos emitidos por la autoridad aduanera u otra entidad competente que de conformidad con la legislación del país que no es Parte acrediten el almacenamiento, o</p> <p>c) (c) a falta de lo anterior, cualquier otro documento de respaldo emitido por la autoridad aduanera u otra entidad competente, de conformidad con la legislación del país que no es Parte.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Cualquier otra operación necesaria para mantenerlas en buenas condiciones. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías estén bajo vigilancia de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: Tránsito o transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte. <p>Almacenamiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentos de transporte; y • Documento de control aduanero o de otra autoridad competente. |
| <p>CPTPP Participan CL, PE y MX</p> | <p>Capítulo 3, Artículo 3.18 “Tránsito y Transbordo”</p> <p>1. Cada Parte dispondrá que una mercancía originaria conserve su carácter de originaria si la mercancía ha sido transportada a la Parte importadora sin pasar a través del territorio de una no Parte.</p> <p>2. Cada Parte dispondrá que, si una mercancía originaria es transportada a través del territorio de una o más no Partes, la mercancía conserve su carácter de originaria siempre que la mercancía:</p> | <p>Justificaciones para el transporte por países no Partes: No se contempla este requerimiento.</p> <p>Operaciones permitidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descarga; • Recarga; • Separación de un embarque a granel; • Almacenamiento; • Etiquetado o marcado; |

| ACUERDO | DISPOSICIONES | COMENTARIOS |
|---------|--|---|
| | <p>a) no sufra ninguna operación fuera de los territorios de las Partes con excepción de la: descarga; recarga; separación de un embarque a granel; almacenamiento; etiquetado o marcado requerido por la Parte importadora; o cualquier otra operación necesaria para preservarla en buena condición o para transportar la mercancía al territorio de la Parte importadora; y</p> <p>b) permanezca bajo el control de las autoridades aduaneras en el territorio de una no Parte.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Cualquier otra operación necesaria para preservarla en buena condición o para transportarla al territorio de la Parte importadora. <p>Otras condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las mercancías estén bajo el control de la autoridad aduanera. <p>Documentación probatoria: No se establece.</p> |

FUENTES

Texto de los acuerdos registrados en la ALADI

<https://www.aladi.org/sitioaladi/acuerdos-actuales>

Texto del Acuerdo de Comercio y Complementariedad Económica Productiva entre Bolivia y Venezuela

<https://www.tradex.com.ve/wp-content/uploads/2019/07/Acuerdo-Venezuela-Bolivia-con-Anexos-2011.pdf>

Texto del Acuerdo de Alcance Parcial de naturaleza Comercial entre Perú y Venezuela

https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En_Vigencia/Venezuela/Textos_Acuerdo.html

Texto del Tratado de Libre Comercio entre Panamá y Perú

https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En_Vigencia/Panama/Textos_Acuerdo.html

Texto del Tratado de Libre Comercio entre Chile y Panamá

<https://www.subrei.gob.cl/acuerdos-comerciales/acuerdos-comerciales-vigentes/panam%C3%A1>

Texto del Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Panamá

<https://www.tlc.gov.co/acuerdos/suscrito/panama/contenido/texto-del-acuerdo-espanol>

Texto del Tratado de Libre Comercio entre México y Panamá

https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5398630&fecha=29/06/2015#gsc.tab=0

Texto de la Decisión 416 de la Comisión de la Comunidad Andina - Normas Especiales para la Calificación y Certificación del Origen de las Mercancías

<https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC416.pdf>

Texto del Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico

<https://alianzapacifico.net/instrumentos-protocolo-adicional-al-acuerdo-marco-de-la-alianza-del-pacifico/>

Texto del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP)

https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En_Vigencia/CPTPP/Textos_Acuerdo.html

Decisión Ministerial de Nairobi sobre Normas de Origen Preferenciales para los Países Menos Adelantados (2015)

[directdoc.aspx \(wto.org\)](directdoc.aspx (wto.org))

Repercusión de las condiciones de expedición directa en la utilización de preferencias por los países menos adelantados – Nota de la Secretaría (G/RO/W/187/Rev.1)

Comité de Normas de Origen - OMC

[directdoc.aspx \(wto.org\)](directdoc.aspx (wto.org))

Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (Marco SAFE) – Organización Mundial de Aduanas (OMA)

[safe-framework.PDF \(wcoomd.org\)](safe-framework.PDF (wcoomd.org))

Directrices de Tránsito Aduanero de APEC 2019 (2019/SOM3/SCCP/025)

https://mddb.apec.org/Documents/2019/SCCP/SCCP2/19_sccp2_025.pdf

Decisión 37 de la Comisión de Libre Comercio del Tratado de Libre Comercio suscrito entre Chile y Centroamérica

https://www.aduana.cl/aduana/site/docs/20070228/20070228101607/oficio_circular_341.pdf

Protecting and promoting New Zealand across borders (2023)

Saba Vallipuram

New Zealand Customs Service

https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/events/2023/workshop-on-rules-of-origin/session-3/morning/es/1_direct-consignment_non_alteration-in-ptas-es.pdf?la=en

Resolución General 14/2021 de la Dirección Nacional de Aduanas del Uruguay

[ADUANAS - Resolución General 14/2021](#)

Resolución General 38/2023 de la Dirección Nacional de Aduanas del Uruguay

[ADUANAS - Resolución General 38/2023](#)

Resolución General 40/2024 de la Dirección Nacional de Aduanas del Uruguay

[ADUANAS - Resolución General 40/2024](#)